



UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
INSTITUTO DE GEOGRAFIA, DESENVOLVIMENTO E MEIO AMBIENTE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

ROSTAN ANTONIO DE LIMA SILVA

DINÂMICA TERRITORIAL URBANA DE MACEIÓ, ALAGOAS

Maceió
2025

ROSTAN ANTONIO DE LIMA SILVA

DINÂMICA TERRITORIAL URBANA DE MACEIÓ, ALAGOAS

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia, do Instituto de Geografia, Desenvolvimento e Meio Ambiente, da Universidade Federal de Alagoas, como requisito para obtenção do grau de mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Rogério de Freitas Silva

Maceió

2025

Catálogo na fonte
Universidade Federal de Alagoas
Biblioteca Central
Divisão de Tratamento Técnico

Bibliotecária: Girlaine da Silva Santos – CRB-4 – 1127

S586d Silva, Rostan Antonio de Lima.

Dinâmica territorial urbana de Maceió, Alagoas / Rostan Antonio de Lima
Silva. – 2025.

111f. : il.

Orientador: Paulo Rogério de Freitas Silva.

Dissertação (Mestrado em Geografia.) – Universidade Federal de Alagoas,
Instituto de Geografia, Desenvolvimento e Meio Ambiente. Programa de Pós-
Graduação em Geografia. Maceió, 2025.

Bibliografia: f. 105 - 111.

1. Região metropolitana - Maceió(AL). 2. Expansão urbana. 3.
Metropolização. 4. Dinâmica territorial urbana. 5. Geografia regional. I. Título.

CDU: 913(813.5)



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
INSTITUTO DE GEOGRAFIA, DESENVOLVIMENTO E MEIO AMBIENTE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – MESTRADO

ATA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO FINAL

Em sessão pública, no dia 27 (vinte e sete) de fevereiro de 2025, às 10:00 h, de forma remota, deu-se início à defesa de dissertação final do programa de mestrado em geografia, com área de concentração em Organização do Espaço Geográfico, linha de pesquisa: organização socioespacial e dinâmicas territoriais, do aluno **ROSTAN ANTONIO DE LIMA SILVA**, orientando do Prof. Dr. Paulo Rogério de Freitas Silva, intitulada: “**DINÂMICA TERRITORIAL URBANA DE MACEIÓ - ALAGOAS**”, como requisito para a obtenção do título de **MESTRE**. A banca examinadora foi constituída pelos seguintes docentes: Prof. Dr. Paulo Rogério de Freitas Silva (PPGG/UFAL), presidente da banca, Profa. Dra. Silvana Quintela Cavalcanti Calheiros (PPGG/UFAL), membro titular interno, e como convidada externa a Profa. Dra. Virgínia Célia Cavalcante de Holanda (PROPGeo/UVA). A defesa constituiu de uma apresentação oral de 40 (quarenta) minutos, seguida de inquirições para cada um dos examinadores e das respostas, e foi assistida pelas pessoas que se fizeram presentes. Ao final, a Banca Examinadora reuniu-se reservadamente e decidiu em atribuir ao conteúdo do trabalho e à defesa a menção: **APROVAÇÃO**, com base no art. 63 do Regimento Interno do Curso. Nada mais havendo a tratar, deu-se por encerrada a defesa, sendo a presente ata assinada pelos componentes da Banca Examinadora.

Pareceres da Banca Examinadora conforme art. 63 e seus parágrafos do Regimento do Programa de Pós-Graduação em Geografia.



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
INSTITUTO DE GEOGRAFIA, DESENVOLVIMENTO E MEIO AMBIENTE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – MESTRADO

 Documento assinado digitalmente
PAULO ROGERIO DE FREITAS SILVA
Data: 27/02/2025 16:25:47-0300
Verifique em <https://validar.it.gov.br>

Prof. Dr. Paulo Rogério de Freitas Silva
Presidente

 Documento assinado digitalmente
SILVANA QUINTELA CAVALCANTI CALHEIROS
Data: 27/02/2025 14:40:33-0300
Verifique em <https://validar.it.gov.br>

Profa. Dra. Silva Quintela Cavalcanti Calheiros
Titular Interno

 Documento assinado digitalmente
VIRGINIA CELIA CAVALCANTE DE HOLANDA
Data: 27/02/2025 13:19:00-0300
Verifique em <https://validar.it.gov.br>

Profa. Dra. Virgínia Célia Cavalcante de Holanda
Titular Externo

Obs.: Caso o espaço disponível não seja suficiente, favor utilizar outra folha em branco devidamente assinada.

À Polyana e Yasmin, pelo apoio incondicional
e pela compreensão nos inúmeros momentos
de ausência para a elaboração desta dissertação.

AGRADECIMENTOS

Agradeço inicialmente a minha família – Polyana, Yasmin e Luan – pela motivação e incentivo para que eu consiga alcançar todos os meus desejos, pois “sonho que se sonha só é só um sonho que se sonha só. Mas sonho que se sonha junto é realidade”. Amo vocês.

À minha mãe e ao meu pai pelo apoio constante, desde os primeiros passos, na jornada educacional e em todos os caminhos desta vida.

Aos meus irmãos, pelo companheirismo.

Às professoras e aos professores que desde a infância me acompanham nesta trajetória mútua de aprendizagem e troca de conhecimentos.

À Universidade Federal de Alagoas que novamente me abriu as portas do saber.

Em especial, agradeço ao meu orientador, Professor Dr. Paulo Rogério de Freitas Silva, por todos os ensinamentos e, sobretudo, pela paciência. Os desafios para conciliar estudo, trabalho e família são imensos e sua compreensão, professor, foi fundamental para a conclusão desta pesquisa.

Não poderia esquecer a minha equipe de trabalho nos Correios, em especial ao amigo Wellisson Vasco... Sem o apoio de vocês, equilibrar os compromissos profissionais com as exigências do curso teria sido uma missão praticamente impossível.

Por fim, agradeço a todas as pessoas que tive a oportunidade de conhecer no decorrer do curso de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Alagoas e que, direta ou indiretamente, contribuíram para a concretização desta dissertação.

Muito obrigado!

*Viver em ti é sempre flutuar,
Nas águas turvas da lagoa morna,
Ante os murmúrios lânguidos do mar,
Sob esse coqueiral que a tudo adorna.*

*Entre o mar e a lagoa tu flutuas,
Ao léu das ondas e das águas mansas,
“Língua da terra”, clara à luz das luas,
E quente ao sol do céu que não alcanças.*

*Foram os ventos vindos do nordeste,
Que te fizeram longa até a “barra”,
Onde o “pontal”, furando a água, investe.*

*Índios que viram teu primeiro viço,
Deram-te o nome que à forma te amarra:
- Maçai-o-g – “o que tapou o alagadiço”.*

(Lima, 2010, p. 23)

RESUMO

A dissertação em tela visa analisar a dinâmica territorial urbana de Maceió, Alagoas, e averiguar se as características do processo de metropolização fazem-se presentes no referido centro urbano. Para tanto, desenvolve-se, a partir de um amplo estudo documental, a análise da trajetória histórica da capital alagoana até atingir o posto que ocupa na atualidade, em âmbito regional. Neste levantamento bibliográfico apontam-se elementos presentes na estrutura urbana atual da capital alagoana, que são avaliados com base em indicadores quanti-qualitativos, a fim de captar empiricamente as evidências do processo de expansão socioespacial de Maceió. Além disso, estudam-se, paralelamente, a conurbação formada com municípios circunvizinhos à capital e a institucionalização das regiões metropolitanas brasileiras, em especial a Região Metropolitana de Maceió. Examinam-se também, como fonte de subsídios e dados relevantes à compreensão da realidade local, as edições da pesquisa Regiões de Influência das Cidades, realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Ao fim, correlacionamos as informações obtidas acerca do arranjo espacial analisado e verificamos a situação de Maceió frente a um contexto marcado pelo crescimento desordenado do tecido urbano da capital alagoana.

Palavras-chave: Dinâmica territorial; Maceió; Metropolização; Região metropolitana.

ABSTRACT

This dissertation aims to analyze the urban territorial dynamics of Maceió, Alagoas, and to determine whether the characteristics of the metropolisation process are present in the aforementioned urban center. To this end, an analysis of the historical trajectory of the capital of Alagoas until it reached the position it currently occupies, at a regional level, is developed based on a broad documentary study. This bibliographical survey points out elements present in the current urban structure of the capital of Alagoas, which are evaluated based on quantitative and qualitative indicators, in order to empirically capture the evidence of the process of socio-spatial expansion of Maceió. In addition, the conurbation formed with municipalities surrounding the capital and the institutionalization of Brazilian metropolitan regions, especially the Metropolitan Region of Maceió, are studied in parallel. The editions of the research Regions of Influence of Cities, conducted by the Brazilian Institute of Geography and Statistics, are also examined as a source of subsidies and relevant data for understanding the local reality. Finally, we correlated the information obtained about the spatial arrangement analyzed and verified the situation of Maceió in a context marked by the disorderly growth of the urban fabric of the capital of Alagoas.

Keywords: Territorial dynamics; Maceió; Metropolization; Metropolitan region

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	- Mapa de localização de Maceió, AL, Brasil.....	15
Figura 2	- Nove regiões metropolitanas em Alagoas.....	27
Figura 3	- Regiões metropolitanas atuais do estado de Alagoas.....	29
Figura 4	- Municípios integrantes da Região Metropolitana de Maceió.....	30
Figura 5	- Núcleos pioneiros de povoamento de Alagoas.....	40
Figura 6	- Ocupação de encostas do vale do Riacho Reginaldo, em Maceió.....	55
Figura 7	- Conurbação na Região Metropolitana de Maceió.....	57
Figura 8	- Rua Dr. Jovino Lopes Lyra, no bairro do Pinheiro, após demolição de imóveis afetados pela subsidência do solo.....	61
Figura 9	- Região de influência do arranjo populacional de Maceió.....	72
Figura 10	- Regiões geográficas imediatas de Alagoas.....	77
Figura 11	- Regiões geográficas intermediárias de Alagoas.....	78
Figura 12	- Obras do Arco Metropolitano de Maceió.....	88
Figura 13	- Redes varejistas instaladas no entroncamento rodoviário das BRs 316 e 104, em Maceió.....	89
Figura 14	- Conexões externas de Maceió.....	94

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	– População do Brasil por situação do domicílio, 1950-2022.....	65
Gráfico 2	– População de Alagoas por situação do domicílio, 1950-2022.....	65

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – PIB e população dos municípios da RMM e do estado de Alagoas	33
Quadro 2 – População de Alagoas e Maceió (1872-2022).....	44
Quadro 3 – Taxa de urbanização: Brasil, Nordeste e Alagoas.....	48
Quadro 4 – População e taxa de crescimento dos municípios de Maceió, Rio Largo, Satuba e Marechal Deodoro.....	62
Quadro 5 – Movimentação aeroportuária nas capitais nordestinas em 2024.....	96

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	- IDHM na Região Metropolitana de Maceió.....	34
Tabela 2	- Quantidade de pobres e extremamente pobres no Nordeste e em Alagoas..	46
Tabela 3	- Construção de conjuntos habitacionais em Maceió.....	54
Tabela 4	- Distribuição regional dos cinco níveis de hierarquia urbana.....	70

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AENA Brasil	Aeroportos Nordeste do Brasil
APA	Área de Preservação Ambiental
ARSAL	Agência Reguladora de Serviços Públicos de Alagoas
CASAL	Companhia de Saneamento de Alagoas
CEAL	Companhia Energética de Alagoas
CIPT	Centro de Inovação do Polo de Tecnologia
COHAB/AL	Companhia de Habitação Popular de Alagoas
IAA	Instituto do Açúcar e do Alcool
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IFAL	Instituto Federal de Alagoas
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PIB	Produto Interno Bruto
PNAD Contínua	Pesquisa Nacional por Amostras de Domicílios Contínua
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PRODETUR	Programa Nacional de Desenvolvimento do Turismo
REGIC	Regiões de Influência das Cidades
RMA	Região Metropolitana do Agreste
RMM	Região Metropolitana de Maceió
SFH	Sistema Financeiro da Habitação
SUDENE	Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste
UFAL	Universidade Federal de Alagoas

SUMÁRIO

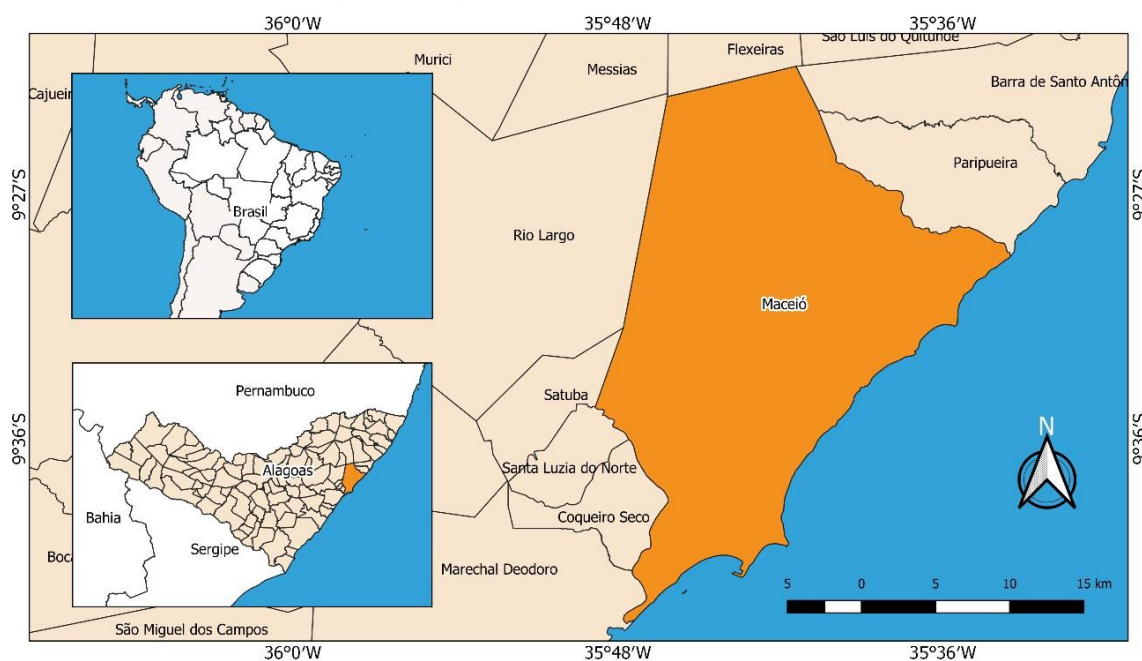
1	INTRODUÇÃO	15
2	CRIAÇÃO, DESENVOLVIMENTO E IMPORTÂNCIA DAS REGIÕES METROPOLITANAS DO BRASIL E DE ALAGOAS.....	19
2.1	A institucionalização das regiões metropolitanas brasileiras.....	20
2.2	Regiões metropolitanas de Alagoas: breve panorama sobre os principais arranjos regionais do estado.....	26
2.3	A Região Metropolitana de Maceió e sua importância para Alagoas..	30
3	MACEIÓ: TRAJETÓRIA HISTÓRICA E DESENVOLVIMENTO SOCIOESPACIAL.....	36
3.1	A gênese urbana de Maceió: uma abordagem necessária para a compreensão da capital alagoana.....	38
3.2	O processo de urbanização em Maceió.....	47
3.3	Expansão espacial maceioense e a origem da conurbação.....	52
4	MACEIÓ NO CONTEXTO TERRITORIAL ALAGOANO.....	64
4.1	Pesquisa REGIC: Centros urbanos e regiões de influência em debate..	66
4.2	Maceió sob a perspectiva da pesquisa REGIC.....	71
4.3	Regiões geográficas imediatas e intermediárias de Alagoas.....	75
5	DINÂMICA TERRITORIAL E O PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO EM MACEIÓ.....	80
5.1	Discussão sobre os conceitos de metrópole e metropolização.....	81
5.2	O processo de metropolização em Maceió.....	84
5.3	Conexões externas e turismo: vetores da metropolização em Maceió....	93
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	99
	REFERÊNCIAS.....	102

1 INTRODUÇÃO

Ao buscarmos compreender as dinâmicas que configuraram uma cidade, ao longo dos anos, é preciso, necessariamente, identificar as características históricas que se fizeram presentes durante a sua trajetória evolutiva. Para tanto, o reconhecimento dos processos ocorridos fornece os subsídios necessários à interpretação da realidade atual de um determinado lugar. Logo, ao estudarmos Maceió, capital de Alagoas, torna-se imprescindível apreender os fatores responsáveis pela constituição desta cidade, que comanda, organiza e conduz o desenvolvimento do território alagoano há quase dois séculos.

O estado de Alagoas está localizado na porção centro-oriental da região Nordeste do Brasil, limitando-se ao norte com Pernambuco, ao sul com Sergipe, a leste com o oceano Atlântico e a oeste com Pernambuco e Bahia (Municípios, 2012). Possui uma área de 27.830,656 km² (IBGE, 2020) e população de 3.127.683 habitantes (IBGE, 2022). Já o município de Maceió (figura 1) limita-se ao norte com Flexeiras, São Luís do Quitunde, Barra de Santo Antônio e Paripueira, ao sul com Coqueiro Seco, Marechal Deodoro e o Oceano Atlântico, a leste com o Oceano Atlântico e a oeste com Messias, Rio Largo, Satuba e Santa Luzia do Norte (Municípios, 2012). A área da capital alagoana é de 509,320 km² (IBGE, 2020) e sua população é de 957.916 habitantes (IBGE, 2022).

Figura 1 - Mapa de localização de Maceió, AL, Brasil



Legenda

- Limites de Maceió
- Municípios de Alagoas
- Estados do Brasil
- Países da América do Sul

Elaboração: Rostan Antonio de Lima Silva (2022)
 Fonte de dados: IBGE (2017, 2021 e 2022)
 Sistema de Coordenadas Geográficas, Datum SIRGAS 2000

O recorte espacial analisado neste trabalho se baseia no município de Maceió e na Região Metropolitana de Maceió (RMM). A escolha da temática desta dissertação foi motivada pelo aprofundamento dos estudos desenvolvidos durante a graduação, os quais abarcaram a observação da dinâmica territorial da capital alagoana e, paralelamente, os fatores que seriam capazes de caracterizar um processo de metropolização em Maceió. Além disso, a carência de análises sobre o referido assunto impulsiona a produção de estudos científicos que auxiliem na compreensão de determinados fenômenos urbanos no contexto alagoano. Porém, antes de atingir, em definitivo, o ponto central do estudo, é realizada, em paralelo, uma retomada histórica da formação alagoana, brevemente antecipada nestas palavras introdutórias.

Parte integrante da Capitania de Pernambuco, Alagoas teve seu território explorado de forma progressiva pela colonização europeia. O pau-brasil foi o primeiro produto a ser comercializado, mas, a adaptação da cana de açúcar ao solo das regiões próximas ao litoral, juntamente com a implantação dos engenhos, logo alterou o principal produto exportado ao comércio internacional (Alagoas, 2017). Outras atividades econômicas como a pecuária, o algodão e as culturas de subsistência também foram implantadas, no entanto a monocultura açucareira influenciou, de maneira determinante, os destinos de Alagoas durante muitos anos.

Maceió originou-se a partir de um engenho de cana de açúcar, mas seu crescimento econômico não ocorreu, diretamente, devido a esta atividade. A vila começou a apresentar um relativo desenvolvimento ao executar um papel de entreposto comercial situado próximo ao porto natural de Jaraguá, ou seja, estabeleceu-se voltada a atividades comerciais e suplantou a força econômica da antiga Alagoas (Marechal Deodoro), tornando-se capital do território recém-emancipado

No século XX, Maceió sediou um processo tardio de urbanização¹. A principal cidade alagoana não desenvolveu um parque industrial pujante, mas, em paralelo, os setores de comércio e serviços eram os maiores empregadores e fomentadores da economia local. Com a expansão dos canais para os tabuleiros costeiros, ocorreu um grande influxo de trabalhadores rurais para as zonas urbanas das cidades alagoanas, principalmente da capital e da atual Região Metropolitana de Maceió.

A grande movimentação populacional acarretou a ocupação de encostas, da orla lagunar e das demais periferias do município-sede e dos circunvizinhos. A ampliação do

¹ Para Beaujeu-Garnier (1980, p. 24), urbanização é o movimento de desenvolvimento das cidades, simultaneamente em número e tamanho, isto é, o desenvolvimento numérico e espacial das cidades; ocupa-se de tudo que está ligado à progressão direta do fenômeno urbano e transforma, pouco a pouco, as cidades ou arredores e, frequentemente, umas e outros.

tecido urbano também ocorreu devido à mudança no eixo de ocupação em direção à parte alta da Maceió, que se beneficiou através da construção de estradas e rodovias que se entrecortavam nas principais entradas e saídas da capital.

A expansão urbana ultrapassou os limites territoriais oficiais e ocasionou um fenômeno intitulado de conurbação, o qual juntou áreas urbanas de alguns municípios e intensificou os fluxos intermunicipais entre eles. Outro importante arranjo regional que englobou a capital alagoana foi a Região Metropolitana de Maceió que, a partir de 1998, reuniu onze e, posteriormente, treze municípios com o intuito de planejar e desenvolver ações conjuntas entre seus integrantes. Com a chegada do século XXI, Maceió começou a desenvolver funções urbanas superiores, com o crescimento das redes de serviços educacionais e de saúde, a ampliação da atividade turística e, conseqüentemente, da estrutura hoteleira, além da oferta crescente de uma rede de serviços diversificada.

Com base nessa trajetória histórica, são analisados no transcorrer deste trabalho: a institucionalização das regiões metropolitanas brasileiras e alagoanas; a urbanização de Maceió; a formação inicial de uma conurbação entre alguns dos municípios próximos à capital; as áreas de influência da sede administrativa de Alagoas; e, finalmente, aprofunda-se a discussão sobre o fenômeno da metropolização e alguns de seus vetores.

A presente pesquisa visou, como objetivo geral, realizar o detalhamento da ocorrência de um fenômeno urbano da atualidade – a dinâmica territorial urbana – em Maceió. Além disso, a partir da análise das oito características elencadas por Lencioni (2017), teve o intuito de verificar a ocorrência de um processo de metropolização do espaço em andamento na capital alagoana.

Esta dissertação está dividida em quatro capítulos. O primeiro deles aborda a institucionalização das regiões metropolitanas no Brasil e, particularmente, da Região Metropolitana de Maceió. Para esta seção, destacam-se as posições de Corrêa (1992); Sposito (2021); Firkowski (2012), Santos (2020); Soares (2018); Gouvêa (2005); Souza (2005); que formam o arcabouço teórico necessário à construção da estrutura inicial do trabalho.

Já o segundo capítulo descreve a trajetória histórica da capital, aborda o processo de urbanização de Maceió e avalia a conurbação que reúne alguns municípios contíguos a Maceió. Nesta parte, a análise baseia-se nos estudos de Carvalho (2019); Corrêa (1992); Sposito (2021); Costa (1981); Santos (2020); Feitoza e Paz (2021); Gurgel (2018); Geddes (1994); Souza (2005); Ribeiro (2021); entre outras publicações.

No terceiro capítulo, interpreta-se a REGIC e seus apontamentos sobre as regiões de influência alagoanas. Neste trecho, recorre-se com frequência às pesquisas do IBGE e aos

textos de Santos (2020); Lima (2024); Melo Filho (2018); além de Moura, Nagamine e Ferreira (2021).

O quarto e último capítulo avalia a ocorrência do processo de metropolização em Maceió e correlaciona-o com o crescimento e o desenvolvimento da capital alagoana apresentada nos capítulos anteriores. Além disso, analisam-se as conexões externas e a atividade turística como vetores primordiais para a ocorrência, em maior ou menor escala, da metropolização do espaço na sede administrativa de Alagoas. Esta parte da dissertação ampara-se, principalmente, em: Lencioni (2017; 2020), Santos (2004; 2020), Gurgel (2017), Ferreira (2016), Soares (2018), Firkowski (2012), Beaujeu-Garnier (1997), Pereira (2022) e demais publicações. Nas considerações finais, evidencia-se a importância de cada processo estudado para a compreensão da dinâmica territorial urbana de Maceió.

2 CRIAÇÃO, DESENVOLVIMENTO E IMPORTÂNCIA DAS REGIÕES METROPOLITANAS DO BRASIL E DE ALAGOAS

O Brasil vivenciou durante o século XX um forte processo de urbanização. Neste período, houve uma expressiva transferência da população para as maiores cidades brasileiras. A expansão urbana alcançou os mais variados recantos do país e constituiu formas espaciais até então inexistentes no território nacional. Sobre esta ampliação demasiada do tecido urbano, Diniz, Mendonça e Andrade (2018) entendem que a urbanização nacional ocorreu de forma intensa e rapidamente, além disso, conjugou-se com um processo de metropolização que evidenciou as históricas diferenciações regionais existentes no país. Logo, as assimetrias em relação ao desenvolvimento², à concentração fundiária e à industrialização prejudicaram a distribuição de renda, o acesso à terra e a oferta de empregos e serviços essenciais nas localidades situadas fora dos principais centros urbanos do país.

As formas espaciais decorrentes do intenso processo de urbanização brasileira foram as metrópoles. Caracterizadas pelas grandes aglomerações urbanas, tais cidades passaram a concentrar o capital, os meios de produção e a gestão político-econômica em suas respectivas regiões. Do mesmo modo, um outro fator começou a se destacar nas esferas metropolitanas: o avanço tecnológico e informacional.

A história da constituição da rede urbana brasileira é marcada pela associação entre processo de urbanização e processo de integração do mercado nacional. A eliminação de barreiras de todas as ordens constituía a condição primordial para integrar o mercado interno, pois esta integração pressupunha a elevação do grau de complementaridade econômica entre as diferentes regiões brasileiras. À presença inicial das ferrovias e das rodovias, que irrigavam o país em matérias-primas e mão-de-obra, se superpõem, na atualidade, os fluxos de informação – eixos invisíveis e imateriais –, mas que se tornaram uma condição necessária a todo movimento de elementos materiais entre as cidades que eles solidarizam (Dias, 2015, p. 150).

Santos (2020, p. 38) ressalta o papel determinante do meio técnico-científico-informacional nos processos de “remodelação do território essenciais às produções hegemônicas, que necessitam desse novo meio geográfico para sua realização. A informação, em todas as suas formas, é o motor fundamental do processo social e o território é, também, equipado para facilitar a sua circulação”.

² Adota-se, na presente dissertação, o registro de Souza (2005) sobre desenvolvimento, que se caracteriza por mudanças qualitativas no modo de vida das pessoas, nas instituições e nas estruturas produtivas, diferenciando-se das correntes de pensamento que encaram crescimento econômico como sinônimo de desenvolvimento.

Assim, as metrópoles se posicionam no topo de uma rede consistente de interdependência entre cidades conhecida como hierarquia urbana. Através dessas articulações, como explica Sposito (2021, p. 54), as grandes aglomerações “subordinavam outras de porte médio, que por sua vez exerciam o papel de elo de ligação com os pequenos centros”. Portanto, formou-se, ao longo dos tempos, uma cadeia hierárquica de fluxos que partia do maior para os menores centros urbanos do país.

Em virtude do crescimento exponencial decorrente do processo de urbanização, algumas cidades brasileiras expandiram suas zonas de influência para além dos seus próprios limites territoriais até atingirem o patamar de metrópoles. Dessa forma, as inter-relações entre municípios vizinhos se constituíram em uma realidade naturalizada cotidianamente, pois ultrapassavam as linhas “invisíveis” oficiais e estabeleciam fluxos cada vez mais consistentes. Soares (2018, p. 31) aborda esta temática e esclarece que:

Ao pensarmos o desenvolvimento em uma região urbana que engloba a metrópole e as aglomerações urbano-industriais do entorno, estamos pensando em uma escala metropolitana estendida. E essa escala não está contemplada nos recortes institucionais disponíveis. A apreensão da complexidade dessa escala é mais um desafio que se coloca para os atores regionais, especialmente os das aglomerações, ainda fortemente pautados pelos limites institucionalizados.

Nos extremos urbanos, onde a ausência de políticas públicas e a indefinição territorial prevalecem, a atuação integrada do poder público é fundamental para o atendimento das necessidades da população. No entanto, os limites burocráticos existentes na atualidade impossibilitam, muitas vezes, uma atuação estatal conjunta que favoreça os interesses das populações residentes nas áreas de transição entre municípios. Esta seria uma das frentes de atuação das regiões metropolitanas, tipos de arranjos espaciais definidos pelo IBGE (2010, p. 213) como “conjunto de municípios com a finalidade de executar funções públicas que, por sua natureza, exige cooperação entre os mesmos para a solução de problemas comuns”. Vamos estudá-las, a partir deste momento.

2.1 A institucionalização das regiões metropolitanas brasileiras

A palavra região traz consigo uma natureza eminentemente política. Sua origem etimológica remonta à Antiguidade Clássica e provém do latim “regere”, que significa dirigir, comandar. Além disso está relacionada também aos termos: “regio”, relativo à realeza e seus recortes territoriais; e “reg”, raiz, no sentido de movimento em linha reta. Haesbaert (2019, p.

119) explica que: “Ao mesmo tempo que designava uma porção de terra sob algum comando ou jurisdição (neste sentido aproximando-se muito da concepção de território), significava também uma linha, um limite, uma direção”.

A explicação do autor é compartilhada por Gomes (2020), ao descrever o uso original da palavra região com significado de domínio político mantido por um poder centralizado em relação a um espaço diversificado. Ou seja, depreende-se do termo em destaque que, para o estabelecimento de uma determinada regionalidade, é preciso a existência de uma liderança política sobre um território específico.

De qualquer forma, se a região é um conceito que funda uma reflexão política de base territorial, se ela coloca em jogo comunidades de interesse identificadas a uma certa área e, finalmente, se ela é sempre uma discussão entre os limites da autonomia face a um poder central, parece que estes elementos devem fazer parte desta nova definição em lugar de assumirmos de imediato uma solidariedade total com o senso comum que, neste caso da região, pode obscurecer um dado essencial: o fundamento político, de controle e gestão de um território (Gomes, 2020, p. 73).

Com base no entendimento de que o conceito de região pressupõe uma reflexão política de base territorial, entendemos que um determinado recorte do espaço geográfico baseia-se no conjunto de interesses identificados nessa área específica. Ou seja, a existência de um centro responsável por estruturar e concretizar os níveis de integração urbana é fator primordial para o desenvolvimento e a consolidação de um arranjo regional, bem como, para a integração produtiva e financeira (Egler, 2020).

O processo de urbanização aliado ao crescimento econômico alçou algumas cidades brasileiras ao posto de núcleos urbanos de maior destaque no país. A partir delas, interações contínuas foram formadas entre municípios vizinhos, uma vez que a expansão territorial havia tornado indissociável o tecido urbano e, conseqüentemente, os fluxos estabelecidos entre eles. Neste sentido, a maioria das questões comuns referentes a transportes, saneamento, uso do solo etc passaram a exigir soluções integradas, por ultrapassarem as esferas municipais (Melchior e Campos, 2016).

As regiões metropolitanas são recortes espaciais que indicam intensos fluxos entre diferentes municípios. Geralmente, são identificadas pela existência de um município-sede extremamente povoado e influente, além de outras cidades circundantes. No Brasil, as regiões metropolitanas (RMs) começaram a ser implementadas formalmente na década de 1970 e tinham como objetivo principal a atuação municipal conjunta no intuito de solucionar problemas de interesse mútuo. Além disso, reforçam Melchior e Campos (2016), os municípios poderiam realizar “o planejamento e a gestão integrada desses territórios”.

Santos Filho (2018) acrescenta, aos fatores fundamentais para a implantação das RMs, a organização espacial da cadeia produtiva. A partir do espraiamento das atividades econômicas nas principais áreas urbanas nacionais, ocasionado pelas conurbações, o apoio do governo federal às gestões metropolitanas se tornou extremamente necessário. Logo, com a intervenção estatal e no bojo do I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND):

[...] a Lei Complementar Federal nº 14/1973 oficializou oito Regiões Metropolitanas: São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Fortaleza, Curitiba e Belém. No ano seguinte, em 1974, a Lei Complementar nº 20 fundiu os estados da Guanabara e Rio de Janeiro, instituindo, assim, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, sob os mesmos dispositivos da Lei Complementar nº 14/1973 (Santos Filho, 2018, p. 48).

As metrópoles brasileiras conquistaram, em seus processos de formação, um grau elevado de domínio sobre áreas circundantes, através da diversificada oferta de bens e serviços. Gurgel (2017, p. 841) entende que a compreensão desta “interdependência funcional entre a cidade-núcleo e outros municípios” é fundamental para assimilarmos o fenômeno de metropolização, que demanda uma oferta crescente de equipamentos e serviços urbanos.

Assim, as transformações as quais foram submetidas as metrópoles nacionais, mediante a ação urbanizadora, resultaram na formação das regiões metropolitanas pioneiras. Centralizadas nas capitais dos estados, as nove regiões metropolitanas brasileiras sediaram importantes processos de industrialização e receberam grandes fluxos migratórios, fatores indispensáveis à consolidação do desenvolvimento econômico nacional (Melchioris e Campos, 2016).

Firkowski (2012), para esclarecer a diferença conceitual existente entre a metrópole e a região metropolitana, destaca que a primeira é uma grande cidade que possui “funções superiores de comando e gestão articuladas à economia global”, enquanto a segunda, é definida institucionalmente mediante interesses de gestores dos municípios participantes e motiva-se “pela necessidade de ordenamento do território na escala regional”.

A criação das primeiras RMs do Brasil ocorreu durante a época conhecida como “milagre econômico brasileiro”, ocorrida entre os anos de 1968 e 1973, em plena Ditadura Militar. O período coincidiu, em grande parte, com o governo do general Emílio Garrastazu Médici – 1969/1974 (Atlas Histórico do Brasil, 2023). Nesta fase da história nacional, a legislação estabelecida para operacionalizar o funcionamento das regiões metropolitanas refletia o “caráter centralizador e autoritário” em vigência. A estrutura estabelecida pelos militares para gerenciar os serviços de interesse das metrópoles foi fixada de maneira

homogênea e ignorava as especificidades de cada RM. Gouvêa (2005, p. 44) nos mostra bem isso:

Em 1973, através da Lei Complementar n 14, foram instituídas as primeiras oito regiões metropolitanas brasileiras, bem como criado o respectivo quadro institucional para operacionalizar o seu funcionamento. As agências federais que surgiram a partir de então eram, antes de tudo, intermediadoras de recursos da União para os municípios e organismos estaduais vinculados às RMs, garantido, assim, o controle do governo federal sobre as áreas urbanas mais estratégicas do país.

O perfil autoritário do regime militar brasileiro (1964-1985) favoreceu a articulação de políticas para as regiões metropolitanas em âmbito nacional, por meio de um poder centralizador. Para Santos Filho (2018), estas ações ocorreram mediante o cumprimento de algumas determinações que oscilavam entre o desenvolvimento econômico e o endividamento excessivo do país. Dessa forma, a prestação de serviços de interesses comuns e a busca pela modernização da produção contrastavam com um processo de industrialização muito dependente de investimentos estrangeiros.

Essa fragilidade vai marcar a década de 1980 quando da eclosão da crise fiscal que assola o país, o que tornou as economias dependentes do capital externo presas à carga dos juros a ser pagos, mediante aos empréstimos contraídos ao longo dos anos, impulsionados pelos programas de governos adotados nesse caráter da captação de recursos oriundos de outras economias mais sólidas, bem como o início das discussões sobre a redemocratização (Santos Filho, 2018, p. 51).

Com o término da Ditadura Militar, em 1985, teve início o processo de reabertura democrática do país, fato consolidado com a promulgação da Constituição Federal de 1988 e o retorno das eleições diretas para presidente no Brasil, em 1989. Nesta época, o modelo industrializante e a economia baseada no investimento massivo do Estado brasileiro começam a experimentar um esgotamento, principalmente pelas dificuldades financeiras decorrentes de elevadas taxas de inflação, do endividamento acumulado durante o Regime Militar e do desembarque dos ideais neoliberais no Brasil.

No campo da urbanização e da mobilidade espacial, o neoliberalismo contribuiu diretamente para uma redução de atividades de planejamento pelo Estado. A perspectiva passava a ser o da lógica de mercado. Se as deficiências já eram grandes antes de 1980, com uma presença ainda menor do Poder Público ocorreria um aprofundamento do crescimento e desenvolvimento desigual no interior das cidades e das regiões metropolitanas (Pereira, 2022, p. 76).

Com o advento da Constituição, a gestão urbana se tornou descentralizada no país e a democratização das relações institucionais permitiu o fortalecimento da autonomia municipal. Aos estados foi transferida a competência de legislar sobre a instituição das novas regiões metropolitanas. Dessa forma, a CF 1988 apresenta a seguinte redação: “Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum”. (Brasil, 1988).

Apesar do poder de decisão sobre a criação das RMs ter sido transferido para os estados, Firkowski (2012) explica que não se instituiu uma política nacional responsável por definir critérios adequados para o estabelecimento das regiões metropolitanas. Com isso, as motivações para a implementação variavam conforme os interesses dos estados. Assim:

[...] emergem duas dimensões distintas quando das discussões das regiões metropolitanas no Brasil: uma relacionada à dinâmica urbana nacional, com grandes cidades que desempenham papel de comando na rede urbana [...] e outra que se relaciona à escala estadual, cujos critérios de constituição de regiões metropolitanas pautam-se na realidade estadual, o que é legítimo mas, por vezes, inadequado quando a qualificação metropolitana está em jogo (Firkowski, 2012, p. 26).

Mesmo com a incumbência da criação de regiões metropolitanas ter sido transferida para os estados, somente em 1995 houve um aumento na quantidade inicial de RMs, com a instituição da região metropolitana da Grande Vitória (ES). No começo dos anos 2000, havia no Brasil 19 regiões metropolitanas criadas oficialmente. Este patamar iria sofrer uma significativa ampliação nos anos seguintes.

Nesta mudança de competência da União para os estados, Souza (2003, p. 350) identificou uma ausência de critérios que resultou no estabelecimento excessivo desses arranjos: “[...] a dificuldade é quando se quer elevar aos status de metrópole, ao se criarem regiões metropolitanas formais, realidades que, no fundo, não passariam de aglomerações, pois não possuem nem uma complexidade, nem uma área de influência que justifique isso”. Sobre a ampliação do número de RMs, Silva (2017, pp. 221 e 222) complementa:

Ressaltamos que, muitas dessas novas Regiões Metropolitanas e dessas Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico, são motivos de debates entre os especialistas que se dedicam ao estudo das mesmas, principalmente no que se alude aos critérios empregados na metodologia de concepção dessas unidades político-administrativas, com evidência ao evento de muitas das novas regiões metropolitanas não agruparem ainda, sequer, um contingente demográfico significativo que explique a sua institucionalização.

O aumento crescente do número de regiões metropolitanas baseou-se, principalmente, no encontro de interesses políticos e econômicos, desvinculando-se de critérios avaliados tecnicamente. “Isso é esperado, visto que, tal como um Plano Diretor, a definição de RMs não é um artifício puramente técnico-científico, mas principalmente uma peça política”, reforça Gurgel (2017, p. 858).

Nas duas últimas décadas, a sociedade brasileira retomou os debates acerca da temática metropolitana. Em 2015, sancionou-se a Lei Federal 13.089 – conhecida como Estatuto da Metrópole, legislação responsável pela definição de diretrizes importantes para o compartilhamento da gestão e o planejamento integrado, no âmbito das regiões e das aglomerações urbanas.

Art. 1º Esta Lei, denominada Estatuto da Metrópole, estabelece diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e em aglomerações urbanas instituídas pelos Estados, normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado e outros instrumentos de governança interfederativa, e critérios para o apoio da União a ações que envolvam governança interfederativa no campo do desenvolvimento urbano, com base nos incisos XX do art. 21, IX do art. 23 e I do art. 24, no § 3º do art. 25 e no art. 182 da Constituição Federal (Brasil, 2015).

Com o Estatuto da Metrópole, voltaram à baila as discussões sobre a institucionalização das regiões metropolitanas e sua ligação direta com o desenvolvimento regional. Os debates confrontavam a priorização da ênfase político-institucional em detrimento da dinâmica socioespacial urbana, visto que a maioria da população brasileira está concentrada nas metrópoles.

Melchior e Campos (2016) destacam que a elaboração de políticas integradas e a gestão compartilhada das regiões metropolitanas podem auxiliar na prestação mais eficiente de serviços, através do fornecimento de infraestruturas mais efetivas para seus habitantes. Assim, ao se reduzir a segregação social, tem-se o aumento da qualidade de vida da região, pois o desequilíbrio na distribuição da habitação, dos transportes e dos serviços tende a ser reduzido. Entretanto, a realidade observada atualmente mostra o quanto incipiente ainda é o processo de atuação conjunta para o desenvolvimento de políticas de interesse coletivo:

Na realidade, o que se tem constatado no âmbito das RMs é um mosaico de planos urbanísticos municipais, elaborados de forma isolada, que não proporcionam quase nenhum nível de articulação entre si. Essa situação compromete bastante a perspectiva de se ter uma efetiva visão de conjunto e uma coerência multissetorial – objetivos que os planos, enquanto corpos integrados de políticas para determinado território, tanto perseguem (Gouvêa, 2005, p. 39).

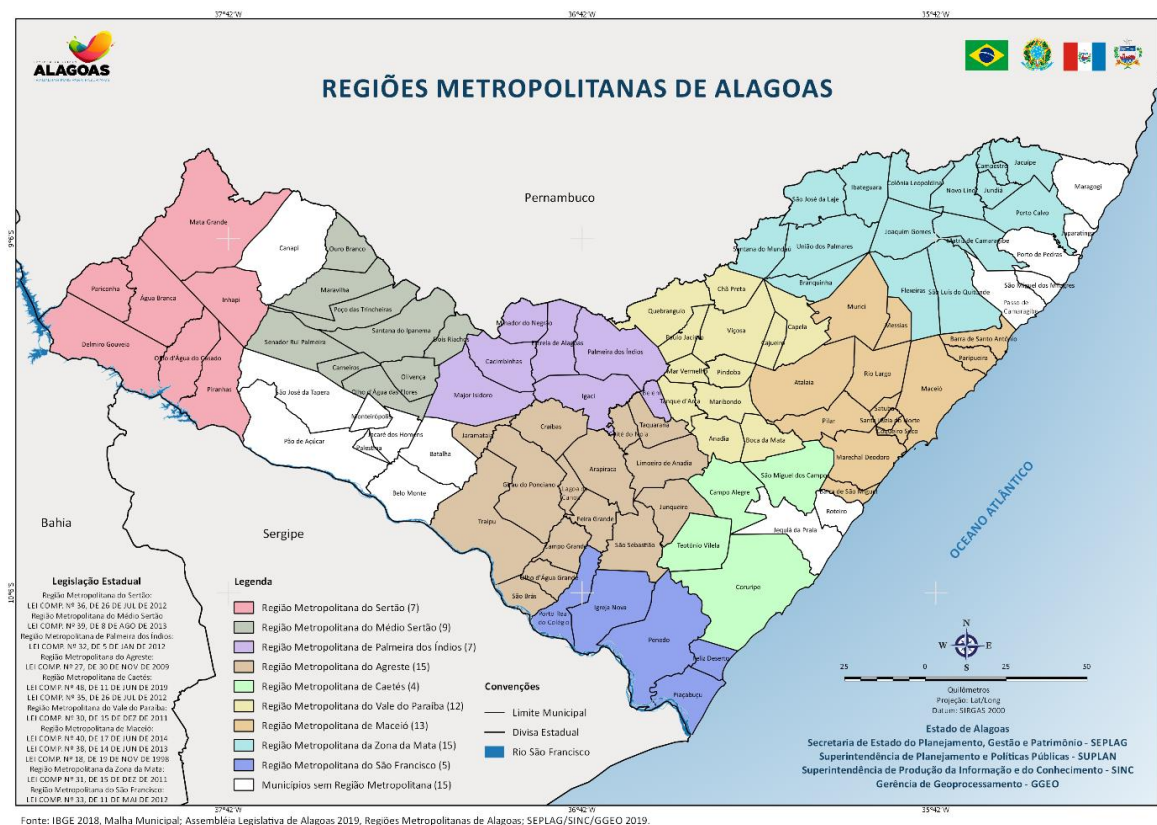
2.2 Regiões metropolitanas de Alagoas: breve panorama sobre os principais arranjos regionais do estado

A partir da Constituição Federal de 1988, representantes das administrações municipais e estaduais tiveram o direito de agir de forma descentralizada, ao elaborar políticas, planejar investimentos e buscar o desenvolvimento socioeconômico das regiões metropolitanas nas quais estavam inseridos. Nas propostas de criação das RMs alagoanas, legisladores e legisladoras, de forma genérica, centraram-se na melhoria da infraestrutura dos municípios a fim de impulsionar o mercado de trabalho e, consequentemente, a ampliação da renda da população. Sobre este assunto, Santos Filho (2018, p. 64) destaca:

É nessa condição que várias regiões metropolitanas foram institucionalizadas, atendendo, assim, a concepções conceituais diversas, onde a maioria é moldada de acordo com o “senso comum” das partes envolvidas em sua consolidação, tendo como motivação variados critérios que não coadunam com o fenômeno da metropolização. Assim sendo, as regiões metropolitanas, em muitos casos, são institucionalizadas sob a perspectiva de uma regionalização que sistematize o desenvolvimento regional, pois o caráter metropolitano não se configura como elemento norteador e condizente dessas formalizações.

No esteio dessas alterações, que delegaram aos estados a atribuição legal para a implantação das regiões metropolitanas, Alagoas, apesar de possuir o segundo menor território entre as unidades federativas brasileiras, alcançou a marca de 9 (nove) recortes regionais instituídos (figura 2). Tal cenário, na década de 2010, posicionava o estado na terceira colocação nacional em relação à quantidade de regiões metropolitanas, atrás apenas de Santa Catarina, com 14 (catorze) e da Paraíba, com 12 (doze), conforme indicava o IBGE (2022).

Figura 2 – Nove regiões metropolitanas em Alagoas



Fonte: Alagoas em Dados (2019)

A primeira região metropolitana a ser criada em Alagoas foi a Região Metropolitana de Maceió (RMM), em 1998. A RMM possuía, inicialmente, 11 (onze) municípios e, posteriormente, após absorver mais 2 (dois), atingiu o quantitativo de 13 (treze) integrantes. Em 2009, foi implantada a Região Metropolitana do Agreste (RMA), sediada em Arapiraca – segunda maior cidade estadual – e composta, inicialmente, por 20 (vinte) integrantes.

Desde então, várias regiões metropolitanas foram criadas no estado: 2011 – Região Metropolitana do Vale do Paraíba (12 municípios) e Região Metropolitana da Zona da Mata (15 municípios); 2012 – Região Metropolitana de Palmeira dos Índios (7 municípios), Região Metropolitana do São Francisco (5 municípios), Região Metropolitana dos Caetés (5 municípios) e Região Metropolitana do Sertão (7 municípios); 2013 – Região Metropolitana do Médio Sertão (9 municípios). Assim, após adequações e ajustes em suas composições, apenas 14 municípios não integravam RMs alagoanas:

Essas nove regiões metropolitanas, concentram 88 municípios, dos atuais 102 municípios alagoanos, pois apenas, Maragogi, Japaratinga, Porto de Pedras, São Miguel dos Milagres, Passo de Camaragibe, no litoral norte, Jequiá da Praia, no litoral sul, localizados na mesorregião do litoral, São José da Tapera,

Monteirópolis, Jacaré dos Homens, Batalha, Belo Monte, Pão de Açúcar, Palestina e Canapi, localizados na mesorregião do sertão, não compõem regiões metropolitanas no estado (Silva, 2017, p. 224).

A maioria dos recortes regionais implementados em Alagoas configurava-se, apenas, como área administrativa definida por legislação ou atos normativos. Portanto, afastava-se dos pressupostos que caracterizavam, adequadamente, as regiões metropolitanas, como apregoam Balbim *et al.* (2011): processo de formação de metrópoles, existência de políticas de desenvolvimento territorial e gestão das funções públicas de interesse comum.

A possibilidade da existência de influência política durante o estabelecimento das regiões metropolitanas alagoanas foi vislumbrada por Santos Filho (2018, p. 106), uma vez que as estratégias de poder das elites locais formalizavam-se nas definições dos arranjos municipais:

No contexto especificado, é preciso refutar as idealizações que formalizaram as regiões metropolitanas do estado de Alagoas. Ressalta-se que das justificativas ora ofertadas pelos propositores nenhuma contemplou a integração econômica e social dos municípios. Ademais é plausível verificar que a realidade urbana expressa em cada contexto político, econômico e social fora totalmente desvinculada e não se colocou como fundamental nas justificativas.

Entre os variados motivos elencados para a criação das RMs pelos legisladores alagoanos, destacam-se: a unificação de tarifas, facilidade de obtenção de recursos financeiros, prioridade no recebimento de recursos e acesso a programas federais, gestão regional, planejamento integrado, desenvolvimento regional, entre outros. No entanto, em virtude da inexistência de critérios unificados em nível nacional, desde a CF 1988, a diversificação de propostas inviabilizava qualquer tipo de ação conjunta a qual englobasse a complexidade dos municípios participantes (Santos Filho, 2018).

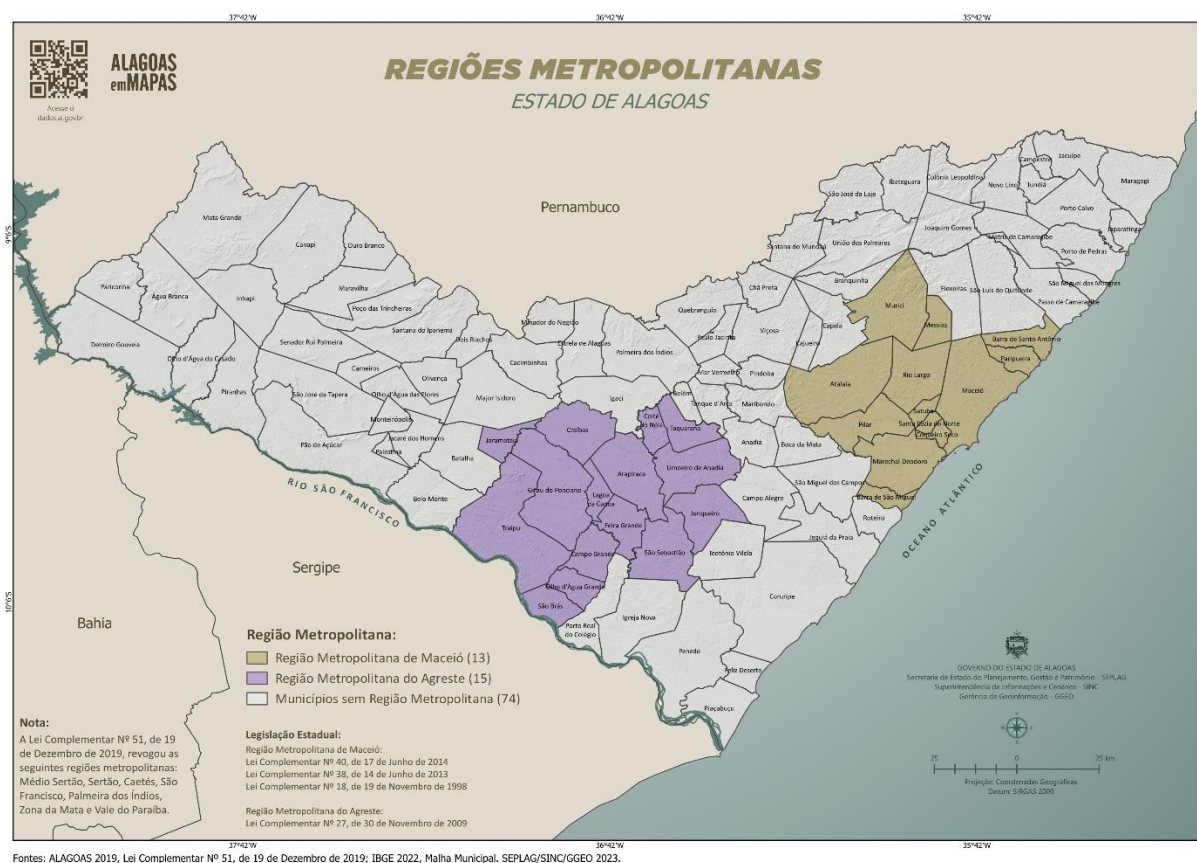
A sanção do Estatuto da Metrópole ocorreu posteriormente à implantação de diversas regiões metropolitanas em Alagoas e no Brasil. A norma jurídica trouxe consigo a indicação dos princípios necessários à governança interfederativa das RMs e das aglomerações urbanas, bem como, os instrumentos de desenvolvimento urbano integrado, tão necessários à gestão metropolitana. Ou seja, como já abordava Firkowski (2012, p. 37), “tratar da região metropolitana como espacialidade significa recuperar o sentido de processo socioespacial na qual o fato metropolitano é predominante e articulador das relações existentes, conformando uma região”.

Portanto, o Estatuto da Metrópole buscou corrigir um panorama de criação indiscriminada de regiões metropolitanas por motivos, meramente, político-institucionais e

definiu diretrizes para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas instituídas pelos estados.

Em Alagoas, a relação existente entre a pequena extensão territorial, sua economia dependente e a grande quantidade de RMs indicava os equívocos ocorridos na institucionalização excessiva de 9 (nove) regiões metropolitanas. Diante da incoerência que levou dezenas de municípios “desprovidos das características metropolitanas” a integrarem recortes regionais, a Lei Complementar Nº 51/2019 revogou 9 (nove) leis complementares que estabeleciam 7 (sete) regiões metropolitanas, além de suas alterações, a saber: Caetés, Médio Sertão, Palmeira dos Índios, São Francisco, Sertão, Vale do Paraíba e Zona da Mata (ALAGOAS, 2019). Dessa forma, o estado de Alagoas passou a contar com apenas duas regiões metropolitanas (figura 3), a de Maceió (RMM) e a do Agreste (RMA).

Figura 3 – Regiões metropolitanas atuais do estado de Alagoas

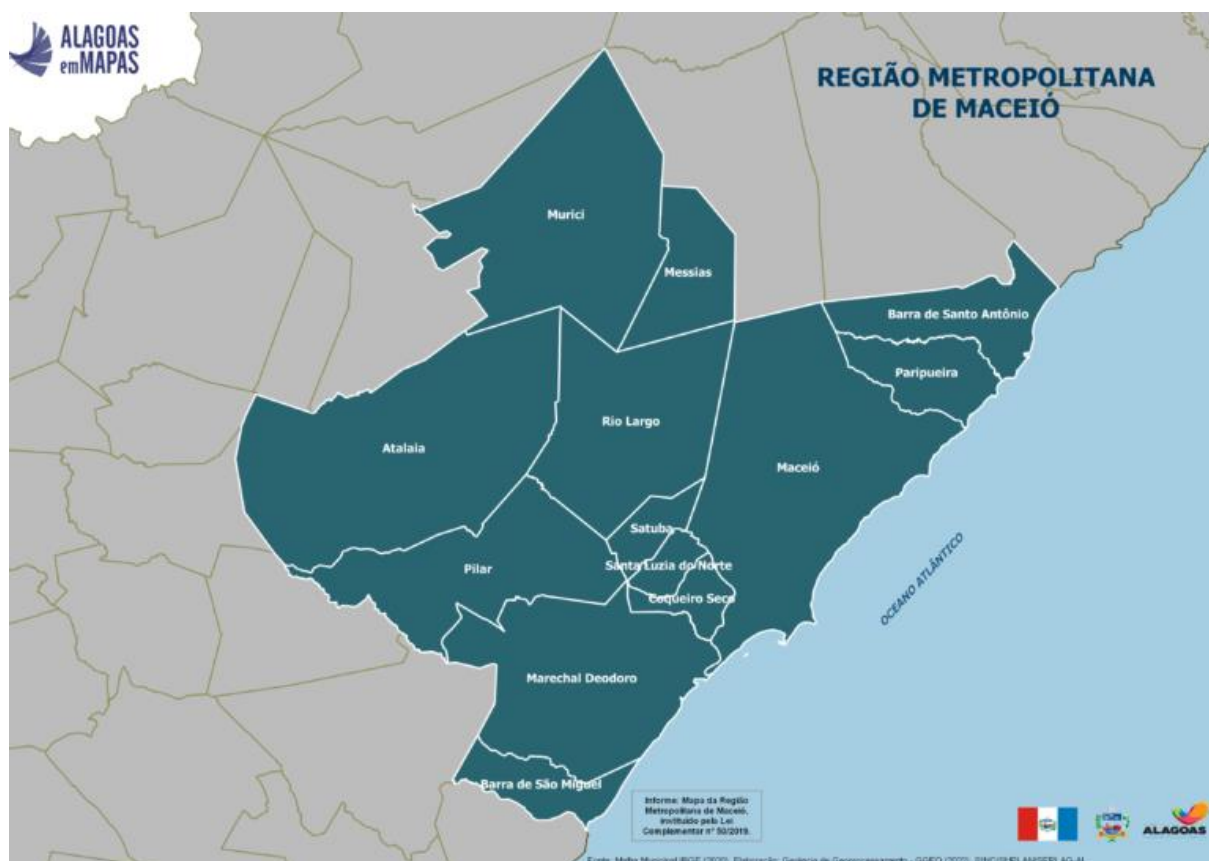


Fonte: Alagoas em Dados (2019)

2.3 A Região Metropolitana de Maceió e sua importância para Alagoas

Criada através da Lei Complementar Estadual nº 18/1998, a Região Metropolitana de Maceió (RMM) foi a primeira a ser instituída oficialmente em Alagoas. Originalmente, era composta por onze municípios: Barra de Santo Antônio, Barra de São Miguel, Coqueiro Seco, Maceió, Marechal Deodoro, Messias, Paripueira, Pilar, Rio Largo, Santa Luzia do Norte e Satuba. Com as Leis Complementares Estaduais nº 38/2013 e nº 40/2014, uniram-se aos iniciais, respectivamente, os municípios de Atalaia e Murici, totalizando treze integrantes (figura 4).

Figura 4 – Municípios integrantes da Região Metropolitana de Maceió



Fonte: Alagoas em Mapas (2022)

A Lei Complementar 18/1998 descreve, no artigo 1º, que a Região Metropolitana de Maceió é “a unidade organizacional, geoeconômica, social e cultural” criada para “integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum”. No artigo 3º, entende-se por “funções públicas de interesse comum”:

- a) planejamento a nível global ou setorial, das questões territoriais, ambientais, sociais, econômicas e institucionais;
- b) execução de obras e a implantação, operação e manutenção de serviços públicos;
- c) financiamento da implantação, operação e manutenção de obras e serviços, e também sua remuneração e recuperação de custos;
- d) supervisão, controle e avaliação da eficácia da ação pública metropolitana.(ALAGOAS, 1998).

Tais funções públicas de interesse comum deveriam ser exercidas nos seguintes campos de atuação, conforme o parágrafo único do artigo 3º:

- I – o estabelecimento de políticas e diretrizes de desenvolvimento e de referenciais de desempenho dos serviços;
- II – a ordenação territorial de atividades, compreendendo o planejamento físico, a estruturação urbana, o movimento de terras e o parcelamento, o uso e a ocupação do solo;
- III – o desenvolvimento econômico e social, com ênfase na produção e na geração e distribuição de renda;
- IV – a infraestrutura econômica relativa, entre outros, a insumos energéticos, comunicação, terminais, entrepostos, rodovias, ferrovias, dutovias;
- V – o sistema viário e o trânsito, os transportes e o tráfego de bens e pessoas;
- VI – a captação, a adução, o tratamento e a distribuição de água potável;
- VII – a coleta, o transporte, o tratamento e a destinação final dos esgotos sanitários;
- VIII – a macrodrenagem das águas superficiais e o controle de enchentes;
- IX – a destinação final e o tratamento dos resíduos urbanos;
- X – a política da oferta habitacional de interesse social;
- XI – o controle da qualidade ambiental;
- XII – a educação e a capacitação dos recursos humanos;
- XIII – a saúde e a nutrição
- XIV – o abastecimento alimentar. (Alagoas, 1998)

No artigo 4º consta ainda que, quando declarada a necessidade de atuação em conjunto no âmbito metropolitano, as ações de caráter público devem ser executadas de forma compartilhada entre seus municípios e o estado (Alagoas, 1998). Ou seja, com a aprovação da referida lei, vislumbravam-se ações dos agentes públicos no sentido de desempenhar atividades em conjunto para beneficiar a população. Essas proposições constantes na referida legislação nos impelem a refletir sobre o significado da realidade desse arquétipo regional montado em Alagoas e responsável por relacionar os interesses dos municípios e a realidade urbana, tal como destaca (Firkowsky, 2012. p. 37), quando assegura que:

A discussão de região metropolitana como institucionalidade significa, no Brasil, atribuir ao termo um caráter mais relacionado a uma perspectiva de desenvolvimento regional do que urbano-metropolitano. Nesse sentido, sua formação não prioriza o processo socioespacial, mas sim o político institucional, ou seja, sua definição é legalmente atribuída, por força de uma lei.

Melo Filho (2018) complementa este posicionamento e identifica uma clara diferença entre as noções defendidas por teóricos, acerca do processo de metropolização, e a implantação de regiões metropolitanas no Brasil. Estas, assevera, ligam-se diretamente a questões político-administrativas, enquanto os preceitos da metropolização são ignorados.

Ao avaliar o atendimento aos critérios previstos no Estatuto da Metrópole para a constituição de uma região metropolitana, explica-nos Silva (2017, p. 234):

[...] para entender a instituída região metropolitana de Maceió, partimos do Estatuto da Metrópole, que ao conceituar metrópole como um espaço urbano com continuidade territorial que tem influência nacional ou sobre uma região, em razão de sua população e de sua relevância política e socioeconômica, tendo um alcance mínimo de uma capital regional, pode agraciar a região metropolitana de Maceió com essa condição já que, define região metropolitana como uma aglomeração urbana que se configura como uma metrópole, tendo influência de uma capital regional, tal como define o inciso V ao se referir à metrópole.

O artigo 2º, inciso VII, do Estatuto da Metrópole, define a região metropolitana como: “unidade regional instituída pelos Estados, mediante lei complementar, constituída por agrupamento de Municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum” (Brasil, 2015).

Silva (2017) aponta que Maceió oferta bens e serviços para habitantes de municípios situados além dos limites territoriais da região metropolitana, como: ampla rede de varejo; comércio variado; estabelecimentos de saúde, inclusive consultórios e clínicas especializadas; oferta educacional diversificada; vagas de trabalho; opções de lazer; entre outros. Diante disso, destaca que

[...] Maceió é polo atrativo, tanto como centro comercial, como também como centro prestador de serviços, em especial na área de saúde e educação. Tal fato gera fluxo de pessoas, como também uma convergência de interesses políticos-institucionais dos municípios que compõem a região metropolitana e o estado de Alagoas. Projetos rodoviários para melhor integrar essas unidades municipais já são uma necessidade premente, o que torna possíveis ações integradoras em lógica metropolitana. Vários outros setores possuem o mesmo nexo, como o da hortifruticultura, do turismo de eventos, da educação e da segurança (Silva, 2017, p. 235).

Lencioni (2017) explica que muitas cidades avançaram em direção ao desenvolvimento metropolitano após a desconcentração industrial. Apesar disso, outras funções substituíram a dependência das indústrias. Funções como os serviços e o desenvolvimento das redes de infraestruturas prevaleceram e impulsionaram o capital produtivo. Maceió em sua trajetória histórica apresenta uma taxa de industrialização

relativamente baixa, fato comum aos demais municípios da RMM. Mesmo assim, alguns empreendimentos industriais instalados na capital, em Marechal Deodoro, no Pilar e em Rio Largo conseguiram atrair mão de obra especializada e somaram-se a outros aparatos e funções urbanas na constituição e crescimento dos espaços metropolizados.

Das regiões metropolitanas estudadas sobressai a Região Metropolitana de Maceió, abrangendo nível de interação entre baixo a alto. A notoriedade pode ser admitida devido à região responder pelas principais instalações industriais do estado, comércio diversificado e uma gama de prestação de serviço que atende às novas exigências do fenômeno urbano (Santos Filho, 2018, p. 129).

Encontram-se, ainda, na Região Metropolitana de Maceió, o aeroporto internacional Zumbi dos Palmares, o Porto de Maceió e importantes rodovias – federais e estaduais – que se entrecruzam e auxiliam no transporte de mercadorias e de passageiros. Próximos a esses nós rodoviários, investimentos de redes varejistas internacionais começaram a se instalar nas vias de acesso a Maceió, no começo do século XXI, em um processo de expansão de negócios. A localização estratégica visa o atendimento à população da RMM, que supera a marca de 1,3 milhão de pessoas, e responde por, aproximadamente, 48% do PIB estadual (quadro 1).

Quadro 1 – PIB e população dos municípios da RMM e do estado de Alagoas

PIB E POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE MACEIÓ (RMM) E DO ESTADO DE ALAGOAS		
MUNICÍPIO	PIB	POPULAÇÃO
MACEIÓ	R\$ 27,484 bilhões	957.916
MARECHAL DEODORO	R\$ 3,409 bilhões	60.370
ATALAIA	R\$ 1,5 bilhão	37.512
RIO LARGO	R\$ 1,423 bilhão	93.927
PILAR	R\$ 676 milhões	35.370
MURICI	R\$ 588 milhões	25.187
SANTA LUZIA DO NORTE	R\$ 277 milhões	6.919
BARRA DE SANTO ANTÔNIO	R\$ 262 milhões	16.365
SATUBA	R\$ 261 milhões	24.278
BARRA DE SÃO MIGUEL	R\$ 238 milhões	7.944
PARIPUEIRA	R\$ 237 milhões	13.835
MESSIAS	R\$ 221 milhões	15.405
COQUEIRO SECO	R\$ 96 milhões	5.581
REGIÃO METROPOLITANA DE MACEIÓ	R\$ 36,672 bilhões	1.300.609
ALAGOAS	R\$ 76,266 bilhões	3.127.683

Fonte: IBGE (2021;2022)

Em relação ao setor terciário, este mostra-se bem mais dinâmico, principalmente quando se trata de Maceió. A distância relativamente curta da sede estadual beneficia diretamente os municípios vizinhos em termos de infraestrutura. A condição de centro político e a capacidade de reunir órgãos públicos, comércio e serviços diversos “provoca considerável fluxo de pessoas em direção à capital alagoana”, ressalta Santos Filho (2018, p. 89).

Durante as últimas décadas do século XX, entretanto, Maceió e as cidades vizinhas foram palco de um considerável processo migratório que resultou na ampliação do tecido urbano. A ocupação ocorreu de forma desordenada e avançou, também, sobre remanescentes de vegetação nativa, encostas e na orla lagunar da capital, principalmente. Neste período, ocorreu um movimento populacional de grande escala entre os anos de 1990 e 1995, quando milhares de residências destinadas à moradia de trabalhadores envolvidos no corte da cana de açúcar foram demolidas (Carvalho, 2009).

Nas duas décadas iniciais do século XXI, porém, as transformações que englobaram o território alagoano, levam-nos a inferir que o crescimento econômico e a melhoria sensível dos indicadores sociais (tabela 1) foram “influenciados pelos recursos federais: transferências diretas de renda, pagamentos previdenciários, programas de desenvolvimento da economia e investimentos em infraestrutura”, como descreve Alagoas (2017, p. 173).

Tabela 1 – IDHM na Região Metropolitana de Maceió

Indicador	Total	Total	Total	Total
	2000	2010	2020	2021
IDHM	0,567	0,702	0,724	0,717
IDHM Educação	0,402	0,608	0,685	0,712
IDHM Longevidade	0,681	0,795	0,795	0,758
IDHM Renda	0,666	0,717	0,697	0,682

Fonte: Adaptado de Atlas Brasil (2024)

Haesbaert (2019) destaca que os debates acerca da regionalização, desde a origem, englobam recortes espaciais e tais delimitações são formas de estabelecer limites e, ao mesmo tempo, traçar os caminhos para onde a sociedade deve seguir. Em relação às regiões metropolitanas, o planejamento e a gestão, realizados conjuntamente, são elementos fundamentais para fortalecer a complementaridade entre os municípios. Além disso, como propõe Gouvêa (2005), devem ser asseguradas formas de distribuição racional dos diversos

tipos de empreendimentos (agricultura, indústria, comércio e serviços) para proporcionar mais equilíbrio à estrutura social e econômica das RMs.

Criada com função pública de interesse comum, a fim de viabilizar o planejamento nos níveis global e setorial, de questões territoriais, socioambientais, econômicas e institucionais, a Região Metropolitana de Maceió ainda não conseguiu promover iniciativas concretas que confirmem o potencial de desenvolvimento urbano existente no principal arranjo regional do estado. Apesar de concentrar mais de 1/3 da população alagoana e ser responsável por quase 50% do Produto Interno Bruto estadual, a RMM carece de estratégias que possam dinamizar as economias municipais através de ações integradoras efetivas para estimular o desenvolvimento socioeconômico da região e, consequentemente, do estado.

Neste âmbito, Maceió tem papel fundamental para comandar essas transformações, pois, como o principal núcleo urbano da RMM, destaca-se pela centralidade exercida sobre os municípios vizinhos. Na principal cidade estadual localizam-se “atividades variadas que a tornam referência para uma população de um contexto mais amplo que o da própria cidade. A centralidade revela-se na oferta de bens e serviços dos quais a população do entorno necessita” (Firkowski, 2012, p. 23).

Silva (2017) reforça que as primeiras regiões metropolitanas brasileiras foram instituídas em áreas onde o processo de urbanização se materializou mais intensamente, a ponto de extrapolar os limites territoriais e constituir conurbações. Apesar de não integrar a leva inicial de RMs e de ter sua criação homologada somente após a CF 1988, a Região Metropolitana de Maceió já começava a testemunhar o fortalecimento das relações entre a capital e o município de Rio Largo, no fim do século XX. A intensificação dos fluxos entre as duas cidades vizinhas ampliou-se fortemente nas décadas iniciais do século XXI e, atualmente, verifica-se uma conurbação emergente que abrange também outros municípios alagoanos.

Tal processo pode ser verificado no próximo capítulo deste trabalho. Antes, porém, realiza-se um resgate da trajetória histórica de Maceió, a fim de facilitar a compreensão do desenvolvimento vivenciado pela capital alagoana desde o início de sua povoação até a consolidação de suas funções urbanas.

3 MACEIÓ: TRAJETÓRIA HISTÓRICA E DESENVOLVIMENTO SOCIOESPACIAL

Para compreendermos o patamar de desenvolvimento alcançado por uma determinada cidade, é necessário reconhecer os fatores responsáveis pela criação de uma dinâmica espacial própria neste lugar. Identificar as características que influenciaram a formação dos núcleos urbanos nos ajuda a entender as mudanças ocorridas no transcorrer do tempo e a situação vivenciada no presente.

Como explica Sposito (2021), a apreensão dos processos que deram origem a tais organizações complexas se dá mediante o resgate histórico e a reconstrução de suas respectivas trajetórias evolutivas. Portanto, ao estudarmos a realidade na qual Maceió, a capital do estado de Alagoas, está inserida, temos a oportunidade de identificarmos os processos que resultaram em sua composição atual e os desafios existentes para a consolidação de avanços econômicos, ambientais e, sobretudo, sociais. Logo, é coerente buscar a compreensão do debate acerca das cidades e de seus processos de constituição a partir da assimilação das mudanças promovidas pela sucessão temporal em locais e momentos históricos diferentes (Lima, 2024).

Maceió é uma cidade em que os serviços se destacam frente aos demais ramos econômicos. Segundo o IBGE (2021), 67,15% do Produto Interno Bruto (PIB) da sede administrativa de Alagoas está concentrado no setor citado inicialmente, enquanto a indústria, com 16%, e a agropecuária, com apenas 1,15%, vêm em seguida. O PIB municipal é complementado, ainda, por impostos sobre produtos, que correspondem a 15,7% do total das riquezas produzidas na capital.

Ao longo dos anos, o setor terciário maceioense tem funcionado como o maior impulsionador do crescimento econômico do município e atraído parte considerável do contingente populacional alagoano para a principal área urbana estadual. Sede da Região Metropolitana de Maceió (RMM), a capital começa a apresentar características de um processo inicial de metropolização do espaço que, conforme descreve Lencioni (2011), observa-se a partir do aumento gradual do “fluxo de pessoas, mercadorias e informações”, além do alargamento dos limites metropolitanos e da instalação progressiva de equipamentos urbanos, infraestruturas e serviços necessários às demandas da sociedade.

Lencioni (2017) aponta também que muitas cidades avançaram em direção ao desenvolvimento metropolitano no período pós-industrial. Com isso, outras funções substituíram a dependência das indústrias como os serviços e o desenvolvimento das redes de infraestruturas, que prevaleceram sobre o capital produtivo.

Maceió, durante dois séculos, cresceu e transformou-se em importante zona de influência estadual. Cabe salientar que as plantações de cana-de-açúcar dominaram boa parte das terras agricultáveis de Alagoas desde a colonização e seus representantes continuaram a comandar as ações políticas, sociais e econômicas do território emancipado. A atividade ficou marcada pela concentração de renda e influenciou, durante muitas décadas, o desenvolvimento ampliado de outros setores econômicos alagoanos.

Apesar da condição de capital do estado, Maceió não sediou um polo industrial capaz de viabilizar um crescimento consistente do setor secundário em âmbito local. As unidades fabris instaladas na principal cidade alagoana e na atual Região Metropolitana de Maceió não foram suficientes para impelir a economia municipal, como explicam Feitosa e Paz (2021, p. 83):

Essa expansão da indústria, no entanto, não perdurou muito tempo. A estagnação da economia brasileira na década de 1980 e a combinação da abertura comercial com a reestruturação produtiva dos anos 1990 impuseram novos condicionantes à dinâmica produtiva alagoana. Ficou evidente que os instrumentos e políticas de desenvolvimento regional aplicados no passado, como os incentivos fiscais da Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE, apresentavam sinais de esgotamento, com reduzida capacidade de impactar na realidade local.

No entanto, entre o final do século XX e o início do século XXI, a principal cidade alagoana começou a estruturar setores básicos da economia, através da oferta de serviços essenciais. Assim, houve a expansão do produto interno, com o aumento das taxas de crescimento, no comparativo com os demais setores econômicos. Tal movimento impactou a estrutura urbana, porém, sua composição baseava-se em atividades mais tradicionais, como a administração pública, saúde, educação e o comércio (Feitosa e Paz, 2021).

Maceió conduz a gestão pública estadual e transmite aos demais municípios alagoanos as orientações e ações necessárias à gestão territorial. Lidera, ainda, a Região Metropolitana de Maceió – responsável por atuar conjuntamente com outros 12 municípios para organizar, planejar e executar funções públicas de interesse comum, visando a integração funcional de natureza socioeconômica. Neste contexto de ampliação das funções públicas e administrativas, aliado ao movimento de expansão urbana, alguns aspectos problemáticos se apresentam, como o avanço de áreas empobrecidas – uma vez que a dinâmica econômica local é incapaz de acompanhar a demanda por vagas no mercado de trabalho – e a insuficiência de serviços públicos capazes de atender à demanda existente. Diante disso, como se verifica em Municípios (2012), a intervenção estatal tem procurado viabilizar um caminho que alie crescimento econômico, modernidade e preocupação social.

3.1 A gênese urbana de Maceió: uma abordagem necessária para a compreensão da capital alagoana

No romance *Ninho de Cobras*, escrito pelo imortal alagoano Lêdo Ivo (2015), diversas histórias paralelas, ambientadas na década de 1940, entrecruzam-se para retratar a capital alagoana daquele tempo. A primeira delas narra a trajetória de uma raposa que percorre Maceió desde as matas existentes no antigo Tabuleiro e desce até o bairro do Centro. O animal circula por várias ruas da cidade durante a madrugada, refrigera-se com a brisa do mar, vagueia por Jaraguá e retorna à região central ao amanhecer. Tinha passado despercebida por diversos becos e vielas até surgirem os primeiros raios de sol, momento em que foi avistada, perseguida e morta, friamente, por um policial. O corpo do bicho ficou exposto na rua à vista de curiosos que se admiravam com a presença de um animal selvagem no meio de uma cidade que se dividia entre as novidades da vida moderna e as tradições concernentes à época.

No sentido contrário ao caminho traçado pela raposa na obra literária, o processo de expansão urbana de Maceió partiu dos bairros que originaram sua povoação (Maceió e Jaraguá), espalhou-se pelas planícies litorânea e lagunar, dirigiu-se tabuleiro acima, de onde avista-se a orla marítima de um lado e a laguna Mundaú de outro, até alcançar a situação atual.

O início da ocupação urbana de Maceió aconteceu nos bairros de Jaraguá e Centro, situados na planície litorânea. Mais tarde a expansão se estendeu pelos bairros da Levada, Bebedouro e Fernão Velho que fazem parte da planície lagunar. A ocupação do platô acontece na década de 1940, a partir da construção da Avenida Fernandes Lima, importante via da cidade até hoje (Duarte e Almeida, 2021, p. 337).

No entanto, para compreender o processo de formação e expansão do núcleo urbano maceioense, precisamos, necessariamente, identificar as especificidades que o transformaram em um exemplar único no decorrer do tempo. História, cultura, economia e desenvolvimento social são algumas das características responsáveis por criar uma dinâmica espacial própria em cada lugar.

Ao buscar amparo em Sposito (2021), é possível entender que trazer à tona fatos e ações desenvolvidas ao longo dos anos contribui para a construção de experiências mais exitosas. Portanto, ao estudarmos a realidade na qual Maceió, a capital do estado de Alagoas, está inserida, temos a oportunidade de identificar os processos que resultaram na composição desta cidade, a qual tem vivenciado, nas décadas finais do século XX e nas décadas iniciais do século XXI, intensas e complexas transformações urbanas. Logo, a compreensão da trajetória

evolutiva responsável por moldá-la só é possível mediante a apreensão dos fatores inerentes ao seu transcurso histórico.

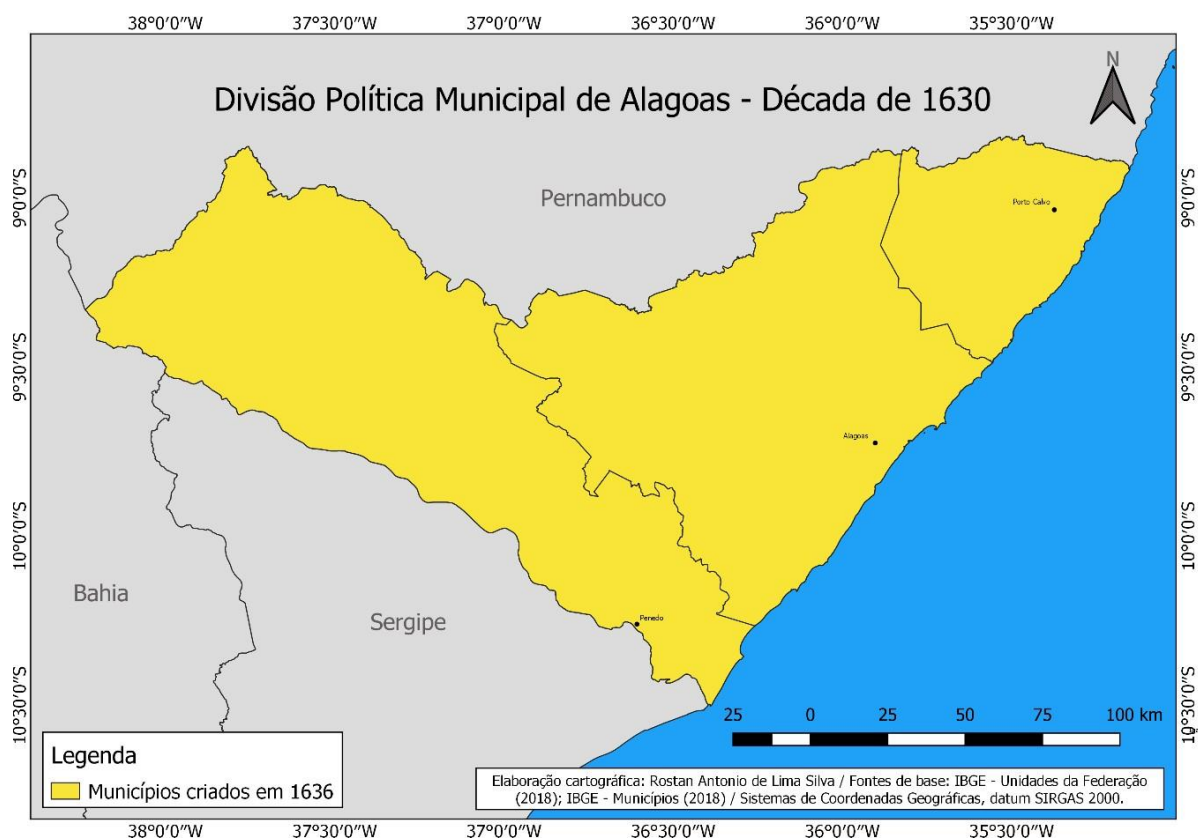
O corte no tempo, sem a recuperação histórica, conduz ao estudo de um espaço estático, de uma cidade apenas formal. É preciso considerar todas as determinantes econômicas, sociais, políticas e culturais, que no correr do tempo, constroem, transformam e reconstróem a cidade, se queremos entendê-la na dinâmica de um espaço que está em constante estruturação, respondendo e ao mesmo tempo dando sustentação às transformações engendradas pelo fluir das relações sociais (Sposito, 2021, p. 9).

Ao mencionarem que a morfologia urbana deve ser compreendida como uma análise da produção do espaço urbano ao longo dos anos, Duarte e Almeida (2021, p. 338) compartilham deste entendimento: “Neste sentido, Maceió configura uma soma de tempos em que fragmentos do passado pontuam a paisagem e se tornam marcos da evolução urbana em diversas épocas. Assim como algumas ausências naturais demonstram a necessidade de refletir sobre a ocupação urbana da cidade, planejamento e qualidade ambiental”. Com base nesta abordagem, iniciamos uma reconstituição histórica resumida da formação de Maceió – desde os primeiros registros históricos até a contemporaneidade.

Alagoas tem sua história ligada diretamente à monocultura canavieira. Desde o início da dominação portuguesa, no século XVI, seu território foi ocupado progressivamente por engenhos e, complementarmente, pela agricultura de subsistência e a criação de gado. Com isso, o plantio da cana de açúcar – primeira cultura comercial não-extrativista do Brasil – suplantou a extração de pau-brasil e se transformou na principal atividade econômica local.

À época da invasão holandesa, no século XVII, foram implantados os três primeiros núcleos populacionais (figura 5) nas terras alagoanas, a saber:

Porto Calvo, Alagoas do Sul e São Francisco foram polos de colonização importantes no processo de organização espacial do que formaria o atual território alagoano. Hoje, têm as condições de cidades e de sedes de municípios. Além disso, Alagoas do Sul, hoje Marechal Deodoro, foi sede da Comarca e primeira capital da Capitania e Província de Alagoas e, São Francisco, hoje Penedo, foi um importante entreposto comercial, às margens do rio São Francisco (Silva, 2021, p. 34).

Figura 5 - Núcleos pioneiros de povoamento de Alagoas

Fonte: Adaptado de Lima (1992)

Ainda no século XVII, registra-se o primeiro sinal da colonização da futura vila de Maceió. Um documento datado de 1611 que fazia referência à existência de uma simples residência em Pajuçara.

É uma escritura de uma doação de uma sesmaria, de Gabriel Soares da Cunha, então Alcaide-Mor de Santa Maria Madalena, para Manoel Antônio Duro, que possuía uma casa de telha em Pajuçara e nela habitava desde 1609. Essa sesmaria tinha oitocentas braças de costa e fundos, ocupando uma extensa área do litoral até encontrar o rio Mundaú. Essa propriedade foi transferida, em 1699, para Apolinário Fernandes Padilha, como uma recompensa por sua participação, como capitão, numa companhia de infantaria que derrotou Palmares (Carvalho, 2019, p. 184).

Aos poucos, Maceió foi se tornando um entreposto comercial para as atividades agrícolas desenvolvidas nos vales do Mundaú e do Paraíba. O contato era realizado por meio de duas estradas construídas por mercadores, negociantes de madeira, além de outros produtores das regiões próximas. Apesar disso, a localidade era formada espacialmente por “um conjunto de ruelas e habitações pobres, com as presenças próximas da mata, do pântano e dos mangues da Lagoa Mundaú”, ressalta Carvalho (2019, p. 186).

Diferentemente das localidades situadas na zona da mata alagoana, que cresceram ao redor dos engenhos de cana de açúcar e continuaram a explorá-los como modelo de desenvolvimento econômico, a povoação de Maceió não se manteve dependente, de forma exclusiva, deste tipo de empreendimento. Apesar de o engenho ser a célula inicial do povoamento, tal atividade, mediante o crescimento experimentado pela vila, pouco a pouco foi substituída pelo comércio.

Do contrabando inicial do açúcar, o porto, pelas facilidades de aí atracarem os navios, começou a receber a produção do vale do Mundaú. Em torno do engenho desenvolveu-se um pequeno aglomerado urbano, cuja atividade comercial, em expansão, iria suplantiar a atividade agro-industrial e extingui-la (Corrêa, 1992, p. 99).

Estabelecida em uma área de ligação entre a produção agrícola (localizada no interior do estado) e seu porto exportador (Jaraguá), Maceió começa a se configurar como uma economia de comércio e de serviços somente no começo do século XIX, momento em que a localidade dá início ao desenvolvimento de funções urbanas.

O porto natural de Jaraguá contava com uma linha de recifes que o protegiam. Melhor localizado geograficamente, em comparação com os tradicionais portos existentes nos fundos dos vales canavieiros alagoanos, o ancoradouro começou a concentrar e a exportar a produção local de açúcar, inclusive para a Europa. Aos poucos, transformou-se em um ponto seguro para o embarque e desembarque de mercadorias, como bem exemplifica Espindola (2023, p. 90):

A enseada de Jaraguá – Dista da cidade propriamente dita, - da praça Dom Pedro II à ponte de desembarque – 700 braças. É o porto mais frequentado da província e nele os navios acham-se abrigados contra as violências das vagas, que se quebram nos arrecifes, que a guarnecem pela maior parte a leste; porém, não sendo por estes resguardada ao sul, eles acham-se expostos aos violentos ventos, que sopram deste lado, os quais poucas vezes os arrojam à praia.

Espindola (2023), no estudo clássico ‘Geografia alagoana ou descrição física, política e histórica da província de Alagoas’ – obra publicada em 1860, realizou levantamentos fundamentais para a compreensão do modo de vida, das divisões de classes sociais, da infraestrutura existente (ou inexistente) e das atividades econômicas nas terras alagoanas. Em sua publicação descreveu a situação de Maceió no século XIX.

As ruas da cidade são umas tortuosas e outras retas, algumas das quaes têm suas casas enviesadas e angulosas, o que não só dificulta a livre circulação do ar interior como intercepta a entrada da luz. A do Comércio é tão tortuosa que, saindo para a da Matriz ou praça Pedro II, o caminhante experimenta uma correnteza súbita de ar,

que as vezes o faz vacilar. Ainda não calçadas em sua maior parte, tornam-se intransitáveis durante o inverno pelas enxurradas e lamaçais que se formam em algumas delas, e durante o verão pelas ondas de areia, que, suspensas pelos ventos, arrojam-se nos olhos dos que por elas transitam (Espindola, 2023, p. 194).

Mesmo com Apesar dessas dificuldades, Maceió firmou-se como importante centro comercial e, conseqüentemente, foi alçada à condição de vila em 1815. Dois anos depois, em 1817, a comarca de Alagoas foi desmembrada de Pernambuco e se tornou uma capitania independente com sua capital localizada na vila de Alagoas (atual Marechal Deodoro).

Além de concentrar os negócios portuários, Maceió também passou a contar com funções político-administrativas importantes nessa época, a exemplo da instalação de repartições aduaneiras e arrecadadoras. Tal convergência de fatores econômicos, políticos e sociais com a localização geográfica estratégica culminou com a chegada da vila ao posto de capital da província de Alagoas, no ano de 1839.

Paralelamente à transferência da sede do governo, houve um período de crise na produção de açúcar. O referido fato, aliado à transferência da burocracia administrativa da cidade de Alagoas para a nova capital, estimulou o afluxo populacional em direção ao novo centro administrativo alagoano. Foi durante essa época que, como menciona Carvalho (2019, p. 192), “[...] famílias inteiras se transferiram para Maceió, num movimento migratório que ajudou a formar os bairros do Trapiche da Barra, Prado, Ponta Grossa e Vergel do Lago, ficando na velha cidade os mais idosos e os donos de sítios e de grandes propriedades”.

Na segunda metade do século XIX, afirmou-se como a mais importante cidade da província. Inclusive, passou a servir mais intensamente aos interesses econômicos das culturas agroexportadoras formadas pela cana de açúcar, algodão e, em número inferior, madeira e couro. O início das negociações comerciais com a Europa, em 1879, ampliou seu alcance mercantil ao reunir a produção regional e encaminhar para os mercados do velho continente (Corrêa, 1992). Neste período histórico, Maceió chegou a ter “navegação direta e regular com portos transoceânicos como Liverpool, Gibraltar e Alexandria”, aponta Municípios (2012, p. 432). Assim, a partir do momento em que foi alçada à capital e passou a estabelecer fluxos intensos e variados com todos os municípios alagoanos, estabeleceu-se como o maior núcleo polarizador de serviços em âmbito estadual.

Com a instalação das ferrovias no território alagoano, ainda no século XIX, a vida urbana foi intensificada na capital, uma vez que a cidade já se beneficiava de sua posição geográfica em relação ao transporte fluviomarítimo e, a partir daquele momento, tinha sua economia novamente favorecida com o ferroviário. Dessa forma, a produção e as mercadorias convergiam para a capital, de onde partiam pelas vias marítima, lagunar, terrestre e ferroviária.

[...] em Alagoas, a disposição da drenagem do Mundaú e do Paraíba do Meio era dirigida, praticamente, para um único ponto de convergência, Maceió. [...] As duas ferrovias, construídas a partir de Maceió, subiriam os cursos dos rios citados, tendo em vista manter para a capital alagoana a hegemonia já adquirida sobre grande parte da zona canavieira. As funções de Maceió não só permaneceram como também se acentuaram, à medida que os trilhos prosseguiram pelos vales acima (Corrêa, 1992, p. 103).

Apesar do setor canavieiro ter se mantido como a cultura predominante em Alagoas até os dias atuais, entre os séculos XIX e XX, o algodão teve participação importante no desenvolvimento estadual. Maceió também se beneficiou com o surto exportador do produto e sediou, em seus limites, a instalação de quatro unidades fabris responsáveis pela confecção de tecidos. O ramo industrial têxtil contribuiu substancialmente para a criação de uma população operária mais atuante nos costumes, na vida política e na economia alagoana (Carvalho, 2019). Os cotonifícios constituíram uma contraposição industrial diante do tradicionalismo centenário da sociedade local, formado pelo antigo sistema colonial, caracterizado pela presença de valores rurais arcaicos.

No início do século XX, Maceió fortaleceu o comando político exercido sob o território alagoano e passou a influenciar os rumos da produção canavieira. Além disso, consolidou sua função portuária estratégica e acumulava números crescentes de habitantes (quadro 2) em decorrência dos excedentes demográficos (Corrêa, 1992). As pessoas que chegavam do interior do estado passaram a se instalar, principalmente, no eixo norte-sul da capital, a partir do bairro do Centro. Tal ocupação é descrita em Maceió (2015, p. 152): "Os elementos que privilegiaram sua localização foram o mar e a Laguna Mundaú, que emolduram a cidade, justificando, assim, o processo de ocupação nas direções norte e sul do município e, posteriormente, seguindo em direção à parte mais alta da cidade".

Quadro 2 – População de Alagoas e Maceió (1872-2022)

POPULAÇÃO DE ALAGOAS E MACEIÓ (1872-2022)			
ANO	ALAGOAS	MACEIÓ	POPULAÇÃO DE MACEIÓ EM RELAÇÃO À DE ALAGOAS
1872	348.009	27.703	8,0%
1890	511.440	31.498	6,2%
1900	649.273	36.427	5,6%
1920	978.748	74.166	7,6%
1940	951.300	90.253	9,5%
1950	1.093.137	120.980	11,1%
1960	1.271.062	170.134	13,4%
1970	1.606.174	269.415	16,8%
1980	2.011.875	409.191	20,3%
1991	2.512.991	628.241	24,9%
2000	2.822.621	797.759	28,3%
2010	3.120.922	932.608	29,9%
2022	3.127.683	957.916	30,6%

Fonte: IBGE (2022)

Ainda nas décadas iniciais do século XX, as rotas de transportes terrestres (ferrovias e estradas) descarregavam na capital a produção açucareira e algodoeira destinada à exportação. Diante disso, o antigo ancoradouro já não comportava adequadamente as remessas locais crescentes enviadas pelos centros produtores. Assim, foram mobilizados recursos financeiros e de infraestrutura para a construção do novo cais do porto de Jaraguá, obra entregue aos alagoanos em 1940. Nos anos seguintes, Maceió atrai novos investimentos, como: a instalação da primeira emissora radiofônica do estado (Rádio Difusora), em 1948; a criação da Universidade Federal de Alagoas, em 1961; e o início das transmissões da primeira emissora de televisão alagoana (TV Gazeta), em 1975.

Os investimentos públicos na cidade aumentaram com a expansão da infraestrutura local. Implantam-se, entre as décadas de 1960 e 1970, o Distrito Industrial Governador Luiz Cavalcante, a Companhia Energética de Alagoas (CEAL), a Companhia de Saneamento de Alagoas (CASAL), algumas indústrias siderúrgicas e, também, do ramo de processamento de gás natural, petróleo e, principalmente, sal-gema – minério utilizado nos setores químico e farmacêutico (Carvalho, 2019). Ainda na década de 1970 e nos períodos seguintes, com a implantação das políticas de desenvolvimento regional baseadas em recursos da SUDENE e

associadas ao II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), a indústria alagoana conseguiu alcançar percentual considerável na economia estadual e, nos anos 1990,

[...] representava 24,3% de participação no PIB, e é justamente nesse período que os serviços seguem a mesma tendência de elevação, por conter atividades que se constituem como complementares ao setor industrial (ex.: armazenagem, transporte, alojamento, alimentação, etc.), abarcando 52,9% antes do início do novo milênio (Feitosa e Paz, 2021, p. 89).

Essa época coincide com o avanço da monocultura canavieira sobre os tabuleiros costeiros alagoanos. A ação de incorporação da área pelas usinas contou com o estímulo do governo estadual, através do Instituto do Açúcar e do Alcool (IAA), e do governo federal, com o Programa Nacional de Melhoramento da Cana-de-açúcar e o Proálcool. Como descreve Araújo (1997, p. 17): “As zonas canavieiras expandiram-se muito nos anos 70, impulsionadas pelo Proálcool. Mas o crescimento se fez com base na incorporação de terras (a área cultivada rapidamente duplica), mais do que na elevação dos padrões de produtividade”.

O avanço da cana de açúcar, dos vales para os tabuleiros, resultou na expropriação dos pequenos produtores e, conseqüentemente, no deslocamento de milhares de trabalhadores para as áreas urbanas existentes em Alagoas e fora do estado. Verçosa (2018, p. 105) enxerga que “a vertiginosa expansão da cana nos tabuleiros só poderia ter ocorrido por meio de um ‘xeque-mate’ nos pequenos produtores”. Apesar dos investimentos em infraestrutura, os núcleos urbanos da Zona da Mata e, principalmente, Maceió não suportaram a migração de moradores oriundos das áreas rurais, que passaram a construir moradias nas periferias e a prestar serviços informais em busca da sobrevivência.

A reta final do século XX trouxe consigo os reflexos da crise econômica brasileira, marcada pela estagnação econômica dos anos 1980, além da abertura comercial e da reestruturação produtiva dos anos 1990. Assim, o desenvolvimento do setor industrial alagoano – que experimentou certo grau de crescimento – também foi afetado e o resultado esperado (aumento da geração de emprego e renda) não se concretizou. A época ficou marcada pelo avanço do setor de comércio e de serviços tradicionais, com pouca especialização. Logo,

[...] a dinâmica econômica de Alagoas gerou um processo de urbanização bastante perverso, com alta concentração da população em Maceió, resultando numa expansão da marginalidade espacial e da pobreza urbana, além da criação de uma periferização no entorno da capital. Os reflexos mais visíveis deste “caos” urbano aparecem sob diversas formas, notadamente no que diz respeito aos aspectos sociais e ambientais,

quais sejam, ocupação desordenada da cidade em áreas ambientalmente frágeis, aumento da violência, déficit habitacional crescente, pobreza, insuficiência de transporte urbano, dentre outros (Feitosa e Paz, 2021, pp. 83-84).

Nas décadas iniciais do século XXI, a principal cidade alagoana recebeu investimentos econômicos, principalmente públicos, e passou a apresentar relativa competitividade no âmbito regional nordestino. Recursos federais do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e do Programa Nacional de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR) fortaleceram o setor de serviços. Como consta em Alagoas (2017), a implantação de programas federais de moradia como o “Minha Casa, Minha Vida” foi fundamental para a construção civil se fortalecer em Maceió. O panorama da cidade, na segunda década do século XXI, refletia as ações estatais desenvolvidas na década anterior, ou seja, as políticas públicas foram responsáveis por alavancar a melhoria das condições de vida e reduzir o nível de pobreza da população (tabela 2).

Tabela 2 – Quantidade de pobres e extremamente pobres no Nordeste e em Alagoas

Ano	Nordeste		Alagoas	
	Pobres	Extremamente Pobres	Pobres	Extremamente Pobres
2001	29.021.652	15.094.692	1.903.791	1.055.157
2005	27.488.316	12.416.917	1.853.577	946.177
2011	18.364.417	7.086.205	1.294.671	472.609
2014	14.089.775	4.912.849	1.046.441	399.675

Fonte: Adaptado de Carvalho, 2019

Alves (2020) explica que as articulações dos conflitos presentes na dinâmica espacial pode ser compreendida tomando-se como escala de estudo as metrópoles, pois, nestes casos, as diferenciações socioespaciais ficam mais evidentes. Complementa a autora que as mudanças dos setores produtivos intensificam a diferenciação socioespacial, processo plenamente apreendido pela diferença entre “espaços fortificados” e “espaços marcados pelo predomínio de uma população de baixos ou pouquíssimos recursos financeiros”. Tal fenômeno é facilmente perceptível em Maceió, apesar da capital alagoana não possuir todas as características desse tipo de arranjo espacial.

A metrópole, que pode ser caracterizada como o espaço de concentração populacional, de riquezas, de tecnologia, de inovação, de difusão da modernidade e de possibilidades, justamente pela existência concentrada de atividades e serviços, é também marcada pelo aumento da pobreza, da violência, das formas precárias de habitação e, atualmente, no caso brasileiro, pela ampliação do número de

trabalhadores informais que ocupam os espaços públicos para a reprodução da vida (Alves, 2020, p. 109).

Maceió, assim como a maioria das cidades brasileiras, ainda necessita promover ações que reduzam as desigualdades existentes desde sua chegada ao posto de capital estadual. Para tanto, são fundamentais iniciativas que prezem por melhorias na área social, na infraestrutura, na mobilidade urbana e na modernização dos setores econômicos, principalmente nos serviços – que despontam como essenciais ao desenvolvimento da cidade. Este segmento, apesar de ofertar negócios modernos, é composto, em sua maioria, por empreendimentos familiares, os quais possuem “baixa capitalização e reduzida intensidade no uso da tecnologia, pouca qualificação e baixa remuneração de sua mão de obra, determinadas pela informalidade e pelo subemprego” (Alagoas, 2017, p. 163).

3.2 O processo de urbanização em Maceió

O fenômeno de urbanização ocorreu de forma acelerada no Brasil. O país, eminentemente rural, entrou no século XX com um incipiente setor industrial instalado. O referido panorama se inverte com o início de um processo de industrialização tardia que atraía grandes levas de trabalhadores para as principais cidades brasileiras. Este cenário é descrito por Gouvêa (2005, p. 28):

No Brasil, o desenvolvimento capitalista tem sido fundamentalmente marcado pelos efeitos de uma rápida e profunda urbanização, caracterizada pelo contínuo processo migratório, para as cidades, de populações oriundas de regiões que ainda não superaram o patamar da economia de subsistência. [...] ampla oferta de força de trabalho com níveis muito baixos de qualificação. [...] O aparecimento das grandes cidades no país acentuou e tornou mais perceptível uma série de problemas e desequilíbrios, especialmente entre procura e oferta de habitação e de alguns serviços urbanos básicos.

Santos (2020) aponta que o Brasil atravessou os séculos como um “grande arquipélago”, onde cada espaço se desenvolvia de acordo com suas próprias aptidões econômicas, voltadas, geralmente, para fora do país. Havia, até o início do século XX, poucas relações entre as regiões produtoras brasileiras. Gradualmente, a industrialização brasileira ganha força e a urbanização acompanha este crescimento, após o término da II Guerra Mundial. Este período registra considerável crescimento demográfico, em decorrência da alta taxa de natalidade e da redução da mortalidade, beneficiadas pelas melhorias sanitárias e nos padrões de vida.

Conforme Pereira (2022), o período compreendido entre as décadas de 1930 e 1980 corresponde à primeira transição urbana brasileira. Neste intervalo de tempo, o desenvolvimento do país acompanhou as primeiras fases da mudança demográfica nacional. O fluxo populacional direcionado às grandes áreas urbanas intensificou-se e a capacidade de absorção das cidades para tamanha demanda mostrava-se insuficiente.

Na primeira transição urbana, o que estava em jogo era chegar e estar na cidade. Fazer parte dela e assimilar uma cultura diferente daquela existente nas áreas rurais de origem dos migrantes. Mas estar na cidade implicava ter localização, moradia. E o Estado, embora se propusesse a intervir e a planejar alternativas como a de grandes conjuntos habitacionais, não era capaz de atender de modo pleno [...] (Pereira, 2022, p. 74).

Maceió, responsável por acumular as funções administrativas de Alagoas, vivenciou esta fase e, assim como as demais regiões do país, recebeu grande afluxo populacional. No entanto, a urbanização na “sociedade caeté” se manifestou de forma atrasada e lenta quando comparada à média nacional. Em relação ao Nordeste, a taxa de urbanização alagoana registrou, ao longo das décadas, pouca variação, ou seja, ora esteve acima, ora abaixo. Apesar do ritmo inferior ao nacional e similar ao nordestino, o percentual também foi influenciado pela transferência da população rural para as áreas urbanas (Quadro 3).

Quadro 3 – Taxa de urbanização: Brasil, Nordeste e Alagoas

TAXA DE URBANIZAÇÃO: BRASIL, NORDESTE E ALAGOAS									
	1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2010	2022
BRASIL	31,24%	36,16%	44,67%	55,92%	67,59%	75,59%	81,25%	84,36%	87,41%
NORDESTE	23,42%	26,4%	33,89%	41,81%	50,46%	60,65%	69,04%	73,13%	77,64%
ALAGOAS	24%	26%	34%	39,8%	49,3%	58,9%	68%	73,6%	73,64%

Fonte: IBGE (2022)

Outro fator importante para que o processo tenha acontecido foi a abertura de novas estradas – diante do sistema rodoviário implantado em todo país por JK em detrimento ao transporte ferroviário – e a instalação das redes elétrica e telefônica, iniciativas responsáveis por conectar diferentes regiões do estado. O sistema bancário, o fortalecimento do comércio e a ampliação da oferta de serviços, principalmente em Maceió, firmavam as bases para o desenvolvimento de um mercado urbanizado (Alagoas, 2017).

As décadas seguintes ao término da Segunda Grande Guerra presenciavam o início da interligação do país. Neste sentido, o estado brasileiro teve papel fundamental para a

formação de um mercado nacional a partir da instalação de equipamentos e infraestruturas que impulsionassem as relações entre as diversas partes do território nacional. Entre os anos de 1950 e 1980, promoveu-se uma política de substituição de importações mediante as dificuldades que se apresentavam externamente. Assim, a diversificação e a dinamização da cadeia produtiva buscavam reduzir os desequilíbrios existentes entre as regiões.

Essas medidas, por sua vez, acarretaram significativas alterações na conformação do espaço urbano, no balanço de oportunidades entre campo e cidade, e, conseqüentemente na distribuição da população, provocando intensa urbanização. Dada a forma concentrada e concentradora de oportunidades, o processo de urbanização, por sua vez, engendrou uma crescente metropolização (Diniz; Mendonça; Andrade, 2018, p. 147)

Os investimentos estatais realizados para modernizar as cidades e dotá-las de infraestruturas econômicas adequadas alcançaram Maceió durante o período compreendido entre as décadas de 1960 e 1980. Neste período, a capital alagoana experimentou um razoável crescimento com a criação dos planos remodeladores do porto e das principais rotas de interligação terrestres existentes no município. Além disso, listam-se em Municípios (2012, p. 458) mais algumas ações desenvolvidas com recursos federais:

Registram-se nesses anos a instalação da Braskem (ex-Salgema e Trikem); a inauguração ou ampliação de algumas fábricas, tanto no Distrito Industrial como fora dele; a modernização do Porto de Maceió, com a instalação do terminal açucareiro; a construção de vários conjuntos habitacionais populares, com recursos do então Banco Nacional de Habitação (BNH) e o apoio da Cohab e do Ipaseal; o começo das obras de saneamento básico [...]; a ampliação da rede de abastecimento d'água; a abertura de vias de transportes, como a Leste-Oeste, o Dique Estrada e a Via Expressa, conectando partes da cidade; a ponte sobre a Laguna Mundaú, a urbanização e a iluminação da orla marítima; a construção de equipamentos modernos (para a época) como o Aeroporto dos Palmares, o mercado da Ceasa, a rodoviária intermunicipal e a ampliação da rede hoteleira.

O modelo de desenvolvimento com base na ação estatal se estendeu, no Brasil, até a década de 1980. Depois desse período, o governo federal se afastou da função de realizador direto de investimentos e abriu caminho para a instituição do modelo neoliberal na economia. A linha de atuação previa a institucionalização do capital financeiro, a redução das despesas estatais e o aumento das exportações para pagamento da dívida externa.

Se mesmo com os investimentos estatais realizados no país, as grandes cidades brasileiras acumularam problemas, a implantação de práticas neoliberais acentuou os já existentes, como: desemprego, déficit habitacional, mobilidade urbana, falta de acesso ao saneamento básico, serviços de educação e saúde deficientes etc.

Quanto maior a cidade, mais visíveis se tornam essas mazelas. Mas essas chagas estão em toda parte. Isso era menos verdade na primeira metade deste século XX, mas a urbanização corporativa, isto é, empreendida sob o comando dos interesses das grandes firmas, constituiu um receptáculo das consequências de uma expansão capitalista devorante dos recursos públicos, uma vez que esses são orientados para os investimentos econômicos, em detrimento dos gastos sociais (Santos, 2020, p. 105).

A realidade da capital alagoana diante da marcha urbanizadora não diferiu das demais regiões brasileiras. A acelerada urbanização de Maceió, evidenciou a incapacidade dos setores econômicos existentes absorverem a grande parcela da população que se deslocou até o principal centro urbano do estado à procura de oportunidades e serviços adequados (Feitosa e Paz, 2021). A expressiva ausência de alternativas no interior do estado e a dinâmica econômica razoavelmente superior à média dos demais municípios alagoanos sobrecarregaram as funções de Maceió frente à migração rural histórica. Diferentemente do que se possa imaginar, a expulsão dos trabalhadores rurais do campo alcançou seu ápice apenas na última década do século XX.

Com a necessidade de mais terra e a recusa em incorporar os direitos trabalhistas, houve uma justificativa do avanço dos canaviais sobre os ‘sítios’ onde se plantavam as culturas de subsistência; por outro lado, as estradas asfaltadas e os caminhões (atualmente, ônibus) viabilizaram o transporte de mão de obra assalariada em grande distância, principalmente do agreste e do sertão. E os ‘moradores’ foram sendo expulsos das fazendas e engenhos para as periferias das cidades da zona da mata, completando assim sua proletarianização. No auge desse movimento, nos anos 1990, mais de 40 mil famílias perderam suas casas, derrubadas pelos tratores das usinas e dos fornecedores de cana. (Carvalho, 2019, p. 70)

O parque industrial alagoano, baseado principalmente na produção de bens de consumo não-duráveis, também não contribuiu significativamente para captar essa mão-de-obra. Diante dos imensos desafios que se apresentaram, Maceió buscou encontrar saídas que potencializassem seu maior setor econômico: os serviços. Neste sentido, no começo de século XXI, o Governo Federal retomou o papel de indutor do desenvolvimento e participou ativamente dessa fase de recuperação da atividade econômica brasileira. Entre os beneficiários das ações federais em Alagoas, o comércio “vivenciou um pujante crescimento entre 2002 e 2016 no estado, (e) se atrela, de certo modo, ao aumento do poder de compra das famílias nesse período, caracterizado tanto pelos ganhos reais do salário mínimo, quanto pelos programas de transferências de renda”, conforme destacam Feitosa e Paz (2021, p. 97).

Atualmente, o setor de serviços é responsável por, aproximadamente, 70% do PIB maceioense (IBGE, 2021) e continua a movimentar a economia, empregar pessoas e gerar renda no município. No entanto, este mercado é bastante disputado e tem enfrentado uma

grande dificuldade para desenvolver-se qualitativamente, principalmente pela presença ainda incipiente do setor terciário moderno, como complementam Feitosa e Paz (2021, pp. 98-99):

[...] de acordo com a porcentagem de alocação dos trabalhadores no ano de 2019, torna-se possível perceber a elevada participação de empregados nas atividades tradicionais da Administração pública, defesa e seguridade social (32,9%), seguidas pelo Comércio e reparação de veículos (17,3%). As atividades administrativas e serviços complementares comportaram 7,2% dos empregados do terciário no estado, seguidas pelas de Alojamento e alimentação, com 4,6%, da Educação (4,5%) e pela Saúde humana e serviços sociais (4,3%). Já as categorias que possuem elevada modernização, como as Atividades profissionais, científicas e técnicas (1,2%); as Financeiras e seguros (0,9%), Informação e comunicação (0,9%) e as Imobiliárias (0,4%) não demonstraram peso nos empregos estaduais.

Recentemente, somou-se a isso, o surgimento da pandemia de Covid-19 que acentuou os números referentes às atividades informais, como complementa Carvalho (2021, p. 6):

Apesar de todos os recursos emergenciais no enfrentamento da pandemia, o quadro de desemprego em Alagoas este ano (2021) continuou tão preocupante como no ano anterior, com a desocupação mantendo seu elevado nível (18,8%), constituindo-se na quarta maior taxa do Brasil. No mesmo período, a subutilização da força de trabalho chegou a 43,8%, a segunda maior do país, assim como a taxa dos informais (47,8%). O isolamento social teve como consequência o aumento das características históricas da economia alagoana e do mundo do trabalho em Alagoas: a informalidade, o desemprego e a subutilização da força de trabalho.

A recuperação desse cenário tem sido gradual, como apontado pela Pesquisa Nacional por Amostras de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), do IBGE (2023). Os dados apresentados pelo instituto mostram que, em 2023, Alagoas obteve a segunda menor taxa anual de trabalhadores informais no Nordeste, ao registrar 45,7% da população ocupada nessas atividades. Na região, o melhor resultado foi do Rio Grande do Norte, com 44,7%. Os demais estados nordestinos obtiveram os seguintes resultados: Maranhão – 56,5%, Piauí – 54,4%, Bahia – 53,7%, Ceará – 53,1%, Sergipe – 51,9%, Pernambuco – 50,7% e Paraíba – 49,8%. A média nacional da referida taxa foi de 39,2% no período.

Outra alternativa apontada como uma das grandes opções de desenvolvimento para a capital alagoana é a atividade turística. Presente de maneira intensa na cidade, o turismo vivencia uma fase de rejuvenescimento em Maceió desde o ano de 2007, conforme mencionam Vasconcelos, Araújo e Ramos (2016). Porém, apesar dos seguidos recordes de visitantes, da capacidade de arrecadação de divisas e das potencialidades existentes para a economia, o turismo local tende a privilegiar parcela reduzida do território urbano maceioense e pouco se tem revertido para minimizar as contradições socioespaciais existentes.

Constatou-se que o desenvolvimento da destinação turística Maceió ocorreu, e continua ocorrendo, assentado em um processo de territorialização que nitidamente privilegia o tecido urbano na sua relação com os ‘encantos’ do sol e praia, em detrimento de territórios considerados periféricos, a exemplo da orla lagunar que, embora detentores de importantes elementos identitários locais e regionais, são negligenciados pelo poder público e pelos investimentos da iniciativa privada. É importante destacar que, para além da expansão urbana ligada ao turismo, a dinâmica territorial local reflete um contínuo desdobramento de contradições espaço- territoriais que, historicamente, se manifestam no tecido urbano de Maceió, vinculados a questões de segregação socioespacial, problemas ambientais, sanitários e alheamento sociocultural de parte da população local e de visitantes que demandam um turismo massificado. (Vasconcelos *et al.*, 2023, p. 19)

Com base nesses fatores, é possível indicar que o processo de urbanização formado a partir de Maceió e ampliado às cidades circunvizinhas demonstra a ausência histórica de ações governamentais coordenadas necessárias à criação de oportunidades de emprego para a população conforme os potenciais econômicos existentes em cada localidade. Ou seja, o avanço populacional em direção ao maior núcleo urbano estadual criou “cenários de periferia, na qual os habitantes de baixa renda que migram para a capital em busca de emprego acabam não conseguindo uma habitação com boa estrutura de saneamento básico, transporte, educação, saúde, etc” (Feitosa e Paz, 2021, p. 96).

3.3 Expansão espacial maceioense e a origem da conurbação

A localização privilegiada de Maceió, situada entre o mar e a laguna Mundaú, favoreceu o processo de ocupação da região central, da orla lagunar e do litoral desde o século XIX. Além disso, as características físicas facilitaram o povoamento da parte baixa do município, enquanto a parte alta³ foi ocupada em um período posterior.

O relevo é ondulado no extremo norte, sobre rochas cristalinas, apresentando ainda, sobre a bacia sedimentar, três compartimentos bem caracterizados: a planície, onde atuam os agentes da dinâmica costeira e distribuem-se os bairros da orla marítima e lagunar. A segunda divisão, um terraço, testemunha da regressão marinha pleistocênica, é ocupada por grande parte do bairro do Centro. A última seção são as encostas e o tabuleiro costeiro que compreendem o sítio de expansão urbana mais recente do município. (Municípios, 2012, p. 425)

Com a chegada de migrantes de várias regiões do estado, obras de aterramento foram realizadas em ambientes como a laguna, rios, riachos, mangues e alagadiços. Tais iniciativas

³ Conforme as características geomorfológicas de Maceió, a chamada parte baixa da cidade é composta pela planície litorânea-lagunar – com altitudes de até 10m –, enquanto a parte alta é formada por tabuleiros costeiros com mais de 40m de altura.

se deram em virtude da gradual expansão espacial da “parte baixa”. Quanto ao planalto, a difusão mais intensa iniciou-se na metade do século XX.

A forma de desenvolvimento adotada pelo Brasil, após os anos 1950, iniciou um movimento de concentração de boa parte da população brasileira nas cidades. Neste sentido, a capital alagoana não se diferenciou do restante do país e passou a conviver, ao longo das décadas seguintes, com diversos problemas como a “saturação das vias urbanas”. O investimento estatal centrado na utilização de automóveis ocasionou o crescimento de uma ampla malha viária, idealizada para interligar o país. Assim, as demais alternativas de transporte receberam menos recursos, fato constatado em Maceió com a preeminência de várias rodovias (BRs 101, 104 e 316, além da AL 101 Norte e Sul) em detrimento aos demais modais de transporte (Maceió, 2015).

Condicionada ao perímetro dos bairros tradicionais da “parte baixa”, Maceió foi afetada, pelas dinâmicas regionais e populacionais. A partir da década de 1960, muitos sítios transformaram-se em loteamentos destinados a residências. A cidade começou a buscar alternativas de crescimento urbano e seguiu, inicialmente, rumo ao bairro do Farol, na “parte alta”. A ocupação da área havia começado com a instalação de grandes casas pela população de classe média e média alta, décadas antes. Posteriormente, com o avanço da urbanização, as residências foram substituídas por estabelecimentos comerciais, bancos, instituições públicas e privadas, escritórios, entre outros. Formou-se, em seu prolongamento (Avenida Fernandes Lima), um corredor de serviços importante para a capital (Municípios, 2012).

Outro fator preponderante para a mudança do eixo de expansão urbana de Maceió foi a instalação da Salgema Indústrias Químicas S.A. (atual Braskem), em 1976, no bairro do Pontal da Barra – litoral sul da capital alagoana. O empreendimento de grande porte e os riscos ambientais advindos do beneficiamento de produtos cloroquímicos resultaram na desvalorização imobiliária do entorno da planta industrial. Santos *et al.* (2020) destacam que a implantação da mineradora abriu caminho para a urbanização litorânea dos bairros da Pajuçara (anos 1970), Ponta Verde (anos 1980) e Jatiúca (anos 1990), os quais também foram favorecidos por recursos oriundos de políticas públicas de valorização turística. Enquanto isso, no mesmo período, a área localizada ao redor da Salgema, principalmente às margens da laguna Mundaú, passou a conviver com um intenso processo de favelização.

Paralelamente a isso, a criação da Companhia de Habitação Popular de Alagoas (COHAB/AL), no ano de 1965, dá início a construção de milhares de unidades habitacionais em Maceió. A maioria desses residenciais de caráter popular foi edificada em áreas de expansão nos tabuleiros. Marroquim e Barbirato (2016) realizaram um levantamento do perfil

dos conjuntos habitacionais construídos na capital alagoana no período de 1964 – ano de implantação do Sistema Financeiro da Habitação (SFH) e do Banco Nacional de Habitação (BNH) – até 2014. O estudo aponta que as unidades habitacionais listadas foram direcionadas a famílias com renda mensal de até 5 salários mínimos (tabela 3).

Tabela 3 – Construção de conjuntos habitacionais em Maceió

	RESPONSÁVEL	ANO	CONJUNTO	UNIDADES
1	COHAB	1967/1968	Jardim Beira Mar	599
2	COHAB	1968	Castelo Branco I	919
3	COHAB	1972	Castelo Branco II	286
4	COHAB	1978	Santo Eduardo	470
5	COHAB	1979	José da Silva Peixoto	388
6	COHAB	1979	Salvador Lyra	818
7	COHAB	1979	José Maria de Melo	557
8	COHAB	1980	Projeto Mutirão	593
9	COHAB	1982	José Dubeaux Leão	672
10	COHAB	1982	Eustáquio Gomes de Melo I	51
11	COHAB	1982	Eustáquio Gomes de Melo II	674
12	COHAB	1986	Benedito Bentes I	4.285
13	COHAB	1988	Benedito Bentes II	1.243
14	COHAB	1989	Eustáquio Gomes de Melo III	71
15	COHAB	1990	Frei Damião	571
16	COHAB	1991	Moacir Andrade	395
17	COHAB	1991/1992	Vale do Mundaú	256
18	COHAB	1992	Luiz R. P. Lima	73
19	COHAB	1995	José Dubeaux Leão	21
20	COHAB	1999	Miliciano	72
21	PREFEITURA	2007/2008	Passaredo	142
22	PREFEITURA	2008	Cidade Sorriso I	1.400
23	PREFEITURA	2009	Selma Bandeira	335
24	ESTADO	2009	Paulo Bandeira	780
25	PREFEITURA	2010	Cidade Sorriso II	796
26	ESTADO	2010	Santa Maria	821
27	ESTADO	2014	José Aprígio Vilela	1.923
Total				19.211

Fonte: Adaptado de Marroquim e Barbirato (2016)

Entre 1980 e 1990, a capital alagoana acompanhou o processo de urbanização das demais cidades brasileiras. O resultado foi a maior demanda por espaços de habitação e alguns bairros da cidade, que eram majoritariamente térreos, iniciaram o processo de verticalização.

Os bairros da orla costeira maceioense vêm sendo ocupados desde a colonização para diversos fins. O boom imobiliário das décadas de 1980 e 1990 partiu do centro de Maceió para o litoral, de Pajuçara até Jacarecica. Os espaços do município, antes ocupados por chácaras e pequenas fazendas, foram incorporados ao sítio urbano através da ocupação imobiliária, de forma geométrica, com a construção de grandes condomínios residenciais para todas as classes sociais, nos sentidos vertical e horizontal, além de uma grande variedade de estabelecimentos comerciais, shopping centers, restaurantes, hotéis e outros. (Municípios, 2012, p. 485)

O processo de expansão urbana também teve como um de seus efeitos o avanço populacional sobre áreas de vegetação (figura 6). A forma desordenada de crescimento da capital, marcada por ocupações de encostas e da região lagunar, resultou do aumento populacional. Tal realidade registrou-se com maior intensidade nas décadas de 1980 e 1990, período marcado pela superação da população rural pela urbana, em Alagoas.

Figura 6 – Ocupação de encostas do vale do Riacho Reginaldo, em Maceió



Fonte: Rostan Antonio de Lima Silva (2025)

Após a ocupação do litoral norte, no início da década de 2000, a expansão imobiliária retomou investimentos no terceiro nível da cidade. O ritmo de crescimento e

urbanização de Maceió, sem o devido planejamento da ocupação do espaço urbano, gerou um comprometimento da qualidade de vida da população. As parcelas mais pobres, que se concentraram nas periferias da cidade, não dispunham, muitas vezes, de condições mínimas de moradia, saneamento básico e de uma infraestrutura adequada para a habitação humana. Esse processo desordenado aliado à especulação sobre os terrenos ainda existentes, expulsou a população de baixo poder aquisitivo para os extremos urbanos e ameaça os poucos recursos naturais ainda restantes, como, por exemplo, as nascentes, os cursos d'água e a Área de Preservação Ambiental (APA) do Catolé e Fernão Velho, fundamentais para o abastecimento hídrico da capital.

O crescimento demográfico de Maceió foi muito influenciado pelos fluxos migratórios oriundos da crise da produção canavieira em Alagoas e dos longos períodos de estiagem registrados no semiárido estadual entre a última década do século XX e as primeiras do século XXI. Neste período, a capital alagoana apresentou nos censos demográficos do IBGE (2000, 2010, 2022) as seguintes variações: 714.866 habitantes, em 2000; 932.748, em 2010; e 957.916, em 2022, o que representa aumentos percentuais de 26,8%, 17,1% e 2,7%, relativos, respectivamente, às edições anteriores dos levantamentos censitários. A considerável movimentação interna de pessoas no âmbito estadual explica a ocorrência de processos de deslocamento que influenciaram fortemente a organização espacial da Região Metropolitana de Maceió (RMM).

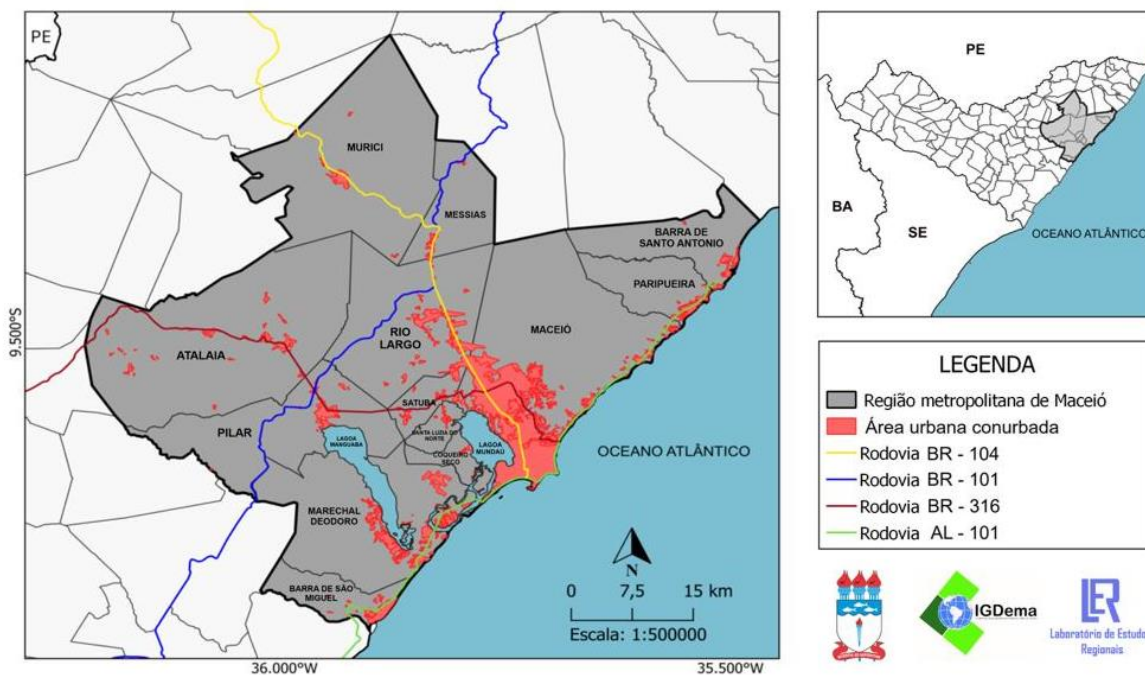
Atualmente, segundo Santos (2020), o aumento do tecido urbano é uma realidade que se materializa nas transformações socioespaciais em inúmeras cidades do mundo. Este crescimento – antes um fenômeno associado somente aos centros para onde se direcionava o capital, a concentração de riqueza e bens de consumo – mostra-se atualmente sob influência de novas atividades que emergem do processo de globalização, implicando na mudança estrutural, econômica e ambiental. Em resumo, na atualidade, o Brasil e o mundo tornam-se ambientes cada vez mais urbanizados tanto fisicamente quanto na economia e no modo de vida dos seus habitantes, onde as fronteiras entre urbano e rural vão se extinguindo e estabelecendo o meio urbano como “condição moderníssima da nossa evolução social”.

Para Sposito (2010), tal avanço é marcado pela descontinuidade territorial e isto reflete “os interesses de proprietários de terras, dos incorporadores e dos corretores”. A preocupação ambiental, patrimonial ou cultural, segundo a autora, não possui “peso importante” neste cenário.

Observa-se produção de novos lotes e de construção de novos imóveis, sempre mais distantes da “cidade contínua”, em ritmos mais acentuados do que os observados na evolução do crescimento demográfico e na relativa à demanda solvável, gerando quatro movimentos, que se articulam entre si, atualmente: a) aumento do estoque de terras loteadas como urbanas, não ocupadas, já que a expansão territorial é maior que o crescimento demográfico; b) aumento dos preços dos imóveis, tanto porque a expansão territorial em descontínuo valoriza os imóveis, que estão relativamente mais próximos das áreas melhor equipadas das cidades, quanto pelo fato de que os novos imóveis agregam novos produtos e se tornam comparativamente “melhores”; c) imóveis de médio e alto padrão tendem a ser vendidos para pessoas que já eram proprietárias de imóveis, em função dessa diferença de “qualidade” oferecida e não mais, como ocorria anteriormente, quando eram adquiridos por quem não era proprietário ainda; d) ampliação do contingente de pessoas que estão fora das possibilidades de solucionar o problema habitacional no âmbito do mercado (Sposito, 2010, p. 133).

Gurgel (2017) acredita que o crescimento da urbanização converteu cidades médias e franjas perimetropolitanas em áreas atrativas para migrações internas e inter-regionais. Quanto às características responsáveis por esta atração, pode-se mencionar a congregação de equipamentos, serviços e empregos. Tais fatores evidenciam uma “dominância socioeconômica e funcional” das maiores cidades sobre as demais. Com base nesse movimento de expansão urbana, materializou-se, a partir de Maceió, um processo emergente de conurbação (figura 7) que abrange ainda Satuba, Rio Largo e Marechal Deodoro.

Figura 7 – Conurbação na Região Metropolitana de Maceió



Elaboração própria. Fonte: Alagoas em Dados (2019)

Esses municípios contíguos integram, inclusive, a Região Metropolitana de Maceió (RMM) e começam a apresentar dificuldades devido à definição exata entre suas respectivas manchas urbanas, principalmente no que se refere à prestação de serviços, como demonstra Santos (2024), em matéria jornalística publicada em um portal de notícias da capital:

[...] a Tribuna Independente caiu em campo e verificou in loco os gargalos cartográficos dos limites dos territórios de Maceió, Rio Largo e Satuba e descobriu casos até engraçados de moradores que recebem recibos de dois e até três municípios diferentes e também de bairros no entorno. A confusão é tão presente na cabeça da população que mora no entorno dessas três cidades que a faixa de terras que divide a localidade já recebeu até o apelido por parte dos habitantes de “Triângulo das Bermudas”. [...] Essa localidade fica no local conhecido como Forene, onde de um lado fica a Ceasa (Central de Abastecimento de Alagoas), cujo endereço oficial fica no bairro do Santos Dumont, em Maceió. Atravessando a via, a pessoa já se depara com dois municípios: Satuba e Rio Largo. E aí haja confusão na cabeça da população.

Este processo surgiu com o avanço urbano da capital alagoana em direção aos municípios vizinhos e pela concentração de atividades e serviços no principal núcleo populacional e econômico do estado. A partir disso, como nos ensina Souza (2005), formaram-se fluxos, através de eixos de transportes coletivos, para viabilizar o deslocamento: local de residência → local de trabalho → local de residência.

Mas, então, o que seria este fenômeno? Geddes (1994), no início do século XX, ao analisar o desenvolvimento das cidades industriais – tendo a “Grande Londres” como exemplo – notou o avanço da expansão territorial em direção a condados, vilas e vilarejos. Este acelerado estágio de aglomeração urbana, formado pela superação dos antigos e tradicionais limites territoriais ora existentes, resultou em um novo arranjo espacial.

Para enfocar esses desenvolvimentos, na verdade transformações, da tradição geográfica da cidade e do campo, onde crescemos, e expressá-los com mais propriedade, precisamos de um pequeno aumento do nosso vocabulário; a expressão de uma nova idéia, para a qual ainda não existe um vocábulo, merece uma nova palavra. Essas cidades-região, essas cidades-agrupamento, pedem um nome. Não podemos chamá-las constelações; o vocabulário conglomerações parece mais próximo da realidade presente, mas ainda não é pertinente. E conurbações? Essa talvez seja a palavra necessária, a expressão dessa nova forma de agrupamento demográfico, que já está, subconscientemente, desenvolvendo novas formas de agrupamento social, e, em seguida, de governo e administração bem definidos (Geddes, 1994, p. 48).

Souza (2005) explica que a conurbação começa a se manifestar quando as cidades se aproximam territorialmente e passam a intensificar os vínculos existentes entre elas. Com isso, há uma tendência de aumento nos diversos fluxos que as conectam a ponto de coexistirem e compartilharem algumas funções urbanas como se fossem um único município. Na visão de Souza (2005, p. 32): “Em algumas situações são os próprios tecidos urbanos de uma e de

outra que, em dado momento, se encontram e se juntam; tem-se, então o fenômeno da conurbação. A partir daí, está-se diante de uma única mancha urbana, ainda que espalhada por dois ou mais municípios”.

Nas regiões metropolitanas, as ligações intermunicipais são estabelecidas pelos fluxos existentes entre os municípios integrantes de um arranjo espacial específico. Diante do crescimento das distâncias entre as áreas, verificado pelo processo de dispersão urbana, consolida-se a importância do aumento dos fluxos para manter a região coesa. Em Maceió, conforme dados da Agência Reguladora de Serviços Públicos de Alagoas – ARSAL (2022), chegam e partem da capital, semanalmente, mais de 16 (dezesesseis) mil viagens intermunicipais de transportes coletivos convencionais (ônibus) e complementares (vans), os quais visam integrar os municípios da Região Metropolitana de Maceió.

Como destaca Silva (2017, p. 12), o “sistema de transportes é um elemento crucial da produção do espaço urbano, uma vez que orienta os deslocamentos que se dão dentro da região metropolitana, seja de pessoas ou de mercadorias, tendo também uma forte relação com a valorização fundiária”.

No âmbito desse percurso histórico, que, inicialmente, reúne movimentos migratórios de grande proporção em direção à capital alagoana e que, posteriormente, com o estabelecimento da população em Maceió e no seu entorno, gera fluxos crescentes na área da Região Metropolitana de Maceió, torna-se indispensável retomar com mais profundidade a ocorrência de dois aspectos da organização espacial: a contenção e o transbordamento populacional (Silva, P. R. de F.; Silva, R. A. de L., 2025).

Propõe-se que a contenção seja pensada como um processo em que, a partir do fluxo migratório direcionado para Maceió, a população permaneça nos municípios limítrofes à capital; enquanto o transbordamento seja um movimento inverso da capital para os seus municípios vizinhos. Neste sentido, o município de Rio Largo alcança a condição de terceira maior população de Alagoas (atrás apenas de Maceió e Arapiraca) ao concentrar 93.927 habitantes, segundo o Censo Demográfico do IBGE (2022). A taxa de crescimento demográfico referente ao levantamento anterior (62.510 habitantes), em 2010, registrou aumento de 37,24%.

Satuba, por sua vez, alcançou, em termos percentuais, o maior crescimento populacional de Alagoas no Censo 2022, quando sua população praticamente dobrou. Enquanto, em 2010, a população do município atingiu a marca de 14.603 habitantes, na última edição do Censo Demográfico registraram-se 24.278 habitantes, um aumento de 95,11%. Com base em Ribeiro (2021), infere-se que o crescimento populacional observado no

pequeno município situado na Região Metropolitana de Maceió baseou-se na construção de 12 conjuntos residenciais na zona de confluência com a capital e com Rio Largo. Através do programa federal “Minha Casa, Minha Vida”, 6144 novas unidades habitacionais de caráter popular foram erguidas e entregues entre os anos de 2014 e 2018, na localidade denominada Nova Satuba, situada a 5,7 km de distância do núcleo urbano central. “A construção dos novos condomínios possibilitou a intensificação do processo de conurbação, pois se uniram aos outros conjuntos residenciais e bairros existentes na área”, registra Ribeiro (2021, p. 58).

Neste período entre censos, Marechal Deodoro também apresentou forte taxa de crescimento demográfico, com avanço percentual de 31,76%, ou seja, o número de habitantes passou de 45.994, em 2010, para 60.370, em 2022. Verificam-se, assim, os processos de contenção e transbordamento populacional no município que sediou a primeira capital do estado. Nas duas últimas décadas, a construção de condomínios, loteamentos e conjuntos habitacionais de alta, média e baixa renda tem mantido a população nos limites deodoreses e/ou provocado, no sentido contrário, o transbordamento da população proveniente de Maceió.

Portanto, a contenção e o transbordamento são percebidos pelo grande número de empreendimentos imobiliários construídos nos municípios limítrofes à capital, principalmente em Rio Largo, Satuba e Marechal Deodoro. Une-se aos referidos processos, a especulação imobiliária que aponta Maceió como a capital onde o preço do imóvel mais elevou-se no ano de 2023 (Estadão Imóveis, 2023). Muito dessa elevação deve-se à dramática situação vivenciada em cinco bairros da capital alagoana (Pinheiro, Mutange, Bebedouro, Bom Parto e Farol) atingidos por um processo de subsidência⁴ do solo, efeito direto da extração de sal-gema pela empresa petroquímica Braskem e que obrigou cerca de 60 mil pessoas a migrarem para diversas áreas da capital ou para outras cidades do estado, a partir de 2018, conforme (Teles, 2023).

Santos, Lima e Bulhões (2022) registram que a área afetada pela instabilidade do solo alcançou 274 hectares da zona urbana maceioense, terreno equivalente a, aproximadamente, 274 campos de futebol. Com isso, diversos equipamentos, públicos e privados, foram desativados ou tiveram seus funcionamentos completa ou parcialmente afetados, a saber:

[...] 24 relacionados à saúde, com destaque para 4 hospitais; 24 escolas, sendo pelo menos 5 municipais e 12 estaduais; 13 templos religiosos; 17 equipamentos de uso institucional, incluindo o próprio Instituto do Meio Ambiente de Alagoas (IMA), órgão responsável pela aprovação do licenciamento ambiental, além da fiscalização e monitoramento das condicionantes para renovação; ao menos 4 praças públicas;

⁴ Movimento, relativamente lento, de afundamento de terrenos, devido à deformação ou deslocamento de direção, essencialmente, vertical descendente.

uma estação ferroviária e com isto, a interrupção da via férrea; bem como supermercado, mercadinhos de bairros e outros serviços de abastecimento e comércio. Acrescenta-se ainda a interdição de inúmeras vias atravancando o sistema viário, que já apresentava baixa conexão.

O impacto causado pela exploração de sal-gema em Maceió acarretou grandes implicações em níveis sociais, urbanísticos, ambientais e econômicos (figura 8). Ao corroborar o entendimento de Teles (2023), Santos, Lima, Bulhões (2022) ressaltam que, com a total desocupação da área atingida pela mineração, o mercado imobiliário apontou para dois caminhos: a desvalorização dos imóveis existentes no entorno da região e “o aumento contínuo do preço do metro quadrado nas demais áreas, impactando primeiramente no valor de aluguel e em seguida no valor de compra, impelindo muitas famílias a procurarem por espaço nos municípios vizinhos”. (Santos; Lima; Bulhões, 2022, p. 65714)

Figura 8 – Rua Dr. Jovino Lopes Lyra, no Pinheiro, após demolição de imóveis afetados pela subsidência do solo



Fonte: Rostan Antonio de Lima Silva (2024)

Essa migração forçada de milhares de pessoas também pode ter afetado diretamente os resultados do Censo Demográfico 2022 na capital alagoana e nos municípios adjacentes. É o que observamos ao compararmos as taxas de crescimento de Maceió, Rio Largo, Satuba e Marechal Deodoro (quadro 4). Enquanto a população maceioense apresenta elevação diminuta da taxa de crescimento (2,7%), os demais municípios têm avanços populacionais significativos: Rio Largo, 37,24%; Marechal Deodoro, 31,76%; e Satuba, 95,11%.

Quadro 4 – População e taxa de crescimento dos municípios de Maceió, Rio Largo, Satuba e Marechal Deodoro

	Maceió		Rio Largo		Marechal Deodoro		Satuba	
Censo demográfico	2010	2022	2010	2022	2010	2022	2010	2022
População	932.748	957.916	68.481	93.927	45.977	60.370	14.603	24.278
Taxa de crescimento	17,1%	2,7%	9,6%	37,24%	28,19%	31,76%	16,31%	95,11%

Fonte: IBGE (2010, 2022)

A atração inicial e o desenvolvimento urbano da capital de Alagoas, os movimentos migratórios decorrentes do êxodo rural e das secas prolongadas, além dos recentes processos de dispersão, contenção e transbordamento populacional podem ser considerados fatores essenciais para o surgimento da conurbação observada na Região Metropolitana de Maceió. Conforme Melo Filho (2018), as áreas de expansão reservadas para investimentos nas cidades são definidas pelos proprietários fundiários, pelas construtoras e pelos promotores imobiliários. Além disso, programas federais de financiamento habitacional contribuíram para a ampliação de áreas conurbadas, como frisa Ribeiro (2021, p. 57):

A área conurbada das cidades em foco recebeu vários investimentos, principalmente por parte do Programa Minha Casa Minha Vida, financiado pela Caixa Econômica Federal de Alagoas para construção de condomínios residenciais. Ressalta-se que o Programa Minha Casa Minha Vida, criado em 2009, trata-se de uma iniciativa do Governo Federal, em parceria com estados, municípios, empresas e entidades sem fins lucrativos, que oferece condições atrativas para o financiamento de moradias para famílias de baixa renda. Este espaço urbano conurbado é produzido por alguns agentes sociais como os proprietários de terra e os promotores imobiliários que atuam entre os limites das cidades desempenhando ações no processo de lançar novas áreas residenciais.

Apesar da junção do tecido urbano, facilitada pela expansão dos empreendimentos imobiliários destinados a classes populares, os municípios que compõem a conurbação geralmente são considerados de pequeno porte, exceção feita à cidade-polo. Isso é verificável por motivos como: baixa capacidade financeira, suporte social desigual e dependência da rede de serviços e de infraestrutura (Gurgel, 2017).

Maceió é esta cidade responsável por ofertar vários serviços em âmbito regional. A capital alagoana destaca-se dos demais municípios presentes na conurbação e, gradualmente, começa a experimentar um processo de metropolização do espaço. Ou seja, algumas características metropolitanas passam a se fazer presentes na cidade. Esta mudança, é explicada por Lencioni (2011, p. 136):

O processo de metropolização do espaço se expressa na intensificação e multiplicidade dos fluxos de pessoas, mercadorias e informações, bem como pelo crescimento do número de cidades conurbadas, onde não se distingue muito bem, na continuidade da área construída, o limite municipal de cada uma delas. E, também, pela expansão territorial do aglomerado metropolitano e pela extensão e densificação territorial da concentração das infraestruturas.

Após a saturação imobiliária na “parte baixa” e com os investimentos voltando-se para a “parte alta” de Maceió, condomínios residenciais se multiplicaram em parcelas territoriais cada vez mais distantes da região central. Dessa forma, a capital alagoana, no final do século XX e nas primeiras décadas do século XXI, tem experimentado um intenso processo de expansão espacial que culminou com a formação de uma área conurbada no encontro dos limites municipais de Maceió, Rio Largo e Satuba, além de Marechal Deodoro. Extensas áreas foram absorvidas e o tecido urbano se uniu nestes municípios.

Entretanto, o movimento pendular diário e os fluxos direcionados à capital alagoana não se restringem apenas à conurbação ou à RMM. Várias cidades do estado se ligam a Maceió para utilizarem suas infraestruturas e serviços. A capital de Alagoas, com certo grau de especialização em alguns ramos do comércio e dos serviços, ampliou sua influência dentro do estado e reduziu sensivelmente sua histórica dependência frente às metrópoles regionais nordestinas. Tal movimento demonstra que Maceió começa a conviver com experiências metropolitanas.

Em resumo, o alcance espacial maceioense abrange todo o território estadual, resultando em uma região de influência que atrai fluxos de intensidades e distâncias variáveis. Essa capacidade de atração de fluxos diversos é avaliada pela pesquisa Regiões de Influência das Cidades (REGIC), a qual examina a hierarquia urbana brasileira e a relevância dos centros de gestão do território nacional, conforme as características que serão apresentadas no capítulo seguinte.

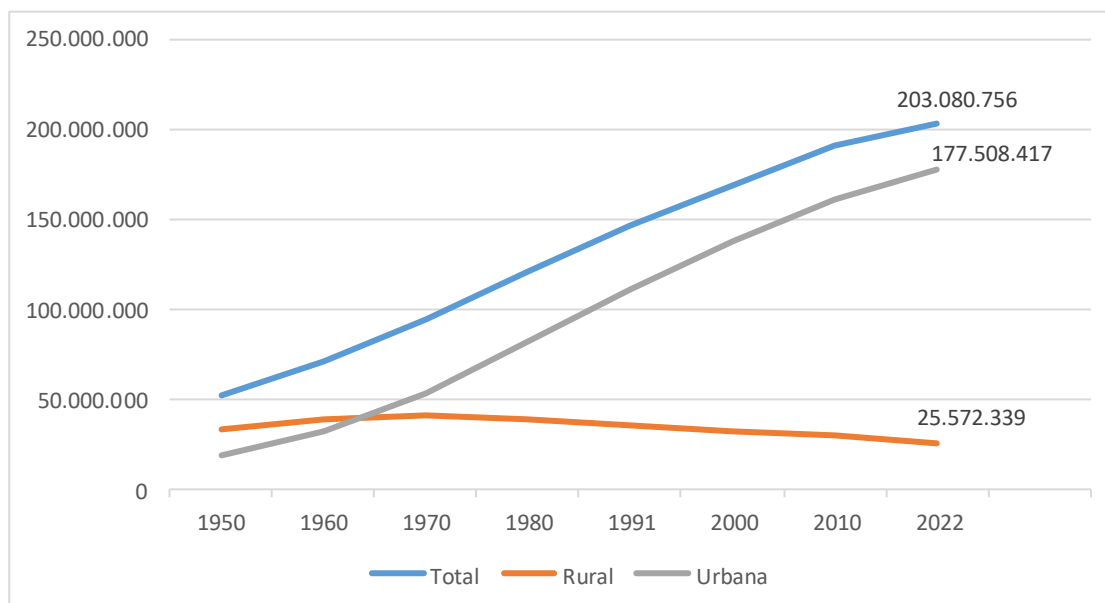
4 MACEIÓ NO CONTEXTO TERRITORIAL ALAGOANO

Desde o desmembramento de Pernambuco, a economia alagoana permaneceu ligada à atividade canavieira e a concentração de renda gerada pela exploração da monocultura caracterizou o desenvolvimento de Alagoas. Apesar das iniciativas de diversificação produtiva, o estado esbarrou nos interesses das elites beneficiadas pela prevalência do modelo agroexportador, o qual modernizou-se à medida que novos produtos, além do açúcar, foram desenvolvidos e colocados à disposição do mercado consumidor como: o álcool combustível, o etanol de segunda geração e a produção de energia a partir da biomassa da cana-de-açúcar. Como menciona Carvalho (2019, p. 49):

A atividade canavieira monopolizou o uso do espaço agrícola na zona da mata, fomentou a concentração de terras e riqueza, impedindo o desenvolvimento do mercado interno, criando uma forte subordinação à instabilidade dos mercados externos. [...] A estrutura de propriedade de terra, com o consequente sistema de poder, criada nos três primeiros séculos de colonização, marcou para sempre o modelo econômico e social de Alagoas

A recente modernidade do ramo sucroalcooleiro ainda contrasta com a existência de 30 mil cortadores de cana responsáveis pela colheita manual da produção. Na safra 2023/2024, foram produzidas 19,5 milhões de toneladas, no entanto, somente 35% foi colhida de forma mecanizada (Edivaldo Júnior, 2024). A predominância de uma atividade agrícola que não exigia uma mão de obra qualificada, mas responsável pela maioria dos empregos disponíveis no estado, refletiu diretamente no baixo índice estadual de urbanização (Corrêa, 1992). Como registra o IBGE, tal fenômeno pode ser observado quando analisamos as curvas de crescimento populacional urbana e rural do Brasil (gráfico 1) e de Alagoas.

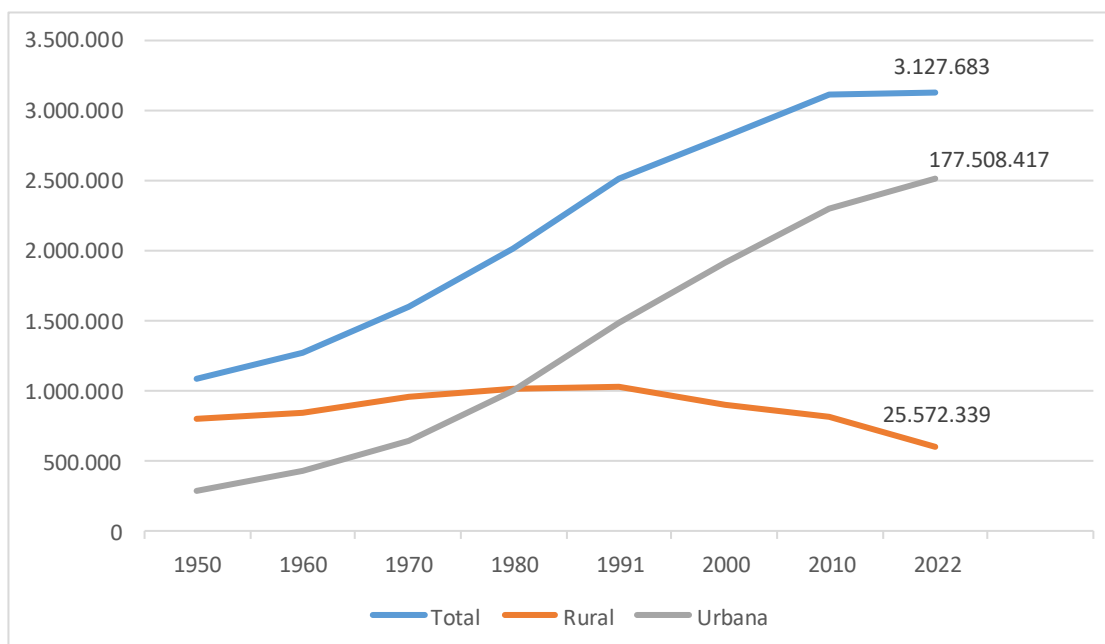
Gráfico 1 – População do Brasil por situação do domicílio, 1950-2022



Fonte: IBGE (2022)

Em relação à média nacional, a população urbana superou a rural nos primeiros anos da década de 1960; enquanto em Alagoas (gráfico 2), a população rural só foi ultrapassada pela urbana no começo dos anos 1980, ou seja, quase vinte anos depois.

Gráfico 2 – População de Alagoas por situação do domicílio, 1950-2022



Fonte: IBGE (2022)

Se verificarmos essa transformação populacional nos estados nordestinos, caso a caso, tem-se que a população urbana obteve a superioridade quantitativa frente à rural em décadas diferentes: Pernambuco – década de 1960; Rio Grande do Norte, Sergipe, Ceará e Paraíba – década de 1970; Alagoas, Bahia e Piauí – década de 1980; Maranhão – década de 1990. Esta situação é bem descrita por Santos (2020, p. 69):

Outra é a realidade do Nordeste, onde uma estrutura fundiária, hostil desde cedo à maior distribuição de renda, ao maior consumo e à maior terceirização, ajudava a manter na pobreza milhões de pessoas e impedia uma urbanização mais expressiva. Por isso, a introdução de inovações materiais e sociais iria encontrar grande resistência de um passado cristalizado na sociedade e no espaço, atrasando o processo de desenvolvimento. Um antigo povoamento, assentado sobre estruturas sociais arcaicas, atua como freio às mudanças sociais e econômicas, acarreta retardo da evolução técnica e material e desacelera o processo de urbanização. Esta é recentemente menos dinâmica no Nordeste, se comparada a outras áreas do país.

Apesar disso, Recife, Salvador e Fortaleza construíram um considerável parque industrial, além do dinâmico setor de serviços, e influenciam, por meio do espraiamento urbano e da economia, municípios e estados vizinhos. As três cidades, inclusive, integraram o grupo pioneiro de regiões metropolitanas brasileiras, instituídas durante o Regime Militar, em 1973.

Em relação a Recife, a capital pernambucana estabeleceu ao longo dos séculos uma espécie de domínio hierárquico frente às capitais e demais cidades dos territórios circunvizinhos, fato que pode ser observado na pesquisa Regiões de Influência das Cidades – REGIC 2018 (2020), publicada pelo IBGE. Maceió, inclusive, é um dos centros urbanos polarizados pela região de influência da metrópole pernambucana.

Neste contexto que evidencia uma trajetória marcada pela predominância da agricultura canavieira em detrimento aos demais setores econômicos, pela concentração de renda e pelos grandes movimentos migratórios internos e externos, inicia-se na sequência uma análise sobre a representatividade da capital alagoana nos contextos estadual e regional. A abordagem leva em consideração estudos realizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística e por pesquisadores que avaliam a realidade alagoana.

4.1 Pesquisa REGIC: Centros urbanos e regiões de influência em debate

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) realiza periodicamente a pesquisa Regiões de Influência das Cidades (REGIC). O estudo tem como objetivo definir a hierarquia dos centros urbanos brasileiros e delimitar as regiões de influência a eles

associadas. Os estudos auxiliam, também, na identificação das metrópoles e capitais regionais brasileiras, além de dimensionar o alcance espacial da influência de cada uma.

A pesquisa teve edições publicadas nos anos 1972, 1987, 2000, 2008 e, mais recentemente, em 2020. Os aportes teóricos e a metodologia têm sido aprimorados desde a publicação inicial e, há cinco décadas, contribuem para o entendimento do fenômeno urbano brasileiro. Na REGIC, a determinação da hierarquia urbana e das áreas de influência é feita através da identificação de equipamentos, bens e serviços que atraem populações de outras localidades. Essa oferta diversificada favorece o deslocamento de pessoas a centros que dispõem de funções urbanas mais complexas. Dessa forma, a referida pesquisa do IBGE favorece o conhecimento das relações entre as cidades brasileiras.

Quanto maior a quantidade de bens ofertados e quanto maior a diversidade de funções centrais presentes, maior será a centralidade de uma cidade. Uma centralidade alta implica uma maior atração de população para si, uma maior área de influência do centro urbano, bem como uma alta hierarquia. Os bens e serviços de consumo corriqueiro, cotidiano, tendem a ter baixo valor e serem mais ubíquos. Estão presentes em todo tipo de centro urbano, desde as cidades menores até as grandes metrópoles. [...] Já os produtos de alto valor e de consumo raro geram um alcance espacial extenso, porque sua escassez justifica um deslocamento bem maior. [...] Sua disponibilidade tende a se concentrar nos centros urbanos de maior porte. Forma-se, então, uma hierarquização das cidades em função da oferta dos bens e serviços, com as funções mais simples se espalhando por toda a rede urbana, as funções de caráter médio estando restritas às cidades intermediárias e grandes e os produtos especializados e serviços avançados tornando-se disponíveis somente nas grandes metrópoles (IBGE, 2020, p. 69).

Com o propósito de identificar e analisar a rede urbana brasileira, estabelecendo a hierarquia dos centros urbanos e as regiões de influência das cidades, a REGIC revela eixos de integração e padrões diferenciados de distribuição de centralidades (IBGE, 2020). Portanto, atualiza dados e indica a relação de subordinação entre as cidades e até onde suas influências se estendem no território.

À base de representações do deslocamento de habitantes em direção aos centros urbanos, a pesquisa auxilia a identificar quais cidades ofertam os bens e serviços mais complexos. Conforme explica o IBGE (2020, p. 11):

A rede urbana brasileira, no presente estudo, está estruturada em duas dimensões: a hierarquia dos centros urbanos, dividida em cinco níveis; e as regiões de influência, identificadas pela ligação das Cidades de menor para as de maior hierarquia urbana. O elo final de cada rede são as Metrópoles, para onde convergem as vinculações de todas as Cidades presentes no Território Nacional.

Na REGIC 2018, são listados os principais centros urbanos nacionais, ou seja, as 15 **metrópoles** que influenciam diretamente todas as demais cidades brasileiras, as quais estão divididas em três classes:

- **Grande Metrópole Nacional** – São Paulo (SP);
- **Metrópole Nacional** – Brasília (DF) e Rio de Janeiro (RJ);
- **Metrópole** – Belém (PA), Belo Horizonte (MG), Campinas (SP), Curitiba (PR), Florianópolis (SC), Fortaleza (CE), Goiânia (GO), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Salvador (BA), Vitória (ES) e Manaus (AM).

A pesquisa considera como **capitais regionais** os centros urbanos com atividades de gestão altamente concentradas, mas com alcance inferior em comparação às metrópoles, quando se trata de regiões de influência. Esse tipo de arranjo populacional inclui 103 cidades e também está dividido em três classes:

- **Capital Regional A** – Composta por nove cidades, inclui as demais capitais estaduais do Nordeste e Centro-Oeste, além de Ribeirão Preto (SP);
- **Capital Regional B** – Composta por 24 cidades situadas no interior dos Estados e as capitais estaduais Palmas (TO) e Porto Velho (RO);
- **Capital Regional C** – Composta por 64 cidades e três capitais estaduais: Boa Vista(RR), Rio Branco (AC) e Macapá (AP), todas pertencentes à Região Norte.

No terceiro nível hierárquico se encontram os **centros sub-regionais**, compostos, no total, por 352 cidades que possuem atividades de gestão menos complexas e áreas de influência inferiores às capitais regionais. Possuem menor porte populacional e estão classificadas da seguinte maneira:

- **Centro Sub-Regional A** – Composto por 96 cidades e presentes, majoritariamente, nas regiões Sudeste, Sul e Nordeste, com média populacional de 120 mil habitantes;
- **Centro Sub-Regional B** – Formado por 256 cidades, sendo a maioria das regiões Sudeste e Nordeste, com média nacional de 70 mil habitantes.

As cidades integrantes do quarto nível da hierarquia urbana são classificadas como **centros de zona**. Possuem menores níveis de atividades de gestão e polarizam um número

menor de municípios vizinhos, em virtude da atração direta da população por comércio e serviços baseada nas relações de proximidade. São 398 cidades com média populacional de 30 mil habitantes, subdivididas em dois conjuntos:

- **Centro de Zona A** – Formado por 147 cidades, mais populosas na região Norte e menos populosas no Sul e no Centro-Oeste;
- **Centro de Zona B** – Inclui 251 Cidades de menor porte populacional que os Centros de Zona A, igualmente mais populosas na região Norte e menos populosas no Sul. Os Centros de Zona B são mais numerosos na região Nordeste, onde se localizam 100 cidades.

O último nível hierárquico é composto pelos **centros locais**, cidades com influência restrita aos próprios limites. Podem atrair moradores de localidades vizinhas para interesses específicos, mas não se configuram como destino principal entre os habitantes da região:

- **Centros Locais** – São a maioria das cidades do país, totalizando 4.037 centros urbanos.

A maior parte das metrópoles, das capitais regionais e centros sub-regionais encontra-se na região Sudeste. Fato que se explica pela concentração da renda nacional e de grande parte das funções de gestão do país. Os centros de zona e centros locais estão presentes com maior intensidade no Nordeste, o que indica a prevalência das relações de proximidade da rede urbana regional (tabela 4).

Tabela 4 - Distribuição regional dos cinco níveis de hierarquia urbana

Grandes Regiões	DISTRIBUIÇÃO REGIONAL DOS CINCO NÍVEIS DE HIERARQUIA URBANA									
	Metrópole		Capital Regional		Centro Sub-Regional		Centro de Zona		Centro Local	
	Cidades	(%)	Cidades	(%)	Cidades	(%)	Cidades	(%)	Cidades	(%)
Brasil	15	100	97	100	352	100	398	100	4037	100
Norte	2	13,3	11	11,3	27	7,7	21	5,3	373	9,2
Nordeste	3	20,0	21	21,7	88	25,0	135	33,9	1436	35,6
Sudeste	5	33,3	38	39,2	120	34,1	107	26,9	1074	26,6
Sul	3	20,0	21	21,7	83	23,6	90	22,6	819	20,3
Centro-Oeste	2	13,3	6	6,2	34	9,7	45	11,3	335	8,3

Fonte: Adaptado de IBGE – REGIC 2018 (2020)

Além de apresentar um panorama urbano do Brasil, com as redes formadas pelas metrópoles e principais capitais regionais, a REGIC 2018 também trouxe os parâmetros teóricos, a metodologia e os critérios operacionais para definição das hierarquias. Reportou também os resultados da gestão territorial a fim de apontar as peculiaridades que caracterizam adequadamente a rede urbana brasileira.

Como destacam Moura, Nagamine e Ferreira (2021), todas as edições da REGIC tiveram como base as análises de Christaller sobre a teoria das localidades centrais e de Taylor sobre a teoria dos fluxos centrais. Com isso, essas pesquisas têm organizado as informações sobre os centros urbanos nacionais nos últimos 50 anos e consolidam dados históricos da distribuição e das centralidades desempenhadas pelos municípios brasileiros. No âmbito regional, o detalhamento da realidade existente em cada rede urbana tem papel de destaque para que ações complementares sejam elaboradas entre os entes federados.

O conjunto formado pelas informações, análises intermediárias, escalas classificatórias e delimitação da abrangência da influência das cidades contribui, sobremaneira, para a definição de políticas públicas (urbanas, regionais, territoriais), para a pesquisa acadêmica e para a tomada de decisões no âmbito de empresas e investidores (Moura; Nagamine; Ferreira, 2021, p. 65).

Conforme a pesquisa REGIC 2018, Alagoas possui: 1 (uma) Capital Regional A – Maceió; 1 (uma) Capital Regional C – Arapiraca; 6 (seis) Centros Sub-Regionais B – Penedo, Delmiro Gouveia, Palmeira dos Índios, Santana do Ipanema, São Miguel dos Campos e União dos Palmares; 5 (cinco) Centros de Zona B – Coruripe, Olho D'Água das Flores, Pão de Açúcar, Porto Calvo e Viçosa; além de 89 Centros Locais.

4.2 Maceió sob a perspectiva da pesquisa REGIC

Classificada na pesquisa REGIC 2018 como Capital Regional A, Maceió comanda um território estadual com mais de três milhões de habitantes. A capital alagoana cresceu razoavelmente nas duas primeiras décadas do século XXI, em comparação com as demais sedes estaduais nordestinas, e lidera a Região Metropolitana de Maceió, recorte territorial com 13 municípios. Este crescimento da cidade traz consigo, porém, um aspecto problemático: o aumento de áreas empobrecidas, uma vez que a dinâmica econômica local é incapaz de acompanhar a demanda por vagas no mercado de trabalho formal. Diante disso, a intervenção estatal tem procurado viabilizar um caminho que alie avanço econômico, modernidade e preocupação social.

Maceió, no século XXI, tende a modernizar-se, combinando a intervenção pública na área social com o crescimento da área comercial, que se expande para todos os bairros, e um setor de serviços que fica cada vez mais complexo, desenvolvendo assim sua vocação econômica, que é a de se fortalecer como um polo dinâmico no setor terciário nordestino (Municípios, 2012, p. 425).

Para além da abordagem em nível municipal e metropolitano, Maceió – Capital Regional A – comanda uma região de influência que direciona-se para uma Capital Regional C – Arapiraca – e, na sequência, para Centros Sub-Regionais B, Centros de Zona B e para os Centros Locais alagoanos. Portanto, a região de influência de Maceió abrange todo o estado de Alagoas e vincula-se, também, com cidades de Pernambuco, Bahia e Sergipe, como: Garanhuns (PE), Capital Regional C; Barreiros (PE), Centro de Zona A; Paulo Afonso (BA), Centro Sub-Regional A; Propriá (SE), Centro Sub-Regional B; entre outras não especificadas

consequentemente, contribuem para demonstrar a presença do fenômeno da metropolização, em maior ou menor escala, em localidades de tamanhos variáveis.

Ao abordar o papel da rede urbana influenciada por Maceió, é notório seu alcance estadual. Mas, no sentido contrário, a capital alagoana é alcançada pelo arranjo populacional do Recife. A sede estadual de Pernambuco é classificada como “uma metrópole ‘regional’, com forte inserção na região, marcada pelas profundas desigualdades e processo de periferização”, como registra Melo Filho (2018, p. 122). A capital pernambucana comanda a segunda maior rede de influência do país, com cerca de 24 milhões de habitantes e 720 centros urbanos integrantes, porém o PIB per capita registrado é o terceiro menor entre as redes de primeiro nível (IBGE, 2020).

Segundo a REGIC 2018, a metrópole recifense abrange centros de hierarquia intermediária que ficam situados entre o Rio Grande do Norte e Sergipe. O norte baiano e cidades limítrofes dos estados do Ceará e do Piauí também são alcançados pela rede de Recife.

A atração direta de Recife restringe-se às Cidades próximas e às Capitais Regionais como os Arranjos Populacionais de Natal/RN, João Pessoa/PB, Aracaju/SE e Petrolina/PE – Juazeiro/BA e dos Municípios de Caruaru (PE) e Garanhuns (PE). Alguns Centros Sub-Regionais do interior de Pernambuco, cada um com suas redes bem-estabelecidas, também possuem ligação direta com Recife, tais como os Municípios de Serra Talhada (PE), Arcoverde (PE) e Salgueiro (PE). Nos Estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Alagoas e Sergipe, os vínculos dos níveis intermediários se dão, em geral, para a própria Capital Estadual, e estas, em seguida, conectam-se com Recife. A rede apresenta, deste modo, encadeamento relativamente equilibrado entre níveis hierárquicos, o que se reflete na menor participação do núcleo da rede no PIB do conjunto da rede – Recife responde por pouco mais 1/4 do PIB de toda a sua região de influência. Apesar dessa distribuição menos concentrada, o PIB per capita da rede de Recife é o terceiro menor do País, com pouco mais de R\$ 16 mil reais anuais por habitante, equivalente ao da rede de Belém (IBGE, 2020, p. 16).

A capital pernambucana se beneficia de uma estrutura econômica consolidada em nível regional e continua a atrair investimentos para os diversos setores econômicos locais. É justamente essa dominância diante de uma grande extensão territorial que favorece seu poder de atração e de influência sobre as cidades vizinhas, sejam elas estaduais ou regionais. Outro fator que fortalece este domínio é a presença de escritórios de vários órgãos de gestão pública.

As atividades relacionadas à gestão pública do território contribuem decisivamente para a criação de centros hierárquicos superiores nas redes urbanas, na medida em que as sedes de instituições estatais são polos de tomada de decisão que impactam o território como um todo. As unidades descentralizadas das instituições públicas, por um lado, propagam as decisões emitidas pelas sedes dos poderes públicos e, por outro, constituem pontos de referência para prestação de serviços à população ou para a divisão do trabalho institucional (IBGE, 2020, p. 73).

Recife manteve o posto de metrópole regional em todas as 5 (cinco) edições da REGIC. Maceió, ao contrário, obteve variação relativa acerca dos níveis hierárquicos da pesquisa. Em 1972, o levantamento Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas deu início à série de estudos que analisa as redes urbanas brasileiras, a partir dos equipamentos existentes, da determinação das áreas de influência, das relações cidade-região e da identificação das áreas metropolitanas.

Na “REGIC 1972”, a capital alagoana foi classificada como Centro Regional 2A, ou seja, figurou no segundo nível da escala de análise ao lado de cidades como Natal, João Pessoa, Campina Grande e Caruaru, todas sob a área de influência do Centro Metropolitano Regional de Recife. A pesquisa apresentava Maceió como uma localidade “com atuação extra-regional e no comando de uma área com estruturação urbana definida, contendo centros dos escalões inferiores” (IBGE, 1972, p. 15).

Em 1987, já intitulada como Regiões de Influência das Cidades, a segunda edição do estudo apontava a sede administrativa de Alagoas como “Centro Submetropolitano”, pois situava-se em posição intermediária entre os níveis de Capital Regional e Metrópole. Este entendimento considerava que o alcance de Maceió não se limitava às funções de Capital Regional, mas espacialmente, não apresentava a magnitude da região de influência de uma Metrópole Regional.

O surgimento dessa classificação, nas cidades nordestinas, decorreu da organização da vida econômica local com base na ação do estado como promotor da ascensão hierárquica. O Centro Submetropolitano se posicionava no segundo nível de importância da escala de análise e reunia ainda São Luís, Teresina, Natal, João Pessoa e Campina Grande, as quais permaneciam sob influência da Metrópole Regional, Recife (IBGE, 1987).

A REGIC 1993 teve seus resultados publicados apenas no ano 2000. Nesta edição, houve uma alteração considerável na classificação dos níveis de centralidade das cidades brasileiras, os quais foram divididos da seguinte forma: Máximo – Metropolitano; Muito forte – Predominantemente Submetropolitano; Forte – Predominantemente de Capital Regional; Forte para médio – Predominantemente de Centro Sub-Regional; Médio – Tendendo a Centro Sub-Regional; Médio para fraco – Predominantemente de Centro de Zona (ou Centro Local); Fraco – Tendendo a Centro de Zona (ou Centro Local); e Muito fraco – Municípios Subordinados (IBGE, 2000).

A referida classificação reduziu a posição de Maceió – e também de Natal – para o terceiro nível: Forte. Enquanto isso, Caruaru retorna ao segundo nível hierárquico e se posiciona ao lado de João Pessoa e Campina Grande no posto Muito forte. Recife, situada no

patamar Máximo da REGIC 1993, tem sua influência territorial reduzida pelo avanço de Fortaleza e deixa de influenciar São Luís e Teresina.

Na quarta edição da pesquisa – REGIC 2007, a classificação das regiões de influência é dividida em 5 (cinco) níveis hierárquicos, modelo que foi mantido no estudo mais atualizado, a REGIC 2018. A capital alagoana e Natal retornaram ao segundo grau de importância na REGIC 2007 e, ao lado de João Pessoa, mantiveram-se como Capitais Regionais A no estudo atual. Campina Grande passou a ser classificada como Capital Regional B e, na sequência, Capital Regional C. Caruaru, ao contrário, avançou de Capital Regional C, em 2007, para Capital Regional B, na última edição.

Diante de sua importância no território alagoano, destaca-se ainda a classificação de Arapiraca nas edições da pesquisa REGIC, a saber: 1972, Centro 3A; 1987, Capital Regional; 1993, Forte para médio; 2007, Capital Regional C; e 2018 – Capital Regional C.

Por fim, a posição de Maceió, nas cinco edições da pesquisa Regiões de Influência das Cidades, oscilou razoavelmente conforme as técnicas e metodologias utilizadas no desenvolvimento de cada estudo. No entanto, ao alcançar localidades situadas fora das divisas estaduais, como demonstrado na REGIC 2018, a capital alagoana ensaia um aumento de sua rede de influência mediante a ampliação dos equipamentos urbanos, da interiorização dos serviços públicos e da expansão inicial do setor terciário moderno.

4.3 Regiões geográficas imediatas e intermediárias de Alagoas

Ao longo do século XX, a divisão regional do Brasil tem envolvido diversos profissionais, sejam acadêmicos, gestores públicos, especialistas em planejamento, ou mesmo, representantes políticos. Historicamente, as classificações tiveram abordagens diferentes, como: Zonas Fisiográficas; Microrregiões Homogêneas; Mesorregiões e Microrregiões Geográficas. As divisões acompanharam as formas diferenciadas de condução do país e as mudanças federativas ocorridas no Brasil (IBGE, 2017).

Inclusive, as alterações no espaço produtivo nacional, juntamente com o aumento do número de municípios após a promulgação da Constituição Federal de 1988, promoveram mudanças socioeconômicas, ambientais e político-administrativas complexas no território nacional. Portanto, no começo do século XXI, diante da necessidade de atualização dos recortes regionais, foi publicada uma nova Divisão Regional do Brasil, baseada em Regiões Geográficas Imediatas e Regiões Geográficas Intermediárias.

[...] a produção de novos recortes regionais possibilita subsidiar o planejamento em escalas territoriais desagregadas e, portanto, de maior aderência aos problemas enfrentados pela sociedade. Ademais, tal tendência permite integrar as informações em uma base geográfica que se apresenta como uma possibilidade de análise somada a outros recortes territoriais (IBGE, 2017, p. 10).

Construídas a partir do conhecimento geográfico e operacionalizadas conforme critérios como a hierarquia da rede urbana e os fluxos de gestão do território, as Regiões Geográficas Imediatas e Intermediárias visam subsidiar o planejamento e contribuir para a superação dos desafios existentes em cada região.

As Regiões Geográficas Imediatas estruturam-se a partir de centros urbanos próximos às necessidades imediatas das populações, tais como: aquisição de bens duráveis e não-duráveis; procura por oportunidades de emprego; busca por postos de saúde, hospitais de baixa complexidade, escolas primárias e secundárias; além da prestação de serviços públicos (postos do INSS, Ministério do Trabalho, agências bancárias e dos Correios, fóruns, entre outros). Já as Regiões Geográficas Intermediárias organizam o território e articulam-se com as anteriores através de atividades hierarquicamente superiores, conforme os fluxos de gestão pública e privada, além da oferta de funções urbanas mais complexas (IBGE, 2017).

A título de esclarecimento, é importante frisar que as Regiões Geográficas Imediatas respeitam as divisas das unidades federativas, ou seja, esses recortes não ultrapassam os territórios estaduais. Enquanto isso, as Regiões Geográficas Intermediárias delimitam-se a partir das Regiões Geográficas Imediatas, compreendidas como suas unidades fundamentais.

Na publicação “Divisão Regional do Brasil em Regiões Geográficas Imediatas e Regiões Geográficas Intermediárias”, o estado de Alagoas contempla 11 (onze) Regiões Geográficas Imediatas e 2 (duas) Regiões Geográficas Intermediárias (figura 10).

Figura 10 – Regiões Geográficas Imediatas de Alagoas



Fonte: Alagoas em Mapas (2019)

A Região Geográfica Imediata de Maceió é formalizada por Maceió, Paripueira, Barra de Santo Antônio, Marechal Deodoro, Barra de São Miguel, Coqueiro Seco, Santa Luzia do Norte, Satuba, Pilar, Rio Largo, Flexeiras, Joaquim Gomes e Messias. Vale destacar que esse grupo de 13 (treze) municípios apresenta uma composição diferente da apresentada pela Região Metropolitana de Maceió, apesar da mesma quantidade de integrantes. Atalaia e Murici, que são englobadas pela RMM, não integram a Região Geográfica Imediata de Maceió, espaço ocupado por Flexeiras e Joaquim Gomes. Neste caso, o trajeto da BR-101, em direção ao estado de Pernambuco, contribui para as mudanças nesta divisão (IBGE, 2017).

O território alagoano é abrangido totalmente pelas Regiões Geográficas Intermediárias de Maceió e de Arapiraca (figura 11). A primeira delas conta com 52 municípios nas seguintes Regiões Geográficas Imediatas: Maceió, Porto Calvo – São Luís do Quitunde, Penedo, São Miguel dos Campos, União dos Palmares e Atalaia. Já a segunda, possui 50 municípios integrantes das Regiões Geográficas Imediatas de Arapiraca, Palmeira dos Índios, Delmiro Gouveia, Santana do Ipanema e Pão de Açúcar – Olho D'Água das Flores – Batalha.

Figura 11 – Regiões Geográficas Intermediárias de Alagoas



Fonte: Alagoas em Mapas (2019)

Assinala-se que Maceió possui a condição de capital estadual; compõe uma região metropolitana; tem a condição de Capital Regional de nível “A”, conforme (IBGE, 2020); além de ser um centro de hierarquia superior diferenciado (IBGE, 2017), de acordo com sua classificação como cidade-polo de uma região geográfica intermediária e de uma região geográfica imediata. Estas condições servem de parâmetro coerente para uma reflexão sobre metropolização, pois como principal cidade na rede hierárquica urbana alagoana, a sede administrativa alagoana integra funcionalmente o território estadual e começa a ultrapassar as divisas estaduais ao abarcar municípios pertencentes a estados vizinhos em seu raio de influência. Sposito (2017, p. 361) referenda essa diferenciação de patamar entre as cidades mediante “o maior ou menor número e importância de papéis que desempenham no âmbito da rede e, por conseguinte, da abrangência dos espaços comandados ou polarizados por elas”.

Lima (2024) entende que o processo de metropolização gera espaços desiguais em escalas diferentes e utiliza como exemplo para tal definição a diversidade das regiões metropolitanas brasileiras. “A metropolização imprime marcas, características metropolitanas ao espaço transformando as estruturas preexistentes, independentes de serem metrópoles ou

não, espaços metropolitanos ou não”. (Lima, 2024, p. 39). Ao analisarmos esse posicionamento, é possível perceber que tais “marcas” começam a se fazer presentes no cotidiano maceioense à medida que a capital alagoana tem registrado certa posição de destaque no cenário regional nordestino. A avaliação dessas características ocorrerá no capítulo a seguir.

5 DINÂMICA TERRITORIAL E O PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO EM MACEIÓ

Pouco mais de 200 anos separam os atuais habitantes da capital alagoana daquelas pessoas que presenciaram a criação da Vila de Maceió, em 1815. Neste curto período histórico, a principal cidade de Alagoas cresceu em ritmos diferentes, urbanizou-se tardiamente e expandiu seu tecido urbano a ponto de formar um processo inicial de conurbação com algumas cidades limítrofes. Além disso, sua área de influência irradiou-se em todas as direções do estado e foi instituída, sob seu comando, uma região metropolitana que engloba 13 municípios.

Maceió é um dos centros urbanos polarizados pela região de influência da metrópole pernambucana. No entanto, entre o final do século XX e o início do século XXI, começou a experimentar um processo gradual de desenvolvimento conduzido, principalmente, pelo setor de serviços. Este movimento tem aumentado o potencial econômico do estado e da capital, além de reduzir, gradativamente, o histórico de dependência econômica construído durante séculos no cenário regional.

Apesar disso, Recife continua a se configurar como um dos arranjos metropolitanos que polarizam os principais fluxos oriundos de Alagoas. Para tanto, a capital pernambucana apresenta características que a definem como uma metrópole, conforme descritas por Lencioni (2017, p. 201):

Como dissemos, o conceito de metrópole é polissêmico. Hoje em dia, sejam quais forem as interpretações do que vem a ser um metrópole, alguns pontos são comuns. Um desses é a ideia de que a metrópole se constitui numa forma urbana de tamanho expressivo, quer relativo ao número de sua população, quer em relação à sua extensão territorial. O segundo ponto é que a metrópole possui uma gama diversa de atividades econômicas, destacando-se a concentração de serviços de ordem superior; o terceiro é que ela se constitui num locus privilegiado de inovação; o quarto é que se constitui num ponto de grande densidade de emissão e recepção dos fluxos de informação e comunicação, e o quinto é que a metrópole se constitui num nó significativo de redes, quer sejam de transporte, informação, comunicação, cultura, inovação, consumo, poder ou, mesmo, cidades.

Atualmente, algumas das características citadas acima começam a ser identificadas em Maceió. Portanto, nesse constructo que busca refletir sobre a provável ocorrência de um fenômeno urbano em andamento na capital alagoana, torna-se necessário diferenciar os termos metropolização e metrópole.

O sentido que a palavra metropolização busca exprimir é, justamente, o sentido de ação; especificamente indica uma ação continuada, um processo. Busca expressar um processo relativo ao espaço. Assim, enquanto a ideia de metrópole se relaciona à de cidade, a de metropolização se relaciona ao espaço. Quando falamos em metropolização, estamos falando de um processo socioespacial; de um processo que metropoliza espaços inseridos, direta ou indiretamente, numa lógica urbana. Ou seja, falamos de um processo que transforma as cidades em metrópoles e que, ao mesmo tempo, se regionaliza (Lencioni, 2017, p. 202).

5.1 Discussão sobre os conceitos de metrópole e metropolização

A noção moderna do termo metrópole nos remete quase imediatamente às imagens de variadas e influentes cidades mundiais e, também, brasileiras. Economia dinâmica, diversificação de oportunidades, influência política, grande quantidade de fluxos materiais e imateriais, reduto das artes e da cultura, entre outras palavras, apresentam-se logo em seguida para complementar as impressões iniciais acerca desses complexos e diversos centros. Aliás, definir um conceito como metrópole exige de quem abraça essa tarefa uma devida contextualização, visto que sua origem é antiga e, ao longo dos tempos, seu significado sofreu algumas modificações. Portanto, a interpretação desta palavra varia conforme os aspectos históricos envolvidos, mas, atualmente, liga-se fortemente ao caráter urbano.

Lencioni (2017, p. 199) nos explica que “o vocábulo metrópole tem origem na palavra latina *metrōpolis*, que é derivada do grego *mētrópolis*, formada pela junção de *mētra* (útero, mãe) com *pólis* (cidade). *Mētrópolis* significava cidade-mãe em relação às colônias que ela criava”. Como pode ser verificado, o entendimento atual sobre o conceito de metrópole diverge consideravelmente de sua origem.

Portanto, entre a acepção original e a atual, o termo metrópole alterou-se e deve ser utilizado adequadamente de acordo com o momento histórico em questão. Na esfera deste trabalho, vamos seguir a abordagem de Lencioni (2017, p. 201):

Resumidamente, podemos dizer que embora o conceito de metrópole seja polissêmico, no contexto atual da globalização em que há uma crescente integração mundial nos mercados de produtos, de serviços e de capitais, as diferentes concepções do que vem a ser uma metrópole guardam, em comum, alguns aspectos, destacando-se a concentração de serviços – privados e públicos – que buscam garantir a gestão da reprodução do capital e sua viabilização política.

Em relação ao processo de metropolização, desde a introdução do modelo neoliberal, o estado brasileiro adotou uma política de abertura econômica que ocasionou grandes transformações no território nacional. Mudanças profundas ocorreram na sociedade e as cidades médias que, até então, apenas orbitavam ao redor das metrópoles, passaram a

experimentalizar taxas de crescimento expressivas. Neste momento, inicia-se um movimento direcionado a outros contextos urbanos, como destaca Santos (2020, p. 93): “O que, em todo caso, está se verificando é a expansão da metropolização e, paralelamente, a chegada de novas aglomerações à categoria de cidade grande e de cidade intermediária.”

Gurgel (2017) também observa este cenário ao verificar o papel das cidades de médio porte na instituição das regiões metropolitanas, pois esses núcleos urbanos ofertavam uma relativa variedade de serviços, em nível regional, e surgiam como alternativas às metrópoles e cidades de grande porte, saturadas pela demasiada centralização industrial.

Ao abordar a temática da metropolização do espaço, Ferreira (2016) indica dois fatos relevantes para a análise: o primeiro deles se refere à substituição do processo de industrialização pelo fenômeno metropolitano, relacionado à desindustrialização; e o segundo, versa sobre a gestão territorial e as relações urbano-rurais, que estão diretamente ligadas à difusão de códigos próprios para além dos limites das regiões metropolitanas. Logo, presume-se que o espaço metropolizado da capital alagoana ampliou-se com base na dimensão cultural do fenômeno da metropolização.

O processo de metropolização [...] vem acompanhado de uma alteração profunda da cultura mercantil, a qual atinge todas as esferas da vida e incide sobre espaços de toda ordem. Daí, é certo afirmar que os hábitos culturais e os valores urbanos próprios da metrópole se difundem para além dela. Nas pequenas e médias cidades, por exemplo, podemos encontrar hábitos culturais e valores que antes eram próprios e exclusivos daqueles que viviam nas metrópoles (Lencioni, 2017, p. 48).

Entretanto, para se efetivar, a metropolização precisa de infraestruturas adequadas, tais como vias, serviços públicos, redes de circulação de informação e comunicação. Ou seja, esses fatores favorecem um movimento de expansão e nos ajudam a compreender que “o processo de metropolização imprime características metropolitanas ao espaço. Trata-se da alteração das estruturas pré-existentes, sendo esses espaços metrópoles ou não; ou seja, trata-se da transcendência das características metropolitanas a todo o espaço” (Ferreira, 2016, p. 444).

Lencioni (2017) corrobora este entendimento ao afirmar que as áreas metropolizadas podem ser encontradas fora das delimitações oficiais estabelecidas para metrópoles e regiões metropolitanas, mais precisamente nas proximidades dos núcleos metropolitanos. Porém, à medida que se distanciam de áreas concentradoras de pessoas, mercadorias e fluxos, os espaços não metropolizados se sobrepõem aos metropolizados.

No entendimento de Soares (2018), a definição de limites para a metropolização é menos interessante do que a abordagem dos processos sociais e econômicos responsáveis por originar a forma metropolitana. Assim, além da dispersão, este fenômeno também acontece de maneira descontínua ao contemplar os espaços metropolizados “contíguos ou contínuos ao espaço metropolitano”.

[...] ao nos referirmos à “região” metropolitana, estamos nos referindo a um espaço metropolizado que às vezes se ajusta e, em muitas outras, não coincide com os limites metropolitanos oficiais. Os processos econômicos e sociais de que estamos tratando envolvem tempos muito distintos, por mais velozes, que os da política regional oficial, ao mesmo tempo que esta tem dificuldades de responder e incorporar, ao arcabouço legal, conceitos e análises do âmbito socioespacial produzidos pela academia. Entretanto, como já apontado, consideramos mais importante discutir os processos a partir das mudanças no núcleo e nas periferias metropolitanas e suas relações e impactos nos espaços adjacentes e exteriores à metrópole (Soares, 2018, pp. 20- 21).

Com base nas análises de Ferreira (2016), Lencioni (2017) e Soares (2018), reforçamos que o processo de metropolização, possui a capacidade de ultrapassar os limites delimitados para as metrópoles, regiões metropolitanas ou qualquer outro tipo de arranjo urbano e regional. Ou seja, alcança desde áreas situadas imediatamente próximas aos principais centros metropolitanos até as mais afastadas.

No caso das cidades mais distantes, porém, a existência de infraestruturas adequadas associadas às modernas redes de circulação, informação e comunicação são fundamentais para a ocorrência da metropolização. Adicionalmente, o fenômeno ainda dissemina a cultura metropolitana, ao replicar:

[...] hábitos e valores sociais que, até então, eram característicos do viver em metrópole. Os homens do campo e até mesmo os caçaras ou os ribeirinhos que vivem em palafitas ou em casas flutuantes, por exemplo, experimentam signos e valores que apreendem como modernos e contemporâneos, mesclando o tradicional modo de vida com o novo. No plano dos signos e significados a metropolização os alcança. Esse aspecto é relevante, pois não é raro relacionar a metropolização à forma que originou sua concepção, a da metrópole e das grandes cidades restringindo-a a aspectos materiais, desconsiderando aspectos sociais e culturais, como os hábitos e valores que acompanham a metropolização (Lencioni, 2020, p. 176).

Ao avaliarmos o processo de metropolização com base nas abordagens teóricas elencadas até o momento, observamos que o espaço das cidades é transformado e adquire características metropolitanas, sejam áreas contíguas ou zonas afastadas dos centros polarizadores. A partir dessa reflexão, busca-se encontrar o sentido de uma ação definidora do

processo de metropolização em Maceió e que funcione como impulsionadora de um fenômeno responsável por levar componentes metropolitanos ao seu espaço.

5.2 O processo de metropolização em Maceió

A ideia de metrópole é, em parte, condicionada pelos aparelhos urbanos que determinada cidade reúne e a metropolização está ancorada no alcance que esta cidade possui, isto é, influência e conexão. Num primeiro momento, a capital alagoana comanda um arranjo socioespacial, apresentado pelo IBGE (2020), que estabelece capitais regionais A e C, centros sub-regionais, centros de zona e centros locais. Paralelamente, liga-se à grande metrópole nacional, às metrópoles nacionais, à metrópole regional, às capitais regionais e às demais realidades presentes localmente.

Amparados no entendimento de que o processo de metropolização ultrapassa a ideia de cidade, refletimos, a partir de Maceió, sobre a influência dessa centralidade e o seu consequente alcance em relação à Região Metropolitana de Maceió e a todo o estado de Alagoas. Como ressalta Firkowski (2012), podemos compreender a centralidade com base nos atributos que diferenciam um centro urbano dos outros, ou seja, a diversidade de serviços e atividades disponíveis num determinado local é uma característica fundamental para definir sua importância. Logo:

Os diferentes níveis de centralidade correspondem aos distintos níveis de complexidade das funções e, também, das organizações sociais existentes nas cidades. Quanto maior a variedade de bens e serviços ofertados, maior o poder de atração que a cidade exercerá sobre seu entorno e maior será, também seu alcance espacial. Proporcional à centralidade exercida por uma determinada cidade será sua *região de influência*, ou seja, o alcance espacial das atividades de comércio e serviços nela fixados. Assim, serão gerados fluxos mais ou menos intensos e de alcance mais ou menos longo. (Firkowski, 2012, p. 23)

Neste sentido, visamos reconhecer características metropolitanas em Maceió, através da interpretação da realidade municipal, com base em especialistas na temática e em subsídios de órgãos nacionais, direcionando o enfoque para a compreensão de uma realidade específica do país, o qual apresenta escalas diferentes em sua hierarquia urbana e no contexto de sua diversidade regional.

A partir deste entendimento que se lança sobre a possibilidade do processo de metropolização ganhar impulso e se consolidar a partir de algumas cidades definidas como capitais estaduais, busca-se refletir sobre a polarização exercida por Maceió sobre a aglomeração urbana existente em seu redor. Essa característica transforma a referida

cidade em um nó fundamental da rede que articula e organiza não só a região metropolitana, mas, sobretudo, todo o território alagoano.

Para tanto, a capital tem avançado na disponibilização de serviços; atividades públicas voltadas para a população; fluxos de informação; infraestruturas de transportes nos modais terrestre (rodovias), marítimo (Porto de Maceió) e aéreo (aeroporto internacional Zumbi dos Palmares); três universidades públicas (Universidade Federal de Alagoas, Universidade Estadual de Alagoas e Universidade de Ciências da Saúde de Alagoas), inclusive com aumento na quantidade de cursos de pós-graduação; 2 (duas) unidades do Instituto Federal de Alagoas – 6 (seis) na RMM; universidades privadas; hospitais com especialidades diversas de média e alta complexidade; atividades culturais; convenções com eventos diversos, além da ampliação do fluxo turístico, que posiciona Maceió dos principais destinos do país.

Conforme o IBGE (2020), a definição da hierarquia urbana e das áreas de influência é feita através da identificação de determinados equipamentos e dos serviços que atraem populações de outras localidades. Tais características favorecem o deslocamento das pessoas a centros urbanos que dispõem dessas funções. Com relação ao estado de Alagoas, assinalamos que a pesquisa REGIC 2018, ao considerar a hierarquia urbana estadual, concluiu que inexistem metrópoles no território alagoano, isto é, não se registra a ocorrência de cidades do primeiro nível hierárquico urbano. O documento define que a “região de influência dessas centralidades (metrópoles) é ampla e cobre toda a extensão territorial do país, com áreas de sobreposição em determinados contatos”, processo que, segundo o estudo, não se aplica a partir de Maceió.

Quanto ao segundo nível da hierarquia, as capitais regionais são centros urbanos com alta concentração de atividades de gestão, mas com alcance menor em termos de região de influência quando comparadas às metrópoles. Conforme o IBGE (2020), as cidades situadas no patamar secundário da classificação apresentavam contingentes populacionais aproximados e que variavam de 800 mil a 1,4 milhão de habitantes, é o caso de Maceió, Capital Regional A.

O fator preponderante para enlaçar essa questão é que as capitais regionais possuem alta concentração de atividades de gestão, porém a diferença está no seu alcance, que é menor, ao ponto de se restringir, algumas vezes, a um estado. Este atributo serve de parâmetro coerente para uma reflexão sobre a metropolização, pois, como principal cidade na rede hierárquica urbana alagoana, Maceió integra funcionalmente o território estadual ao seu raio de influência. Lencioni (2017) corrobora esse entendimento ao propor que algumas capitais estaduais possuem maior probabilidade de vivenciar o processo de metropolização pela

capacidade de polarizar os demais centros urbanos ao disponibilizar a infraestrutura e os serviços necessários à população.

Verifica-se, com isso, a ocorrência de uma hierarquia que parte de Maceió e influencia diretamente a sua hinterlândia. Nesse processo, formam-se pontes com os demais centros considerados como capital regional “B”, centros sub-regionais “B” e centros de zona “B” que influenciam os centros locais a si vinculados. Quanto às conexões externas, atestam-se ligações com a grande metrópole nacional, São Paulo; com as duas metrópoles nacionais, Rio de Janeiro e Brasília; com a metrópole regional Recife; além de Aracaju, capital regional “A”; e com os demais centros alcançados pela região de influência de Maceió (IBGE, 2020).

Nesse percurso de reconhecimento do processo de metropolização observamos, também, a ocorrência de transformações profundas nas metrópoles relativas à estrutura, forma e função (Lencioni, 2017). Tais mudanças têm apresentado diversas definições para identificar esse tipo de fenômeno. Entre elas, uma ressalta que:

A metropolização do espaço se constitui num processo socioespacial que transforma profundamente o território. A bem da verdade, não se trata de uma simples transformação, mas de uma verdadeira metamorfose, pois implica profundas alterações, quer de formas, bem como de estrutura e natureza. Daí, melhor o uso da expressão metamorfose do que o uso da palavra transformação. Em suma, a metropolização do espaço, se constitui num processo socioespacial que metamorfoseia o território. (Lencioni, 2017, p. 41)

Mas como podemos identificar as marcas deste processo em andamento? Vamos utilizar, para este intento, a reflexão de Lencioni (2017) acerca de oito características que indicam uma transformação gradativa decorrente deste processo socioespacial.

“A primeira é que seu fundamento não diz respeito apenas à transição do rural para o urbano, muito embora o processo possa contê-la; porque seu núcleo é a urbanização. A segunda é a de que a metropolização do espaço conforma uma região de grande escala territorial, com limites extremamente dinâmicos e difusos. A terceira característica é dessa região expressar ao mesmo tempo uma nítida e intensa fragmentação territorial e transparente segregação social, até então nunca vistas, ao lado de espaços com aspectos bastante homogêneos. A quarta característica deve-se à redefinição das antigas hierarquias entre as cidades da região e da rede de relações entre elas. A quinta diz respeito ao expressivo número de cidades conurbadas com incrível polinucleação e intensa e múltipla rede de fluxos. A sexta característica está relacionada à diminuição relativa do crescimento demográfico da cidade central, acompanhada de expansão demográfica e desenvolvimento do ambiente construído de outros municípios da região. A sétima característica se pauta pela redefinição das pequenas cidades dessa região, conformando um novo tipo de integração dessas pequenas cidades com os espaços polinucleados. A oitava diz respeito à intensidade dos expressivos movimentos pendulares entre algumas cidades da região, consagrando uma expressiva estrutura regional em rede.” (Lencioni, 2017, pp. 30-31).

Com base em tais características, acerca do processo de metropolização, analisaremos, respectivamente, a capital alagoana e a Região Metropolitana de Maceió. Inicialmente, afirmamos que Maceió já atravessou a **transição do rural para o urbano**, ao vivenciar um processo de urbanização tardio e marcado pela polarização entre ilhas valorizadas e bairros pobres e estagnados. Além disso, conforme o IBGE (2022), concentra 957.916 habitantes em seus limites territoriais. Do percentual total, 99,93% da população maceioense é considerada urbana e apenas 0,07% é rural.

Os números apresentados acarretam um processo evidente de concentração populacional na cidade. Para Santos (2020), essa forma de urbanização ocorre, sobretudo, devido “às atividades de relações complexas” sediadas na capital através do aparelho burocrático municipal, estadual e federal, além da iniciativa privada.

A capital alagoana experimentou um grande processo de **expansão territorial** que partiu da planície litorânea e se estendeu até os tabuleiros costeiros. Nos limites territoriais da cidade e, também, da Região Metropolitana de Maceió, encontram-se entroncamentos rodoviários importantes que ligam o município a diversas localidades estaduais e regionais, a exemplo das BRs 101, 104, 316 e 424, além das ALs 101, 210, 215, 220 e 413 (Alagoas, 2013).

Inclusive, estão em andamento, desde 2024, as obras do Arco Metropolitano de Maceió (figura 12). Os serviços contemplam a duplicação de trechos das rodovias BR-316 e BR-424, a construção de três viadutos e uma ponte, bem como, a abertura de vias marginais ao longo das pistas duplicadas. O projeto visa melhorar o escoamento da produção, principalmente das indústrias instaladas no polo Multissetorial José Aprício Vilela, em Marechal Deodoro, como também, evitar o fluxo de veículos pesados no trânsito da capital. Ao todo, serão investidos cerca de R\$ 252,7 milhões, durante os dois anos previstos para a conclusão dos trabalhos iniciais (Brasil, 2024).

Figura 12 – Obras do Arco Metropolitano de Maceió



Fonte: Carvalho (2024)

Podemos notar o avanço da metropolização ao observarmos o crescimento espacial estabelecido ao longo das rodovias estaduais e federais. A confluência populacional formada pelos municípios de Maceió, Rio Largo, Satuba e Marechal Deodoro formaliza-se no trajeto dessas estradas, ou seja, a expansão territorial da capital alagoana tem acompanhado as principais rotas rodoviárias que atravessam sua região e se intensificaram com as obras de duplicação das malhas viárias estadual e federal. Atesta-se, a partir desta interpretação, o aumento da rede de fluxos entre estas cidades e a polinucleação de algumas atividades, com destaque para o polo cloroquímico de Alagoas.

Grandes redes varejistas (figura 13) têm se instalado nas proximidades dessas interseções de rodovias, atraindo, consequentemente, consumidores de diversas cidades, principalmente das circunvizinhas. Tal espaço conforma uma região de grande escala territorial, formalizada por 13 (treze) municípios, considerando, nessas perspectivas, a inexistência de limites urbanos entre 4 (quatro) das cidades que compõem esse arranjo espacial: Maceió, Rio Largo, Satuba e Marechal Deodoro.

Figura 13 – Redes varejistas instaladas no entroncamento rodoviário das BRs 316 e 104, em Maceió



Fonte: Rostan Antonio de Lima Silva (2022)

A Região Metropolitana de Maceió expressa uma **nítida e intensa fragmentação territorial**, com transparente segregação social, a exemplo dos agentes que produzem o espaço urbano e definem a planície litorânea como área que concentra a população de alta e média renda, enquanto os grupos sociais excluídos ocupam as encostas dos tabuleiros, as “grotas” de rios que cortam a cidade e as margens da laguna Mundaú.

Destaca-se, ainda, a construção de conjuntos habitacionais para a população de baixa renda, localizados, principalmente, nos bairros da “parte alta” da capital e nos municípios vizinhos a Maceió. Esse último processo de expansão urbana promoveu o início de uma ação de agrupamento da população carente nas cidades contíguas à capital, a exemplo de Rio Largo, Satuba e Marechal Deodoro.

Quanto à **redefinição das antigas hierarquias** entre as cidades da Região Metropolitana de Maceió, a capital alagoana continua a comandar não somente a RMM, mas também, todo o território alagoano, conforme informações presentes nos Censos Demográficos de 2010 e 2022. Porém, observam-se mudanças importantes nos demais municípios integrantes do referido arranjo regional quando se comparam as duas edições do levantamento populacional.

Rio Largo subiu uma posição na lista de população residente e passou a ocupar a 3ª colocação estadual, atrás apenas de Maceió e Arapiraca. Marechal Deodoro, que em 2010,

ocupava a 11ª posição, evoluiu para o 5º lugar; enquanto Atalaia manteve a 13ª colocação. Pilar alcançou a 15ª colocação, Murici continuou na 22ª e Satuba merece uma menção especial, pois saltou da 56ª para a 24ª posição no estado.

Barra de Santo Antônio avançou 11 (onze) posições e ocupa, atualmente, a 46ª colocação. Já Messias, cresceu uma colocação em relação à pesquisa de 2010 e está em 52º. Paripueira, por sua vez, ocupa o 56º lugar, 9 (nove) posições acima do levantamento anterior. Barra de São Miguel, único município a regredir na classificação, caiu uma posição e encontra-se em 81º. Santa Luzia do Norte, após subir 4 (quatro) posições ficou em 83º e, por fim, Coqueiro Seco, duas posições acima, ocupa a 91ª colocação.

Em resumo, dos 13 (treze) municípios da RMM, 9 (nove) evoluíram na hierarquia populacional de Alagoas, quando comparados ao Censo de 2010. Permaneceram em suas colocações, três cidades, inclusive Maceió, logicamente; e apenas 1 (um) município regrediu na classificação.

Quanto às duas últimas pesquisas Regiões de influência das Cidades (REGIC), Maceió permaneceu classificada como Capital Regional “A” em ambos os trabalhos. Já as demais cidades da RMM, mantêm-se como Centros Locais. Sobre as Regiões Geográficas Imediatas, a sua configuração apresenta diferenças, pois, Atalaia, que compõe a Região Metropolitana de Maceió, comanda outra Região Geográfica Imediata e municípios como Joaquim Gomes e Flexeiras integram a Região Geográfica Imediata de Maceió, apesar de não pertencerem à RMM.

A capital alagoana forma um processo emergente de **conurbação** com Rio Largo, Satuba e Marechal Deodoro, cidades com as quais estabelece uma rede de fluxos intensa em decorrência da diversidade de serviços ofertados, a exemplo de hospitais e rede de clínicas especializadas, escolas, universidades, órgãos públicos, além de grandes redes atacadistas e varejistas.

Alguns equipamentos importantes estão instalados nas demais cidades da conurbação, como: o aeroporto internacional Zumbi dos Palmares, localizado entre Rio Largo e Maceió; o polo industrial e cloroquímico de Marechal Deodoro; unidades do Instituto Federal de Educação de Alagoas (IFAL), em Satuba, Rio Largo e Marechal Deodoro. Nestes casos, porém, os fluxos se invertem e passam a ocorrer em direção aos referidos fixos.

Em relação à diminuição do **crescimento demográfico**, Maceió tem registrado uma diminuição progressiva nas últimas edições do Censo. Ao analisarmos o levantamento realizado pelo IBGE em 2000, a capital alagoana concentrava 796.842 habitantes, um crescimento populacional de 26,8% comparado à edição anterior, realizada em 1991. No

Censo Demográfico de 2010, Maceió passa a concentrar 932.748 habitantes, crescimento de 17,1% relativo ao ano 2000. Assim, no Censo 2022, foram registrados 957.916 habitantes na capital, uma taxa de crescimento de apenas 2,7% em relação à pesquisa censitária de 2010.

Enquanto isso, os cenários apresentados nos municípios onde se configura o processo de conurbação tem aumentado consideravelmente, principalmente com a expansão imobiliária e a construção de grandes loteamentos e conjuntos residenciais, a maioria deles financiada por programas governamentais.

Com relação a Rio Largo, no Censo Demográfico de 2000, esse município concentrava uma população de 65.510 pessoas, ou seja, obteve uma taxa de crescimento de 15,92% com relação ao levantamento de 1991. Em 2010, alcançou 68.481 habitantes, avanço populacional de 9,6%, em relação à pesquisa realizada no ano 2000. No Censo de 2022, a cidade passou a concentrar 93.927 habitantes, crescimento de 37,24% relativo à edição de 2010.

Satuba, por sua vez, obteve a maior taxa de crescimento entre os municípios alagoanos, com 95,11%, e alcançou uma população de 24.278 habitantes. Residiam na cidade, conforme o Censo de 2010, 14.603 pessoas. Em relação à taxa de crescimento registrada entre as pesquisas censitárias de 2000 e 2010, Satuba obteve um aumento percentual de 16,31%, pois em 2000, possuía 12.555 habitantes. Já entre os censos demográficos de 1991 e 2000, a população satubense avançou 36,68%.

Marechal Deodoro obteve um crescimento demográfico de 31,76% entre os censos demográficos de 2010 e 2022. Neste período, sua população avançou de 45.977 habitantes para 60.370. Entre 1991 e 2000 a taxa de crescimento municipal foi de 44,56% e, entre 2000 e 2010, o percentual obtido foi de 28,19%. Todos esses dados demonstram a ocorrência de uma diminuição do crescimento demográfico do município polo (Maceió), no contexto da Região Metropolitana, enquanto os demais registraram taxas de crescimento populacional médias e altas.

As **pequenas cidades da Região Metropolitana de Maceió** (Satuba, Coqueiro Seco, Santa Luzia do Norte, Paripueira, Barra de Santo Antônio, Barra de São Miguel e Messias) têm, aos poucos, suas realidades redefinidas, principalmente Satuba, que, ao integrar a conurbação, no encontro dos limites municipais com Maceió e Rio Largo, integra-se aos espaços polinucleados das duas cidades.

Aproveitamos para refletir, na realidade regional em foco, sobre as cidades satélites que são, conforme Beaujeu-Garnier (1997, p. 130), “[...] pequenos centros urbanos que oferecem emprego à sua população, mas cujos serviços são relativamente difíceis e incitam

por isso, os habitantes a procurar na metrópole vizinha o comércio e equipamentos diversos”. A referida autora ainda destaca que as cidades satélites recebem a população da cidade principal para as férias, o que podemos aplicar para a realidade de Barra de São Miguel, Barra de Santo Antônio e Paripueira, balneários utilizados por moradores de Maceió que possuem segunda residência nesses municípios.

A partir dessa distribuição de equipamentos e serviços, podemos atestar que está em andamento uma redefinição das pequenas cidades da região, algumas sendo alcançadas por equipamentos que conformam um novo tipo de integração, a exemplo do Hospital Metropolitano de Alagoas. Instalado em Maceió, o referido centro médico de saúde pública alcança Satuba, Pilar, Rio Largo, Messias, Santa Luzia do Norte, Coqueiro Seco, Murici e Atalaia. A extração de gás natural em Pilar redefine sua condição de cidade na região, como também, as indústrias instaladas em Rio Largo e o polo cloroquímico e multifabril em Marechal Deodoro. As atividades turísticas expandem-se com a construção de empreendimentos internacionais, como o resort Vila Galé Alagoas, em Barra de Santo Antônio; nacionais e locais, em Marechal Deodoro e Barra de São Miguel.

A capital alagoana recebe, diariamente, **movimento pendular** expressivo. Os fluxos partem, majoritariamente, dos municípios integrantes da Região Metropolitana de Maceió, além de outras localidades situadas fora desse arranjo espacial. O interesse em Maceió se justifica pela grande gama de serviços ofertados. Além disso, destaca-se, também, nesse arquétipo regional, que o movimento entre as cidades da RMM ocorre inicialmente como um processo conceituado como cidade dormitório. Quanto a isso, Beaujeu-Garnier (1997) destaca que boa parte da população reside em uma cidade e se desloca até a outra para trabalhar na “cidade-centro”, configurando, dessa forma, a movimentação migratória cotidiana, mais conhecida como movimento pendular. Sobre este assunto, Pereira (2022, p. 77) complementa:

O fato é que, se as periferias crescem em população, por exemplo, precisam de mais transportes ligando-as não apenas aos núcleos das metrópoles, mas também a outras localidades da periferia. Oportunidades de emprego e demais serviços coletivos ou públicos não mais estão restritas às partes centrais, embora ainda estejam concentradas. Em razão dessa concentração, os movimentos pendulares entre o núcleo e periferia continuam a ser os de maior magnitude nos espaços metropolitanos. E assim deverão ser por muito tempo ainda, considerando-se a infraestrutura já existente nos núcleos e a perspectiva de moradores de maior renda estarem concentrados em áreas e bairros centrais ou mais tradicionais.

Cerca de 88% da população que habita a área conurbada composta por Maceió, Rio Largo e Satuba trabalham em Maceió, 5% trabalham em Rio Largo, 1% em Satuba e 6% em nenhum dos municípios, conforme registra Ribeiro (2021). A grande maioria dessa população

realiza compras grandes em Maceió; enquanto 66% realizam pequenas compras na capital, 24% em Satuba e 10% em Rio Largo; 90% exercem atividade de lazer em Maceió, 8% em Rio Largo e 2% em Satuba. Esses dados demonstram que, a partir dessa área, existe um desenvolvimento gradual de movimentos pendulares entre algumas cidades da região. Acrescenta-se que o transporte ferroviário, apesar de ter sido afetado pelo processo de subsidência do solo decorrente da extração de sal-gema, ainda possibilita e motiva esse deslocamento intermunicipal, ao interligar esses três municípios.

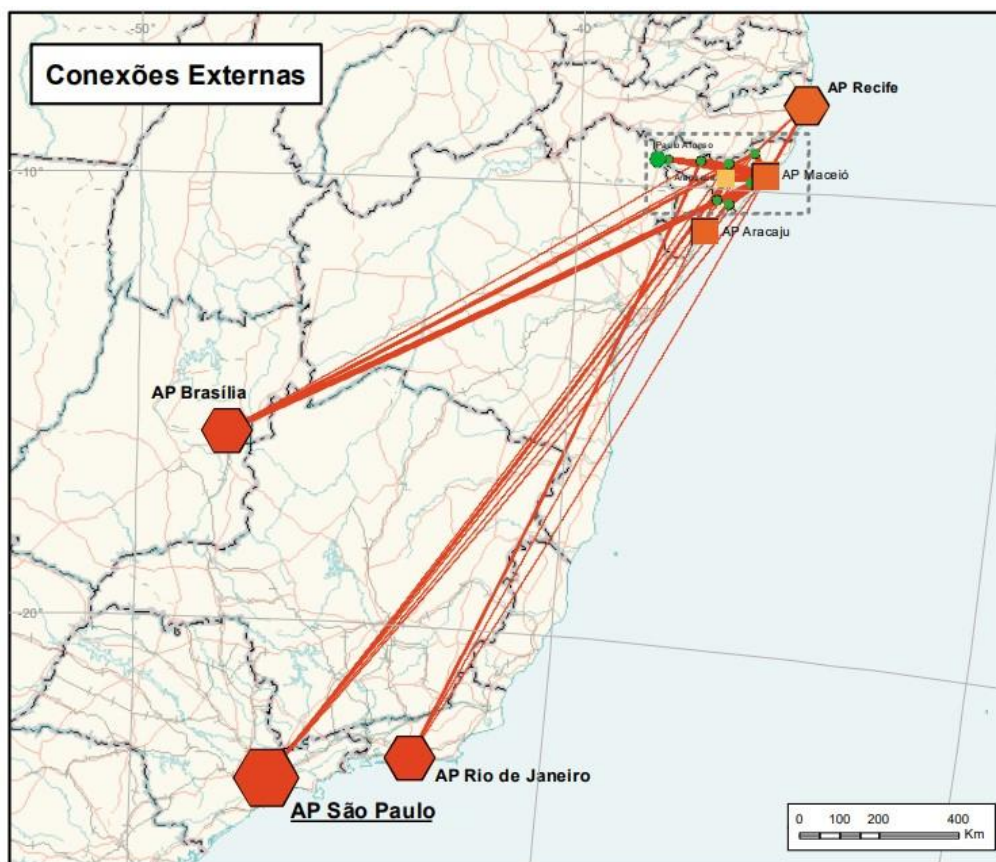
Após avaliar as características propostas por Lencioni (2017), com base na capital de Alagoas e na Região Metropolitana de Maceió, entendemos que a principal cidade alagoana e o arranjo territorial ao qual pertence atendem, em maior ou menor intensidade, aos itens enumerados pela autora. Isto nos leva a compreender que Maceió atravessa um processo inicial de metropolização do espaço, porém, ainda incompleto.

Este fenômeno tem como palco uma cidade que se constituiu numa forma urbana de tamanho expressivo e que reúne alguns serviços de ordem superior, a exemplo de complexidades na área de saúde, educação, transporte aéreo e rodoviário. Maceió, apesar da instalação do Centro de Inovação do Polo de Tecnologia (CIPT) em Jaraguá – maior hub de tecnologias do estado, de acordo com Alagoas (2021), ainda carece de investimentos que impulsionem tal setor com maior intensidade. Por ser capital estadual, concentrar polos industriais de base sucroalcooleira e cloroquímica, além de sediar uma das principais destinações turísticas do Nordeste brasileiro, possui densidade considerável de emissão e recepção de fluxos de informação e comunicação, configurando-se como um nó importante de redes, porém, ainda bastante dependente no território regional.

5.3 Conexões externas e turismo: vetores da metropolização em Maceió

A partir da pesquisa REGIC 2018 é possível constatar que Maceió possui conexões externas com São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília e Recife (figura 14). Assentado na argumentação teórica de Santos (2004, p. 285), a sede administrativa de Alagoas, assim como algumas outras cidades brasileiras, “não dispõem da totalidade dos meios dessa dominação e são obrigadas a se completar fora”. Com esta abordagem teórico-metodológica que une os estudos do IBGE ao do geógrafo brasileiro, Milton Santos, podemos verificar o quanto Maceió manifesta seu grau de dependência externa frente às metrópoles regionais e nacionais, além da grande metrópole nacional.

Figura 14 – Conexões externas de Maceió



Fonte: (IBGE, 2020)

Santos (2004, p. 284) sugere que as “[...] metrópoles são o escalão responsável pela macro-organização do território”. A afirmação é referendada na REGIC 2018, a qual estabelece 5 (cinco) grupos que se subdividem para formar a hierarquia urbana brasileira. Identificada no estudo do IBGE como Capital Regional A, Maceió forma conexões externas ao território alagoano, principalmente, com os arranjos populacionais de Recife, Aracaju, Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo. Com base nisso, o setor terciário de Maceió é muito influenciado pelas conexões externas mantidas com as metrópoles brasileiras através da atividade turística.

Aliás, na região Nordeste, Maceió foi uma das pioneiras em ações ligadas ao turismo. Nos anos 1920, foi construído o Bela Vista Palace Hotel, considerado o primeiro hotel da capital. O prédio ficava situado na Praça dos Palmares, no Centro – bairro onde, à época, instalaram-se os demais hotéis da cidade. Em 1937, Moreno Brandão publicou a obra *Vade Mecum* do Turista em Alagoas, que apresentava informações do estado nas primeiras décadas do século XX. Araújo (2015) destaca, inclusive, o ineditismo de iniciativas governamentais como o desenvolvimento de um plano turístico para Maceió já no ano de 1961.

Na década de 1970, com a urbanização da praia de Pajuçara e a construção de avenidas que ligavam os bairros da Ponta Verde e de Jatiúca, começou a surgir uma rede de serviços destinada a atender os visitantes de Maceió. Com isso, o eixo turístico da cidade se deslocou do Centro para a orla marítima Pajuçara – Ponta Verde – Jatiúca. A inauguração do Hotel Jatiúca, em 1979, é um marco significativo para o turismo local, pois, a partir daí, o setor inicia um ciclo de desenvolvimento que só foi interrompido no final da década de 1980, em decorrência da falta de infraestrutura adequada para recepcionar o crescente número de turistas, além dos inúmeros problemas ambientais existentes (Rangel, 2010).

Com base no modelo de Butler (1980), o qual analisa a trajetória de uma destinação turística, Rangel (2010) afirma que, a partir de 1997, Maceió passa a vivenciar um período de pós-estagnação da atividade turística. São realizados, desse período em diante, investimentos importantes em infraestrutura na cidade, como: a requalificação do bairro histórico de Jaraguá, a construção do Centro Cultural e de Exposições de Maceió, a inauguração das novas instalações do aeroporto Zumbi dos Palmares e a revitalização da orla marítima.

As intervenções na capital alagoana tiveram o auxílio da primeira etapa do Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste – PRODETUR/NE e contribuíram para a ampliação do fluxo global de visitantes de, aproximadamente, 500 mil turistas, em 1997, para cerca de 1,1 milhão, em 2005. Uma década depois, em 2015, a destinação alcançou a marca de 1.954.235 visitantes, ou seja, a quantidade praticamente quadruplicou nesta fase de rejuvenescimento do turismo em Maceió (Vasconcelos; Araújo; Ramos, 2016).

No início dos anos 2010, Maceió ficou marcada pela expansão da atividade turística para o litoral norte da cidade. A região, até então pouco explorada pelo “trade” turístico local, mantinha um patrimônio ambiental relativamente bem preservado, porém, o rápido avanço em direção a essa área da capital criou “uma situação crítica no que concerne às possibilidades de um prolongamento do atual processo de rejuvenescimento. [...] pois, de acordo com Butler (1980), a variável ambiental encontra-se entre os principais fatores que contribuem para a estagnação das destinações turísticas”, frisam Vasconcelos, Araújo e Ramos (2016, p. 160)

Com a ocorrência da pandemia de Covid-19, no início dos anos 2020, todos os setores econômicos, em âmbito mundial, foram afetados significativamente em virtude das medidas sanitárias de distanciamento social implantadas para evitar a proliferação do novo coronavírus. A retomada do turismo pós-pandemia foi gradual e contou com a necessidade de adequações de segurança para o retorno dos visitantes. Neste período, novas intervenções foram realizadas para proporcionar melhorias à atividade turística na cidade, como:

a inauguração, no ano de 2022, da Rota do Mar, alça viária responsável pela ligação do bairro do Bendito Bentes e o litoral norte do município, através da AL-101 norte [...]. Igualmente, a inauguração, em dezembro de 2022, do terminal de passageiros no porto de Jaraguá que, no verão de 2022/2023 está sendo utilizado na recepção dos turistas que chegam através dos cruzeiros marítimos. Também é indispensável citar a inauguração, em 2022, do Marco dos Corais que rapidamente se tornou a nova atração turística da orla de Maceió. Além da infraestrutura atualmente em pleno funcionamento, consideramos importante destacar as obras que estão em curso e que, uma vez prontas, terão grande impacto no setor, a exemplo da revitalização do Riacho Salgadinho, promovida pela prefeitura, que promete resolver de uma vez por todas o problema crônico de poluição nas praias da Avenida e Sobral, além de promover uma requalificação de diversas áreas adjacentes; e da duplicação da AL-101 Norte, que está sendo conduzida pelo governo estadual e ligará de maneira mais eficaz os bairros costeiros e menos densamente povoados do litoral norte. (Araújo e Carvalho, 2023, p. 116-117)

Superada a pandemia, Maceió tem se mantido presente em vários rankings de destinos mais procurados em sites e aplicativos de viagens. A procura pelo “Destino Maceió” tem refletido diretamente na movimentação do Aeroporto Internacional Zumbi dos Palmares. Em 2024, a concessionária AENA Brasil (2025), registrou um fluxo de 2.687.790 passageiros – 14% a mais do que em 2023 – no terminal aeroportuário alagoano, que figurou entre os 4 (quatro) aeroportos mais movimentados do Nordeste, atrás, apenas, de Recife, Salvador e Fortaleza (quadro 5).

Quadro 5 - Movimentação aeroportuária nas capitais nordestinas em 2024

Movimentação aeroportuária nas capitais nordestinas em 2024		
Posição	Cidade	Passageiros
1º	Recife	9,5 milhões
2º	Salvador	7,5 milhões
3º	Fortaleza	5,6 milhões
4º	Maceió	2,6 milhões
5º	Natal	2,3 milhões
6º	João Pessoa	1,6 milhão
7º	São Luís	1,6 milhão
8º	Aracaju	1,2 milhão
9º	Teresina	1,1 milhão

Fonte: AENA, Vinci Airports, Fraport, Zurich, CCR Aeroportos (2024, 2025)

Mas não são apenas os embarques e desembarques no aeroporto Zumbi dos Palmares que contribuem para o fluxo de visitantes em Maceió. Em 2023, o movimento no Terminal

Rodoviário João Paulo II superou a marca de um milhão de passageiros (A Notícia, 2023), enquanto na temporada de cruzeiros 2023/2024, o Porto de Maceió recebeu mais de 100 mil passageiros durante cinco meses de operação turística. Ao todo, 10 (dez) navios realizaram 28 paradas no atracadouro local. Para o período 2024/2025, estimam-se 13 navios, 32 escalas com mais de 100 mil turistas e, aproximadamente, R\$ 100 milhões em receitas. (Porto de Maceió, 2024).

Em relação à hotelaria, Alagoas registra atualmente 52 mil leitos à disposição dos visitantes. Destes, mais de 21 mil se encontram em Maceió e estão distribuídos em 143 unidades de hospedagem, conforme aponta o Observatório do Turismo de Alagoas. Portanto, ao faturar cerca de R\$ 2 bilhões, em 2023, como destaca Edivaldo Junior (2024), estado e município possuem a missão de aumentar a oferta de melhores serviços aos turistas, ao mesmo tempo em que devem investir em infraestrutura e, sobretudo, na preservação do meio ambiente. Todas essas alternativas devem ser avaliadas e colocadas em prática, sem esquecer da população local, que não pode ser desprestigiada nas intervenções urbanas em favor da atividade turística.

Ao correlacionarmos as informações do setor turístico em Maceió, nos últimos anos, com o processo de metropolização que abarca a capital e a RMM, depreendemos que é imprescindível conciliar elementos econômico-financeiros, ambientais e, sobretudo, sociais para prolongar o ciclo de rejuvenescimento do turismo na sede estadual e nos municípios com potencial para a referida atividade. Levando-se em conta que o turismo é bastante seletivo na sua relação com lugares específicos, o processo de turistificação, na maioria dos casos, prioriza alguns territórios e omite os demais. Então, surgem as contradições espaciais típicas do processo de metropolização (Vasconcelos *et al.*, 2023), realidade muito marcante no espaço urbano maceioense.

O fenômeno metropolitano vem alcançando a principal cidade alagoana, a qual, em paralelo, transmite-o para os demais municípios do estado através da dimensão cultural deste movimento, que ultrapassa fronteiras e dissemina-se por meio das redes de circulação de informação e comunicação. Dessa maneira, ao transbordar ou conciliar influências com alcances variados – a exemplo de capitais vizinhas, capitais regionais ou mesmo com as conexões estabelecidas com grandes metrópoles nacionais e metrópoles regionais, Maceió apresenta-se, ao mesmo tempo, como um centro polarizado e polarizador. A capital alagoana não é classificada como uma metrópole pelo IBGE, mas entendemos que seu território tem sido influenciado, com maior intensidade, pelo processo de metropolização ao longo dos

últimos anos. Consequentemente, por sua abrangência estadual, também se transforma em um centro irradiador deste fenômeno.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Maceió... A cidade que “nasceu espúria [...], no pátio de um engenho colonial”, como destaca Costa (1981), dedicou-se à cultura da cana de açúcar e transformou-se em importante entreposto comercial de Alagoas. A posição estratégica do porto de Jaraguá fez a localidade ganhar a preferência dos produtores para os embarques das mercadorias. Passo a passo, estabeleceu-se economicamente e suplantou a importância da velha Alagoas, que perdeu o posto de capital para a “cidade restinga”. Com a emancipação, separou-se de Pernambuco, porém os vínculos políticos, administrativos, econômicos e culturais com os pernambucanos seguiriam firmes por bastante tempo. As características iniciais da colonização do território perduraram durante séculos e moldaram uma economia dependente da monocultura açucareira.

O processo industrial não se desenvolveu com profusão localmente, mesmo assim, o setor cloroquímico e indústrias de transformação instalaram-se em Maceió e na área da atual RMM. Paralelamente, despontaram em seus domínios os setores do comércio e dos serviços. Marcada pela urbanização tardia e desordenada, expandiu seu tecido urbano a ponto de alcançar os limites municipais e formar um processo emergente de conurbação com os municípios de Rio Largo, Satuba e Marechal Deodoro. No entanto, a fragmentação territorial da capital alagoana expõe, lado a lado, os contrastes contemporâneos entre as áreas valorizadas e as áreas desassistidas pelo poder público.

Apesar disso, Maceió atrai habitantes de várias localidades estaduais que buscam diversos tipos de serviços e oportunidades de emprego. Sua região de influência alcança todo o território alagoano e alguns municípios dos estados vizinhos, conforme as informações contidas na pesquisa REGIC 2018, que evidenciam a hierarquização existente entre as cidades.

Maceió encontra-se em posição intermediária na hierarquia urbana nacional. A capital ainda dá os primeiros passos nas áreas tecnológicas e possui baixo índice de inovação. No que se refere aos fluxos de informação e comunicação, não se configura como um polo emissor importante e, quanto às redes, algumas já estão consolidadas localmente, enquanto outras ainda precisam se desenvolver com maior intensidade. Mesmo assim, consegue apresentar características que evidenciam um processo de metropolização em andamento, como a transição do rural para o urbano praticamente consolidada. Apesar desse fator, por si só, não garantir a qualidade do espaço metropolizado, a cidade urbanizou-se e, conseqüentemente, foi

acompanhada pelo aumento da pobreza e do avanço populacional em direção a áreas inadequadas para ocupação humana.

O fenômeno da metropolização também abrange o desenvolvimento de nós rodoviários para transporte de pessoas e escoamento da produção. Tais infraestruturas são mais presentes e têm passado por melhorias recentes que proporcionam melhor deslocamento dentro e fora da Região Metropolitana de Maceió, principalmente para as pessoas que realizam o movimento pendular diariamente. Em contraponto, a qualidade do transporte público ainda deixa a desejar e carece de grandes investimentos para facilitar o deslocamento intra e interurbano.

Observa-se também o crescimento territorial horizontal advindo da expansão metropolitana. Áreas cada vez mais distantes dos centros urbanos são utilizadas para negócios imobiliários. Assim, a cidade se dilata demasiadamente num movimento contínuo e repetitivo, independentemente da existência dos equipamentos públicos necessários à boa convivência em sociedade. Na Região Metropolitana de Maceió, configura-se uma oferta de bens e serviços que exemplifica um grau acentuado de dinamismo econômico. Este processo socioespacial insere localidades, até então isoladas, numa lógica urbana que irradia características das metrópoles para os demais espaços. Daí, resultam espaços marcados por intenso fluxo de pessoas e mercadorias.

Apesar de não se configurar como uma metrópole oficialmente instituída, Maceió assume, em alguns aspectos, características similares aos grandes arranjos espaciais, porém, em escalas menores. Então, percebe-se que o espaço metropolizado não é exclusividade das metrópoles, muito menos fica confinado aos limites das regiões metropolitanas. Tal fenômeno pode ocorrer em localidades que ofereçam serviços de ordem superior, infraestruturas adequadas às redes informacionais e investimentos em tecnologias da informação e da comunicação, tão necessárias na atualidade (Silva, P. R. de F.; Silva, R. A. de L., 2025)

A metropolização é um fenômeno que envolve a concentração de atividades econômicas, políticas, culturais e sociais em grandes centros urbanos, transformando-os em metrópoles. Esse processo resulta no crescimento acelerado dessas áreas urbanas, tanto em termos populacionais quanto em infraestrutura. Acrescentamos a essa discussão que Lencioni (2017), ao destacar a condição de Maceió como capital estadual, afirma que este patamar na hierarquia urbana oportuniza, com maior intensidade, a consolidação do processo de metropolização, pois,

[...] como capitais, polarizam a aglomeração urbana, constituindo nó importante de redes, bem como concentrando toda sorte de serviços mais avançados e de serviços

públicos importantes para o capital, e, também, os fluxos de informação, comunicação e as universidades. É o caso, de Natal, São Luiz e Maceió, no Norte; Grande Vitória, no Sudeste; Goiânia e Brasília, no Centro-Oeste e Florianópolis no Sul (Lencioni, 2017, p. 208).

A Lei Federal 13.089/2015 define metrópole como: “espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua população e relevância política e socioeconômica, tem influência nacional ou sobre uma região que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital regional, conforme os critérios adotados pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE” (Brasil, 2015).

Ao nos debruçarmos sobre a classificação do IBGE (2020) que caracteriza Maceió como Capital Regional A, podemos perceber que o conceito apontado na REGIC 2018 diverge, em certa medida, do Estatuto da Metrópole, o qual também inclui a possibilidade de uma capital regional ser reconhecida como metrópole, pois tal arranjo possui relevância e influência sobre uma grande área. Ou seja, verifica-se um embate relativo entre os dados empíricos do IBGE e a posição política da legislação. Porém, a realidade estudada nos mostra um fenômeno em movimento, orgânico, que pode ser verificado em maior ou menor intensidade em Maceió.

A capital estadual organiza todo o território alagoano e expande sua influência sobre um vasto espaço. Porém, para se complementar totalmente busca conexões externas com metrópoles regionais, nacionais e com a grande metrópole nacional. Isso pode se verificar a partir da avaliação de Santos (2004, p. 284), o qual assevera: “As metrópoles incompletas também se irradiam sobre um vasto espaço, mas só podem exercer a totalidade das funções comparáveis a partir de contribuições externas, vindas justamente, na maior parte dos casos, das metrópoles completas”.

Portanto, com base nas abordagens de Lencioni (2017) e Santos (2004), além dos estudos desenvolvidos pelo IBGE e das discussões fomentadas pelo Estatuto da Metrópole (2015), correlacionamos essa noção de completude e incompletude com a organização territorial e a irradiação de influência sobre um vasto espaço para aplicarmos essa proposta teórica de metropolização do espaço a Maceió. Assim, sugere-se que o referido arranjo populacional, diante da dinâmica urbana apresentada ao longo deste trabalho, avança gradualmente em direção ao posto de metrópole incompleta, em âmbito regional.

REFERÊNCIAS

AENA BRASIL. **Estatísticas**. 2025. Disponível em:

<https://www.aenabrasil.com.br/pt/corporativo/Estatisticas.html>. Acesso em: 20 jan. 2025.

ALAGOAS – Movimento de passageiros no terminal rodoviário de Maceió deve crescer 10% neste final de ano, com estimativa de mais de 125 mil pessoas. **A Notícia**. Maceió, 23 dez. 2023. Disponível em: <https://ALAGOAS – Movimento de passageiros no Terminal Rodoviário de Maceió deve crescer 10% neste final de ano, com estimativa de mais de 125 mil pessoas>. Acesso em 29 nov. 2024.

ALAGOAS 200 Anos. Maceió: Instituto Arnon de Mello, 2017.

ALAGOAS EM DADOS E INFORMAÇÕES. **Notas técnicas. Produto interno bruto de Alagoas (PIB) – 2022**. Maceió, 14 nov. 2024. Disponível em:

https://dados.al.gov.br/catalogo/dataset/notas-tecnicas-contas-regionais/resource/94316414-118f-4957-8410-e75ff55efc9f?inner_span=True. Acesso em: 01 dez. 2024.

_____. **Região Metropolitana de Maceió**. Maceió, 29 mar. 2022. Disponível em:

https://dados.al.gov.br/catalogo/dataset/regiao-metropolitana-de-maceio/resource/dbb8223d-6f3a-4bda-922c-b5cc1b5ffa3a?inner_span=True. Acesso em: 30 set. 2024.

_____. **Regiões geográficas imediatas de Alagoas**. Maceió, 11 dez. 2020. Disponível em:

<https://dados.al.gov.br/catalogo/id/dataset/regioes-geograficas-imediatas-e-intermediarias-de-alagoas/resource/276b3ca5-08da-4651-8723-00c7ea91cdab>. Acesso em: 01 dez. 2024.

_____. **Regiões geográficas intermediárias de Alagoas**. Maceió, 11 dez. 2020. Disponível em:

<https://dados.al.gov.br/catalogo/dataset/regioes-geograficas-imediatas-e-intermediarias-de-alagoas/resource/b203b0ec-ddc9-4eec-92d8-a77c99ba3f6c>. Acesso em: 01 dez. 2024.

ALAGOAS. **Lei complementar n. 18, de 19 de novembro de 1998**. Dispõe sobre a criação da região metropolitana de Maceió – RMM e dá outras providências. Maceió: Diário Oficial do Estado de Alagoas, [1998]. Disponível em:

https://sapl.al.al.leg.br/media/sapl/public/normajuridica/1998/28/28_texto_integral.pdf. Acesso em: 16 fev. 2024.

_____. **Lei complementar n. 38, de 14 de junho de 2013**. Dispõe sobre a redistribuição geográfica de município entre regiões metropolitanas do Estado de Alagoas. Maceió: Diário Oficial do Estado de Alagoas, [2013]. Disponível em:

https://sapl.al.al.leg.br/media/sapl/public/normajuridica/2013/638/638_texto_integral.pdf. Acesso em: 16 fev. 2024.

_____. **Lei complementar n. 40, de 17 de junho de 2014**. Dispõe sobre a incorporação de Murici a uma região metropolitana. Maceió: Diário Oficial do Estado de Alagoas, [2014]. Disponível em:

https://sapl.al.al.leg.br/media/sapl/public/normajuridica/2014/1310/1310_texto_integral.pdf. Acesso em: 16 fev. 2024.

_____. **Lei Complementar n. 49, de 24 de julho de 2019**. Altera as leis complementares

estaduais n. 30, de 15 de dezembro de 2011, n. 35, de 26 de julho de 2012 e n. 27, de 30 de novembro de 2009. Maceió: Diário Oficial do Estado de Alagoas, [2019]. Disponível em: https://lei_complementar_no_49_de_24_de_julho_de_2019.pdf. Acesso em: 16 fev. 2024.

_____. **Lei complementar nº 51, de 19 de dezembro de 2019.** Dispõe sobre a revogação das leis complementares estaduais, na forma que menciona. Maceió, AL: Gabinete do Governador, [2019]. Disponível em: https://sapl.al.al.leg.br/media/sapl/public/normajuridica/2019/1793/lei_complementar_no_51_de_19_de_dezembro_de_2019_.pdf. Acesso em 21 de nov. 2024.

ALVES, G. da A. A mobilidade/imobilidade na produção do espaço metropolitano. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L. de.; SPOSITO, M. E. B. (orgs.). **A produção do espaço urbano.** Agentes e processos, escalas e desafios. 1. ed. São Paulo: Contexto, 2020. 234 p.

ARAÚJO, E. F. de. **Políticas governamentais e metropolização no Nordeste brasileiro:** apontamentos espaciais nas cidades de João Pessoa (PB), Maceió (AL) e Aracaju (SE). 2015. 401 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Centro de Ciências, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2015.

ARAÚJO, P. B. de.; CARVALHO, A. A. T. de. Usos do território pelo turismo em Maceió-AL. **GeoTextos**, Salvador, v. 19, n. 01, p. 103-124, jul. 2023.

ARAÚJO, T. B. de. Dossiê Nordeste. Herança de diferenciação e futuro de fragmentação. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 11, n. 29, p. 5-36, abr. 1997.

ARSAL. AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DO ESTADO DE ALAGOAS. **Transporte.** Maceió, 29 nov. 2022. Disponível em: <https://www.arsal.al.gov.br/transporte-intermunicipal/quadro-de-horarios/category/349-quadro-de-horario-atualizado-convencional>. Acesso em: 15 nov. 2024.

_____. AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DO ESTADO DE ALAGOAS. **Transporte.** Maceió, 01 dez. 2022. Disponível em: <https://www.arsal.al.gov.br/transporte-intermunicipal/quadro-de-horarios/category/326-quadro-de-horarios-transporte-complementar>. Acesso em: 15 nov. 2024.

ATLAS BRASIL. **RM – Maceió, Alagoas.** Disponível em: <http://www.atlasbrasil.org.br/perfil/rm/62700>. Acesso em: 30 set. 2024.

BALBIM, R. N. *et al.* Desafios contemporâneos na gestão das regiões metropolitanas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 120, p. 143-170, jan./jun. 2011.

BEAUJEU-GARNIER, J. **Geografia Urbana.** Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1997. 525 p.

BELANDI, C. IBGE divulga atualização de recortes territoriais legais do país. **Agência IBGE Notícias.** Rio de Janeiro, 14 jul. 2022. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/34358-ibge-divulga-atualizacao-de-recortes-territoriais-legais-do-pais>. Acesso em: 15 out. 2024.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2023]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 25 abr. 2023.

_____. **Lei complementar n. 14, de 8 de junho de 1973**. Estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. Brasília, DF: Diário Oficial da União, [1973]. Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=LCP&numero=14&ano=1973&ato=f08ATTU5EenRVT49c>. Acesso em: 25 abr. 2024.

_____. **Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015**. Institui o Estatuto da Metrôpole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [2015]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm. Acesso em 20 set. 2024.

CARVALHO, C. P. de. Alagoas 2000-2018. **BNB Conjuntura Econômica**, Fortaleza: 2019, edição especial, p. 345-357, 2019.

_____. **A conjuntura econômica alagoana de 2021**: Um balanço do segundo semestre. Maceió: UFAL, 2021. 34 p.

_____. **Análise da reestruturação produtiva da agroindústria sucroalcooleira alagoana**. 3. ed. Maceió: EDUFAL, 2009. 114 p.

_____. **Formação histórica de Alagoas**. 5. ed. Maceió: EDUFAL, 2019. 358 p.

CARVALHO, S. Prioridade do governo de Alagoas, arco metropolitano terá ordem de serviço assinada nesta quinta (17). **Alagoas Governo**. Maceió, 15 out. 2024. Disponível em: <https://alagoas.al.gov.br/noticia/prioridade-do-governo-de-alagoas-arco-metropolitano-tera-ordem-de-servico-assinada-nesta-quinta-17>. Acesso em: 05 dez. 2024.

CCR AEROPORTOS. **Informações operacionais**. 2025. Disponível em: <https://aeroportos.grupoccr.com.br/teresina-pi/o-aeroporto/sobre-o-aeroporto/>. Acesso em: 20 jan. 2025.

_____. **Informações operacionais**. 2025. Disponível em: <https://aeroportos.grupoccr.com.br/institucional/informacoes-operacionais/>. Acesso em: 20 jan. 2025.

COMPREENDENDO o território através de suas articulações. **Agência IBGE Notícias**. Rio de Janeiro, 03 jul. 2017. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/10542-compreendendo-o-territorio-atraves-de-suas-articulacoes>. Acesso em: 04 nov. 2024.

CONSOLIDANDO sucesso, temporada de cruzeiros bate recorde; porto de Maceió prevê crescimento em 24/25. **Porto de Maceió**. Maceió, 10 maio 2024. Disponível em: [https://Consolidando sucesso, temporada de cruzeiros bate recorde; Porto de Maceió prevê crescimento em 24/25 - Porto de Maceió](https://Consolidando%20sucesso,%20temporada%20de%20cruzeiros%20bate%20recorde;%20porto%20de%20Maceio%20prev%C3%AA%20crescimento%20em%2024/25%20-%20Porto%20de%20Maceio). Acesso em: 29 nov. 2024.

CORRÊA, R. L. A vida urbana em Alagoas: a importância dos meios de transporte na sua evolução. **Terra Livre**, São Paulo, n. 10, p. 93-116, jan./jul. 1992.

COSTA, C. **Maceió**. 2. ed. Maceió: Serviços Gráficos de Alagoas S/A - SERGASA, 1981. 219 p.

DIAS, L. C. D. *et al.* Metropolização do espaço: redes, antecipação de regiões metropolitanas e possibilidades da ação pela insurreição do cotidiano. *In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL*, 16., 2015, Belo Horizonte. **Anais [...]**. Belo Horizonte: ENANPUR, 2015. p. 1-7.

DINIZ, A.; MENDONÇA, J.; ANDRADE, L. As regiões metropolitanas brasileiras e sua estrutura social em uma década de mudanças, 2000-2010. **Revista de Geografia e Ordenamento do Território** – GOT, Belo Horizonte, n. 15, p. 143-176, dez. 2018.

DUARTE, A. G.; ALMEIDA, E. M. A. Fragmentos das memórias: a evolução urbana nos 200 anos de história em Maceió, Alagoas. *In: GEVEHR, D. L. (org.). Temas da diversidade. Experiências e práticas de pesquisa*. Guarujá: Editora Científica Digital, 2020. p. 334-347.

EDIVALDO JÚNIOR. A ‘transversatilidade’ do turismo: ICMS bate novo recorde em Alagoas. **Gazetaweb**. Maceió, 16 abr. 2024. Disponível em: <https://www.gazetaweb.com/blogs/edivaldo-junior/a-trasversatilidade-do-turismo-icms-bate-novo-recorde-em-alagoas-757759>. Acesso em: 19 out. 2024.

_____. Corte de cana: o fim de uma era nos canaviais de Alagoas. **Cana Online**. Maceió, 21 mar. 2024. Disponível em: <https://www.canaonline.com.br/conteudo/corte-de-cana-o-fim-de-uma-era-nos-canaviais-de-alagoas.html#:~:text=No%20cen%C3%A1rio%20atual%2C%20Alagoas%20possui,a%20partir%20da%20pr%C3%B3xima%20safra>. Acesso em: 16 set. 2024.

EGLER, C. A.G. Questão regional e gestão do território no Brasil. *In: CASTRO, I. E. de.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. Geografia: conceitos e temas*. 19. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2020. p. 207-238.

ESPINDOLA, T. **Geografia alagoana ou descrição física, política e histórica da província das Alagoas**. 3. ed. Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos, 2023. 434 p.

FEITOSA, C. O.; PAZ, M. L. N. da. Uma análise histórico-econômica do crescimento do setor de serviços em Alagoas. **Revista Nexos Econômicos**, Salvador, v. 15, n. 2, p. 82-103, jul/dez. 2021.

FERREIRA, A. Caminhando em direção da metropolização do espaço. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, São Paulo, v. 20, n. 3, p. 441-450, dez. 2016.

FIRSKOWSKI, O. L. C. de F. Por que as Regiões Metropolitanas no Brasil são regiões mas não são metropolitanas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 122, p. 19-38, jan-jun. 2012.

FORTALEZA AIRPORT. **Movimentação aeroportuária**. 2025. Disponível em: <https://fortaleza-airport.com.br/pt/comunidade-aeroportuaria/informacoes-operacionais/movimentacao-aeroportuaria>. Acesso em: 20 jan. 2025.

GEDDES, P. **Cidades em evolução**. Tradução de Maria José Ferreira de Castilho. Campinas: Papirus, 1994. 274 p.

GOMES, P. C. da C. O conceito de região e sua discussão. In: CASTRO, I. E. de.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. **Geografia: conceitos e temas**. 19. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2020. p. 49-76.

GOUVÊA, R. G. **A questão metropolitana no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005. 324 p.

GOVERNO federal dá a largada nas obras do arco metropolitano de Maceió, na BR-424. **Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes**. Brasília, 17 out. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/governo-federal-da-a-largada-nas-obras-do-arco-metropolitano-de-maceio-na-br-424>. Acesso em: 05 dez. 2024.

GURGEL, A. P. C. As metrópoles do interior do Nordeste: a caracterização de um tipo metropolitano regional. **Cadernos Metrôpole**, São Paulo, v. 19, n. 40, p. 841-864, set./dez. 2017.

HAESBAERT, R. Conceitos fundamentais da Geografia. Região. **GEOgraphia**. Niterói, v. 21, n. 45, p. 117-120, jan./abr. 2019.

IBGE divulga nova divisão territorial com foco nas articulações regionais. **Agência IBGE Notícias**. Rio de Janeiro, 29 jun. 2017. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/10515-ibge-divulga-nova-divisao-territorial-com-foco-nas-articulacoes-regionais#:~:text=As%20Regi%C3%B5es%20Geogr%C3%A1ficas%20Intermedi%C3%A1rias%20correspondem,m%C3%A9dicos%20especializados%20ou%20grandes%20universidades>. Acesso em: 03 nov. 2024.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (Brasil). **Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias 2017**. Rio de Janeiro: IBGE, 2017, 83 p.

_____. **Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas**. Rio de Janeiro: IBGE, 1972. 112 p.

_____. **Maceió**. Rio de Janeiro, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/al/maceio/panorama>. Acesso em: 20 set. 2024.

_____. **Produto interno bruto dos municípios**. Rio de Janeiro, 2021. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html?=&t=pib-por-municipio&c=2704302>. Acesso em: 20 set. 2024.

_____. **Produto interno bruto - PIB**. Rio de Janeiro. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/pib.php>. Acesso em: 22 set. 2024.

_____. **Produto interno bruto dos municípios**. Rio de Janeiro. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/al/maceio/pesquisa/38/46996?localidade1=280030&indicador=46997&tipo=grafico>. Acesso em: 20 set. 2024.

- _____. **Panorama**. Rio de Janeiro. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/index.html>. Acesso em: 25 set. 2024.
- _____. **Regiões de influência das cidades 2018**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. 192 p.
- _____. **Regiões de influência das cidades**. Rio de Janeiro: IBGE, 1987. 183 p.
- _____. **Regiões de influência das cidades 1993**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000. 230 p.
- _____. **Regiões de influência das cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. 201 p.
- _____. **REGIC – Regiões de influências das cidades**. Rio de Janeiro. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/redes-e-fluxos-geograficos/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html?=&t=o-que-e>. Acesso em: 19 dez. 2023.
- _____. **Sinopse do Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=6>. Acesso em: 16 de fevereiro de 2024.
- _____. **Séries históricas e estatísticas**. Rio de Janeiro. Disponível em: <https://serieestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=CD91>. Acesso em: 10 out. 2024.
- IVO, L. **Ninho de cobras**. Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos, 2015. 270 p.
- LEITE, C. Maceió é o destino do Nordeste mais procurado para férias de verão em 2023. **Prefeitura de Maceió**. Maceió, 12 dez. 2022. Disponível em: Prefeitura de Maceió | Maceió é o destino do Nordeste mais procurado.... Acesso em: 29 nov. 2024.
- LENCIONI, S. A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 120, p. 133-148, jan./jun. 2011.
- _____. **Metrópole, metropolização e regionalização**. Rio de Janeiro: Consequência, 2017. 262 p.
- _____. S. Metropolização. **GEOgraphia**, Niterói, v. 22, n. 48, p. 173-178, jan.-jun. 2020.
- LIMA, I. F. **Maceió, a cidade restinga: contribuição ao estudo geomorfológico do litoral alagoano**. Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos, 2010. 255 p.
- _____. **Ocupação espacial do estado de Alagoas**. Maceió: SERGASA – Serviços Gráficos de Alagoas, 1992. 160 p.
- LIMA, S. P. M. **A metropolização regional periférica aquém da metrópole**. 2024. 500 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Instituto de Filosofia, Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2024.
- MACEIÓ 200 Anos. Maceió: Instituto Arnon de Mello, 2015.

MACEIÓ é a capital onde o preço do imóvel mais subiu em 2023. Veja lista. **Estadão Imóveis**. São Paulo, 07 dez. 2023. Disponível em: <https://imoveis.estadao.com.br/noticias/maceio-e-a-capital-onde-o-preco-do-imovel-mais-subiu-em-2023-veja-lista/>. Acesso em: 05 jan. 2024.

MACEIÓ é a segunda no ranking dos 10 destinos mais procurados para férias no Brasil, aponta pesquisa. **G1 Alagoas**. Maceió, 23 maio 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/al/alagoas/noticia/2024/05/23/maceio-e-a-segunda-no-ranking-dos-10-destinos-mais-procurados-para-ferias-no-brasil-aponta-pesquisa.ghtml>. Acesso em: 29 nov. 2024.

MAPA do turismo de Alagoas. **Observatório do Turismo de Alagoas**. Disponível em: <https://observatorio.setur.al.gov.br/>. Acesso em 29 nov. 2024.

MARROQUIM, F. M. G.; BARBIRATO, G. M. Inserção urbana e análise dimensional das habitações de interesse social em Maceió - AL entre os anos de 1964 e 2014. In: CONGRESSO LUSO BRASILEIRO PARA O PLANEJAMENTO URBANO, REGIONAL, INTEGRADO E SUSTENTÁVEL, 7., 2016, Maceió. **Anais [...]**. Maceió: Pluris, 2016. p. 1-12.

MELCHIORS, L. C.; CAMPOS, H. A. As regiões metropolitanas brasileiras no contexto do Estatuto da Metrópole: Desafios a serem superados em direção à governança colaborativa. **Revista Política e Planejamento Regional**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 181-203, jul./dez. 2016.

MELO FILHO, J. M. M. de. O Processo de metropolização e a metrópole: Apontamentos para a compreensão da realidade brasileira. **Geographia Meridionalis**, Pelotas, v. 4, n. 2, p.104-125, jul./dez. 2018.

MILAGRE econômico brasileiro. **Atlas Histórico do Brasil**. Rio de Janeiro, 2023. Disponível em: <https://atlas.fgv.br/verbete/6001#:~:text=Diante%20de%20um%20crescimento%20da,m%C3%A9dia%20de%207%2C2%25>. Acesso em: 16 de fevereiro de 2024.

MIRANDA, G. Nesta quinta-feira (21): Governo de Alagoas inaugura centro de inovação do polo de tecnologia. **Alagoas Governo**. Maceió, 20 out. 2021. Disponível em: <https://alagoas.al.gov.br/noticia/nesta-quinta-feira-21-governo-de-alagoas-inaugura-centro-de-inovacao-do-polo-de-tecnologia>. Acesso em: 30 set. 2024.

MOURA, R.; NAGAMINE, L.; FERREIRA, G. **Texto para discussão. REGIC: trajetória, variações e hierarquia urbana em 2018**. Rio de Janeiro: Ipea, 2021, 78 p.

MUNICÍPIOS de Alagoas. 3. ed. Maceió: Instituto Arnon de Mello, 2012.
NATAL AIRPORT. **Estatísticas. Dados e documentos**. 2025. Disponível em: <https://natal-airport.com/estatisticas-e-documentos>. Acesso em: 20 jan. 2025.

PEJAR. In: Michaelis On-line. 2024. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/busca?id=V49D9>. Acesso em: 01 de fevereiro de 2024.

PEREIRA, J. E. de A. O espaço do cidadão no Brasil urbano-metropolitano: transição demográfica, transições urbanas e mobilidade espacial. **Revista Interdisciplinar de Direito**,

Valença, v. 20, n. 1, p. 66-78, jan/jun. 2022.

PIRES, I. Aeroporto de Fortaleza tem o pior crescimento em movimentação de passageiros do Nordeste. **Diário do Nordeste**. 16 jan. 2025. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/opinia0/c0lunistas/igor-pires/aeroporto-de-fortaleza-tem-pior-resultado-de-movimentacao-de-passageiros-do-nordeste-1.3606312>. Acesso em: 20 jan. 2025.

PLANO reúne autoridades e sociedade na 1ª conferência para região metropolitana de Maceió. **Alagoas Governo**. Maceió, 07 mar. 2024. Disponível em: <https://alagoas.al.gov.br/noticia/plano-reune-autoridades-e-sociedade-na-1-conferencia-para-regiao-metropolitana-de-maceio>. Acesso em: 30 set. 2024.

PNAD Contínua Trimestral: em 2023, taxa anual de desocupação cai em 26 UFs. **Agência IBGE Notícias**. Rio de Janeiro, 16 fev. 2024. Disponível em: [https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/39206-pnad-continua-trimestral-em-2023-taxa-anual-de-desocupacao-cai-em-26-ufs#:~:text=J%C3%A1%20o%20n%C3%BAmero%20de%20trabalhadores,Federal%20\(%2D12%2C5%25\).&text=Entre%202022%20e%202023%2C%20a,Paulo%20\(31%2C5%25\).&text=Em%202023%2C%20a%20taxa%20composta,Grosso%20\(9%2C0%25\)](https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/39206-pnad-continua-trimestral-em-2023-taxa-anual-de-desocupacao-cai-em-26-ufs#:~:text=J%C3%A1%20o%20n%C3%BAmero%20de%20trabalhadores,Federal%20(%2D12%2C5%25).&text=Entre%202022%20e%202023%2C%20a,Paulo%20(31%2C5%25).&text=Em%202023%2C%20a%20taxa%20composta,Grosso%20(9%2C0%25)). Acesso em: 22 set. 2024.

RANGEL, M. G. **Destinação turística Maceió: ciclo de vida e perspectivas de crescimento nos próximos anos**. 2010. 166f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) – Instituto de Geografia, Desenvolvimento e Meio Ambiente, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2010.

REGIÃO METROPOLITANA DE MACEIÓ. **Sobre a Região Metropolitana de Maceió**. Disponível em: <https://regiaometropolitana.al.gov.br/sobre-a-rmm/>. Acesso em: 30 set. 2024.

RIBEIRO, R. L. **A Região Metropolitana de Maceió: entre os limites territoriais e a conurbação**. 2021. 93 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Desenvolvimento e Meio Ambiente, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2021.

SALVADOR BAHIA AIRPORT. **Dados estatísticos 2024**. 2025. Disponível em: <https://hstvoos.salvador-airport.com.br/DadosEstatisticos/DadosEstatisticos?ano=2024>. Acesso em: 20 jan. 2025.

SANTOS, C. G. dos.; LIMA, G. F.; BULHÕES, J. A. Subsidência do solo e remoções forçadas em Maceió-AL: as disputas pela cidade. **Brazilian Journal of Development**, Curitiba, v.8, n.10, p. 65711-65734, out. 2022.

SANTOS FILHO, C. dos. **Regiões metropolitanas de Alagoas: entre os motivos da institucionalização e a dinâmica da interação**. 2018. 172 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Desenvolvimento e Meio Ambiente, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2018.

SANTOS, C. G. dos. *et al.* Solo em subsidência em bairros de Maceió-AL: emergências impostas aos agentes do espaço urbano. **Ímpeto**, Maceió, n. 10, p. 91-100, ago. 2020.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. 5. ed. 5. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2020. 176 p.

_____. **O espaço dividido**. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004. 433 p.

SANTOS, W. O ‘triângulo das Bermudas’ da confusão territorial. **Tribuna Hoje**. Maceió, 06 jul 2024. <https://tribunahoje.com/noticias/cidades/2024/07/06/140558-o-triangulo-das-bermudas-da-confusao-territorial>. Acesso em 10 out. 2024.

SÃO LUÍS encerra 2024 com crescimento nos indicadores turísticos e projeta crescimento ainda maior em 2025. **Prefeitura de São Luís**. 16 jan. 2025. Disponível em: <https://www.saoluis.ma.gov.br/cpl/noticia/40973/sao-luis-encerra-2024-com-crescimento-nos-indicadores-turisticos-e-projeta-crescimento-ainda-maior-em-2025#:~:text=Em%20paralelo%2C%20houve%20aumento%20de,ano%20de%202023%2C%20conforme%20dados>. Acesso em: 20 jan. 2025.

SESSÃO especial debate plano diretor da região metropolitana de Maceió. **Assembleia Legislativa de Alagoas**. Maceió, 29 abr. 2024. Disponível em: <https://www.al.al.leg.br/comunicacao/noticias/sessao-especial-debate-plano-diretor-da-regiao-metropolitana-de-maceio>. Acesso em: 30 set. 2024.

SILVA, O. P. da. Sobre a dispersão metropolitana: considerações sobre as mudanças na forma metropolitana. **Espaço e Economia**, v. 6, n. 11, p. 1-17, nov. 2017.

SILVA, P. R. de F. A regionalização como expressão do livre arbítrio nas institucionalizações das regiões metropolitanas do estado de Alagoas. **Revista de Geografia (Recife)**, Recife, v. 34, n. 2, p. 216-238, ago. 2017.

_____. **Configuração Espacial de Alagoas**. Sobral: Sertão Cult, 2021. 228 p.

SILVA, P. R. de F.; SILVA, R. A. de L. Reconhecendo metrópole, um estudo de interpretação da realidade de Maceió, Alagoas, Brasil. *Revista Geográfica de América Central*, Heredia, v. 1, n. 74, p. 285-308, jan./jun. 2025.

SIQUEIRA, B.; BRITTO, V. Censo 2022: 87% da população brasileira vive em áreas urbanas. **Agência IBGE Notícias**. Rio de Janeiro, 05 dez. 2024. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/41901-censo-2022-87-da-populacao-brasileira-vive-em-areas-urbanas#:~:text=Em%202022%2C%20do%20total%20de,milh%C3%B5es%20viviam%20em%20%C3%A1reas%20rurais>. Acesso em: 10 dez. 2024.

SOARES, P. R. R. Metropolização, aglomerações urbano-industriais e desenvolvimento regional no sul do Brasil. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 20, n. 41, p. 15-34, jan/abr. 2018.

SOUZA, M. L. de. **ABC do desenvolvimento urbano**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005. 192 p.

SPOSITO, M. E. B. **Capitalismo e Urbanização**. 16. ed. 5. reimpr. São Paulo: Contexto,

2021. 80 p.

_____. Formas espaciais e papéis urbanos: as novas qualidades da cidade e do urbano. **Cidades**, Chapecó, v. 7, n. 11, p. 123-147, maio 2010.

_____. Rede urbana. In: SPOSITO, E. S. **Glossário de geografia humana e econômica**. São Paulo: Editora Unesp, 2017. p. 357-367.

TELES, R. C. Migração forçada e mineração: a cidade de Maceió-AL sob a ótica dos direitos humanos. **Revista Direito e Práxis**, Rio de Janeiro, v. 14, n. 1, p. 517-535, mar. 2023.

TEMPORADA de cruzeiros. **Porto de Maceió**. Disponível em:

<https://www.portodemaceio.com.br/portal/temporada-cruzeiros>. Acesso em: 05 jan. 2025.

VASCONCELOS, D. A. L. de. *et al.* Para além de um destino turístico: contradições territoriais em Maceió – Alagoas – Brasil. **Cultur**, Ilhéus, v. 17, n. 01, p. 01-26, abr. 2023.

VASCONCELOS, D. A. L. de.; ARAUJO, L. M. de.; RAMOS, S. P. Evolução histórica do destino turístico Maceió-Alagoas-Brasil: de antecedentes à situação atual. **Revista Iberoamericana de Turismo - RITUR**, Penedo, v. 6, n. 1, p. 139-164, jan/jul. 2016.

VERÇOZA, L. V. de. **Os homens-cangurus dos canaviais alagoanos**. Um estudo sobre trabalho e saúde. Maceió: Edufal, 2018. 316 p.