



UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS  
INSTITUTO DE GEOGRAFIA, DESENVOLVIMENTO E MEIO AMBIENTE  
CURSO DE BACHARELADO EM GEOGRAFIA

ROSTAN ANTONIO DE LIMA SILVA

**MACEIÓ: A METRÓPOLE ALAGOANA?**

Maceió

2022

ROSTAN ANTONIO DE LIMA SILVA

**MACEIÓ: A METRÓPOLE ALAGOANA?**

Trabalho de Conclusão de Curso – TCC apresentado ao Curso de Bacharelado em Geografia da Universidade Federal de Alagoas Campus Maceió, em cumprimento às exigências para obtenção do grau de Bacharel em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Rogério de Freitas Silva

Maceió

2022

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

Bibliotecária: Taciana Sousa dos Santos – CRB-4 – 2062

S586m Silva, Rostan Antonio de Lima.  
Maceió: a metrópole alagoana? / Rostan Antonio de Lima Silva. – 2022.  
72 f. : il. color.

Orientador: Paulo Rogério de Freitas Silva.  
Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso em Geografia:  
Bacharelado) – Universidade Federal de Alagoas. Instituto de Geografia,  
Desenvolvimento e Meio Ambiente. Maceió, 2022.

Bibliografia: f. 69-72.

1. Metropolização - Maceió (AL). 2. Expansão urbana. 3. Conurbação. 4.  
Regiões metropolitanas. I. Título.

CDU: 911 (813.5)



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS**  
**INSTITUTO DE GEOGRAFIA DESENVOLVIMENTO E MEIO**  
**AMBIENTE CURSO DE GEOGRAFIA BACHARELADO**

ATA DE DEFESA DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO (TCC), DO CURSO DE GEOGRAFIA BACHARELADO, DO INSTITUTO DE GEOGRAFIA, DESENVOLVIMENTO E MEIO AMBIENTE DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS.

Aos três (03) dias, do mês de março de 2022, reuniu-se no ambiente virtual do serviço de comunicação por vídeo conferência [meet.google.com/cka-jcgy-wdt](https://meet.google.com/cka-jcgy-wdt), o Prof. Dr. Paulo Rogério de Freitas Silva, a Profa. Me. Poliane Camila Lima dos Santos e a Profa. Dra. Luciane Maranhã de Oliveira Marisco, sob a presidência do primeiro, compondo a Banca Examinadora do TCC do aluno Rostan Antonio de Lima Silva, matrícula nº 15110989, sob o título “MACEIÓ: A METRÓPOLE ALAGOANA?”. Às 10h 00min (dez horas) foi iniciada a defesa, tendo a mesma sido concluída às 11h 30min (onze horas e trinta minutos).

Após concluída a defesa, arguição e comentários dos examinadores, estes se reuniram e deram as seguintes notas:

1º Examinadora 10,0 (dez inteiros);

2º Examinadora 10,0 (dez inteiros);

3º Examinadora 10,0 (dez inteiros);

A presidente da Banca Examinadora informou ao discente a sua média, tendo o mesmo sido aprovado com 10.0 (dez inteiros);

Informando ainda que o mesmo teria um prazo de 20 dias corridos após a data da defesa para entrega de 3 volumes corrigidos da monografia com encadernação brochura (com capa dura) e uma cópia gravada em mídia (CD ou DVD) à Coordenação do Curso de Geografia Bacharelado. Nada mais havendo a tratar, foram encerrados os trabalhos, tendo sido lavrada a presente ATA que, após lida e aprovada, será assinada pelas três examinadoras.

Maceió, Alagoas, 03 de março de 2022.

---

Poliane Camila Lima dos Santos

Documento assinado digitalmente:



Luciane Maranhã de Oliveira Marisco

Data: 03/03/2022 11:48:16-0300

Verifique em <https://verificador.lti.br>

Ciente(s):

---

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço, inicialmente, à minha esposa, Polyana, à minha amada filha, Yasmin e ao meu enteado, Luan.

Aos meus pais, pelo apoio constante e o amor incondicional.

Aos meus irmãos, pelo incentivo e amizade.

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

Ao meu orientador, Professor Dr. Paulo Rogério de Freitas Silva, por todos os ensinamentos e, sobretudo, pela compreensão em tempos de pandemia.

Agradeço também a todas as pessoas que tive a oportunidade de conhecer no decorrer do curso de Geografia da Ufal e que, direta ou indiretamente, contribuíram para a concretização deste trabalho.

Muito obrigado!

*Minha pátria não é a língua portuguesa  
Nenhuma língua é a pátria.  
Minha pátria é a terra mole e peganhenta onde nasci  
E o vento que sopra em Maceió.  
São os caranguejos que correm na lama dos mangues  
e o oceano cujas ondas continuam molhando os meus pés  
[quando sonho.*

*(Lêdo Ivo)*

## RESUMO

O presente trabalho visa avaliar, à sombra do processo de metropolização, as características desse fenômeno no âmbito da cidade de Maceió. Antes, porém, apresentamos, resumidamente, alguns acontecimentos históricos responsáveis por conduzir a capital alagoana ao posto que ocupa na atualidade. Além disso, abordamos o processo de expansão socioespacial ocorrido em Maceió e a conurbação estabelecida entre a principal cidade alagoana e os municípios de Rio Largo, Satuba e Marechal Deodoro. Trazemos à discussão, também, a institucionalização das regiões metropolitanas brasileiras, em especial a Região Metropolitana de Maceió. Examinamos ainda a última edição da pesquisa Regiões de Influência das Cidades, realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Correlacionamos todas essas informações com o conceito de metropolização e, a partir das oito características que identificam esse tipo particular de arranjo espacial, analisamos a situação de Maceió neste contexto urbano.

**Palavras-chave:** Maceió. Conurbação. Região Metropolitana. Metropolização

## ABSTRACT

The present work aims to evaluate, in the shadow of the metropolization process, the characteristics of this phenomenon within the city of Maceió. Before, however, we briefly present some historical events responsible for leading the capital of Alagoas to the position it occupies today. In addition, we approach the processes of socio-spatial expansion that took place in Maceió and the conurbation established between the main city of Alagoas and the municipalities of Rio Largo, Satuba and Marechal Deodoro. We also bring to the discussion the institutionalization of Brazilian metropolitan regions, especially the Metropolitan Region of Maceió. We also examined the latest edition of the Regions of Influence of Cities survey, carried out by the Brazilian Institute of Geography and Statistics. We correlated all this information with the concept of metropolization and, based on the eight characteristics that identify this particular type of spatial arrangement, we analyzed the situation of Maceió in this urban context.

**Keywords:** Maceió. Conurbation. Metropolitan region. Metropolization

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Instalação de indústrias têxteis em Alagoas.....	22
Quadro 2 – População de Alagoas e de Maceió.....	22
Quadro 3 – Taxa de urbanização em Alagoas e no Brasil.....	26
Quadro 4 – PIB da região metropolitana de Maceió e de Alagoas.....	47

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Mapa de localização de Maceió.....	13
Figura 2 - Núcleos pioneiros de povoamento de Alagoas.....	18
Figura 3 - Ocupação de encostas e do vale do Reginaldo.....	31
Figura 4 - Região Metropolitana de Maceió.....	43
Figura 5 - Distribuição regional dos cinco níveis de hierarquia urbana .....	56
Figura 6 - Arranjo populacional do Recife e região de influência.....	56
Figura 7 - Dimensão das redes de primeiro nível.....	57
Figura 8 - Arranjo populacional de Maceió e região de influência.....	58
Figura 9 - Redes varejistas instaladas no entrocamento rodoviário das BRs 316 e 104, em Maceió.....	64

## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1 – Construção de conjuntos habitacionais em Maceió.....	30
---	----

## **LISTA DE GRÁFICOS**

Gráfico 1 – População do Brasil por situação do domicílio.....	51
Gráfico 2 – População de Alagoas por situação do domicílio.....	51

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>12</b>
<b>1. MACEIÓ: DA FORMAÇÃO HISTÓRICA AO PROCESSO DE CONURBAÇÃO.....</b>	<b>16</b>
1.1 Trajetória histórica, consolidação e desenvolvimento socioespacial da capital alagoana.....	17
1.2 Características do processo de urbanização em Maceió.....	24
1.3 Expansão urbana de Maceió e a origem da conurbação.....	28
<b>2. DO GERAL AO ESPECÍFICO: UMA ABORDAGEM SOBRE A CRIAÇÃO DAS REGIÕES METROPOLITANAS DO BRASIL E DE MACEIÓ.....</b>	<b>35</b>
2.1 A institucionalização das regiões metropolitanas no Brasil.....	36
2.2 Região Metropolitana de Maceió: criação, desenvolvimento e importância para Alagoas.....	43
<b>3. DINÂMICAS DO PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO DE MACEIÓ.....</b>	<b>50</b>
3.1 A capital alagoana sob a perspectiva da pesquisa Regic.....	52
3.2 Maceió: perspectivas para uma cidade em processo de metropolização.....	59
<b>4. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>67</b>
<b>5. REFERÊNCIAS.....</b>	<b>69</b>

## INTRODUÇÃO

Ao tentarmos compreender o processo de formação de uma determinada cidade, precisamos, primeiramente, identificar as características que a transformaram em um núcleo urbano único no decorrer dos tempos. História, cultura, economia e desenvolvimento social são algumas das características responsáveis por criar uma dinâmica espacial própria em cada lugar.

No entanto, para entendermos a situação vivenciada por cada cidade nos dias atuais, é preciso assimilar as transformações ocorridas geração após geração. Essa trajetória histórica é fundamental para que consigamos avaliar pontos positivos e negativos a fim de construirmos, com base nos exemplos passados, uma experiência urbana melhor no futuro.

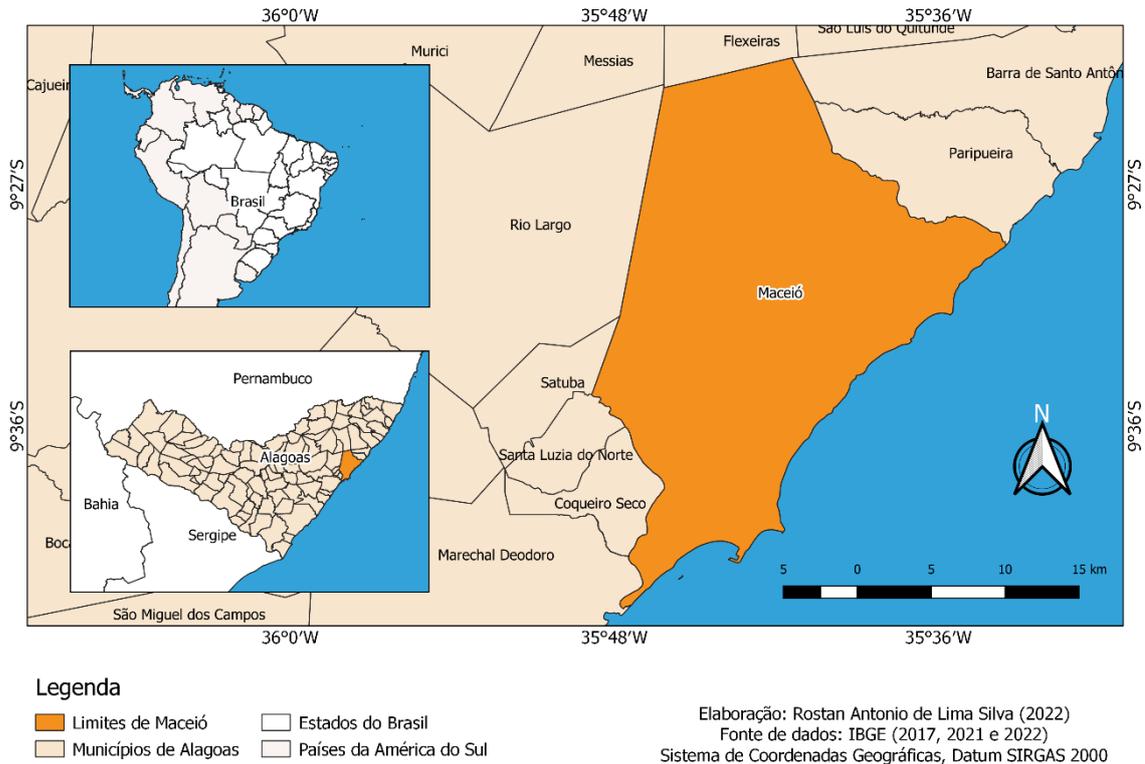
Amparados em Sposito (2021), entendemos que recuperar fatos históricos e ações desenvolvidas ao longo dos anos contribui para a construção de experiências mais exitosas. Portanto, ao estudarmos a realidade na qual Maceió, a capital do estado de Alagoas, está inserida, temos a oportunidade de identificarmos os processos que resultaram na composição desta cidade repleta de belezas naturais e de desafios para o desenvolvimento.

Com base nesta abordagem, iniciamos uma reconstituição histórica resumida da formação de Maceió – desde os primeiros registros históricos até a contemporaneidade – a fim de identificar as características que levaram a cidade a ser reconhecida por sua vocação para o comércio e os serviços. Tais atividades têm sido, ao longo dos anos, impulsionadoras do crescimento econômico municipal e atraído grande parte da população alagoana para a principal área urbana estadual.

O estado de Alagoas está localizado na porção centro-oriental da região nordeste do Brasil, limitando-se ao norte com o estado de 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 km<sup>2</sup> (IBGE, 2020) e população estimada em 3.365.351 habitantes (IBGE, 2021).

Já o município de Maceió (figura 1) está localizado na Mesorregião do Leste Alagoano e na Microrregião Geográfica de Maceió. 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 km<sup>2</sup> (IBGE, 2020) e sua população estimada é de 1.031.597 habitantes (IBGE, 2021).

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



O recorte espacial analisado neste trabalho se baseia no município de Maceió e na Região Metropolitana de Maceió (RMM). Tal escolha foi motivada pela observação da expansão da capital alagoana e, a partir do aprofundamento acadêmico na temática, pela identificação dos fatores que caracterizam um processo de metropolização em andamento na referida cidade. Serão analisados resumidamente, a formação da conurbação entre alguns municípios da RMM, a institucionalização das regiões metropolitanas brasileiras, as áreas de influência da capital alagoana e, por fim, aprofundaremos a discussão sobre o fenômeno da metropolização.

Antes, porém, cabe uma breve reconstrução histórica da formação do território alagoano. Pertencente à então Capitania de Pernambuco, Alagoas foi explorada progressivamente pelos colonizadores europeus, que buscavam encontrar oportunidades econômicas entre os recursos naturais existentes à época. O pau-brasil foi o primeiro produto a ter valor comercial, porém, com a introdução e a adaptação da cana de açúcar ao solo da região próxima ao litoral, os portugueses implantaram, de forma crescente, um modelo produtivo que garantia a exportação do açúcar, item de maior valor no comércio internacional (ALAGOAS, 2017).

Também foram inseridas no território alagoano, ao longo da história, outras atividades econômicas como a pecuária, o algodão e as culturas de subsistência, porém a monocultura açucareira determinou os destinos de Alagoas até os dias atuais.

Maceió, apesar de ter sua origem ligada a um engenho de cana de açúcar, não cresceu associada diretamente a esta atividade. A capital alagoana começou a apresentar um relativo desenvolvimento ao executar um papel de entreposto comercial situado próximo ao porto natural de Jaraguá. No século XIX, já havia se estabelecido como uma vila voltada a atividades comerciais. A localização geográfica privilegiada associada ao desenvolvimento do comércio, ajudou a suplantar a força econômica da antiga vila de Alagoas e, após a emancipação de Pernambuco, Maceió alcançou o *status* de capital e passou a comandar a gestão política e econômica de todo o estado.

No decorrer do século XX, Maceió experimentou um processo de urbanização tardia. A principal cidade alagoana não desenvolveu um parque industrial capaz de viabilizar oportunidades de crescimento e desenvolvimento sólidas. Em paralelo, os setores de comércio e serviços eram, juntamente com a atividade canavieira, os maiores empregadores e fomentadores da economia alagoana.

Porém, com a expansão dos canaviais para as áreas dos tabuleiros costeiros, ocorreu um grande afluxo de trabalhadores rurais para as zonas urbanas das cidades alagoanas, principalmente Maceió. O grande movimento em direção à capital acarretou a ocupação de encostas, da orla lagunar e das demais periferias do município. Assim como a cana de açúcar, a cidade também subiu o tabuleiro e se expandiu para grandes conjuntos habitacionais situados nos extremos do município. Esse processo contribuiu para a ampliação do tecido urbano e foi favorecido pela construção de estradas e rodovias que confluíam nas principais entradas e saídas da capital.

A expansão de Maceió ultrapassou os limites territoriais oficialmente instituídos e formou um fenômeno urbano intitulado de conurbação, que uniu áreas de alguns municípios e intensificou os fluxos materiais e imateriais entre essas áreas. Outro arranjo espacial importante que passou a englobar a capital alagoana foi a instituição da Região Metropolitana de Maceió. Com a promulgação da Constituição Federal de 1988, a criação das regiões metropolitanas deixou de ser exclusividade do governo federal e foi transferida aos estados. Assim, em 1998, treze municípios constituíram a primeira RM de Alagoas com a missão de planejar e desenvolver ações conjuntas entre os integrantes do arranjo territorial.

Com a chegada do século XXI, Maceió começa a desenvolver funções urbanas superiores, com o crescimento das redes de serviços educacionais e de saúde, a ampliação da

estrutura hoteleira e a oferta de uma rede de serviços diversificada. Partindo para avaliar os fluxos e as regiões de influência que envolvem a capital alagoana, a pesquisa Regic, elaborada pelo IBGE, aponta, de acordo com o desempenho de cada município, a formação da hierarquia urbana nos âmbitos regional e estadual. Por fim, avalia-se o estágio atual da metropolização em atuação sobre a principal cidade alagoana.

Assim, define-se como objetivo geral do presente trabalho identificar se Maceió pode ser definida realmente como uma metrópole, a partir da análise das oito características elencadas por Lencioni (2017) para que o processo de metropolização do espaço se consolide.

Com os objetivos específicos, buscam-se: compreender os fatores históricos que levaram Maceió a concentrar sua economia no comércio e nos serviços; caracterizar o processo de urbanização ocorrido na capital; e entender como a conurbação auxiliou a intensificar os fluxos entre os municípios pertencentes ao arranjo espacial capitaneado pela principal cidade alagoana. Além disso, procuram-se: apresentar, resumidamente, o processo de constituição das regiões metropolitanas no Brasil; destacar a importância da Região Metropolitana de Maceió para o estado de Alagoas; e utilizar os dados da pesquisa Regic (2018) para entendermos a influência desempenhada por Maceió no âmbito estadual.

Com base na pesquisa qualitativa, bibliográfica e documental, o estudo em andamento está dividido em três capítulos. O primeiro deles descreve a trajetória histórica da capital, desde a ocupação inicial até o processo de conurbação, que reúne alguns municípios contíguos a Maceió. Nesta parte, os estudos de Carvalho (2019), Corrêa (1992), Sposito (2021), Costa (1981), Santos (2020), Gurgel (2018), Geddes (1994), Souza (2005) e demais autores formam o arcabouço teórico necessário à construção da estrutura inicial do trabalho.

O segundo capítulo 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), Santos (2020), Soares (2018), Gouvêa (2005), Souza (2005), entre outros.

No terceiro capítulo, analisa-se a Regic e seus apontamentos sobre as regiões de influência alagoanas e, para finalizar, analisam-se as características do processo de metropolização em Maceió. Neste trecho, recorre-se com frequência à pesquisa do IBGE (2020) e aos textos de Sandra Lencioni (2008; 2001; 2017; 2020).

Nas considerações finais, evidencia-se a importância de cada processo urbano estudado para a compreensão do estágio da metropolização que abrange a capital alagoana.

## 1. MACEIÓ: DA FORMAÇÃO HISTÓRICA AO PROCESSO DE CONURBAÇÃO

Para assimilarmos o verdadeiro papel desempenhado pelas cidades na atualidade, é necessário reconhecer os fatores responsáveis pelo desenvolvimento de uma dinâmica espacial própria em cada localidade. Identificar as características históricas que influenciaram a formação dos núcleos urbanos nos ajuda a compreender as mudanças ocorridas no transcorrer do tempo e a realidade vivenciada no presente.

Como explica Sposito (2021, p. 28), a apreensão dos processos que originaram a organização complexa de uma cidade se dá mediante o resgate histórico e a reconstrução de sua trajetória evolutiva. A autora ainda reforça que:

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)

Portanto, com base nesta proposta, iniciamos uma abordagem resumida da constituição de Maceió, capital do estado de Alagoas – desde sua gênese até a contemporaneidade –, a fim de esclarecer os aspectos que a transformaram em uma cidade com aspirações metropolitanas e reconhecida por sua vocação para o comércio e os serviços. Tais atividades têm, durante anos, fomentado o crescimento econômico da cidade e, conseqüentemente, atraído a maioria da população para a principal área urbana estadual. É o que nos mostra a publicação *Municípios* (2012, pp. 456-457):

Ao longo de décadas, implantou-se em Maceió um setor de serviços e uma rede comercial desenhados para servir a todas as regiões do estado. Esses setores são os grandes empregadores da mão de obra local, tanto no campo formal, com trabalhadores de carteira assinada, como nos ocupados pela economia informal.

Avalia-se ainda, neste capítulo, o processo brasileiro de urbanização, com destaque para o estado de Alagoas e, principalmente, Maceió. Destaca-se, resumidamente, a correlação existente entre a industrialização e a ação urbanizadora resultante da instalação de unidades fabris no território nacional; e a forma inusitada que a capital alagoana trilhou para se urbanizar.

A parte inicial do trabalho também explica como a expansão territorial maceioense se desenvolveu e procura identificar alguns fatores importantes para o desenvolvimento da conurbação formada entre Maceió e municípios vizinhos.

## 1.1 Trajetória histórica, consolidação e desenvolvimento socioespacial da capital alagoana

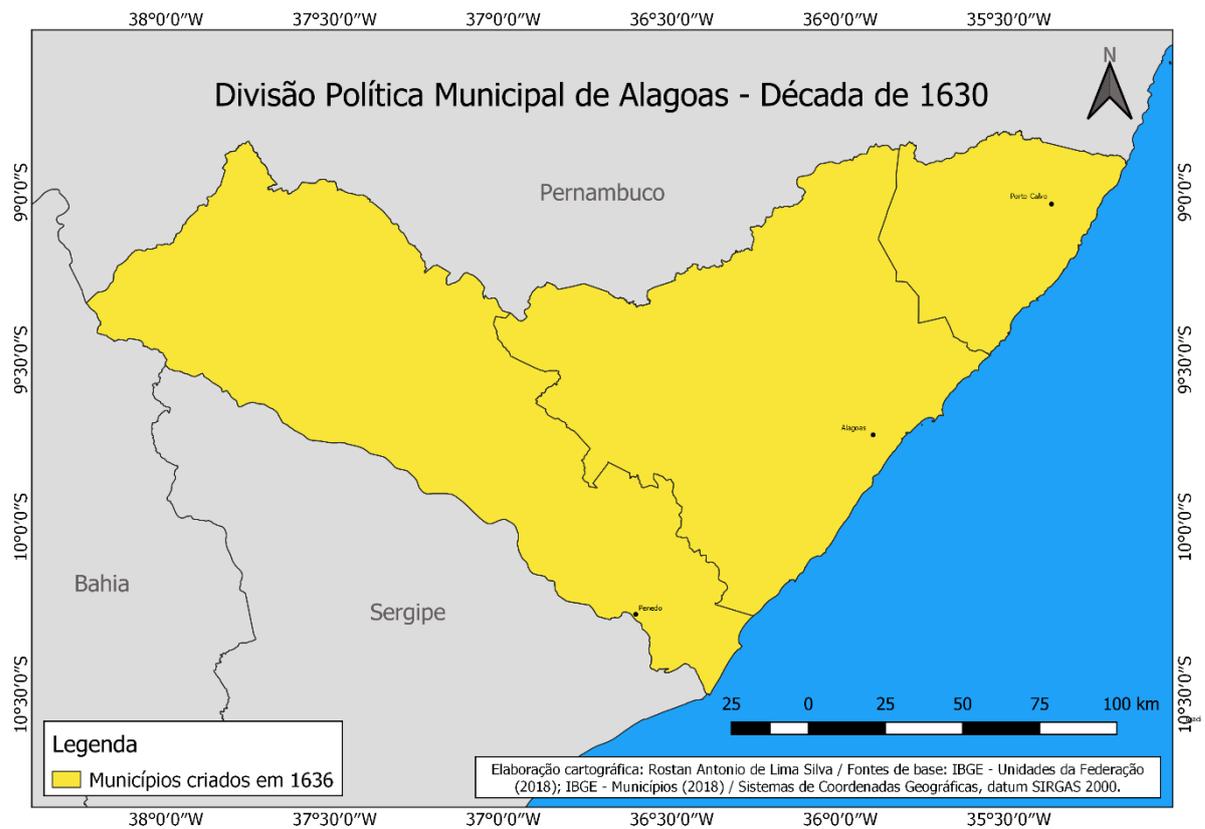
Alagoas, desde o período colonial, tem sua história ligada diretamente à monocultura canavieira. A partir do século XVI, o território alagoano foi ocupado progressivamente por engenhos e, complementarmente, pela agricultura de subsistência e fazendas de gado. Com isso, o plantio da cana de açúcar em terras alagoanas – primeira cultura comercial não-extrativista do Brasil – suplantou a extração de pau-brasil e se transformou na principal atividade econômica local, como apresenta Alagoas (2017, p. 138): “O açúcar representava [...] o produto de maior valor no comércio internacional e o Brasil era o fornecedor praticamente exclusivo do mundo ocidental”.

O cultivo da cana foi responsável pela ocupação inicial das terras situadas no litoral norte alagoano, nos arredores do atual município de Porto Calvo. O povoamento das áreas situadas ao sul da Capitania de Pernambuco avançou sobre a Mata Atlântica e prosseguiu em direção aos vales dos ‘rios do açúcar’: Manguaba, Camaragibe, Santo Antônio, Mundaú, Paraíba, São Miguel, Jequiá e Coruripe.

Os colonizadores portugueses, durante o processo de reconhecimento do espaço territorial, fundaram o povoado de Santa Maria Madalena da Alagoa do Sul, localizado ao centro do atual território estadual. Daí, partiram rumo ao sul e se estabeleceram às margens do rio São Francisco, onde iniciaram a povoação de Penedo do Rio São Francisco. A partir deste polo avançado, dirigiram-se para o sertão e o agreste, áreas que, gradativamente, foram utilizadas para a implantação da pecuária bovina, da cultura cotonífrica e da policultura agrícola.

As citadas povoações de 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).

Apesar da tentativa portuguesa de explorar os potenciais existentes nas terras “recém-descobertas” e protegê-las de possíveis invasões – através do povoamento territorial do Brasil, grande porção da região denominada atualmente como Nordeste foi dominada pelos holandeses no começo do século XVII, entre os anos de 1630 e 1654. Nas terras alagoanas, frisa Costa (1981, p. 6): “A invasão holandesa encontrou florescentes os três primeiros núcleos da população do território alagoano [...] Foram os burgos fundamentais da formação geográfica das Alagoas.” (figura 2).

**Figura 2 - Núcleos pioneiros de povoamento de Alagoas**

**Fonte:** Adaptado de Ivan Fernandes Lima, 1992

Paralelamente à fundação de Porto Calvo, Alagoas do Sul e Penedo, 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).

A futura vila de Maceió acompanhou tranquilamente toda ebulição que movimentou a Capitania de Pernambuco no período de domínio holandês. Após a derrota dos batavos, os portugueses voltaram ao comando da região e continuaram a desenvolver suas principais atividades econômicas. Até o final do século XVII, Maceió seguiu praticamente desconhecida.

Carvalho (2019, p. 185) aponta que nos anos iniciais do século XVIII, funda-se o engenho Massayó, nome inspirado no riacho que entrecortava as imediações. A palavra indígena “Maçαιο-k” significa, em tupi-guarani, “o que tapou o alagadiço”, em referência à

faixa arenosa responsável por transformar um estuário em “lagoa”, como registra Lima (2010, p. 27), no clássico livro “Maceió: A cidade restinga”. A ocupação local tem início, praticamente, uma década após a destruição do principal aldeamento do Quilombo dos Palmares, ocorrida em 1694.

Registrado em 1708, o empreendimento de Apolinário Fernandes Padilha seria o primeiro núcleo de colonização da futura cidade, no local onde hoje se encontram a Assembleia Legislativa e a praça D. Pedro II. O engenho tinha uma capela dedicada a São Gonçalo do Amarante existente até 1850, quando foi demolida para construção da Catedral Metropolitana. (CARVALHO, 2019, p. 185)

Ao longo do século XVIII, mesmo com a instalação do engenho Massayó e a divisãorazoável da sesmaria inicial de Manoel Antônio Duro, Maceió era um povoado inexpressivo a ponto de não ser mencionada em documentos oficiais e relatórios de população emitidos, à época, pela Capitania de Pernambuco sobre a comarca de Alagoas.

A localidade somente começa a desenvolver funções urbanas no começo do século XIX. Estabelecida em “uma área de ligação entre a produção agroindustrial (localizada no interior do estado) e seu porto exportador (Jaraguá)” – como registrado em Municípios de Alagoas (2012, p. 456) –, Maceió se configura como uma “economia de comércio e de serviços”.

As relações sociais na futura capital começam a se intensificar com o crescimento da utilização do porto natural de Jaraguá. Situado na orla marítima, o ancoradouro 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 porto de Jaraguá começou, aos poucos, a concentrar e a exportar a produção local de açúcar, inclusive para a Europa. De “areal, com brejo de vegetação rala e casebres entre coqueirais”, Jaraguá se transformou em um porto seguro para o embarque e desembarque de mercadorias.

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 suplantar a atividade agro-industrial e extingui-la. (CORRÊA, 1992, p. 99).

Diferentemente das localidades situadas na zona da mata, que cresceram ao redor dos engenhos de cana de açúcar e continuaram a explorá-la como modelo de desenvolvimento econômico, a povoação de Maceió se manteve ligada a este tipo de empreendimento por pouco tempo. Apesar de o engenho ser a “célula principal do povoamento”, tal atividade não suportou o crescimento experimentado pela vila e, pouco a pouco, foi substituída pelo comércio.

O começo do século XIX, em Maceió, apontava para uma vida urbana que ainda dava seus primeiros passos. A vila havia se tornado 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).

A característica comercial impulsionou o nascimento de novos empreendimentos naquele que começava a se transformar no principal núcleo urbano alagoano. Para tanto, a abertura dos portos decretada por D. João VI, em 1808, favoreceu o crescimento da povoação, uma vez que o porto de Jaraguá e suas imediações atraíam, de forma gradativa, uma grande quantidade de comerciantes.

Em decorrência de sua afirmação como importante centro comercial, Maceió foi alçada à condição de vila no ano de 1815. Dois anos depois, em 1817, a comarca de Alagoas foi desmembrada de Pernambuco e se tornou uma capitania independente com a capital localizada na vila de Alagoas (Marechal Deodoro). “E a povoação, que se foi formando derredor do engenho, absorvendo-o, por fim, a expansão do povoamento e a subdivisão das terras, cresceu e prosperou. O engenho pejou<sup>1</sup> definitivamente.” (COSTA, 1981, p. 15-16).

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 cidade ao posto de capital da província de Alagoas no ano de 1839.

Esta situação de Maceió, face aos meios de transporte, fez crescer o seu comércio e permitiu o aparecimento de uma burguesia rica, da qual dependeria até mesmo a velha aristocracia rural. Também esta burguesia comerciante, sabedora da capacidade de desenvolvimento do porto da cidade de Maceió, promoveria em 1817 a criação fosse instalada em Maceió (1839) e não em Marechal Deodoro por não possuir esta um porto de fácil acesso aos grandes navios de então. (CORRÊA, 1992, p. 99)

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,

---

<sup>1</sup> Como registra o dicionário *online* Michaelis, o verbete pejar, entre outras acepções, significa “deixar de moer (o engenho, o moinho)”.

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, Maceió se afirma como a mais importante cidade da província. Inclusive, o centro urbano 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, solidificou a área de influência da capital, responsável por reunir a produção regional e encaminhar para os mercados do velho continente (CORRÊA, 1992). Neste período histórico, a cidade chegou a ter “navegação direta e regular com portos transoceânicos como Liverpool, Gibraltar e Alexandria”, aponta Municípios (2012, p, 432).

Com a instalação das ferrovias no território alagoano, ainda no século XIX, a vida urbana foi intensificada na capital alagoana, uma vez que a cidade já se beneficiava de sua posição geográfica em relação aos transportes marinhos e, a partir deste momento, tinha sua economia novamente favorecida com o ferroviário. Dessa forma, a produção e as mercadorias convergiam para Maceió, de onde partiam pelas vias marítima, lagunar, terrestre e ferroviária para abastecer os mercados interno e externo, ressalta Corrêa (1992). O autor complementa:

[...] 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 bastante com o surto exportador do produto e sediou, em seu território, a instalação de algumas 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 (quadro 1). Como bem destaca Municípios (2012, p. 449), as fábricas cotonificas foram um “[...] contraponto industrial, inovador e modernizador, frente a uma sociedade tradicional centenária, sedimentada no antigo sistema colonial, com valores rurais arcaicos”.

Quadro 1

INSTALAÇÃO DE INDÚSTRIAS TÊXTEIS EM ALAGOAS		
FÁBRICA	ANO	MUNICÍPIO
União Mercantil	1864	Maceió (Fernão Velho)
Cia. Alagoana de Fiação e Tecidos	1888	Rio Largo (Cachoeira)
Cia. Progresso Alagoano	1892	Rio Largo
Cia. Pilarense de Fiação e Tecidos	1892	Pilar
Cia. Industrial Penedense	1895	Penedo (Barro Vermelho)
Fábrica de Renda e Bordados	1909	Pilar
Fábrica Alexandria	1911	Maceió (Bom Parto)
Companhia de Fiação e Tecidos	1913	São Miguel dos Campos
Fábrica Santa Margarida	1914	Maceió (Jaraguá)
Fábrica da Pedra	1914	Delmiro Gouveia
Companhia Norte de Alagoas	1925	Maceió (Saúde)
Vera Cruz Cotonifício Nogueira	1926	São Miguel dos Campos
Marituba Cotonifício Gonçalves	1949	Piaçabuçu

Fonte: Adaptado de CARVALHO (2019)

No início do século XX, Maceió continuava a influenciar a produção canavieira, além de exercer o comando político do estado. Além disso, mantinha uma função portuária estratégica e acumulava números crescentes de habitantes (quadro 2), em decorrência dos excedentes demográficos (CORRÊA, 1992).

Quadro 2

POPULAÇÃO DE ALAGOAS E MACEIÓ (1872-2021)			
ANO	ALAGOAS	MACEIÓ	MACEIÓ/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	2.819.172	796.842	28,3%
2010	3.120.494	932.748	29,9%
2021 (Estimativa)	3.365.351	1.031.597	30,6%

Fonte: IBGE, 2011

Para tanto, as pessoas que chegavam do interior do estado passaram a se instalar, principalmente, no eixo norte-sul, 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".

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. O antigo ancoradouro, no entanto, não comportava adequadamente as remessas locais crescentes enviadas pelos centros produtores. Assim, foram mobilizados recursos financeiros e de infraestrutura para construir o novo cais do porto de Jaraguá, obra entregue aos alagoanos no ano de 1940.

Na segunda metade do século XX, Maceió reafirma sua posição de centro político, administrativo e econômico de Alagoas, ao fortalecer seu comércio e atrair novos investimentos e serviços, como: a instalação da primeira emissora radiofônica do estado (Rádio Difusora), em 1948; e a criação da Universidade Federal de Alagoas, em 1961. Na década de 1970, são iniciadas as transmissões iniciais da primeira televisão alagoana (TV Gazeta), em 1975. Os investimentos públicos na cidade aumentam, com a implantação do distrito industrial e a chegada de algumas indústrias químicas e siderúrgicas, além da expansão da infraestrutura local. (CARVALHO, 2019).

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 (VERÇOZA, 2018). A “subida” 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.

Verçoza (2018, p. 105) enxerga que “essa 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 e, principalmente, Maceió não suportaram a migração de moradores expropriados das áreas rurais, que passaram a construir moradias nas periferias e a prestar serviços informais em busca da sobrevivência (MUNICÍPIOS, 2012).

Na capital, a reta final do século XX foi marcado pelo avanço do setor de comércio e serviços. O turismo reforçou a economia e apontava para a necessidade da injeção de recursos

orçamentários, a fim de otimizar as atrações do “destino Maceió”. Na década inicial do século XXI, a principal cidade alagoana recebeu investimentos econômicos e passou a apresentar vantagens comparativas e competitivas em âmbito regional.

A cidade cresceu e se transformou num centro prestador de serviços de qualidade nas áreas do comércio, saúde, educação de nível técnico e superior, turismo e gastronomia, tecnologia da informação e da produção cultural e artística, o que lhe confere relativa competitividade no plano regional nordestino. Localizada na faixa litorânea da Zona da Mata, Maceió estende sua influência ao Agreste e ao Sertão, na fronteira com Pernambuco, Sergipe e Bahia. Essa presença regional está ancorada em alguns setores fortemente competitivos nas áreas de comércio e de serviços. (MUNICÍPIOS, 2012, p. 459).

Como consta em Alagoas (2017, p. 173), a implantação de programas federais de moradia como o Minha Casa Minha Vida (MCMV) foi fundamental para a indústria da construção civil se fortalecer em Maceió. Além disso, instalaram-se na capital, importantes redes varejistas nacionais e internacionais, em virtude dos programas sociais de transferência direta de renda, que impulsionaram o consumo. 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 da população.

Todavia, Maceió, assim como a maioria das cidades brasileiras, ainda necessita promover ações que reduzam as desigualdades existentes desde sua chegada ao posto de capital de Alagoas. Para tanto, são fundamentais iniciativas que prezem por melhorias na área social, na infraestrutura de mobilidade urbana e na modernização dos setores econômicos, principalmente nos serviços – que despontam como essenciais ao desenvolvimento da cidade.

Marcado pela sua diversidade de segmentos – transportes, comunicação, educação, saúde, sistema financeiro e administração pública –, o setor de serviços em Alagoas, assim como no Nordeste, é marcado pela presença de empresas e segmentos modernos, convivendo com uma maioria de empreendimentos de base familiar, com 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)

## **1.2 Características do 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.

Nas primeiras décadas do século XX, gradualmente, a industrialização do Brasil ganha força e o movimento de urbanização acompanha este crescimento, principalmente após o término da II Guerra Mundial. Este período registra considerável crescimento demográfico da população brasileira, em decorrência “de uma natalidade elevada e de uma mortalidade em descenso, cujas causas essenciais são os progressos sanitários, a melhoria relativa nos padrões de vida e a própria urbanização” (SANTOS, 2020, p. 26).

O pensamento de Santos (2020) converge com o de Oliveira (2005), à medida que este cita, como elementos fundamentais para o rápido processo de urbanização brasileira: a industrialização; a des-ruralização da produção e a expulsão da mão de obra rural; além da migração em direção às cidades, que ofertava trabalho (informal) e acesso a serviços essenciais (educação e saúde).

Maceió, responsável por acumular as funções administrativas e econômicas de Alagoas, vivenciou este período e, assim como as demais regiões do país, recebeu grande movimento populacional. No entanto, a urbanização na sociedade “caeté” se manifestou de forma atrasada e lenta, uma vez que as áreas industriais pouco marcaram presença na capital. Assim, diferentemente de outras cidades brasileiras, a cidade não constituiu sua economia urbana com base na industrialização.

Apesar do ritmo inferior às demais unidades da federação, a urbanização alagoana foi intensificada pela transferência da população rural para as áreas urbanas (quadro 3). 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).

**Quadro 3**

<b>TAXA DE URBANIZAÇÃO EM ALAGOAS E NO BRASIL</b>								
	<b>1940</b>	<b>1950</b>	<b>1960</b>	<b>1970</b>	<b>1980</b>	<b>1991</b>	<b>2000</b>	<b>2010</b>
<b>ALAGOAS</b>	24%	26%	34%	39,8%	49,3%	58,9%	68%	73,6%
<b>BRASIL</b>	31,24	36,16	44,67	55,92	67,59	75,59	81,23	84,36

Fonte: IBGE (2011)

As décadas seguintes ao término da Segunda Grande Guerra presenciaram 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 intervalo de tempo, 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, a publicação Municípios (2012, p. 458) lista 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 com o processo de urbanização, a implantação de práticas neoliberais acentuou, em maior ou menor escala, os já existentes, como: desemprego, déficit habitacional, mobilidade urbana comprometida, 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. O processo, inclusive, afetou mais fortemente a cidade, pela ausência de um setor industrial consistente e capaz de viabilizar o desenvolvimento municipal. A acelerada urbanização de Maceió, evidenciou a incapacidade de os 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, ou seja, em busca de uma vida melhor.

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 presente desde sua chegada ao posto de capital há quase 200 anos. Diferentemente do que se possa imaginar, a expulsão dos trabalhadores rurais do campo alcançou seu ápice apenas na última década do século XX. Esse fator exemplifica o atraso ocasionado pela monocultura canavieira. O setor modernizou-se para atender ao mercado consumidor mas conserva uma tradição arcaica secular que penaliza o desenvolvimento do estado de Alagoas até os dias atuais:

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 proletarização. 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)

Mesmo com os imensos desafios que se apresentam, Maceió busca encontrar saídas que potencializem seus maiores setores econômicos: o comércio e os serviços. São essas áreas que mais movimentam a economia, empregam pessoas e geram renda no município. No entanto, este mercado é bastante disputado e tem enfrentado uma grande crise nos últimos anos. A informalidade avançou e com isso as receitas municipais têm sido insuficientes para novos investimentos que atendam às crescentes necessidades locais, ainda afetadas pelos processos decorrentes da urbanização. Soma-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.

### **1.3 Expansão urbana de Maceió 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 alta<sup>2</sup> foi ocupada em um período posterior, já no século XX.

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

---

<sup>2</sup> 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.

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 se deram em virtude da gradual expansão urbana da “parte baixa”. Quanto ao planalto, a difusão 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 passaram a receber 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 tipos de transporte (MACEIÓ, 2015).

Condicionada ao perímetro dos bairros tradicionais da “parte baixa”, Maceió é afetada, pelas dinâmicas regionais e populacionais. A partir da década de 1960, muitos sítios foram se transformando em loteamentos destinados a residências. A cidade começa a buscar alternativas de crescimento urbano e segue, 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... Formou-se, em seu prolongamento (Avenida Fernandes Lima), um corredor de serviços importante para a capital (MUNICÍPIOS, 2012).

A criação da Companhia de Habitação Popular de Alagoas (Cohab/AL), no ano de 1965, proporcionou a construção de milhares de unidades habitacionais para a população de menor poder aquisitivo, em Maceió. A maioria desses conjuntos residenciais de caráter popular foi edificada na “parte alta” da cidade. 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 1).

**Tabela 1** – Construção de conjuntos habitacionais em Maceió

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

**Fonte:** Adaptado de Marroquim e Barbirato, 2016

Entre 1980 e 1990, Maceió 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 teve, também, como uma de suas prerrogativas o avanço populacional sobre áreas de vegetação nativa (figura 3). Soma-se à supressão da área de vegetação existente, por meio do corte ilegal, as ocupações irregulares, a poluição hídrica, as queimadas e a extração indiscriminada de areia do leito dos rios.

**Figura 3** – Ocupação de encostas e do vale do Reginaldo



**Fonte:** Rostan Antonio de Lima Silva, 2017

Tal realidade atingiu Maceió com maior intensidade, no início dos anos 1980, período que marcou a superação da população rural pela urbana no estado. Nessa época, a capital alagoana concentrou grande parte dos trabalhadores que migraram para as cidades em decorrência do avanço da cultura canavieira.

Após a ocupação do litoral norte, ainda 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 de urbanização 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

Atualmente, o crescimento do tecido urbano é uma realidade que se materializa nas transformações socioespaciais em inúmeras cidades do mundo. Tal 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” (SANTOS, 2020).

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 (GURGEL, 2018).

Com base nesse movimento de expansão urbana, materializou-se, a partir de Maceió, um processo de conurbação que abrangia os municípios de Satuba, Rio Largo e Marechal Deodoro. Este fenômeno surgiu com o avanço territorial da capital sobre as demais cidades e pela concentração de atividades e serviços no principal núcleo urbano do estado. A partir disso, como nos ensina Souza (2005), formaram-se fluxos, a exemplo de eixos de transportes coletivos, para facilitar o deslocamento local de residência → local de trabalho → local de residência. Alguns lugares, inclusive, se transformaram em verdadeiras cidades-dormitório, em decorrência do “movimento pendular diário” centralizado no principal município da área conurbada.

Mas, então, o que seria este fenômeno? Geddes (1994), no início do século XX, ao analisar o fenômeno urbano 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 arranjo espacial nomeado por Geddes (1994, p. 48) como “conurbação”:

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.

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 do autor: “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 espraiada por dois ou mais municípios” (SOUZA, 2005, p. 32).

Ao contrário do movimento provocado pelas interações espaciais e socioeconômicas em direção à Maceió; a dinâmica imobiliária é um vetor que tem atuado no sentido contrário: da capital alagoana para as franjas perimetropolitanas e para os outros municípios da conurbação (Rio Largo, Satuba e Marechal Deodoro).

As áreas de expansão reservadas para investimentos nas cidades são definidas pelos proprietários fundiários, pelas construtoras e pelos promotores imobiliários (MELO FILHO, 2018). Além disso, programas federais de financiamento habitacional contribuíram para a ampliação de áreas conurbadas, como destaca 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 justamente esta cidade responsável por ofertar vários serviços em âmbito regional. A capital alagoana destaca-se dos demais municípios presentes na conurbação e, passo a passo, 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.

Dessa forma, Maceió, a partir da metade do século XX e nas primeiras décadas do século XXI, experimentou um intenso processo de extensão territorial que culminou com a formação de uma área conurbada com alguns municípios vizinhos. Após a saturação imobiliária na “parte baixa”, os investimentos se voltaram para a “parte alta” da cidade. Condomínios residenciais se multiplicaram em parcelas territoriais cada vez mais distantes da região central. Extensas áreas foram urbanizadas e o tecido urbano se uniu na confluência dos limites territoriais de Maceió, Rio Largo e Satuba, além de Marechal Deodoro.

Entretanto, o movimento pendular diário e os fluxos direcionados à capital alagoana não se restringem apenas à conurbação. Várias cidades do estado se ligam a Maceió para utilizarem suas funções, infraestruturas e serviços. Essa grande interação deu origem à primeira região metropolitana de Alagoas, criada na década de 1990.

Além disso, a capital de Alagoas, com forte 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 do Nordeste, principalmente em relação a Recife. Tal movimento demonstra que Maceió começa a conviver com experiências metropolitanas. Contudo, tanto a Região Metropolitana de Maceió quanto o processo de metropolização da capital alagoana são assuntos para os próximos capítulos deste trabalho.

## 2. DO GERAL AO ESPECÍFICO: UMA ABORDAGEM SOBRE A CRIAÇÃO DAS REGIÕES METROPOLITANAS DO BRASIL E DE MACEIÓ

O Brasil experimentou no decorrer do século XX um intenso processo de urbanização. Houve, neste período, uma expressiva transferência da população para as maiores cidades brasileiras. Este movimento, em busca de melhores oportunidades de sobrevivência, resultou em consideráveis modificações na configuração dessas áreas. A expansão urbana alcançou os mais variados recantos do país e constituiu, em escalas diferentes, formas espaciais até então inexistentes no território nacional, como as conurbações. Sobre esta ampliação demasiada do tecido urbano, Diniz, Mendonça e Andrade (2018, p. 164) registram que:

A urbanização brasileira se deu de forma célere e intensa, conjugada com um vivo processo de metropolização [...] Essas transferências estiveram, de um lado, associadas às históricas assimetrias regionais do desenvolvimento e à concentração fundiária que remontam ao período colonial, bem como à industrialização, que ao privilegiar um número restrito de cidades, gerou fortíssima concentração de renda, emprego e serviços essenciais.

Outra forma espacial decorrente do intenso processo de urbanização são 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, com o avanço da tecnologia, um outro fator começou a se destacar nas esferas metropolitanas:

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, 2020, 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”.

Assim, as metrópoles se posicionam no topo de uma rede consistente de interdependência entre cidades conhecida como hierarquia urbana. Como explica Sposito

(2021, p. 54), através dessas articulações, as grandes aglomerações urbanas “subordinavam outras de porte médio, que por sua vez exerciam o papel de elo de ligação com os pequenos centros”. Portanto, formava-se, ao longo dos tempos, uma cadeia hierárquica de fluxos que partia da maior metrópole nacional e alcançava os menores centros urbanos do país.

Até atingirem o patamar de metrópoles, em virtude do crescimento exponencial decorrente do processo de urbanização, essas cidades expandiram suas zonas de influência para além dos seus próprios limites territoriais. 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.

Os limites burocráticos existentes na atualidade impossibilitam, muitas vezes, uma atuação estatal conjunta que favoreça os interesses das populações residentes nas franjas metropolitanas. Nos extremos das conurbações, 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. E esta seria uma das prerrogativas das regiões metropolitanas.

São esses tipos de arranjo espacial, 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”, que estudaremos a partir deste momento. O processo de estabelecimento da região metropolitana no Brasil e, posteriormente, a criação da Região Metropolitana de Maceió (RMM), além de sua importância para o estado de Alagoas, serão o foco deste capítulo.

## **2.1 A institucionalização das regiões metropolitanas no Brasil**

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. Ou seja, Haesbert (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 Corrêa (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 um 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." (CORRÊA, 2020, p. 73)

O processo de urbanização 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 (MELCHIORS e CAMPOS, 2016).

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 Melchiors e Campos (2016), os municípios poderiam realizar “o planejamento e a gestão integrada desses territórios”. No entanto, as autoras ponderam que a construção da governança metropolitana depende fundamentalmente da articulação dos diversos agentes envolvidos nesta ação.

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 circunvizinhas, 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.

Portanto, como reforça Silva (2017), 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. Assim, as transformações as quais foram submetidas as metrópoles nacionais, mediante a ação urbanizadora, resultaram na formação das regiões metropolitanas pioneiras.

O artigo 5º da Lei Complementar nº 14/1973 aponta os serviços comuns a todos os municípios integrantes das regiões metropolitanas:

Art. 5º - Reputam-se de interesse metropolitano os seguintes serviços comuns aos Municípios que integram a região:

- I - planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social;
- II - saneamento básico, notadamente abastecimento de água e rede de esgotos e serviço de limpeza pública;
- III - uso do solo metropolitano;
- IV - transportes e sistema viário;
- V - produção e distribuição de gás combustível canalizado;
- VI - aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental, na forma que dispuser a lei federal;
- VII - outros serviços incluídos na área de competência do Conselho Deliberativo por lei federal. (BRASIL, 1973)

Centralizadas nas capitais dos estados, essas nove regiões metropolitanas sediaram importantes processos de industrialização e receberam grandes fluxos migratórios, fatores indispensáveis à consolidação do desenvolvimento econômico nacional (MELCHIORS e CAMPOS, 2016).

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 (FGV, 2022). Nesta fase da história brasileira, 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 foram fixados de maneira homogênea e ignoravam 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 a frágil 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 as primeiras eleições diretas para presidente no Brasil, em 1989, após 29 anos da eleição de Jânio Quadros.

Melchior e Campos (2016) explicam que a gestão urbana se tornou descentralizada após a promulgação da CF 1988. O perfil autoritário foi deixado para trás 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, o § 3º, do artigo 25, Capítulo III (Dos Estados Federados), Título III (Da Organização do Estado), da 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, conforme classificação apresentada anteriormente, 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, com a promulgação da CF 1988, 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 instituídas oficialmente. Este patamar iria sofrer uma significativa ampliação nas décadas seguintes (MELCHORS e CAMPOS, 2016).

Souza (2003) enxerga, nesta mudança de competência da União para os estados, uma oportunidade positiva para implantar, em âmbito local e regional, soluções mais flexíveis para problemas existentes nas regiões metropolitanas. Porém, também identifica uma ausência de critérios técnicos que resultam no estabelecimento excessivo desses arranjos territoriais: “[...] 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”. (SOUZA, 2003, p. 350).

Atualmente, conforme o IBGE (2021), existem no Brasil 82 “recortes territoriais” distribuídos da seguinte maneira: 74 Regiões Metropolitanas (RMs), 5 Aglomerações Urbanas (AUs) e três Regiões Integradas de Desenvolvimento (RIDEs). Sobre esta 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.

Logo, o aumento crescente do número de regiões metropolitanas tem se baseado, após a redemocratização, 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).

A ampliação das interações entre os municípios integrantes das aglomerações tem exigido, cada vez mais, a atuação conjunta para a resolução das questões urbanas que vão além dos limites municipais. Entretanto, em decorrência do caráter político da constituição das RMs, a maioria delas carece de estratégias integradas para o planejamento de ações e a gestão territorial (MELCHIORS e CAMPOS, 2016).

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)

A sanção do Estatuto da Metrópole trouxe à baila, novamente, as discussões sobre a institucionalidade 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 se concentra nas metrópoles.

Melchiors 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 é 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)

Haesbert (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 buscar a superação das desigualdades existentes entre os municípios. Além disso, faz-se necessária a introdução de “mecanismos que propiciem uma distribuição mais equânime dos grandes empreendimentos industriais, comerciais e de prestação de serviços, objetivando proporcionar uma estrutura metropolitana econômica e socialmente mais equilibrada.” (GOUVÊA, 2005, p. 51)

Na atualidade, Alagoas figura entre os três estados com maior número de regiões metropolitanas instituídas. Essa lista é liderada pela Paraíba (12), seguido por Santa Catarina (11) e Alagoas (9).

“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)

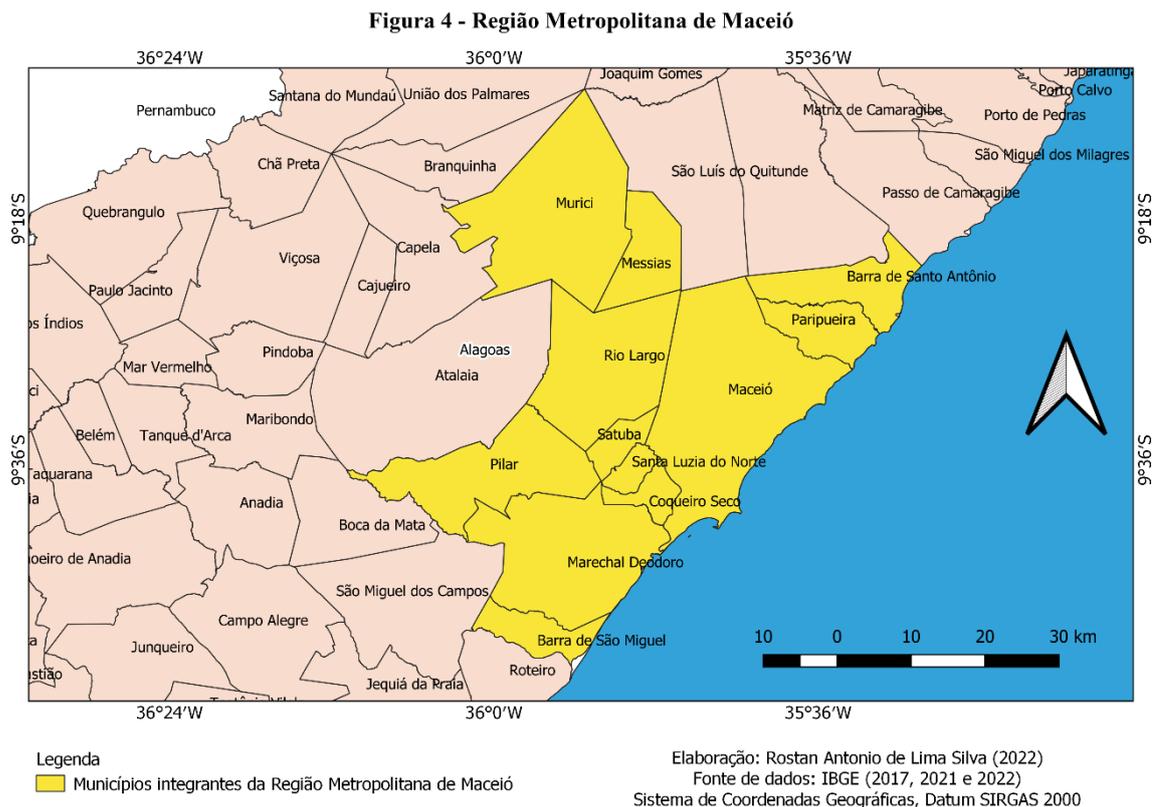
É de chamar a atenção a relação existente entre a pequena extensão territorial do estado alagoano, sua economia dependente – quase exclusivamente – da atividade sucroalcooleira e a grande quantidade de RMs existente. Isso nos leva a inferir que, senão a totalidade, mas a maioria delas, não se enquadra nos critérios técnicos previstos no Estatuto da MetrÓpole para a instituição de regiões metropolitanas.

Essa discussão, porém, não é tema do presente trabalho. Deixamos como sugestão, a leitura de Santos Filho (2018) para o necessário aprofundamento sobre o assunto. Assim, dentre todas as RMs de Alagoas – Agreste, Caetés, Maceió, Médio Sertão, Palmeira dos Índios, São Francisco, Sertão e Zona da Mata –, abordaremos, a partir de agora, o recorte territorial que abrange a capital alagoana, o primeiro a ser delimitado no estado.

## 2.2 Região Metropolitana de Maceió: criação, desenvolvimento e importância para Alagoas

Criada através da Lei Complementar Estadual nº 18, de 19 de novembro de 1998, a Região Metropolitana de Maceió (RMM) foi a primeira a ser instituída oficialmente em Alagoas. Originalmente, era composta por onze municípios, a saber: 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 nº 38, de 14 de junho de 2013, e nº 40, de 17 de junho de 2014, juntaram-se aos iniciais, respectivamente, os municípios de Atalaia e Murici. Em 24 de julho de 2019, é publicada a Lei Complementar nº 49 e o município de Atalaia passa a compor a Região Metropolitana do Vale do Paraíba (RMVP). Ou seja, a Região Metropolitana de Maceió chegou a contar com treze integrantes, mas desde 2019 é formada por doze municípios (figura 4).



A Lei Complementar 18/1998 descreve, no artigo 1º, que a RMM é “a unidade organizacional, geoeconômica, social e cultural” criada para “integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum” (ALAGOAS, 1998). No

artigo 3º desta mesma legislação, 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).

Conforme o parágrafo único do mesmo artigo, tais funções públicas serão exercidas nos seguintes campos de atuação:

- 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)

Outra observação importante consta no artigo 4º da Lei 18/1998: quando declarado o interesse comum no âmbito metropolitano, as funções públicas devem ser executadas de forma compartilhada entre os municípios da RMM e o estado. Ou seja, vislumbrava-se *a priori*, no momento da aprovação da referida lei, ações dos agentes públicos da Região Metropolitana de Maceió no sentido de desempenhar atividades em conjunto para beneficiar a população. Silva (2017, p. 231) pondera que:

[...] a institucionalização das regiões metropolitanas de Alagoas, incide a partir da decretação de Leis Complementares, estruturadas por artigos que as regulamentam, de acordo com os interesses do Estado, conforme delibera a Constituição Brasileira de 1988, que passou para os Estados a competência de criação de novas regiões metropolitanas no Brasil com o argumento da descentralização administrativa.

Assim, desde o advento da CF 1988, representantes das administrações municipais e estaduais têm o direito de agir de forma descentralizada do âmbito federal, ao elaborar políticas, planejar investimentos e proporcionar o desenvolvimento socioeconômico das regiões metropolitanas nas quais estejam inseridos.

Nas propostas de constituição das regiões metropolitanas alagoanas, legisladores e legisladoras, de forma genérica, centraram-se na melhoria da infraestrutura dos municípios a fim de impulsionar a disponibilidade de vagas no mercado de trabalho e, conseqüentemente, a ampliação da renda da população. Porém, como destaca Santos Filho (2018, p. 64):

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.

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. Está última, assevera o autor, liga-se diretamente a questões político-administrativas, enquanto os preceitos da metropolização são ignorados.

Quanto à RMM, apesar da maioria dos municípios não possuir as características necessárias à inclusão em uma região metropolitana, a proximidade relativamente curta da capital os beneficia em termos de infraestrutura, principalmente no setor terciário. A condição de centro político e a capacidade de reunir comércio e serviços diversos, além do processo de conurbação em desenvolvimento, posicionam a principal cidade alagoana e, conseqüentemente, a Região Metropolitana de Maceió em um patamar superior diante das demais RMs de Alagoas.

“Essa condição de capital cria maiores possibilidades de consolidarem o processo de metropolização que vem ocorrendo, pois, como capitais, polarizam a aglomeração urbana, se constituindo em nó importante de redes, bem como concentrando toda a 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, na região Nordeste; Grande Vitória, na região Sudeste; Goiânia e Brasília no Centro-Oeste e Florianópolis, na região Sul.” (LENCIONI, 2017, p. 208)

Quando se avalia o atendimento aos critérios previstos no Estatuto da Metr pole para a constituição de uma região metropolitana, Silva (2017, p. 234) explica-nos:

[...] ao nos debruçarmos 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.

Em relação à região metropolitana, o Estatuto da Metrópole, no artigo 2º, inciso VII, define-a 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).

Ao correlacionarmos as definições de metrópole e região metropolitana existentes no Estatuto da Metrópole, podemos observar que as características de Maceió validam sua classificação como uma capital regional (nível A), pois a cidade oferta bens e serviços para habitantes de municípios que vão além dos seus limites territoriais, 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. A partir disso, Silva (2017, p. 235) aponta:

Destacamos 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.

Lencioni (2017) aponta 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. Apesar disso, a autora não condiciona a industrialização à transformação de uma cidade em metrópole: “O que vem ocorrendo é que ela vem deixando de ser a cidade, por excelência do capital produtivo industrial para se alçar à condição de gestora do capital, relacionado a diversas atividades, em especial ao capital financeiro.” (LENCIONI, 2017, p. 204).

Como explicado anteriormente neste trabalho, Maceió não experimentou um expressivo processo industrial. Poucas fábricas e indústrias se fixaram na capital alagoana o que representa uma baixa taxa de industrialização, fato comum aos demais municípios da RMM. Apesar da

reduzida importância econômica para o estado, empreendimentos instalados na capital, em Marechal Deodoro, no Pilar e em Rio Largo atraem mão de obra especializada e somam-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 e o Porto de Maceió. Rodovias importantes – federais e estaduais – também confluem na capital e auxiliam no transporte de mercadorias e passageiros. Próximo a esses nós rodoviários, grandes investimentos de redes varejistas internacionais começaram a se instalar, em um processo de expansão de negócios em Maceió, cidade que concentra mais de um terço do Produto Interno Bruto (PIB) alagoano (quadro 4).

**Quadro 4**

<b>PIB DA REGIÃO METROPOLITANA DE MACEIÓ E DO ESTADO DE ALAGOAS (2019)</b>	
<b>PIB</b>	<b>MUNICÍPIO</b>
<b>MACEIÓ</b>	R\$ 23.411.869,48
<b>MARECHAL DEODORO</b>	R\$ 2.408.888,72
<b>RIO LARGO</b>	R\$ 1.167.789,57
<b>ATALAIA</b>	R\$ 936.761,88
<b>PILAR</b>	R\$ 542.754,78
<b>MURICI</b>	R\$ 404.936,05
<b>BARRA DE SÃO MIGUEL</b>	R\$ 215.072,94
<b>SATUBA</b>	R\$ 187.816,98
<b>BARRA DE SANTO ANTÔNIO</b>	R\$ 185.001,41
<b>MESSIAS</b>	R\$ 177.492,52
<b>SANTA LUZIA DO NORTE</b>	R\$ 174.613,57
<b>PARIPUEIRA</b>	R\$ 170.825,75
<b>COQUEIRO SECO</b>	R\$ 75.403,81
<b>REGIÃO METROPOLITANA DE MACEIÓ</b>	R\$ 30.244.228,87
<b>ALAGOAS</b>	R\$ 58.963.729,00

**Fonte:** IBGE, 2021

Em virtude do parque industrial reduzido, predomina, na economia alagoana, a tradicional indústria sucroalcooleira. O setor terciário mostra-se um pouco mais dinâmico, mas ainda não é capaz de absorver totalmente a mão de obra existente.

Atualmente, Maceió é considerado como polo atrativo, tanto como centro comercial, como também como centro prestador de serviços, em especial na área de saúde e educação, situação que provoca considerável fluxo de pessoas em direção a capital alagoana. (SANTOS FILHO, 2018, p. 89)

Esse destaque frente às demais cidades alagoanas, posiciona Maceió e sua região metropolitana como polo de atração de um importante afluxo populacional. O processo histórico de constituição da capital transformou-lhe em importante zona de influência regional e alçou a cidade ao posto de principal centralidade do estado. Maceió une-se aos demais municípios alagoanos à medida que estabelece fluxos de variados tipos com todas as regiões estaduais, estabelecendo-se como o maior núcleo polarizador de serviços em Alagoas.

Com esta aptidão original, o antigo engenho, logo transformado em entreposto comercial para a produção destinada ao porto de Jaraguá, cresceu e atravessou pouco mais de dois séculos. Durante as últimas décadas do século XX, entretanto, foi palco de um considerável processo migratório que resultou na ampliação do tecido urbano municipal, principalmente em direção às áreas da parte alta da capital.

A ocupação ocorreu de forma desordenada e avançou, também, sobre remanescentes de vegetação nativa, encostas e na orla lagunar do município. O último movimento populacional de grande escala ocorreu entre os anos de 1990 e 1995, quando cerca de 40 mil casas destinadas à moradia de trabalhadores da cana de açúcar foram demolidas (CARVALHO, 2009).

Em 1998, cria-se a Região Metropolitana de Maceió. A legislação apresenta, inclusive, na alínea a, inciso V, do artigo 3º, a seguinte função pública de interesse comum: “planejamento a nível global ou setorial, das questões territoriais, ambientais, sociais, econômicas e institucionais” (ALAGOAS, 1998). Apesar de ter sido publicada poucos anos depois deste fato dramático para Alagoas, poucas iniciativas se concretizaram a ponto de amenizar as consequências da última grande leva de agricultores que se abrigou, principalmente, nos municípios da RMM em busca de refúgio e oportunidades de emprego.

Nas duas décadas iniciais do século XXI, as transformações que englobam o território alagoano e, conseqüentemente, a Região Metropolitana de Maceió tiveram como resultados diretos o crescimento econômico e a melhoria dos indicadores sociais do estado, que foram “fortemente influenciados pelos recursos federais: transferências diretas de renda, pagamentos

previdenciários, programas de desenvolvimento da economia e investimentos em infraestrutura.” (ALAGOAS, 2017, p. 173).

Maceió é o município mais rico e populoso de Alagoas, comanda a RMM e possui setores comerciais e de serviços que atendem à economia regional. Apesar disso, predominam as atividades informais, com baixa produtividade e sem vínculos oficiais. A capital possui um contingente de trabalhadores com pouca qualificação profissional e dependentes das políticas e programas sociais ofertados por governos das três esferas.

Diante deste cenário, os agentes públicos responsáveis pela condução da Região Metropolitana de Maceió têm um amplo campo de atuação para, em conjunto, definir estratégias que possam dinamizar as economias municipais, planejar ações de integração efetivas e contribuir para o desenvolvimento social da população.

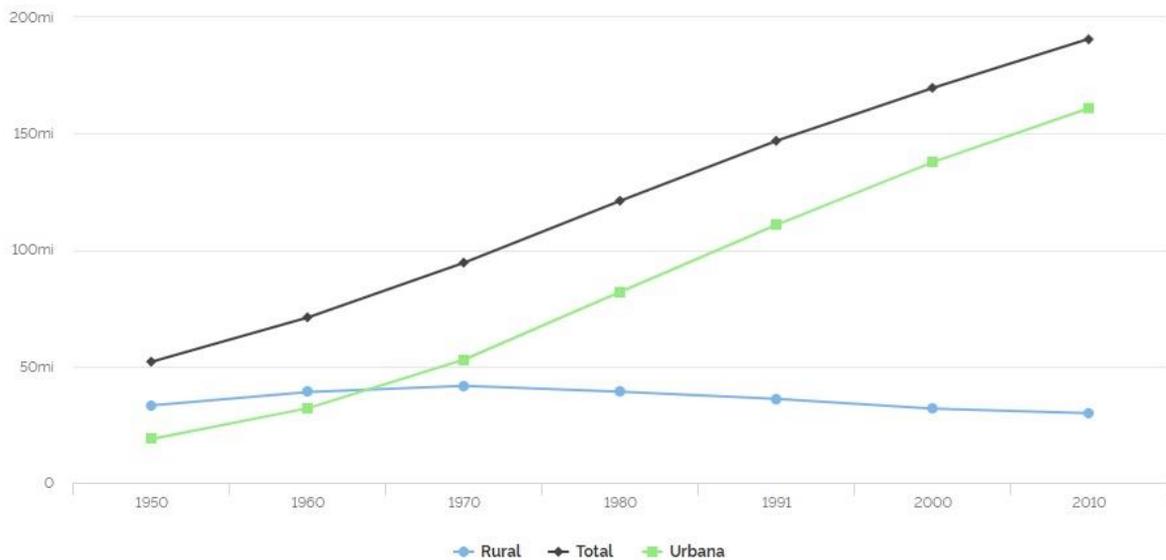
### 3. DINÂMICAS DO PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO DE MACEIÓ

“Se no Recife tem, na Casa do Colegial também tem”. O famoso bordão publicitário de uma loja de materiais escolares de Maceió ecoava com frequência nas rádios e TVs alagoanas nas décadas de 1980 e 1990. A dependência histórica de Pernambuco e, conseqüentemente, de Recife, existente desde a emancipação política de Alagoas, foi absorvida pela mensagem publicitária e refletia o grau de subordinação da capital alagoana à metrópole pernambucana.

Desde o desmembramento da Capitania de Pernambuco, a economia alagoana permaneceu ligada à vizinha. Cabe salientar que a monocultura canavieira dominou boa parte 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 comprometeu, durante muitas décadas, o desenvolvimento ampliado de outros setores econômicos alagoanos.

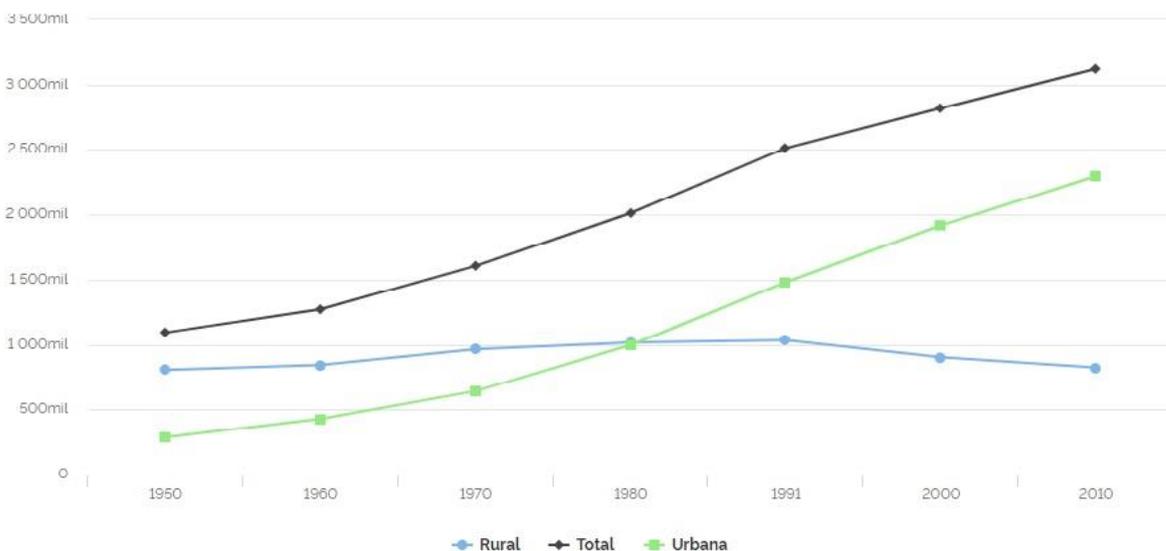
Apesar da condição de capital do estado, Maceió foi afetada diretamente por não ter desenvolvido um polo industrial capaz de viabilizar o crescimento econômico do setor secundário em âmbito local. As poucas unidades fabris instaladas na principal cidade alagoana e na Região Metropolitana de Maceió não foram suficientes para impulsionar a economia estadual, tarefa assumida, paulatinamente, pelo comércio e pelos serviços, mas ainda muito baseados nos interesses do setor sucroalcooleiro.

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 de urbanização de Alagoas (CORRÊA, 1992). Como registra o IBGE (2011), tal fenômeno pode ser observado quando analisamos as curvas de crescimento populacional urbana e rural do Brasil (gráfico 1) e de Alagoas (gráfico 2).

**Gráfico 1** – População do Brasil por situação do domicílio, 1950-2010

**Fonte:** IBGE Censo Demográfico, 2011

Em relação à média nacional, a população urbana superou a rural nos primeiros anos da década de 1960; enquanto em Alagoas, 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, 1950-2010

**Fonte:** IBGE Censo Demográfico, 2011

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 1980. 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.

Mesmo com este atraso em relação ao restante do Brasil, algumas cidades nordestinas conseguiram desenvolver uma cadeia econômica robusta. 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 construiu, 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 (2020), publicada periodicamente pelo IBGE.

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 metropolização que busca estruturar setores básicos da economia, através da oferta de serviços essenciais com excelência, inexistentes até então. Este movimento visa aumentar o potencial de desenvolvimento do estado e da capital, além de reduzir o histórico de dependência econômica construído durante séculos. Ainda é cedo para dizer “Se no Recife tem, em Maceió também tem”, porém, na capital alagoana, encontra-se atualmente muito mais do que materiais escolares.

### **3.1 Maceió sob a perspectiva da pesquisa Regic**

As metrópoles são estruturas que podem ser reconhecidas através do desenvolvimento industrial e da oferta de bens e serviços à população. Essas características auxiliam a constituir

uma rede urbana formada por cidades que se articulam hierarquicamente seja na escala nacional, seja na regional (CLEMENTINO e BITOUN, 2017).

Para tanto, 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 associados. Essa pesquisa auxilia, também, na identificação das metrópoles e capitais regionais brasileiras, além de dimensionar o alcance espacial da influência de cada uma.

Na Regic, a identificação da hierarquia urbana e das áreas de influência é feita através da identificação de determinados 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, com base nos fluxos de bens, serviços e gestão disponíveis em cada localidade.

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 Metrôpoles, para onde convergem as vinculações de todas as Cidades presentes no Território Nacional.

A rede urbana do Brasil é formada por pequenos centros urbanos, de menor hierarquia, que se ligam aos maiores centros. Daí, convergem nas metrôpoles do país, que são os nós terminais da articulação reticular (IBGE, 2020). A Regic lista os principais centros urbanos nacionais, ou seja, as 15 **metrôpoles** que influenciam diretamente todas as demais cidades brasileiras. Essas centralidades de destaque recobrem toda a extensão do país, inclusive uma mesma cidade pode receber influência simultânea de mais de uma metrópole. Tais arranjos populacionais estão divididos em três classes:

- **Grande Metrôpole Nacional** – São Paulo (SP);
- **Metrôpole Nacional** – Brasília (DF) e Rio de Janeiro (RJ);
- **Metrôpole** – 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 Regic considera como **capitais regionais** os centros urbanos com atividades de gestão altamente concentradas, mas com alcance inferior em comparação às metrôpoles, 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 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 definido 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.

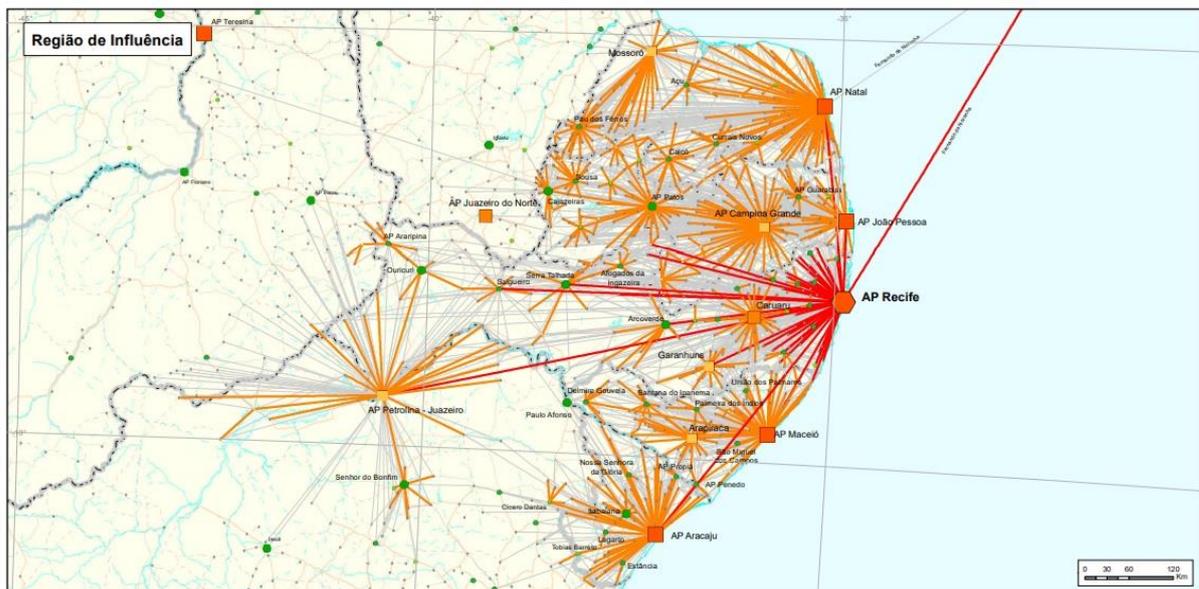
A maior parte das metrópoles, das capitais regionais e centros sub-regionais encontra-se na região Sudeste. Fato que se explica pela concentração da renda nacional e de grande parte das funções de gestão do país. Os centros de zona e centros locais estão presentes com maior intensidade no Nordeste (figura 5), o que indica prevalência das relações de proximidade da rede urbana regional. A média da renda gerada tem níveis inferiores às do Sul e do Sudeste e a viabilidade de mercados intermediários é reduzida, em virtude do menor poder de compra dos consumidores (IBGE, 2020).

**Figura 5** – 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	Nível hierárquico (%)	Cidades	Nível hierárquico (%)	Cidades	Nível hierárquico (%)	Cidades	Nível hierárquico (%)	Cidades	Nível hierárquico (%)
Brasil	15	100,0	97	100,0	352	100,0	398	100,0	4 037	100,0
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	1 436	35,6
Sudeste	5	33,3	38	39,2	120	34,1	107	26,9	1 074	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: IBGE - Regic, 2020

Ao nos concentrarmos no arranjo populacional de Recife (figura 6), podemos verificar que a cidade “é tida como uma metrópole ‘regional’, com forte inserção na região, marcada pelas profundas desigualdades e processo de periferização”, como registra Melo Filho (2018, p. 122).

**Figura 6** – Arranjo populacional do Recife e região de influência

Fonte: IBGE – Regic, 2020

A capital de Pernambuco 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 (figura 7).

**Figura 7 – Dimensão das redes de primeiro nível**

Redes de primeiro nível	Dimensão									
	Capitais Regionais	Centros Sub-Regionais	Centros de Zona	Cidades	População 2018	Área (km <sup>2</sup> )	Densidade demográfica (habitantes/km <sup>2</sup> )	PIB per capita (R\$)	PIB total (R\$1 000)	PIB Metrópole/ região de influência
AP São Paulo/SP	26	77	51	679	49 295 747	688 624,1	71,6	42 373,50	2 088 833 313,00	52,95
AP Brasília/DF	8	25	24	277	11 649 359	1 753 408,9	6,6	39 251,94	457 259 929,00	53,89
AP Rio de Janeiro/RJ	5	11	3	63	17 296 239	48 796,4	354,5	37 156,08	642 660 440,00	75,70
AP Belém/PA	4	10	8	157	9 335 660	1 374 601,9	6,8	16 270,49	151 895 774,00	25,78
AP Belo Horizonte/MG	12	52	65	752	21 069 799	571 747,7	36,9	25 954,38	546 853 629,00	31,57
AP Campinas/SP	1	10	1	34	4 396 180	14 073,0	312,4	48 902,34	214 983 509,00	60,52
AP Curitiba/PR	5	30	32	373	11 654 092	210 851,5	55,3	35 143,78	409 568 832,00	35,49
AP Florianópolis/SC	10	16	27	265	7 138 738	96 954,4	73,6	36 348,80	259 484 525,00	14,05
AP Fortaleza/CE	5	34	58	630	20 109 664	764 171,9	26,3	13 561,33	272 713 836,00	29,93
AP Goiânia/GO	3	21	34	364	8 269 552	964 430,5	8,6	26 706,14	220 847 808,00	30,39
Manaus	1	4	2	71	4 490 260	1 624 605,2	2,8	21 985,26	98 719 516,00	71,21
AP Porto Alegre/RS	6	39	37	417	11 293 956	266 877,9	42,3	36 069,72	407 369 834,00	38,97
AP Recife/PE	10	36	45	720	23 601 254	345 048,8	68,4	16 304,43	384 805 000,00	26,21
AP Salvador/BA	6	24	39	402	14 471 227	479 065,0	30,2	17 538,67	253 806 046,00	45,22
AP Vitória/ES	1	8	8	85	4 468 927	67 117,8	66,6	26 307,95	117 568 317,00	51,83

Fonte: IBGE - Regic, 2020

A metrópole pernambucana 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)

Maceió também é abarcada por esta atração direta de Recife. 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)

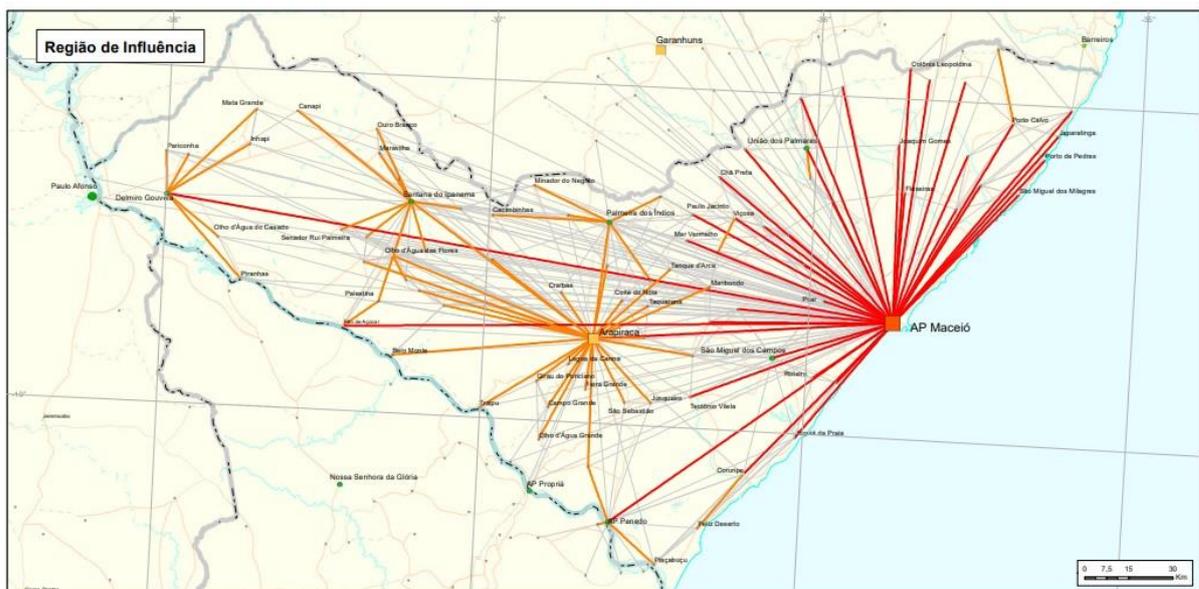
Classificada pelo IBGE como Capital Regional A, Maceió comanda um mercado estadual que supera a marca de três milhões de consumidores. A capital alagoana cresceu consideravelmente nas duas primeiras décadas do século XXI e lidera a Região Metropolitana de Maceió, instituída para dinamizar a economia dos municípios integrantes deste arranjo territorial, através de ações de infraestrutura realizadas em conjunto.

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. 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 (figura 8) comanda uma rede de influência que abrange todo o estado e algumas cidades de Pernambuco, Bahia e Sergipe, como aponta a Regic (2020).

**Figura 8** – Arranjo populacional de Maceió e região de influência



Fonte: IBGE – Regic, 2020

Conforme consta em classificação do IBGE (2020, p. 76), as “metrópoles são as cabeças de rede, os elos finais da rede urbana, de modo que todos os centros urbanos do país terminam por se direcionar a uma Metrópole direta ou indiretamente, mesmo que passem por diversas cidades como intermediárias nesse caminho”. Assim, o dinamismo econômico da capital alagoana se restringe apenas ao âmbito estadual e a poucas cidades de estados vizinhos. A categoria de Capital Regional A apontada na Regic indica um certo grau de destaque entre os municípios brasileiros, porém, o estudo mostra que:

“Um dinamismo econômico mais intenso só se faz obrigatoriamente indo além de servir a hinterlândia local, não importando a hierarquia do centro em que se encontre, porque as atividades formam essas redes justamente para buscar os recursos necessários para si onde quer que se encontrem. Então, a vantagem econômica fundamental de uma cidade, além da antiga economia de aglomeração, é possuir uma forte externalidade positiva de redes, isto é, muitas atividades trocando trabalho, conhecimento e recursos com seus congêneres à distância.” (IBGE, 2020, p. 71)

Neste sentido, Maceió se enquadra na classificação intermediária pois ainda sente os reflexos de um processo de desenvolvimento econômico estadual conduzido por apenas um setor, mais precisamente, por uma cultura originalmente de raízes tradicionais e arcaicas (indústria sucroalcooleira), a qual tem buscado a modernização para enfrentar a concorrência de outros centros produtores nacionais.

### **3.2 Maceió: perspectivas para uma cidade em processo de metropolização**

Pouco mais de 200 anos separam os primeiros habitantes maceioenses dos que vivem atualmente na capital. Neste curto período histórico, a principal cidade alagoana cresceu lentamente, urbanizou-se e expandiu seu tecido urbano a ponto de formar um processo de conurbação com cidades limítrofes. Além disso, sua área de influência ampliou-se em direção a todas as regiões do estado e foi instituída, sob seu comando, uma região metropolitana que engloba 13 municípios.

Contudo, Maceió ainda tenta se desvencilhar das amarras que prejudicaram seu crescimento e busca trilhar o caminho do desenvolvimento socioeconômico. “Foi nas suas ruas e praças que ocorreram as transformações mais importantes da sociedade caeté, onde a vida social da província emergiu e o mundo urbano tardiamente apareceu com sua inquietude cosmopolita fazendo contraponto ao seu universo rural e senhorial.” (MUNICÍPIOS, 2012, p. 425).

Apesar de possuir um setor de serviços que começa a despontar no cenário regional, a dependência histórica dos estados vizinhos, principalmente de Pernambuco, ainda posiciona Maceió em uma situação de pouco destaque econômico. Aliás, Recife é o arranjo metropolitano que polariza 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 lócus 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 por Lencioni (2017) começam a ser identificadas em Maceió, em maior ou menor intensidade, porém, a classificação de metrópole ainda está muito distante de abarcar a capital alagoana. Esta, porém, sente os efeitos do processo de metropolização que, apesar da similaridade com o termo anterior, define-se de forma diferente, se não, vejamos:

“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)

Desde a implantação do modelo neoliberal, o estado brasileiro adotou um processo de abertura que ocasionou grandes transformações no sistema econômico nacional. Mudanças profundas ocorreram na sociedade e as cidades médias que, até então, apenas orbitavam ao redor das metrópoles, passaram a experimentar taxas de crescimento expressivas. Neste momento, inicia-se um processo de metropolização 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 movimento ao verificar o papel das cidades de médio porte na instituição das regiões metropolitanas, pois esses núcleos urbanos ofertam uma relativa variedade de serviços, em nível regional, e surgem como alternativas às metrópoles e cidades de grande porte, saturadas pela demasiada centralização industrial.

Ferreira (2016), ao abordar a temática da metropolização do espaço 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.

Maceió não vivenciou o processo de desindustrialização, pois não chegou a possuir um complexo industrial vigoroso, como já descrito anteriormente neste trabalho. De qualquer forma, 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 e redes de circulação de informação e comunicação. Esses fatores auxiliam em sua expansão contínua. Ou seja, podemos entender 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 espaços metropolizados podem ser encontrados 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. Neste sentido, 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)

A partir desta abordagem presente no entendimento 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. 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 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 caiçaras 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 – a depender de ações que incentivem o desenvolvimento – é transformado e adquire características metropolitanas, sejam áreas contíguas ou zonas afastadas dos centros polarizadores.

Maceió, a principal cidade alagoana, sofre influência direta da metrópole pernambucana. Ao mesmo tempo, a capital de Alagoas conduz a gestão pública estadual e transmite aos demais municípios alagoanos as orientações e ações necessárias à administração do território. Ainda lidera 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 e dos serviços.

Logo, Maceió se apresenta como um centro polarizado e polarizador ao mesmo tempo. Não se configura como uma metrópole, mas seu espaço territorial tem sido influenciado, com maior intensidade, pelo processo de metropolização ao longo dos últimos anos. Conseqüentemente, a capital, pela sua abrangência estadual, também se transforma em um centro irradiador deste fenômeno. Mas como podemos identificar as marcas do processo de metropolização na capital alagoana?

Vamos utilizar, para este intento, a reflexão de Lencioni (2017) acerca de oito características que indicam uma transformação gradativa decorrente deste processo socioespacial. Tais mudanças, conforme frisa a autora, caracterizam um tipo de “metamorfose” que resulta em alterações completas na “estrutura, forma e função” das áreas englobadas pela metropolização.

“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 nas características organizadas pela autora, acerca do processo de metropolização, analisaremos, respectivamente, a capital alagoana e a Região Metropolitana de Maceió:

**1** – Maceió já atravessou a transição do rural → urbano e, apesar de não consolidar um parque industrial em seus domínios, sediou um processo de urbanização marcado pela polarização entre “ilhas valorizadas” pelo espaço imobiliário e bairros estagnados e pobres. Conforme registra o último levantamento censitário realizado pelo IBGE em 2010, havia 273.897

domicílios particulares permanentes na capital alagoana e apenas 162 rurais. Sendo assim, a taxa de urbanização correspondia, à época, a 99,93%;

2 – A capital alagoana experimentou um grande processo de expansão territorial que partiu da planície litorânea e se estendeu até o tabuleiro costeiro. Nos limites territoriais da cidade, e também da região metropolitana, encontram-se entroncamentos rodoviários importantes que ligam o município a diversas localidades estaduais e regionais. Grandes redes varejistas (figura 9) têm se instalado nas proximidades desses entroncamentos rodoviários, atraindo consumidores de diversas cidades, principalmente das limítrofes;

**Figura 9** – Redes varejistas instaladas no entrocamento rodoviário das BRs 316 e 104, em Maceió



**Fonte:** Rostan Antonio de Lima Silva, 2022

3 – O espaço territorial de Maceió é altamente fragmentado. Enquanto os equipamentos públicos e a infraestrutura urbana estão presentes nas áreas mais valorizadas da capital, os demais bairros têm garantidos, quando muito, os serviços básicos. Os condomínios fechados se disseminam, as periferias carecem de alternativas de lazer e as ocupações irregulares que ocorrem, principalmente, nas encostas dos tabuleiros convivem com a ausência da atuação estatal;

4 – Quanto às hierarquias das cidades, Maceió continua sob a rede de influência do arranjo populacional de Recife, como nos mostra o IBGE (2020), através da pesquisa das Regiões de

Influência das Cidades 2018. Em relação ao estado de Alagoas, a capital abrange todos os 102 municípios, além de estender sua penetração em algumas cidades pernambucanas, sergipanas e baianas. Na Região Metropolitana de Maceió, lidera o arranjo territorial que reúne 12 municipalidades e atua, em conjunto, para a organização e desenvolvimento de todos os municípios integrantes;

**5** – Maceió forma uma conurbação, ainda restrita, com Rio Largo, Satuba e Marechal Deodoro, cidades com quem estabelece uma rede de fluxos intensa em decorrência da diversidade de serviços ofertados pela capital alagoana, a exemplo de hospitais, 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 (Rio Largo), o polo industrial de Marechal Deodoro e uma unidade do Instituto Federal de Educação de Alagoas (IFAL), em Satuba. Nestes casos, porém, os fluxos se invertem e passam a ocorrer em direção aos referidos fixos<sup>3</sup>;

**6** – Em relação ao crescimento demográfico, Maceió tem registrado uma diminuição progressiva nas últimas edições do Censo. Quando comparamos a estimativa da população em 2021 com a registrada no Censo 2010, a capital alagoana apresentou uma taxa de crescimento de 10%, queda de sete pontos percentuais em relação à taxa obtida entre os Censos de 2010 e 2000. Já o ambiente construído nos municípios onde se configura a 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;

**7** – As pequenas cidades da Região Metropolitana de Maceió (Coqueiro Seco, Santa Luzia do Norte, Paripueira, Barra de Santo Antônio, Barra de São Miguel e Messias) pouco tiveram suas realidades redefinidas à exceção de Satuba, que, ao integrar a conurbação, na confluência dos limites municipais com Maceió e Rio Largo, integra-se aos espaços polinucleados das duas cidades;

---

<sup>3</sup> Como conceitua Santos (2021, p. 86): “A análise dos fluxos é às vezes difícil, pela ausência de dados. Mas o estudo dos fixos permite uma abordagem mais cômoda, por meio dos objetos localizados: agências de correio, sucursais bancárias, escolas, hospitais, fábricas... Cada tipo de fixo surge com suas características, que são técnicas e organizacionais. E, desse modo, a cada fixo corresponde uma tipologia de fluxos. Um objeto geográfico, um fixo, é um objeto técnico, mas também um objeto social, graças aos fluxos. Fixos e fluxos interagem e alteram-se mutuamente”.

**8** – Por fim, Maceió recebe, diariamente, movimento pendular expressivo. Os fluxos partem, praticamente em sua totalidade, de algumas regiões metropolitanas do estado para a capital, que concentra centros médicos especializados, universidades, oportunidades de emprego e uma grande gama de serviços.

Após avaliar as oito características propostas por Sandra Lencioni, com base na capital de Alagoas e na Região Metropolitana de Maceió, podemos verificar 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 concluir que Maceió atravessa um processo de metropolização do espaço.

Diferentemente do enquadramento como metrópole – que exigiria: a diversidade de atividades econômicas, com prevalência para os serviços de ordem superior; a existência de um polo de inovação privilegiado; a densidade de fluxos de informação e comunicação; e a concentração de redes materiais e imateriais em um único ponto –, Maceió pode ser enxergada como uma cidade com espaços metropolizados em maior ou menor escala.

Ao longo de sua história, a capital de Alagoas firmou-se economicamente no setor de comércio e serviços. Inicialmente voltadas para atender às necessidades da cultura dominante, as duas atividades cresceram e ganharam fôlego nas últimas décadas, principalmente o polo de serviços, com a ampliação das instituições de ensino superior – inclusive cursos de pós-graduação; o desenvolvimento da atividade turística; o aumento da rede hospitalar de média e alta complexidade; e o incentivo às tecnologias da informação.

Essas atividades despontam como fundamentais para solidificar o processo de metropolização e traçar os caminhos que conduzirão a capital dos alagoanos a cumprir sua vocação histórica e, principalmente, reduzir o abismo social e a desigualdade que há séculos se faz presente nestas terras.

#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Maceió... A cidade que “nasceu espúria [...], no *pátio* de um engenho colonial”, como destaca Costa (1981), dedicou-se por pouco tempo à cultura da cana de açúcar e transformou-se em importante entreposto comercial dos carregamentos de produtos originados no interior 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 e suplantou a importância da velha Alagoas, que perdeu o posto de capital para a “cidade restinga”. Com a emancipação, Alagoas separa-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 como pretendido e esta atividade econômica tornou-se quase inexpressiva. Poucas foram as plantas industriais que conseguiram se manter firmes no território de Maceió. Paralelamente, despontaram os setores do comércio e dos serviços. Ambos se mantêm até os dias atuais como os principais ramos de negócios da capital, inclusive com a oferta de serviços de média e alta complexidade, a exemplo dos centros de saúde que têm investido para ampliar seu público-alvo. O fato também inspira as redes de ensino superior, que investem em especializações e pós-graduações para formar profissionais cada vez capacitados.

Marcada pela urbanização tardia e desordenada, Maceió expandiu seu tecido urbano a ponto de alcançar os limites municipais e formar uma 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 que buscam serviços complexos e oportunidades de emprego. Sua região de influência alcança todo o território alagoano e alguns municípios dos estados vizinhos. As informações contidas na pesquisa Regic, do IBGE (2020), evidenciam a hierarquização existente entre as cidades.

Maceió encontra-se em posição intermediária nesta hierarquia, uma vez que sua economia ainda é bastante dependente dos setores econômicos de comércio e serviços. A capital ainda dá os primeiros passos nas áreas tecnológicas e possui baixo índice de inovação frente à metrópole pernambucana. No que se refere aos fluxos de informação e comunicação, a principal

cidade alagoana não se configura como um polo emissor importante e, quanto às redes, algumas já estão bastante consolidadas localmente (transporte, consumo), porém as demais ainda precisam se desenvolver com maior intensidade (informação, comunicação, cultura e inovação).

Mesmo distante do patamar de metrópole, Maceió 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, mas 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 proporcionam melhor deslocamento dentro e fora da região metropolitana, principalmente para as pessoas que realizam o movimento pendular.

Podemos observar também o crescimento territorial horizontal advindo da expansão metropolitana. Áreas cada vez mais distantes dos centros urbanos são utilizadas para negócios imobiliários. Assim, as cidades se dilatam 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 dinamismo econômico com aspectos metropolitanos. Este processo socioespacial insere localidades, até então isoladas, numa lógica urbana que irradia características das metrópoles para os demais espaços. Deste processo de metropolização, resultam espaços marcados por intenso fluxo de pessoas, mercadorias e informações.

Maceió, apesar de não se configurar como uma metrópole oficialmente instituída, assume aspectos e características similares aos grandes arranjos espaciais, porém, em escalas menores. Então, conclui-se que o espaço metropolizado não é exclusividade das metrópoles, muito menos fica confinado aos limites das regiões metropolitanas. Tal fenômeno pode ocorrer em qualquer cidade que sedie investimentos significativos e incentive a diversificação econômica – com preferência para os serviços de ordem superior, na instalação de infraestruturas adequadas às redes e no desenvolvimento das tecnologias da informação e da comunicação, tão necessárias na atualidade.

## 5. REFERÊNCIAS

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

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. **Diário Oficial do Estado de Alagoas**, Maceió, AL, 20 nov. 1998. Disponível em:

<[https://sapl.al.al.leg.br/media/sapl/public/normajuridica/1998/28/28\\_texto\\_integral.pdf](https://sapl.al.al.leg.br/media/sapl/public/normajuridica/1998/28/28_texto_integral.pdf)>.

Acesso em: 16 de fevereiro de 2022.

ALAGOAS. Lei complementar n. 38, de 14 de junho de 2013. Dispõe sobre a redistribuição geográfica de município entre regiões metropolitanas do Estado de Alagoas. **Diário Oficial do Estado de Alagoas**, Maceió, AL, 17 jun. 2013. Disponível em: <

[https://sapl.al.al.leg.br/media/sapl/public/normajuridica/2013/638/638\\_texto\\_integral.pdf](https://sapl.al.al.leg.br/media/sapl/public/normajuridica/2013/638/638_texto_integral.pdf)>

Acesso em: 16 de fevereiro de 2022.

ALAGOAS. Lei complementar n. 40, de 17 de junho de 2014. Dispõe sobre a incorporação de Murici a uma região metropolitana. **Diário Oficial do Estado de Alagoas**, Maceió, AL, 20 jun. 2014. Disponível em: <

[https://sapl.al.al.leg.br/media/sapl/public/normajuridica/2014/1310/1310\\_texto\\_integral.pdf](https://sapl.al.al.leg.br/media/sapl/public/normajuridica/2014/1310/1310_texto_integral.pdf)>

Acesso em: 16 de fevereiro de 2022.

ALAGOAS. 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. **Diário Oficial do Estado de Alagoas**, Maceió, AL, 25 jul. 2019.

Disponível em: [https://lei\\_complementar\\_no\\_49\\_de\\_24\\_de\\_julho\\_de\\_2019.pdf\(al.al.leg.br\)](https://lei_complementar_no_49_de_24_de_julho_de_2019.pdf(al.al.leg.br))

Acesso em: 25 de abril de 2022.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil:**

BRASIL. Lei n. 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da MetrÓpole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**,

Brasília, DF, 13 jan. 2015. Disponível em: < [https://www.in.gov.br/materia/-/asset\\_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/30169311/do1-2015-01-13-lei-no-13-089-de-12-de-janeiro-de-2015-30169307](https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/30169311/do1-2015-01-13-lei-no-13-089-de-12-de-janeiro-de-2015-30169307)> Acesso em: 04 de fevereiro de 2022.

BRASIL. 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. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 11 jun. 1973. Disponível em: <

<https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=LCP&numero=14&ano=1973&ato=f08ATTU5EenRVT49c>> Acesso em: 04 de fevereiro de 2022.

CARVALHO, C.P. **A conjuntura econômica alagoana de 2021:** Um balanço do segundo semestre. Maceió: UFAL, 2021.

CARVALHO, C.P. **Análise da reestruturação produtiva da agroindústria sucroalcooleira alagoana.** 3. ed. Maceió: EDUFAL, 2009.

CARVALHO, C.P. **Formação histórica de Alagoas.** 5. ed. Maceió: EDUFAL, 2019.

CASTRO, I. E. de.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. **Geografia:** conceitos e temas. 19. ed.

Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2020.

CLEMENTINO, M. L. M.; BITOUN, J. **Cadernos Metr pole: Metropoliza o e diferencia es regionais**, São Paulo, v. 19, n. 40, p. 691-1028, set-dez 2017.

CORRÊA, R. L. A vida urbana em Alagoas: a importância dos meios de transporte na sua evolu o. **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.

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.

FERREIRA, A. Caminhando em dire o da metropoliza o do espaço. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, São Paulo, v. 20, n. 3, p. 441-450, 2016. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/geousp/issue/view/6465>>. Acesso em 15 de fevereiro de 2012.

FERREIRA, A. et. al (orgs). **Metropoliza o do espaço: gestão territorial e rela es urbano-rurais**. Rio de Janeiro: Consequência, 2013.

FIRSKOWSKI, O. L. C. 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.

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

GURGEL, A. P. C. As metr poles do interior do Nordeste: a caracteriza o de um tpo metropolitano regional. **Cadernos Metr pole**, São Paulo, v. 19, n. 40, p. 841-864, set-dez 2017. Disponível em: <[http://ojs.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2236-99962017000300841tlnng=entnrm=iso](http://ojs.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-99962017000300841tlnng=entnrm=iso)>. Acesso em 9 janeiro de 2022.

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

IBGE. **Regiões de influência das cidades 2018**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

IBGE. **Maceió**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/al/maceio/panorama>> Acesso em: 16 de fevereiro de 2022.

IBGE. **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 2022.

LENCIONI, S. A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomera es difusas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 120, p. 133-148, jan-jun 2011.

LENCIONI, S. **Metr pole, metropoliza o e regionaliza o**. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.

LENCIONI, S. Metropoliza o. Conceitos fundamentais da Geografia. Metropoliza o. **GEOgraphia**. Niterói, Universidade Federal Fluminense, v. 22, n. 48, p. 173-177, 2020.

LENCIONI, S. Observa es sobre o conceito de cidade e urbano. **GEOUSP - Espaço e**

**Tempo**, São Paulo, n. 24, p. 109-123, 2008.

LIMA, I. F. **Maceió, a cidade restinga**: contribuição ao estudo geomorfológico do litoral alagoano. Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos, 2010.

LIMA, I. F. **Ocupação espacial do estado de Alagoas**. Maceió: SERGASA – Serviços Gráficos de Alagoas, 1992.

MACEIÓ 200 Anos. Maceió: Instituto Arnon de Mello, 2015.

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 Pluris 2016**. Maceió, AL: Pluris, 2016. p. 1-12. Disponível em: <<https://fau.ufal.br/evento/pluris2016/files/Tema%204%20-%20Planejamento%20Regional%20e%20Urbano/Paper995.pdf>> Acesso em: 08 de fevereiro de 2018.

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. In: FGV CPDOC. Rio de Janeiro: FGV, 2022. Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/milagre-economico-brasileiro>> Acesso em: 16 de fevereiro de 2022.

MUNICÍPIOS de Alagoas. 3. ed. Maceió: Instituto Arnon de Mello, 2012.

PEJAR. In: Michaelis On-line. 2022. Disponível em: <<https://michaelis.uol.com.br/busca?id=V49D9>> Acesso em: 01 de fevereiro de 2022.

promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm)

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

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

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

SANTOS, M. **Metamorfose do espaço habitado**. 6. ed. 3. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2021.

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, 2017.

SILVA, P. R. de F. **Configuração Espacial de Alagoas**. Sobral: Sertão Cult, 2021.

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

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

SPOSITO, M. E. B. **Capitalismo e Urbaniza o**. 16. ed. 5. reimpr. São Paulo: Contexto, 2021.