

**VIVIANE REGINA COSTA**

MESTRADO EM DINÂMICAS DO ESPAÇO HABITADO

**CORREDORES DE ATIVIDADES MÚLTIPLAS: UMA NOVA  
DEFINIÇÃO PARA OS ESPAÇOS TERCIÁRIOS?**

Dissertação de mestrado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Alagoas, como requisito final para a obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Geraldo Majela Gaudêncio Faria

**MACEIÓ  
2008**

**Catálogo na fonte**  
**Universidade Federal de Alagoas**  
**Biblioteca Central**  
**Divisão de Tratamento Técnico**  
**Bibliotecária Responsável: Helena Cristina Pimentel do Vale**

S237e Santos, Danielle Maria Lamenha.  
Encontros e desencontros da iluminação natural : um estudo em espaços de internação hospitalar / Danielle Maria Lamenha Santos, 2009.  
164 f. : il., grafs., tabs. e mapas.

Orientador: Ricardo Carvalho Cabús.  
Dissertação (mestrado em Arquitetura e Urbanismo : Dinâmicas do Espaço Habitado) – Universidade Federal de Alagoas. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Maceió, 2009.

Bibliografia: f. 131-136.  
Apêndices: f. 137-164

1. Arquitetura de hospitais. 2. Hospitais – Maceió(AL) – Iluminação.  
3. Iluminação natural. 4. Conforto visual. 5. Conforto humano. I. Título.

CDU: 725.51(813.5)

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS  
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

MESTRADO EM DINÂMICAS DO ESPAÇO HABITADO  
DEHA

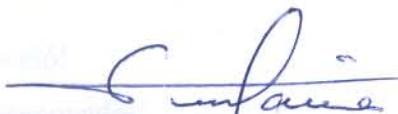
**Viviane Regina Costa**

**CORREDORES DE ATIVIDADES MÚLTIPLAS: UMA NOVA  
DEFINIÇÃO PARA OS ESPAÇOS TERCIÁRIOS?**

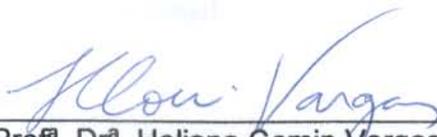
Dissertação de mestrado apresentada à  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da  
Universidade Federal de Alagoas, como  
requisito final para a obtenção do grau de  
Mestre em Arquitetura e Urbanismo

Aprovada em 09/05/2008

BANCA EXAMINADORA



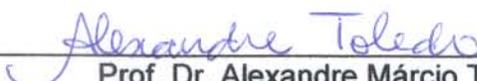
Prof. Dr. Geraldo Majela Gaudêncio Faria — Presidente  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/UFAL



Profª. Drª. Heliana Comin Vargas — Examinador Externo  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/ USP



Profª. Drª. Regina Dulce Barbosa Lins  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/UFAL



Prof. Dr. Alexandre Márcio Toledo  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/UFAL

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus!

À minha mãe!

Ao meu pai!

À minha família!

As Machas (Isaura Louise, Mara Rúbia, Rafaella Bezerra e Raquel Faião)!

A Diego Victor!

Aos meus amigos!

Ao meu orientador Geraldo Majela!

À professora Verônica Robalinho!

À banca examinadora (Heliana Vargas, Regina Dulce e Alexandre Toledo).

As integrantes do MEP — Núcleo de Estudos Morfologia dos Espaços de Uso Público —  
Raffaella, Flaviana, Nelcy, Glória e Adriana)!

Aos professores do DEHA!

Aos professores da FAU/UFAL!

À turma do DEHA (Adriana, Tácio, Amaya, Pancho, Ricardinho, André, Rubens, Spinassé,  
Carol, Bárbara, Bianca, Marcelo)!

Ao Professor Pedro Cabral!

À Prefeitura Municipal de Maceió!

Ao Ministério Universidades Renovadas!

Ao Grupo de Oração Universitário Construtores da Paz!

À Comunidade Doce Mãe de Deus!

A cada um destes aqui relacionados, a minha eterna gratidão por todo amor, carinho, amizade, apoio, ajuda, atenção e confiança no desenvolvimento deste trabalho. A conclusão desta etapa da minha vida é mais que um dever cumprido, é a certeza de que a educação é o maior investimento que se faz, porque por um bom tempo esta foi a única “regalia” da qual eu podia desfrutar!

*Ao meu exemplo maior, minha mãe, minha guerreira, mulher de fé!*

## **RESUMO**

O processo de expansão do tecido urbano da cidade de Maceió, caracterizado pela criação de regiões mais valorizadas além dos limites da Área Central, incentivado, sobretudo, pelo desenvolvimento tecnológico através vulgarização do automóvel que possibilitou novos deslocamentos e pela atividade imobiliária que tinha o objetivo de criar novos vetores de ocupação, coincide com o período de abandono do Centro como principal local de moradia e de localização dos postos de trabalho, do comércio e dos serviços. Acompanhando este processo de ocupação de novas áreas citadinas, teve-se a ação do poder público em desafogar o trânsito da região central, na década de 1980, em virtude da pouca capacidade de absorver a demanda exigida de veículos. Esta ação estava refletida na criação de novos elementos — Zonas e Corredores de Atividades Múltiplas — nos quais a atividade terciária pudesse se instalar. Sendo, inicialmente, responsáveis em aproximar as atividades terciárias das residências, criando novas centralidades, os Corredores de Atividades Múltiplas, tiveram seu conceito e função transformados, passando a ser definidos a partir da passagem do transporte público, sem que fossem consideradas a função e a capacidade das vias em que foram instalados. O resultado deste processo revela uma alteração significativa na paisagem e nos espaços de circulação e convivência, refletindo uma sobreposição de funções as quais passam a comprometer o desenvolvimento de cada uma em simultaneidade.

**Palavras-chave:** Centro; Centralidade; Corredores de Atividades Múltiplas; Espaço terciário; Paisagem urbana.

## **ABSTRACT**

The process of expansion of the urban space of the Maceió city, characterized for the creation of valued regions more beyond the limits of the Central Area, stimulated, over all, for the technological development through vulgarization the automobile that made possible new displacements and for the real estate activity that the objective had to create new vectors of occupation, coincides with the period of abandonment of the Center as main place of housing and localization of the ranks of work, the commerce and the services. Following this process of occupation new areas city dwellers, it was had action of the public power in disencumbering the transit of the central region, in the decade of 1980, virtue of the little capacity to absorb the demanded demand of vehicles. This action was reflected in the creation of new elements - Zones and Corridors of Multiple Activities - in which the tertiary activity could be installed. Being, initially, responsible in approaching the tertiary activities of the residences, creating new centralities, the Corridors of Multiple Activities, had had its concept and function transformed, passing to be defined from the ticket of the public transport, without the function and the capacity of the ways were considered where they had been installed. The result of this process discloses to a significant alteration in the landscape and the spaces of circulation and conviviality reflecting an overlapping of functions which start to compromise the development of each one in concurrence.

**Word-key:** Center; Centrality; Corridors of Multiple Activities; Tertiary space; Urban landscape.

## SUMÁRIO

### LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>INTRODUÇÃO</b>	01
<b>SEÇÃO 1 — MACEIÓ, SÉCULOS XX E XXI: EXPANSÃO E CONSOLIDAÇÃO DO ESPAÇO URBANO.</b>	13
1.1 EVOLUÇÃO E EXPANSÃO DO TECIDO URBANO.	13
1.2 ESTRUTURA ESPACIAL ATUAL DA CIDADE DE MACEIÓ: ZONEAMENTO URBANO E A CONFIGURAÇÃO DOS ESPAÇOS CIDADINOS.	29
1.3 ESPAÇOS TERCIÁRIOS E AS PRINCIPAIS POLARIDADES URBANAS.	34
<b>SEÇÃO 2 — ÁREAS DE ATIVIDADES MÚLTIPLAS NA CIDADE DE MACEIÓ: DAS ZONAS AOS CORREDORES</b>	39
2.1 PLANO DIRETOR DE TRANSPORTES URBANOS DE MACEIÓ — PDTU, 1982.	40
2.1.1 Sistema Viário estruturado a partir de uma malha radial-concêntrica.	41
2.1.2 Zoneamento Urbano: localização das atividades terciárias.	50
2.2 PLANO DE DESENVOLVIMENTO DE MACEIÓ — PDM, 1981.	54
2.2.1 Malha viária: radioconcêntrica versus linear.	55
2.2.2 Vias Urbanas e a distribuição das atividades terciárias	59
2.3 ZONAS E CORREDORES DE ATIVIDADES MÚLTIPLAS NA CIDADE DE MACEIÓ.	62
2.3.1 Instituição das Zonas de Atividades Múltiplas — ZAM's — e a expansão das atividades terciárias para além da região Central.	62
2.3.2 Instituição dos Corredores de Atividades Múltiplas — CAM's: a indução de criação de centros locais nas zonas residenciais.	66
2.3.3 Novos Corredores e Nova Zona de Atividades Múltiplas: consolidação de novos corredores de comércio e serviços.	73
2.3.4 Corredores de Atividades Múltiplas e Corredores de Transportes: a polinucleação do espaço terciário.	77

<b>SEÇÃO 3 — ESPAÇOS TERCIÁRIOS URBANOS NO BRASIL: FORMAÇÃO E CONFIGURAÇÃO.</b>	81
3.1 CENTROS E CENTRALIDADES.	81
3.2 CORREDORES DE ATIVIDADES MÚLTIPLAS NA CIDADE DE RECIFE/PE.	97
3.3 CORREDORES DE ATIVIDADES MÚLTIPLAS NA CIDADE DE SALVADOR/BA.	102
3.4 UM TERCEIRO CASO DE COMPARAÇÃO: CORREDORES DE COMÉRCIO E SERVIÇOS NO MUNICÍPIO DE GUAÍBA/RS.	106
<b>SEÇÃO 4 — CENTRALIDADES E PAISAGEM URBANA: TEORIA, IDEALIZAÇÃO E PRÁTICA.</b>	109
4.1 PAISAGEM E ESPAÇO: TEORIA.	110
4.2 PAISAGEM DAS VIAS URBANAS: A IDEALIZAÇÃO DAS PAISAGENS VIÁRIAS DA CIDADE.	117
4.3 PAISAGEM DOS CORREDORES DE ATIVIDADES MÚLTIPLAS: A PRÁTICA.	132
4.3.1 Tipos de Corredores de Atividades Múltiplas	133
4.3.2 Conflitos nos Corredores de Atividades Múltiplas	141
<b>CONCLUSÃO</b>	147
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	
<b>BIBLIOGRAFIA CONSULTADA</b>	
<b>ANEXOS</b>	

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

### LISTA DE DESENHOS

- Desenho 1** - Tecido urbano básico tipo 1.  
**Desenho 2** - Tecido urbano básico tipo 2.  
**Desenho 3** - Tecido urbano básico tipo 3.  
**Desenho 4** - Loteamento Stella Maris na cidade de Maceió correspondente ao tecido urbano básico tipo 3, com uma área específica para implantação de um centro comercial.  
**Desenho 5** - Conjunto Habitacional Eustáquio Gomes na cidade de Maceió correspondente ao tecido urbano básico tipo 3, com uma área específica para instalação de empreendimentos comerciais.  
**Desenho 6** - Tecido urbano básico tipo 4.  
**Desenho 7** - Tecido urbano com centralidades variadas.  
**Desenho 8** - Centro Linear — Exemplo de centralidade de nível 1.  
**Desenho 9** - Centro Estelar — Exemplo de centralidade de nível 2.  
**Desenho 10** - Centro junto a terminal ou estação de transbordo — Exemplo de centralidade de nível 3.  
**Desenho 11** - Centro em malha de vias — Exemplo de centralidade de nível 4.

### LISTA DE ESQUEMAS

- Esquema 1** - Combinações das características físicas das vias arteriais.  
**Esquema 2** - Combinações das características físicas das vias coletoras.  
**Esquema 3** - Combinação das características físicas das vias locais.

### LISTA DE MAPAS

- Mapa 1** - Maceió — Área Urbana e Área Rural.  
**Mapa 2** - Maceió — Topografia.  
**Mapa 3** - Vetores de Crescimento urbano na cidade de Maceió, na segunda metade do século XIX.  
**Mapa 4** - Localização dos empreendimentos imobiliários aprovados pela Prefeitura entre 1945 e 1960 sobre a Base Cartográfica Digital de 2000.  
**Mapa 5** - Localização dos empreendimentos imobiliários aprovados pela Prefeitura entre 1960 e 1970 sobre a Base Cartográfica Digital de 2000.  
**Mapa 6** - Vetores de Crescimento urbano na cidade de Maceió, na década de 1960.  
**Mapa 7** - Localização dos empreendimentos imobiliários aprovados pela Prefeitura entre 1970 e 1980 sobre a Base Cartográfica Digital de 2000.  
**Mapa 8** - Localização dos empreendimentos imobiliários aprovados pela Prefeitura entre 1980 e 1990 sobre a Base Cartográfica Digital de 2000.  
**Mapa 9** - Zoneamento da cidade de Maceió no ano de 2007.

- Mapa 10** - Rodovias Federais e Estaduais do município de Maceió, década de 1980.
- Mapa 11** - 1981: Corredores Radiais e Vias Transversais na cidade de Maceió.
- Mapa 12** - 1981: Sistema viário da cidade de Maceió.
- Mapa 13** - Década de 1980: eixos de comércio e serviços na cidade de Maceió.
- Mapa 14** - Década de 1980: atividades terciárias concentradas em Zonas Comerciais e Zonas Mistas.
- Mapa 15** - 1980: Corredores Radiais e Vias Transversais na cidade de Maceió, segundo o PDU.
- Mapa 16** - Década de 1980: Vias de Expansão das Atividades Terciárias na cidade de Maceió.
- Mapa 17** - Zonas de Atividades Múltiplas na cidade de Maceió (1985).
- Mapa 18** - Corredores de Atividades Múltiplas na cidade de Maceió (1989).
- Mapa 19** - Corredores de Atividades Múltiplas na cidade de Maceió (1991).
- Mapa 20** - Zonas e Corredores de Atividades Múltiplas na cidade de Maceió (1991).

#### **LISTA DE PERFIS**

- Perfil 1** - Características físicas das vias arteriais (1).
- Perfil 2** - Características físicas das vias arteriais (2).
- Perfil 3** - Características físicas das vias coletoras.
- Perfil 4** - Características físicas das vias locais.
- Perfil 5** - Corte transversal da Rua Cleto Campelo.
- Perfil 6** - Corte transversal da Avenida Comendador Leão.
- Perfil 7** - Corte transversal da Rua Doutor Abelardo Pontes Lima.
- Perfil 8** - Corte transversal da Via Expressa
- Perfil 9** - Corte transversal da Alameda Rio Branco.

#### **LISTA DE QUADROS**

- Quadro 1** - Zonas urbanas propostas nos zoneamentos dos anos de 1985 e 2007.
- Quadro 2** - PDU, 1981: Eixos de acesso à Área Central da cidade de Maceió.
- Quadro 3** - Corredores Transversais ou vias coletoras da cidade de Maceió, 1981.
- Quadro 4** - Localização dos Corredores de Atividades Múltiplas de acordo com a Lei Complementar N°. 3.943 de 09 de novembro de 1989.
- Quadro 5** - Usos permitidos dos Corredores de Atividades Múltiplas de acordo com a Lei Complementar N°. 3.943 de 09 de novembro de 1989.
- Quadro 6** - Novos Corredores de Atividades Múltiplas da cidade de Maceió, 1991.
- Quadro 7** - Usos permitidos das Zonas de Atividades Múltiplas de acordo com a Lei Complementar N°. 3.943 de 09 de novembro de 1989.
- Quadro 8** - Caracterização dos Centros de Atividades Múltiplas na cidade do Recife, 1983.
- Quadro 9** - Caracterização dos Eixos de Atividades Múltiplas na cidade do Recife, 1983.

**Quadro 10** - Corredores de Transporte, Sistema Viário e Vias Urbanas.

**Quadro 11** - Caracterização dos Corredores de Atividades Diversificadas, Salvador, 2004.

**Quadro 12** - Definição de uma Via Arterial a partir de seus atributos funcionais.

**Quadro 13** - Dimensionamento das Vias Arteriais.

**Quadro 14** - Definição de uma Via Coletora a partir de seus atributos funcionais.

**Quadro 15** - Dimensionamento das Vias Coletoras.

**Quadro 16** - Definição de uma Via Local a partir de seus atributos funcionais.

**Quadro 17** - Dimensionamento das Vias Locais.

## **LISTA DE TABELAS**

**Tabela 1** - Maceió — População nos anos de 1890 e 1940.

**Tabela 2** - Maceió — População entre 1940 e 2000.

**Tabela 3** - Número de empreendimentos imobiliários aprovados entre 1960-70, segundo o setor urbano.

## **INTRODUÇÃO**

Desde o final a década de 1980, a estrutura da cidade de Maceió vem passando por transformações no que toca o processo de conformação das áreas destinadas às atividades de comércio e serviços revelando duas fases distintas: a primeira caracterizada pela concentração destas atividades num mesmo lugar — a Área Central —, e a segunda marcada pela descentralização, com o surgimento de ‘novos centros’, transformando a estrutura urbana de mono para polinucleada.

Entre as causas desta mutação, algumas hipóteses podem ser consideradas: (i) a instituição das Zonas de Atividades Múltiplas — ZAM’s — de acordo com o zoneamento proposto no Código de Urbanismo Municipal (Lei Nº. 3.536 de 23/12/85) e dos Corredores de Atividades Múltiplas — CAM’s (Lei complementar Nº. 3.943 de 09/11/89), definidos enquanto espaços urbanos de uso misto, onde os usos produtivos (atividades de comércio, serviço, industrial de pequeno porte) se integrariam ao uso residencial; (ii) a construção de novos equipamentos (shoppings e supermercados) que passaram a substituir a antiga loja de departamentos — sucessora da loja geral, de meados do século XIX (VILLAÇA, 1998:303), concentrando em seus espaços muitos produtos anteriormente encontrados apenas no Centro da cidade, e (iii) a extensão do tecido urbano para outras áreas e seu adensamento subsequente.

Para disciplinar o processo de crescimento urbano do município de Maceió, no ano de 1985 foi proposto um zoneamento para a cidade no qual áreas com atividades específicas foram instituídas, basicamente subdividindo a área urbana conforme os usos prevalentes: residencial, de comércio e serviços e de usos múltiplos (comércio, serviços, industrial e residencial). Em menos de uma década, as áreas citadinas destinadas a acolher usos múltiplos foram caracterizadas por definições diversas, ao passo que a funcionalidade destas áreas passou a estar interligada ao de corredores de transportes.

As transformações pelas quais estas áreas passaram no urbanismo de Maceió compreendem: (i) a instituição das Zonas de Atividades Múltiplas pelo Código de Urbanismo Municipal de 1985, as quais eram caracterizadas pelas vias onde se desenvolviam as atividades de comércio, serviços, industrial e residencial, passando pela (ii) identificação na malha urbana de vias como Corredores de Atividades Múltiplas, os quais se caracterizavam pelo uso misto que se integrava ao residencial no ano de 1989; e finalizando com a (iii) unificação conceitual e morfológica de zonas e corredores, os quais passaram a ser caracterizados de forma similar e correspondente ao mesmo elemento — as zonas de atividades múltiplas passaram a ser corredores de atividades múltiplas e estes são, atualmente, identificados pela passagem do transporte coletivo (Código de Urbanismo e Edificações do Município de Maceió — Lei Municipal Nº. 5.593 de 08/02/07), ou seja, como corredores de transportes.

Quando as Zonas de Atividades Múltiplas foram instituídas, suas funções representavam uma diretriz estratégica de descentralização e desconcentração das atividades produtivas da Área Central, objetivando também a integração das diferentes atividades urbanas para a minimização dos custos sociais e de operação do sistema urbano. Este mesmo conceito estava associado aos Corredores de Atividades Múltiplas, mas cujo objetivo de implantação era a criação de espaços concentradores de atividades produtivas integrados às zonas residenciais. À medida que estes espaços, com função específica e estratégica na cidade, passaram a ser determinados pelo simples fato da passagem do transporte coletivo, entende-se que o conceito inicial de indução de criação de novos centros locais parece ter-se diluído. A consequência desta ação seria a minimização da diretriz de constituição de centralidades urbanas fortemente definidas e o incentivo da localização arbitrária do comércio por toda a cidade com a formação de pequenos espaços terciários nas zonas residenciais.

Ao mesmo tempo, entende-se que a caracterização destes elementos urbanos como vias integrantes do sistema de transporte coletivo da cidade parece suprimir a importância e função dos diferentes tipos de vias na cidade. Isto porque todas as categorias de vias (estrutural, arterial, coletora e local) que contemplam a passagem do transporte público são automaticamente transformadas em CAM, sem que haja a definição de parâmetros construtivos específicos como inicialmente era determinado pela legislação urbanística anteriormente em vigor. Esta apresentava um quadro de uso particular para cada zona, o que durou em média duas décadas (desde 1985, ano do primeiro zoneamento, até o ano de 2007, ano em que as zonas passaram a estar caracterizadas como Corredores de Atividades Múltiplas). Desde a sua identificação na malha urbana, os CAM's respondiam aos parâmetros urbanísticos das zonas residenciais em que estavam inseridos e, portanto, cada corredor era caracterizado em função das características previamente estabelecidas para cada zona.

Dessa forma, sem considerar a função básica que cada via deveria desempenhar no sistema viário tendo em vista as suas diferenças e grau hierárquico, constata-se que se tem vias urbanas desempenhando em simultaneidade funções díspares e similares. Díspares porque cada via, de acordo, com sua estrutura, dimensão e localidade desempenha função de mobilidade específica no espaço urbano, e similares porque, assinaladas como vias por onde o transporte coletivo trafega, são caracterizadas como localidades onde o desenvolvimento de múltiplas atividades é permitido.

Atualmente, estes corredores têm assumido importante função na sociabilidade cidadina uma vez que assumem função polarizadora nas áreas urbanas, atraindo atividades e pessoas, constituindo-se como novos “calçadões de comércio e serviços”<sup>1</sup>. Este papel

---

<sup>1</sup> O termo calçadão remete-se à Área Central de Comércio e Serviços da cidade de Maceió, uma vez que sua configuração é marcada pela existência de uma extensa área de calçada, a qual se constitui uma via exclusiva para o pedestre

centralizador por muito tempo era exercido de modo dominante pela Área Central de comércio e serviços de Maceió, no bairro do Centro.

Até a primeira metade do século XIX, os centros de nossas cidades eram apenas cívicos e religiosos. A partir dessa época, especialmente a partir do final do século, no Rio, e mais tarde nas outras metrópoles, o centro começou a ser gradualmente constituído por lojas, confeitarias, restaurantes, hotéis, escritórios de profissionais liberais, crescente número de órgãos públicos, etc. Aos poucos, esses estabelecimentos expulsaram do centro todo tipo de residência. Ao mesmo tempo, o centro passou a ser não só um lugar cada vez mais utilizado pelas camadas de mais alta renda, para compras e serviços, mas também o principal local de emprego dessas classes (VILLAÇA, 1998:227).

Entretanto, a história urbana do processo de formação e ocupação do Centro revela o desenvolvimento de um período de decadência desta área como consequência do deslocamento das camadas de alta renda que aí habitava para outros locais de moradia. Isto, verificando-se desde as décadas de 1950 e 1960, com a criação de regiões mais valorizadas além dos limites da área central.

As transformações dos centros principais de nossas metrópoles nas décadas de 1950 e 1960 são uma consequência de seu abandono pelas camadas de alta renda. Inicialmente, o centro começou a ser abandonado como local de compras e serviços (diversões especialmente). Depois, também como local de empregos. Esse abandono não pode significar decréscimo absoluto, mas relativo. Não significa necessariamente que os empregos existentes no centro principal deixem o centro. Pode significar que os novos empregos que surgem deixam de se localizar no centro, havendo assim queda relativa de seus empregos (VILLAÇA, 1998:274).

Este movimento de abandono das áreas centrais pelas camadas mais abastadas, ocupando novos espaços da cidade como locais de moradia, pode ser descrito por duas forças motrizes que contribuiriam para expandir a ocupação urbana para além do território da região central. Entre elas estava o processo de modernização pelo qual o mundo todo passava — em alguns lugares de modo mais enfático e acelerado como nos Estados Unidos —, e que marcava transformações consistentes, sobretudo na oferta do automóvel como o principal meio de transporte, tendo como consequência a mudança do perfil das ruas, as quais passaram a atender às exigências ditadas pela nova forma de mobilidade. Afirma Heitor Frúgoli Junior em seu livro *Centralidades em São Paulo*: “estando a noção de modernidade em muito vinculada à de circulação, a rua moderna, marcada pela diversidade de atores sociais, foi

simbolicamente substituída nesse modelo pela rodovia, transformada numa máquina de gerar um tráfego eficiente e produtivo” (FRÚGOLI, 2000:26).

Não foram deficiências internas dos centros principais que determinaram seu abandono por parte das camadas de mais alta renda. Esse abandono, como já vimos, foi motivado pela fragilidade da vinculação mútua entre nossos centros e a diminuta classe que o sustenta. Tal exigüidade impediu que se formasse um círculo de classes média e mesmo alta, em torno do centro, sustentando-o e assegurando estabilidade espacial mútua, tanto ao centro como a essas classes. No Brasil, a ruptura dessa estabilidade foi facilitada pelas novas condições de locomoção associadas à vulgarização do automóvel e articuladas a interesses imobiliários desejosos de abrir novas frentes para seus empreendimentos e continuamente renovar o estoque construído (VILLAÇA, 1998:279).

Ao mesmo tempo, o impulso de expansão das vias pelo uso do automóvel como forma de deslocamento permitiu que novas áreas da cidade pudessem ser ocupadas, criando o que Flávio Villaça (1998) chamou de “novas frentes imobiliárias”:

Houve uma força com atuação simultânea, generalizada e profunda, composta pelo novo padrão de mobilidade espacial decorrente da difusão no uso do automóvel, com as novas frentes de acessibilidade que ele criou e com o novo espaço urbano que para ele foi produzido pelas a para as camadas de mais alta renda. Essa nova mobilidade territorial, juntamente com o empenho do capital imobiliário em tornar obsoletos os centros existentes e promover novos centros e novas frentes imobiliárias, fez com que um novo padrão de deslocamento se estabelecesse em nossas metrópoles (VILLAÇA, 1998:281).

É preciso considerar, portanto, o modo como estes “novos centros”, citados pelo autor, passaram a ser produzidos na cidade além da região central. Considerando que o centro pode ser apreendido enquanto ponto para onde convergem os fluxos de atividades e pessoas e a partir do qual se estruturam os demais pontos da cidade, e que por esta razão faz surgir deslocamentos regulares e que desprendem tempo e energia, os “novos centros” podem ser entendidos enquanto novos pontos de otimização destes deslocamentos. Ou seja, à medida que as classes de maior poder aquisitivo se afastavam da região central traziam o centro consigo, em sua direção.

Essa classe, e o Estado por ela dominado, produziram então um espaço urbano em que elas podiam desfrutar ao máximo as opções que a liberdade espacial lhes oferecia. Isso ocorreu inclusive — em maior ou menor grau — com os centros principais de nossas metrópoles. Por isso, eles passaram, a partir dos anos 70, a assumir enormes dimensões e grande fragmentação; para isso precisaram de nova localização e de uma nova cidade, mais adaptada ao automóvel. Grandes estacionamentos, novas avenidas, vias expressas e rodovias. Elas permitiram que as classes de alta renda continuassem se deslocando para

localizações mais afastadas. Entretanto, apesar de maior mobilidade territorial, elas, à medida que se afastavam, procuravam minimizar o tempo de deslocamento ao centro, trazendo-o para sua direção. Isso ocorreu, porém em uma parte clara e específica da cidade: a região geral onde se concentrava a alta renda. (VILLAÇA, 1998:280)

Foram os interesses de locomoção dessa classe que modelaram, a partir da década de 1970, uma parte dos territórios de nossas metrópoles, inclusive seus novos centros. A mobilidade territorial libertou as pessoas da prisão, do peso do espaço (VILLAÇA, 1998:280).

Dessa forma, é possível descrever o processo pelo qual a estrutura mononucleada, caracterizada por uma centralidade forte e definida ao nível de cidade, passa a uma estrutura polinucleada, com a distribuição de diversas áreas reprodutoras da região central, criando pequenos centros ao nível do bairro.

“Percebe-se, portanto, uma tendência de descentralização e de uma conseqüente (re)centralização, expressando uma centralidade multicêntrica, que amplia a espacialização intra-urbana, distribuindo os fluxos e ampliando a diferenciação/ segmentação urbana. Estas novas centralidades podem aparecer em diferentes escalas, sendo de atuação intra e interurbana, e se diferenciando quanto à camada social a que atendem, sendo, portanto, segmentada quanto ao nível de rendimento” (SILVA, 2003).

No caso da cidade de Maceió, esta realidade está descrita na tentativa de organização e distribuição objetiva e determinada destes novos centros ao longo do território urbano, através das propostas de formação de zonas e elementos urbanos que desempenhassem este papel na cidade — as Zonas e os Corredores de Atividades Múltiplas.

O objetivo inicial destes elementos, em especial dos corredores, era de indicar as áreas na cidade que pudessem comportar o uso misto integrado às zonas residenciais sem que houvesse uma incompatibilidade de usos. Primeiramente, estes corredores foram pensados enquanto vias concentradoras de um comércio local, os quais Cândido Malta Campos Filho (2003) chamou de “eixos lineares de um bairro em início de formação”, nos quais o “comércio e o serviço que se instala é o local, de estrito apoio à moradia. São as padarias, as quitandas, o açougue, o pequeno supermercado, o barbeiro etc.” (CAMPOS FILHO, 2003:83).

Entretanto, este objetivo primeiro, norteado por um cuidado minucioso de indicação das vias que de fato pudessem desempenhar esta função, ou que já apresentavam esta característica nas áreas residenciais, cedeu lugar para uma indicação destes corredores de comércio e serviço, que podemos caracterizar como arbitrária e aleatória, a partir do momento em que a instituição dos mesmos passou a ser direcionada pela passagem do transporte público, transformando toda e qualquer via em Corredor de Atividades Múltiplas as que se apresentarem como corredores de transportes. De fato não se pode negar o poder de atração que o transporte coletivo detém sobre as atividades de comércio e serviços, levando-as a se instalar nos pontos por onde passa, em especial nos arredores dos terminais e estações, pela acessibilidade que proporcionam a estes locais e pela grande quantidade de usuários que fazem uso do ônibus como forma de deslocamento. Entretanto, nem todas as vias possuem capacidade suficiente, principalmente estrutural, para comportar todos os usos que passam a disputar um mesmo local, principalmente considerando que o tráfego veicular tende a se intensificar nas áreas de concentração de comércios e serviços, havendo uma disputa simultânea entre o transporte público, o automóvel particular, o pedestre, as áreas de estacionamento e o próprio desempenho das atividades.

As centralidades de comércio e serviços tendem a ser autoalimentantes, intensificando cada vez mais a sua densidade urbana até o limite de saturação, quando as vias onde se instalam, dado o excesso de tráfego de veículos, passam a repelir a clientela ao invés de atrair, e os negócios aí instalados entram em decadência e acabam sendo substituídos por outros de menor rentabilidade, ou então os imóveis são abandonados (CAMPOS FILHO, 2003:63).

Esta decadência, o autor Milton Santos (1997) denomina como “envelhecimento” que pode ser físico ou social.

As formas envelhecem por inadequação física, quando, por exemplo, ocorre desgaste dos materiais. Já o envelhecimento social corresponde ao desuso ou desvalorização, pela preferência social a outras formas. O envelhecimento físico das formas é previsível pela durabilidade dos materiais, o envelhecimento moral não é tão previsível, muda de acordo com o quadro político, econômico, social e cultural (SANTOS, 1997:70).

Considerando esta característica autoalimentante, e que de fato tende a conduzir as centralidades para um nível de saturação pela dificuldade, sobretudo de deslocamento nestas áreas, entende-se que nem todas as vias hoje consideradas na cidade de Maceió como Corredor de Atividades Múltiplas possuem capacidade suficiente para comportar os diversos usos assegurando o desempenho das atividades sem comprometê-las e sem conduzir para um quadro de esgotamento. Por essa razão entendemos que não deveria ser a simples passagem do transporte coletivo o fator determinante na criação de corredores de atividades de comércio e serviços, mas sim as características morfológicas e sociais os indicadores de possibilidade de indicação de uma via como CAM. E este motivo pode ser constatado de forma rápida e precisa na cidade, quando se identificam vias caracterizadas como fortes centralidades na cidade, mas que não estão presentes na relação dos corredores, e a situação inversa na qual uma via de uso estritamente residencial, passa a ser classificada como CAM por apresentar a passagem do transporte coletivo.

Ao mesmo tempo, sem uma norma específica que regule a configuração dos CAM's em conformidade com normas de regulamentação dos corredores de transportes (destacando que na cidade de Maceió ainda não há um Plano Diretor dos Transportes Urbanos que legisle a conformação destes corredores, enfatizando uma classificação hierárquica), já que estes dois elementos atualmente fundem-se em apenas um, é possível que gradativamente muitos conflitos urbanos de ordem morfológica, paisagística e social já existentes passem a comprometer o desempenho satisfatório das atividades e das funções a que são destinados.

Diante da problemática acima exposta, este trabalho tem por objetivo analisar a conformação dos espaços terciários na cidade de Maceió em vias caracterizadas como Corredores de Atividades Múltiplas, resultantes de um incentivo à implantação das atividades de comércio e serviços nas vias servidas pela passagem do transporte público, sem que fossem

consideradas as diferentes funções e a capacidade de suporte de desempenho dos diferentes usos.

Na análise das transformações de definição e localização dos espaços terciários no tecido urbano de Maceió foi desenvolvido primeiramente um estudo minucioso e descritivo do processo de constituição destes espaços através de uma leitura das normas urbanísticas instituídas enquanto leis municipais que tinham como diretrizes, entre outras, a compatibilização do uso, da ocupação e do parcelamento do solo e que instituíram os corredores de atividades múltiplas como áreas de concentração das atividades de comércio e serviço.

A caracterização da dinâmica de consolidação dos espaços de comércio e serviços na cidade teve por referência uma concepção inicial dos tipos de espaços terciários que podem ser produzidos na cidade desde aqueles que se formam ao longo das vias e nos cruzamentos até aqueles caracterizados pela especialização de uma determinada área. Isto serviu para que fosse possível identificar quais as tipologias que se repetem na cidade de Maceió e seus processos de formação com suas diferenças e similaridades.

O resultado da consolidação destes espaços terciários foi acompanhado por uma discussão teórica baseada nos conceitos de espaço e paisagem. O objetivo desta discussão foi o de analisar os CAM's a partir de uma caracterização morfológica, verificando em que pontos os corredores se assemelham à idealização dos espaços de circulação urbana e em que pontos são divergentes.

O recorte temporal de análise corresponde a um intervalo de quase três décadas, tendo como ponto inicial o ano de 1981, quando foi elaborado o Plano de Desenvolvimento para o Município de Maceió o qual apontava as características e tendências de crescimento da cidade já identificando as áreas com usos prevaletentes de comércio e serviços (algumas já consolidadas, outras em fase de consolidação) até o ano de 2007, com o Código de Urbanismo

e Edificações (Lei Municipal Nº. 5.593, de 08/02/2007) quando as Zonas de Atividades Múltiplas foram extintas passando a ser caracterizadas como Corredores de Atividades Múltiplas integrados às Zonas Residenciais. Neste intervalo, destacam-se os anos de: (i) 1985, quando as ZAM's foram instituídas pelo Código de Urbanismo Municipal; (ii) 1989 e 1991 quando foram instituídos os Corredores de Atividades Múltiplas pelas Leis Complementares Nº. 3.943 de 09/11/1989 e Nº. 4.057 de 22/08/1991; e (iii) o ano de 1992, quando, a partir da Lei complementar Nº. 4.138 de 28/08/1992, os Corredores de Atividades Múltiplas passaram a ser caracterizados como vias integrantes do sistema de transporte coletivo.

O trabalho está dividido em quatro seções. Na primeira procurou-se traçar os aspectos significativos do processo de urbanização do município de Maceió, particularmente a expansão e consolidação do tecido urbano, nas últimas décadas, entendendo que esta história permite identificar o modo como as áreas da cidade foram ocupadas e seus respectivos períodos e, conseqüentemente, indicar os pontos de comércio e serviços que, acompanhando a dinâmica dos deslocamentos sociais, passaram a estar dispersos e distantes da área central.

A segunda parte descreve minuciosamente o processo de formação das áreas de atividades múltiplas na cidade de Maceió, desde o ano de 1985 até o ano de 2007, passando pelos anos de 1989, 1991 e 1992 (anos em que as legislações urbanísticas propunham mudanças em relação a estas áreas), enfatizando suas definições e conceitos, a constituição e distribuição dos eixos de comércio e serviços na malha urbana e o processo de transformação de corredores de atividades múltiplas em corredores de transportes. Ainda consta nesta seção a descrição de dois documentos de significativa importância para a cidade de Maceió — o Plano Diretor de Transportes Urbanos de 1982 e o Plano de Desenvolvimento de 1981. A utilização destes dois documentos justifica-se pela possibilidade de elucidar o tratamento dado à cidade nos aspectos legais comparando como o transporte era pensado para Maceió e como

os espaços foram pensados para compatibilizá-lo com a distribuição das atividades ao longo das vias.

A terceira parte descreve os tipos de centros e centralidades existentes nas cidades, como se formam e se consolidam, com seus tamanhos e funções específicos, mostrando em que escala enquadram-se os Corredores de Atividades Múltiplas em Maceió. Ainda são apresentados dois casos de cidades que apresentam elementos similares aos CAM's. Estas cidades são Recife e Salvador nas quais o processo de zoneamento urbano caracterizou áreas específicas da cidade para comportar os usos terciários. Um terceiro exemplo é citado, a título de ilustração de um modo peculiar de indicação e definição de um corredor de comércio e serviços. Trata-se do município de Guaíba, no Rio Grande do Sul.

A Seção 4 compõe-se de uma revisão teórica sobre o conceito de paisagem como instrumento de análise dos espaços terciários resultantes de uma definição em que o critério de indicação destas áreas desconsidera a capacidade real do espaço em comportar os usos e atividades de comércio e serviços e o fluxo veicular em função do aumento destas demandas. Ainda como instrumentos de análise são apresentados os tipos de vias, com suas funções e dimensões com o objetivo de comparar os espaços dos corredores de acordo com o tipo da via em que está instalado. Por fim, apresentamos uma análise da paisagem dos Corredores de Atividades Múltiplas, destacando a caracterização física e os conflitos identificados na disputa pelo espaço.

A relevância deste trabalho reside na possibilidade de elucidar alguns fenômenos urbanos na história da cidade de Maceió que compõem a dinâmica de localização espacial de atividades econômicas no espaço citadino, especialmente no que se refere a conceituação e definição de espaços destinados, pela legislação urbanística, a acolher o uso misto. Entende-se que muitas decisões impressas nos instrumentos legais não se adequam à realidade citadina e os seus produtos apresentam-se carregados de conflitos que interferem de forma acentuada na

constituição da paisagem urbana. Com mesma ênfase, este trabalho procura determinar as conseqüências de sobreposição da função de Corredores de Atividades Múltiplas com as vias integrantes do sistema de transporte público quando não se leva em consideração a função que de fato estas apresentam. Entende-se, também, que esta sobreposição nivela os graus hierárquicos das vias (estruturais, arteriais, coletoras, locais), sem, ao menos definir estes corredores por categorias distintas que acentuem suas diferenças, posições e importância dentro da malha urbana.

## SEÇÃO 1 MACEIÓ, SÉCULOS XX E XXI: EXPANSÃO E CONSOLIDAÇÃO DO ESPAÇO URBANO.

Esta seção apresenta uma caracterização do processo de expansão da cidade de Maceió e da dinâmica de configuração dos espaços citadinos a partir de novas direções de crescimento urbano além do núcleo original, determinadas, sobretudo, pelos principais eixos viários que facilitaram maiores deslocamentos e conseqüentemente, a ocupação de áreas periféricas. É também apresentada a estrutura espacial atual da cidade como resultado das leis de zoneamento que funcionaram como instrumento de diferenciação dos espaços da cidade a partir de seus usos específicos. O objetivo é descrever os espaços urbanos de Maceió, destacando aqueles destinados ao comércio e aos serviços e as centralidades resultantes deste processo de configuração do espaço da cidade a partir das ações do poder público através de leis e códigos urbanos.

### 1.1 EVOLUÇÃO URBANA E EXPANSÃO DO TECIDO URBANO

O município de Maceió apresenta uma área territorial de 511 Km<sup>2</sup> (Mapa 1), com uma população atualmente de 896.965 habitantes (Contagem da população — IBGE, 2007), da qual a maior parte (99,75%) encontra-se na área urbana e uma pequena parcela (0,25%) na área rural.

O terreno natural da cidade de Maceió é formado por duas áreas distintas, que geomorfologicamente caracterizam-se em *planície e planalto sedimentar* (Mapa 2). A planície pode ser subdividida em litorânea e lagunar, e na transição entre esta e a área de planalto encontram-se as encostas, terrenos com declives bastante acentuados, inadequados para a ocupação.



**Mapa 1: Maceió — Área Urbana e Área Rural.**

Fonte: Prefeitura Municipal de Maceió, Geoprocessamento, 2003.



**Mapa 2: Maceió — Topografia.**

Fonte: Prefeitura Municipal de Maceió, Geoprocessamento, 2003.

A Planície Lagunar constitui uma faixa de terra margeando a Lagoa Mundaú e a área de Tabuleiro. No início da ocupação do povoado, esta área constituía-se como excelente local de moradia por suas condições ambientais de qualidade elevada. Ao mesmo tempo constituía-se como rota de fundamental importância para o povoado, uma vez que permitia ligação do porto de Jaraguá ao interior facilitando o acesso e o deslocamento e o escoamento de mercadorias.

A Planície Litorânea, constituída por uma faixa estreita de solo quaternário, com praias e terrenos de restinga, estende-se na cidade no sentido sudoeste a nordeste. Nela está localizado o porto da cidade, o qual durante um século e meio (1800-1970) constituiu-se como principal local de troca comercial, na enseada de Jaraguá.

Gradativamente, a Planície foi sendo ocupada, primeiramente na parte mais elevada, pela importante ligação do bairro de Jaraguá com o Centro, em seguida na sua porção sul, pela ligação do Centro com um segundo entreposto comercial, o Trapiche da Barra, e por fim,

na segunda metade do século XX, na sua porção norte. Atualmente, esta última tem sido alvo de grandes investimentos imobiliários e a procura por habitações tem oferecido a verticalização como forma de ocupação mais intensa.

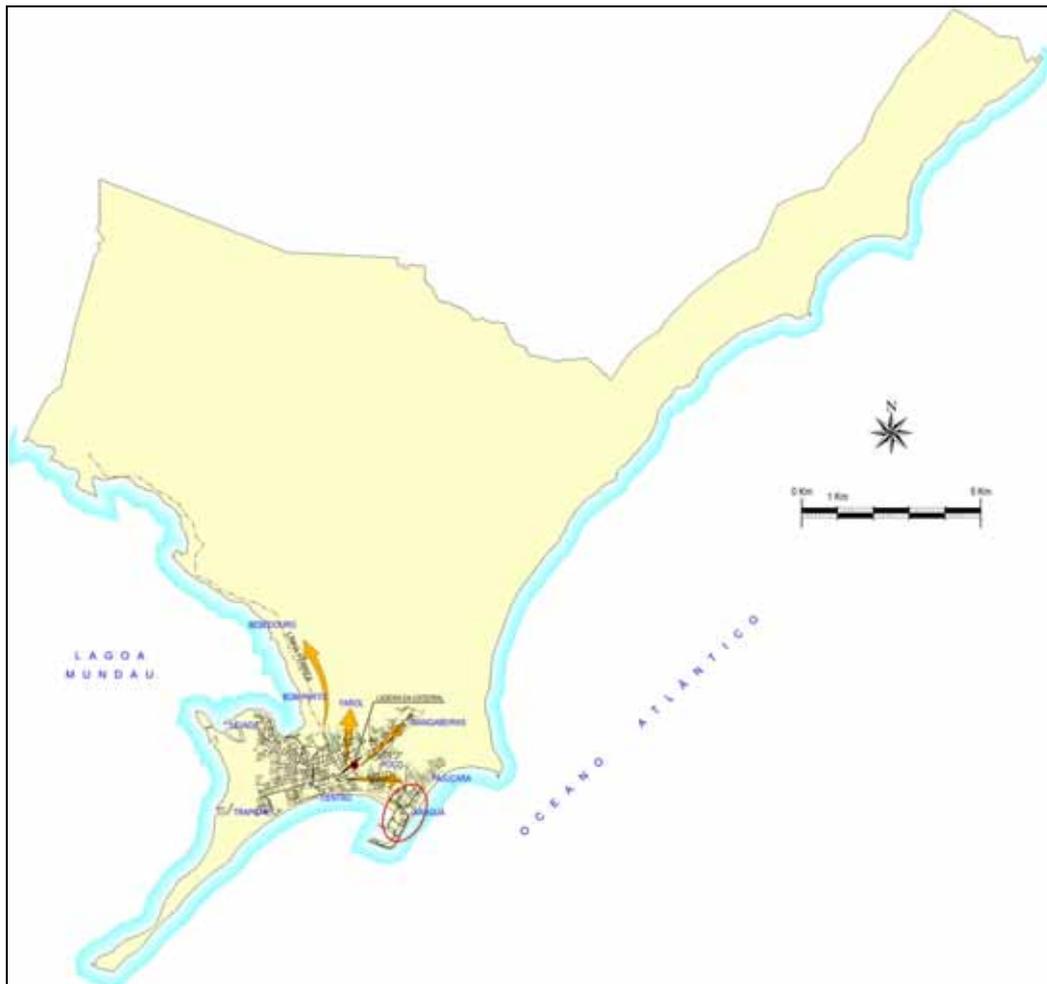
As áreas de Planalto Sedimentar constituem os Tabuleiros, com solo argilo-arenoso e estendem-se na maior parte do município. A ocupação dos Tabuleiros se deu no sentido sudeste-noroeste seguindo a direção de um importante eixo viário da cidade, a Avenida Fernandes Lima. As primeiras ocupações margeavam o eixo, e gradativamente foram ocorrendo nas áreas mais distantes da via.

O processo de ocupação das áreas geomorfológicas distintas revela o modo como o espaço citadino foi se consolidando podendo ser destacadas as características da dinâmica de expansão do tecido urbano através da espacialização das atividades urbanas (principalmente o morar, o comércio, os serviços e os postos de trabalho), as quais foram ‘ganhando’ localizações estratégicas específicas resultantes de um aumento de demanda de novos espaços onde estas atividades pudessem se desenvolver, além da área central inicialmente ocupada. A expansão do tecido urbano pode ser descrita a partir da estruturação dos principais eixos viários de mobilidade intra e interurbana, os quais correspondem na cidade de Maceió a importantes vetores que indicaram as direções por onde a cidade tenderia a se expandir, considerado o momento de abandono da área central como principal local de moradia, comércio e lazer, impulsionando a ocupação para as áreas periféricas, sobretudo na segunda metade do século XX. A direção destes vetores juntamente com a configuração destes eixos viários aponta para épocas específicas da história da cidade que revela o modo como os espaços citadinos foram se consolidando e a importância impressa às principais vias que permitiam os novos deslocamentos na cidade (para além da área do Centro Histórico) e que se consolidaram como importantes corredores de mobilidade urbana.

Durante a segunda metade do século XIX a cidade ocupava apenas a região de Planície, tanto Lagunar quanto Litorânea. Esta ocupação era regida principalmente pelo fator econômico, visto que a atividade comercial estava concentrada em três pontos estratégicos: na lagoa (pela possibilidade de ligação com o interior e pela atividade extrativista), no Centro (no povoado) e no mar (atraído pelo porto, localizado na enseada de Jaraguá).

O mapa que mostra o início da formação urbana de Maceió (Mapa 3) aponta quatro direções por onde a cidade tenderia a crescer e se expandir. A direção destes vetores de crescimento urbano reforçava a ocupação das regiões de Planície (seguindo os bairros de Bebedouro, na Planície Lagunar e Mangabeiras e Pajuçara na Planície Litorânea) e também indicavam a região de Tabuleiro (seguindo para o bairro do Farol) como nova frente de expansão, a qual seria facilitada pela construção, no núcleo Histórico Central, da Ladeira da Catedral (1851) que simbolizou o irromper da expansão urbana além da baixada litorânea para atingir o planalto.

A ocupação da área da Planície Lagunar se deu, sobretudo, por representar um importante acesso de ligação do núcleo com o interior. Os bairros primeiramente ocupados nesta região foram o Trapiche da Barra e a Levada, desde o início do século XIX, com a consolidação do entreposto comercial do Trapiche da Barra e da construção do canal da Levada. Estes bairros tiveram suas ocupações intensificadas pela importância do transporte fluvial, com o qual se efetivava tanto o abastecimento da zona rural do Vale do Mundaú quanto o escoamento da produção dos Engenhos daquele entorno. Juntamente com o Jaraguá, estas duas localidades firmaram-se, naquele momento, como dois vetores comerciais de relevada importância para a cidade. Estes mesmos pontos tiveram significativa importância para a estruturação do espaço urbano, quando em 1868 foi efetuada a ligação entre o Centro e o Jaraguá, e em 1878, entre o Centro e o Trapiche da Barra. Estas conexões significaram a formação de um tecido urbano contínuo, contribuindo para a consolidação de vários bairros.



**Mapa 3: Vetores de Crescimento urbano na cidade de Maceió, na segunda metade do século XIX.**

Fonte: Prefeitura Municipal de Maceió, Geoprocessamento, 2003.

A partir do século XX, a expansão do tecido urbano passou a estar direcionada pela conformação de eixos viários que possibilitavam novos deslocamentos na cidade e a ocupação de áreas mais afastadas do núcleo central.

A pesquisa intitulada A produção dos espaços de uso público na cidade de Maceió na segunda metade do século XX, do Núcleo de Estudo Morfologia dos Espaços de Usos Público — MEP, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Alagoas — UFAL, trabalhando a parte legal de Maceió, fez um levantamento dos projetos de parcelamento do solo (loteamentos, desmembramentos, condomínios e conjuntos habitacionais) aprovados pela Prefeitura Municipal de Maceió durante a segunda metade do

século XX, momento este que coincide com o período de intensificação de expansão do tecido urbano para as regiões mais afastadas do Centro.

O levantamento dos projetos foi feito por década, sendo possível caracterizar o espaço da cidade de Maceió em intervalos que coincidem com os períodos de levantamento da população do IBGE, permitindo unir estes dados, indicando os espaços onde os habitantes passaram a localizar suas moradias. A partir deste levantamento foram produzidos mapas que mostram a localização dos empreendimentos na malha urbana ao longo de uma década, sendo possível identificar as áreas da cidade que foram ocupadas e seus respectivos períodos e as direções seguidas no processo de expansão do tecido urbano. Por essa razão, os mapas foram utilizados neste trabalho para que fosse possível visualizar o crescimento da cidade, principalmente porque os vetores identificados como norteadores deste crescimento correspondem a importantes vias urbanas que em períodos posteriores transformaram-se em novos espaços terciários (além da Zona Central de Comércio e Serviços) configurados enquanto zonas e corredores de comércio e serviços.

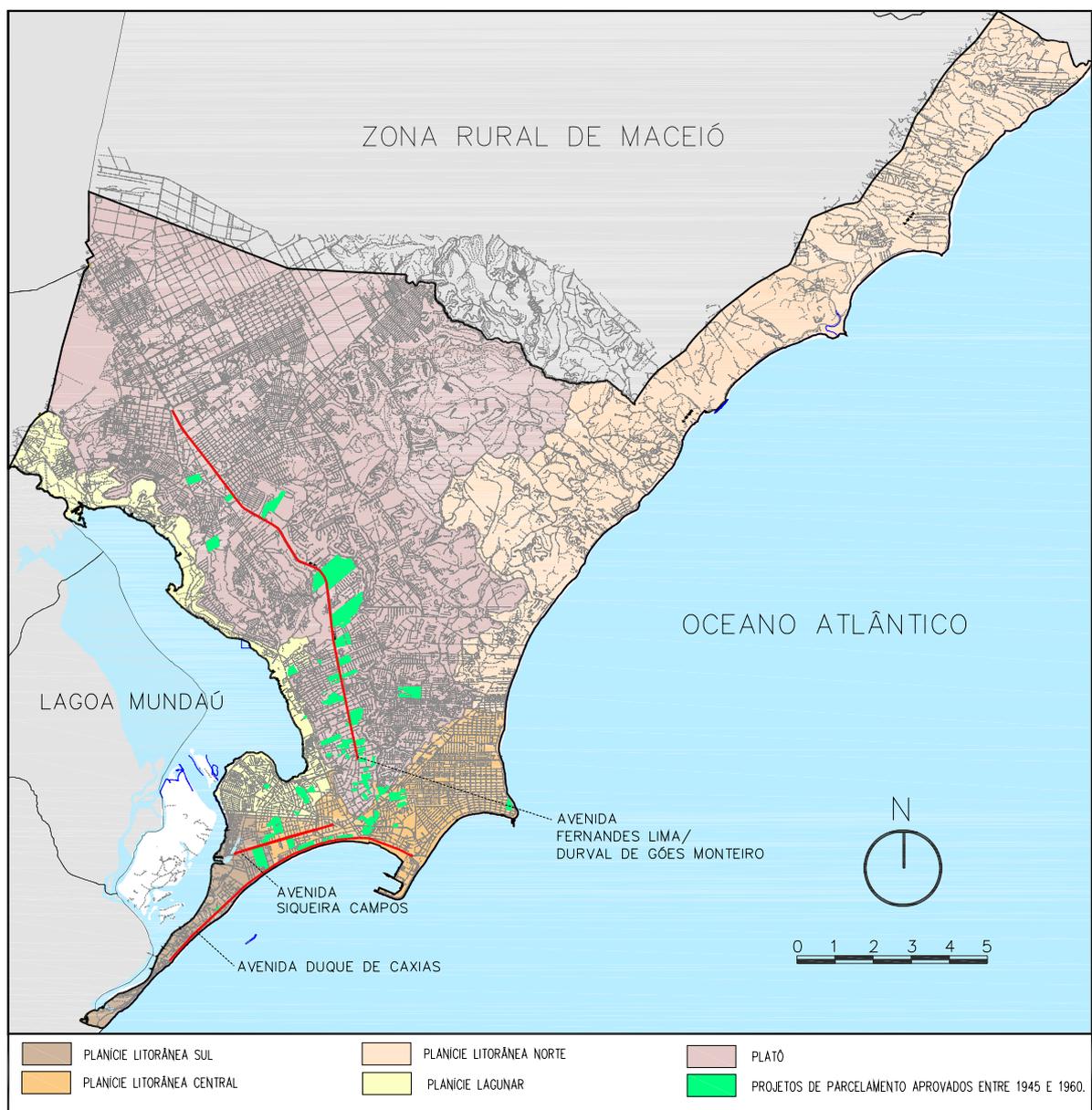
Do final do século XIX até a década de 1940, a população de Maceió aumentou em quase três vezes, passando de 31.498 habitantes em 1890 para 80.045 habitantes no início dos anos 40 (Tabela 1). Este aumento populacional, duplicando a população que ocupava o espaço urbano, representou um aumento de demanda por espaços de moradia fazendo com que a cidade ultrapassasse os limites da ocupação inicial, expandindo o tecido urbano para além das áreas de Planície, passando a ocupar também a região de Tabuleiro.

**Tabela 1: Maceió — População nos anos de 1890 e 1940.**

<b>1890</b>	<b>1940</b>
População	População
31.498	80.045

Fonte: Plano de Desenvolvimento de Maceió, 1981.

Os resultados da pesquisa de parcelamento do solo mostraram que no período entre os anos de 1945 e 1960, os novos empreendimentos estavam localizados, sobretudo ao longo da Avenida Fernandes Lima, que já naquele momento consolidava-se como principal eixo viário da cidade localizado na área de Tabuleiro, e em alguns bairros da baixada litorânea sul, margeando as Avenidas Siqueira Campos e Duque de Caxias (Mapa 4).



**Mapa 4: Localização dos empreendimentos imobiliários aprovados pela Prefeitura entre 1945 e 1960 sobre a Base Cartográfica Digital de 2000.**

Fonte: FÁRIA; CARVALHO; SILVA, 2004.

Dos quatro vetores apresentados no mapa de crescimento urbano de Maceió, o de maior expressão neste período corresponde de fato à ocupação às margens da Avenida Fernandes Lima, conduzindo a expansão do tecido para os tabuleiros.

“Ao longo da Avenida Fernandes Lima já teria ocorrido, em anos anteriores, um parcelamento em grandes glebas quadriláteras e perpendiculares a ela (mas, também, perpendicular à linha de cumeada do tabuleiro sobre a qual a avenida foi implantada). Nesse período, vários parcelamentos foram projetados para serem implantados em áreas intersticiais situadas entre o complexo do CEAGB e a Praça Centenário. Mais adiante, na direção do Hospital dos Usineiros, isso também aconteceu, nos dois lados. Além do hospital não havia mais continuidade urbana. Para essas áreas periféricas são projetados grandes parcelamentos, inclusive o maior deles no período, localizado junto ao aeroporto, a 20 quilômetros do centro histórico” (FARIA; CARVALHO; SILVA, 2004:8).

Os demais vetores ganharam maior expressão nas décadas subseqüentes, a partir dos quais a cidade teve seu crescimento conduzido para a direção da Planície Litorânea norte, sem, contudo diminuir a ocupação na área do Tabuleiro.

Neste período (1940 a 1959) a população de Maceió continuou crescendo e no início da década de 1960 a população atingia 170.134 habitantes (Tabela 2), duplicando de tamanho, entretanto dessa vez num intervalo de apenas vinte anos (da contagem de 1890 a 1940, em cinquenta anos a população também aumentou duas vezes e meia o seu tamanho). Entre as explicações para este aumento populacional estão o crescimento vegetativo e as imigrações advindas das áreas do interior do estado<sup>1</sup>, sobretudo pela procura e oferta de empregos na capital alagoana.

**Tabela 2: Maceió — População entre os anos de 1940 e 2000.**

<b>1940</b>	<b>1960</b>	<b>1970</b>	<b>1980</b>	<b>1991</b>	<b>2000</b>
População	População	População	População	População	População
80.045	170.134	263.670	399.298	628.253	797.759

Fonte: Plano de Desenvolvimento de Maceió, 1981.

<sup>1</sup> “Como, neste período, o fluxo migratório com origem em Alagoas e destino outras direções do país (Sul, Norte, Sudeste) ainda estava nos seus momentos mais intensos — nesta época, além das obras de conclusão da nova capital federal vão ter início também, mas já para o final da década, as grandes obras de infra-estrutura nacional (hidrelétricas, rodovias, portos, etc.) e a ampliação do parque industrial que irão continuar atraindo contingentes de mão-de-obra de baixo custo — o saldo de crescimento populacional deve ser creditado, sobretudo a altas taxas de natalidade que mantiveram a reprodução da população em altos níveis. Deve-se considerar, também, que Maceió deveria receber parte do fluxo migratório da área rural de Alagoas e de outros Estados vizinhos” (FARIA; CARVALHO; COSTA, 2005:7).

Na década seguinte, entre os anos de 1960 e 1970, a direção da Planície litorânea norte passou a ser alvo dos empreendimentos urbanos e grande parte do território litorâneo, até então ocupada por areais e coqueirais, começou a ceder lugar para os projetos de loteamentos destinados às habitações, apesar de ainda ser a área de tabuleiro, a localidade onde os projetos ocorriam em maior número (Tabela 3).

**Tabela 3: Número de empreendimentos imobiliários aprovados entre 1960-70, segundo o setor urbano.**

<b>Setor urbano</b>	<b>N.º de empreendimentos</b>
Tabuleiro	42
Planície litorânea central	33
Planície litorânea norte	15
Planície litorânea sul	15
Planície lagunar	5
Centro	4
<b>TOTAL</b>	<b>114*</b>

Fonte: FARIA; CARVALHO; COSTA, 2005.

(\*) Um dos empreendimentos não teve a sua localização identificada.

Durante este período, dois eixos viários pareciam desempenhar o mesmo papel de vetores de expansão urbana da Avenida Fernandes Lima, verificado nos anos anteriores, agora na área da Planície Litorânea: Avenida Álvaro Otacílio (antiga Avenida Deputado José Lages — via da orla marítima) e Avenida Gustavo Paiva. Estas duas avenidas direcionavam a ocupação urbana no sentido do litoral norte e a maior parte dos empreendimentos legais aprovados no período localizados nesta área estendia suas glebas perpendiculares a estas duas vias, configurando-se como parcelamentos lineares em faixas de terra compridas e estreitas.

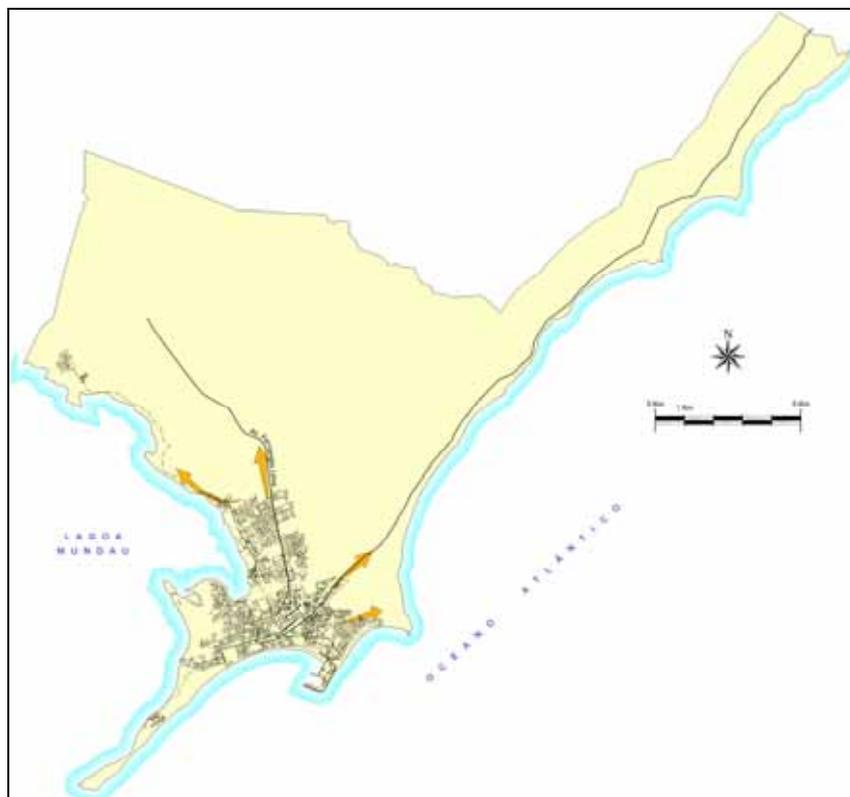
O mapa a seguir (Mapa 5) mostra os projetos de parcelamento do solo aprovados na década pela Prefeitura Municipal de Maceió, indicando a nova direção na expansão do tecido urbano, seguindo a linha do litoral no sentido norte, margeando a Avenida Gustavo Paiva, cuja continuidade caracteriza-se como a rodovia estadual AL-101 Norte. Apesar de

identificado este novo vetor de expansão urbana ainda constatava-se uma ocupação na área da Planície Litorânea sul.

Os projetos de parcelamento localizados na área de Tabuleiro ainda se concentravam ao longo da Avenida Fernandes Lima, mas os empreendimentos de maior dimensão estavam localizados nos terrenos mais afastados da área central da cidade. Estes empreendimentos

aproximavam-se do limite da Avenida Durval de Góes Monteiro e o início da rodovia federal BR-104. Provavelmente, a escolha deste local para implantação dos projetos de loteamento justificava-se pela disponibilidade de terrenos e pela pouca valorização da terra nesta região, o que significava um custo mais baixo para aquisição de grandes glebas. Destaque-se no período empreendimentos com a configuração de grandes lotes caracterizados como chácaras, com dimensões correspondendo, em média, a um hectare.

Ainda no período da década de 1960, constatou-se que no espaço urbano de Maceió a tendência de ocupação iniciada na década seguinte, de avanço tanto na região do Tabuleiro quanto na Planície Litorânea norte, tinha continuidade. No mapa podem-se verificar quatro vetores de expansão: dois que seguiam pela região de Planície Litorânea, um pela Planície Lagunar e um pela região de Tabuleiro (Mapa 6). Este último tinha uma importância significativa para Maceió por corresponder a maior área da cidade com capacidade de expansão urbana.



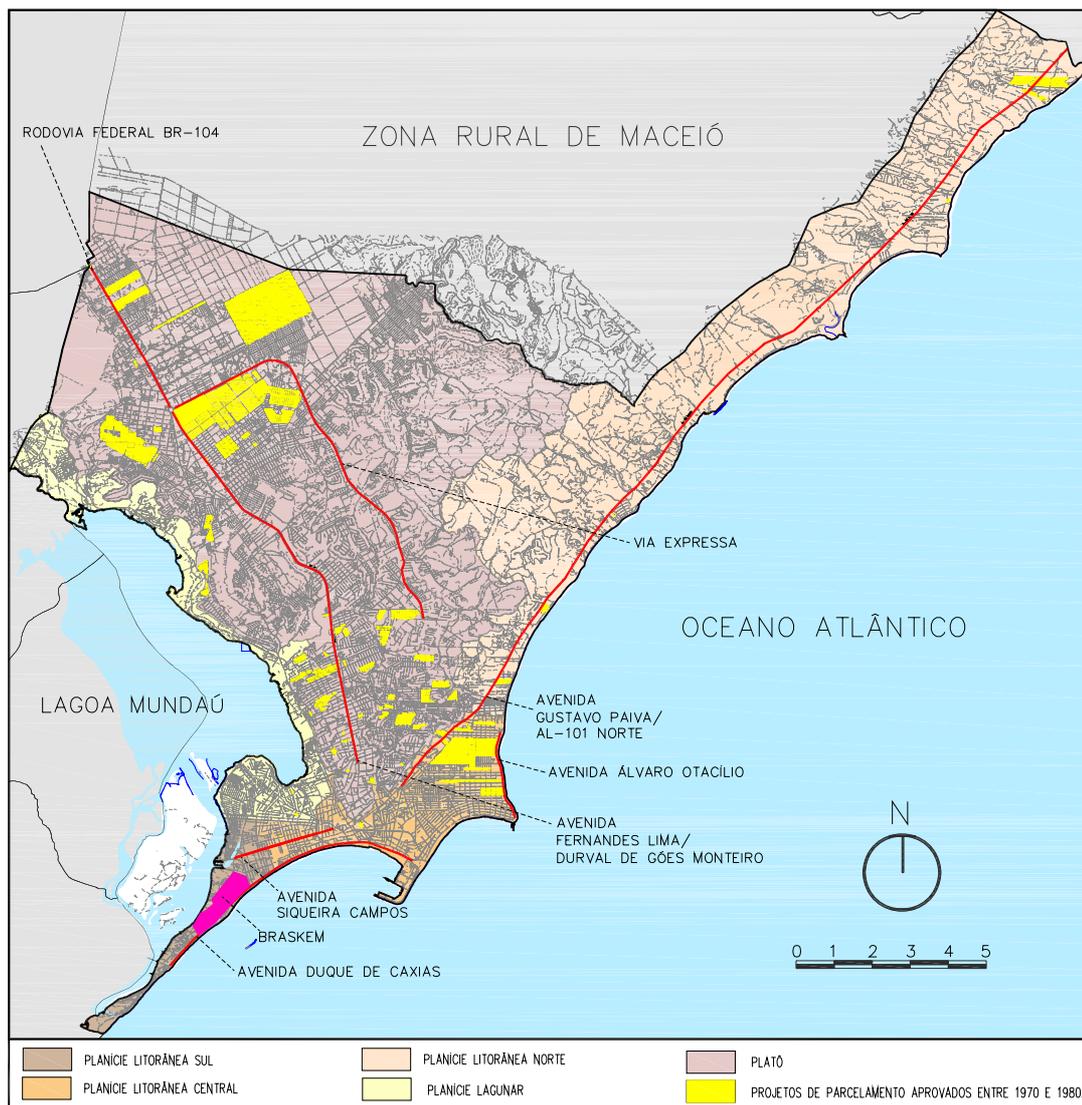
**Mapa 6: Vetores de Crescimento urbano na cidade de Maceió, na década de 1960.**

Fonte: Prefeitura Municipal de Maceió, Geoprocessamento, 2003.

Na década seguinte (1970-1980) constatou-se que a tendência iniciada no período anterior de ocupação tanto na região do Tabuleiro (com grandes glebas afastadas da área central) quanto na Planície Litorânea norte teve continuidade (Mapa 7). A continuação do avanço em direção ao litoral norte foi impulsionada, além da disponibilidade de terra, provavelmente pela instalação da indústria cloro-álcool-química na planície litorânea sul BRASKEM, a qual passou a funcionar como barreira, refletindo no espaço urbano um processo de desvalorização imobiliária na área adjacente. A ocupação na planície litorânea norte era evidente, sobretudo no bairro de Jatiúca.

O período da década de 1970 foi marcado pela expansão do centro urbano, identificados alguns fatores como a abertura e pavimentação das rodovias federais, tais como as BR's-104, 316 e 101 e a estadual AL-101, caracterizados como fortes indutores para aumentar o poder de polarização da capital. E para projetar a ocupação do solo, constituíam-se como indutores os trechos das BR's-104 e 316 que, superpostas formam no nível intra-urbano, a Avenida Fernandes Lima, assim como, em escala mais reduzida, a AL-101 (Plano de Desenvolvimento de Maceió, 1981:47).

“Nos períodos anteriores (1945-1970), os parcelamentos ocorreram em áreas próximas ao Centro Histórico: restingas a Sudoeste, planície litorânea próxima ao porto e na área imediata do planalto de tabuleiros que se estende na direção Norte, seguindo a linha de cumeada por onde segue o eixo central da principal rodovia de ligação com o interior do Estado, a Avenida Fernandes Lima. Na década seguinte (60-70), os agentes imobiliários continuaram ampliando a faixa urbana do litoral Sul, mas já desviando seus interesses para a larga faixa litorânea Norte (Pajuçara, Jatiúca). A entrada em operação do complexo industrial da Sal-Gema na área da restinga entre o mar e a lagoa Mundaú contribuiu para depreciar os imóveis próximos. Os tabuleiros continuaram a ser procurados, tanto as áreas mais próximas ao Centro como também as mais periféricas, sempre seguindo a Avenida Fernandes Lima que, nesta altura, já se configurava como eixo central da “cidade linear” que Maceió estava se tornando. Por fim, na década de 70-80, os empreendimentos avançaram pelo litoral norte até Cruz das Almas e continuaram a estender a cidade por sobre tabuleiros próximos e distantes na direção norte-noroeste” (FARIA, COSTA, OLIVEIRA, ROCHA, 2006:13).



**Mapa 7: Localização dos empreendimentos imobiliários aprovados pela Prefeitura entre 1970 e 1980 sobre a Base Cartográfica Digital de 2000.**

Fonte: FARIA; CARVALHO; COSTA, 2006.

Na área de Tabuleiro a ocupação foi intensificada, principalmente, pela construção dos conjuntos habitacionais os quais começaram a aparecer neste período, como resultado das atividades das companhias estatais de habitação popular (COHAB, IPASEAL, INOCOOP).

Estes conjuntos localizavam-se em áreas mais periféricas, sendo percebida uma grande extensão de espaços vazios entre as áreas mais ocupadas e estas novas localizações. Provavelmente, os pontos escolhidos pelas companhias financiadoras agregavam a

disponibilidade de espaço e o baixo preço da terra. Os bairros que apresentavam empreendimentos de maiores dimensões e representação significativa eram Tabuleiro dos Martins, Cidade Universitária e Clima Bom. Esta ocupação periférica da cidade revela uma ampliação do tecido urbano para além dos “limites” até então habitados, consolidando a Avenida Fernandes Lima/Durval de Góes Monteiro como principal eixo de mobilidade para a cidade.

Os bairros localizados às margens do bairro do Tabuleiro dos Martins — Cidade Universitária e Clima Bom — tiveram neste período o início de suas ocupações e este processo se intensificou no início da década de 1980, com a construção parcial da Via de Acesso ao Porto, atual Via Expressa, a qual trouxe significativa importância para a mobilidade da cidade, apesar de não ter sido completada a ligação direta da região do platô com a área de planície, mas servindo também como alternativa de fluxo paralelo à via Avenida Fernandes Lima/Durval de Góes Monteiro.

Entre os anos de 1980 e 1990, destacadamente, a área de maior e intensa ocupação urbana é a região de Tabuleiros, aparecendo poucos empreendimentos localizados nas regiões de Planície tanto Lagunar como Litorânea (Mapa 8). Os bairros do Feitosa, Gruta de Lourdes e Barro Duro, ocupados nos anos 70, porém ainda sem muita expressão na dinâmica urbana de Maceió, ganharam novos empreendimentos, destacando os conjuntos habitacionais, financiados pelas companhias estatais de habitação popular, como mencionado anteriormente.

Com a conclusão de parte do projeto de construção da Via de acesso ao Porto sobre o Tabuleiro, atual Via Expressa, as áreas localizadas às suas margens passaram a se constituir como novos pontos de localização dos empreendimentos imobiliários, sobretudo Serraria e Antares, bairros que ainda permaneciam com uma grande quantidade de terrenos vazios e que se apresentavam, no momento, como integrantes da área de expansão urbana, e portanto, alternativas de localização dos empreendimentos.

É também deste período a construção do maior conjunto residencial, o Benedito Bentes, o qual foi elevado posteriormente à categoria de bairro. Sua configuração apresentava um sistema viário definido e hierarquizado, com a nítida diferenciação de usos e função de cada via e espaços destinados aos usos comercial e de serviços e institucional.

Na Planície Litorânea norte os projetos aprovados correspondiam a pequenos empreendimentos incrustados nas áreas livres localizadas entre os já consolidados. Verificada a escassez de terra na orla marítima e o processo de grande valorização imobiliária pelo qual

esta área começou a passar, a procura por espaço incentivou a gradativa substituição das tipologias habitacionais unifamiliares por edificações multifamiliares com mais de um pavimento, verticalizando grande parte dos bairros localizados, sobretudo, na orla marítima. Esta nova configuração desperta, hoje, uma discussão sobre os conflitos existentes e as conseqüências do rápido aumento do número destas edificações que trazem modificações à estrutura, à paisagem e ao conforto das moradias naquela localidade da cidade de Maceió.

A descrição do processo de expansão do tecido urbano de Maceió mostra uma relação existente entre alguns eixos viários com os vetores que direcionaram este crescimento. A consolidação das vias passava a criar novos deslocamentos na cidade, permitindo que a ocupação urbana extrapolasse os limites da área central. Atualmente estes eixos viários firmam-se como importantes corredores de mobilidade que interligam as diversas áreas citadinas.

Desde o ano de 2001 o Centro tem sido alvo de grandes investimentos por parte do poder municipal através do Projeto de Requalificação do Centro, com o objetivo de promover o crescimento das oportunidades de negócios para todas as camadas da população, resgatando o comércio, a infra-estrutura e o valor simbólico e histórico do bairro. Se por um determinado tempo na história da cidade pensou-se que era necessário reduzir os fluxos que diariamente se dirigiam ao Centro porque sua estrutura espacial não mais comportava a demanda, estas ações parecem estimular o retorno à área central revertendo a situação de abandono pela qual esta área passou.

## 1.2 ESTRUTURA ESPACIAL ATUAL DA CIDADE DE MACEIÓ: ZONEAMENTO URBANO E A CONFIGURAÇÃO DOS ESPAÇOS CIDADINOS.

A atual configuração da cidade de Maceió, na qual o tecido urbano tende a expandir, sobretudo seguindo pelas áreas de Tabuleiro e Planície Litorânea Norte (áreas onde é verificada a existência de grande quantidade de terrenos vazios) segue as diretrizes e normas legais estabelecidas pelo atual Código de Edificações e Urbanismo do Município de Maceió — CEUMM (Lei Municipal N.º. 5.593 de 08/02/07). De acordo com o código, a área da cidade de Maceió foi subdividida em Zonas Residenciais, Agrícolas, de Interesse Turístico, de Expansão, Especiais de Preservação Cultural, de Interesse Ambiental e Paisagístico, Especiais de Interesse Social e Industrial (Mapa 9).

As Zonas Residenciais (ZR) são os espaços da cidade destinados predominantemente ao uso habitacional, as quais perfazem um total de nove zonas. Cada uma destas zonas apresenta diretrizes específicas de modos de ocupação de acordo com a localização no tecido urbano. Entre as diferenças está o controle da verticalização, indicando quantos pavimentos as unidades habitacionais podem ser constituídas. A única diretriz geral é a possibilidade de implantação de atividades comerciais, de serviços e industriais, compatibilizados<sup>2</sup> ao uso residencial, sem prejuízo da avaliação dos impactos ambientais e urbanos. A permissão de implantação das atividades comerciais junto às residências contribui para a formação de pequenos centros locais que dinamizam a vida urbana, criando centralidades vicinais essenciais para o desenvolvimento da sociabilidade cidadina.

Também destinadas ao uso residencial estão as Zonas Especiais de Interesse Social — ZEIS. Estas áreas estão submetidas a uma legislação específica de modo a ficarem adequadas aos programas de habitação de interesse social, de acordo com as diretrizes do

---

<sup>2</sup> A compatibilidade de usos refere-se a implantação de atividades que não gerasse impactos conflitantes à atividade residencial, incluindo ruídos, horário de funcionamento, tráfego, etc.

Plano Diretor do Município (Lei Municipal N.º 5486 de 30/12/2005) e que ainda não foram identificadas e demarcadas no espaço da cidade.

As Agrícolas (ZRA) são as zonas destinadas à ocupação por uso agrícola compatível com o uso residencial, para as quais há a permissão exclusiva para implantação de edificações horizontais, divergindo apenas entre a permissão e a proibição de implantação e exercício de atividades comerciais, de serviços e industriais.

As Zonas de Interesse Turístico (ZIT) estão subdivididas em dois grupos: um que agrega as áreas da cidade que se destinam “prioritariamente ao incentivo das atividades comerciais e de serviços voltadas para o turismo, compatíveis com as condições ambientais e as ocupações locais, sem prejuízo do uso residencial” (CEUMM, 2007) e um segundo para o qual são incentivadas atividades de serviços, culturais, artesanais, tecnológicas e filosóficas, voltadas para o turismo, compatíveis com as condições ambientais e as ocupações locais” (Lei Municipal N.º 5.593, de 08 de Fevereiro de 2007). Ambos os grupos ocupam uma porção do território na região da Planície Litorânea, estando uma zona na porção norte (ZIT 1) e outra na porção sul (ZIT 2).

A diferença entre estes dois grupos consiste nas atividades já existentes em cada zona. No caso da ZIT 2, o bairro do Pontal da Barra apresenta uma grande atividade artesanal responsável pela atração de turistas para a comercialização do artesanato local. A ZIT 1 desperta grandes questões a respeito de sua caracterização como área turística e não residencial. Duas hipóteses são levantadas: ou existe um interesse da prefeitura municipal em preservar a estrutura original desta região, caracterizada por uma grande extensão de manguezal e dessa forma poderia haver um controle no impulso à ocupação, e conseqüentemente, à degradação, ou o que é mais provável, esta ação seria uma resposta ao mercado imobiliário para a liberalização do uso do solo para a construção de grandes resorts, aproveitando o potencial dos elementos naturais, neste caso, o mar. É provável que estas áreas

tornem-se importantes centralidades na cidade por gerar a necessidade de instalação de equipamentos de comércio e serviços para atender a demanda turística.

Com potencial de crescimento urbano estão caracterizadas as Zonas de Expansão (ZE), para as quais são previstas: (i) verticalização alta, compatibilizada ao saneamento básico; (ii) atividades comerciais, de serviços e industriais de todos os grupos previstos na Lei, sem prejuízo da avaliação dos impactos ambientais e urbanos; e (iii) estímulo aos empreendimentos e estabelecimentos de incentivo à implantação de infra-estrutura e serviços urbanos. Três áreas localizadas na região de Tabuleiros apresentam este potencial, destacando esta porção da cidade como grande vetor de expansão urbana, por onde a cidade ainda tende a crescer e se consolidar.

Oito áreas da cidade são identificadas pelo potencial ambiental e paisagístico, caracterizadas como de Interesse Ambiental e Paisagístico (ZIAP). Para estas zonas o parcelamento, o uso e a ocupação do solo estão submetidos às normas e regulamentos previstos pela legislação ambiental aplicável, sem prejuízo das exigências previstas pelos órgãos competentes. Estas zonas podem ser entendidas como espaços de função estratégica para a cidade por preservar uma grande quantidade de espaços livres que preservam a drenagem natural, suavizam a paisagem artificial e contribuem para a formação de micro-climas que amenizam os efeitos do clima tropical.

A zona destinada ao uso industrial (ZI) coincide com o Distrito Industrial Governador Luís Cavalcante, localizado na área de platô, no bairro do Tabuleiro dos Martins, às margens da Via Expressa e Avenida Durval de Góes Monteiro, e destina-se exclusivamente ao uso industrial podendo ter implantadas atividades compatíveis com a proximidade de áreas do uso residencial no seu entorno. Este empreendimento imobiliário, aprovado pela Prefeitura Municipal de Maceió na segunda metade da década de 1970 como um loteamento, tinha por objetivo a instalação de 855 estabelecimentos industriais de pequeno e médio porte.

Entretanto até hoje o loteamento está parcialmente ocupado, do qual menos de 10% do número de empreendimentos previstos encontra-se implantado (FARIA, 2001:534). Algumas justificativas para este quadro é o fato deste loteamento estar implantado numa bacia endorréica, numa grande área de drenagem natural (cerca de 50 Km<sup>2</sup> de superfície) e que com a ocupação dos terrenos vizinhos o nível de impermeabilização da área tem gerado sérios problemas de alagamentos nas épocas de chuva intensa, comprometendo o desenvolvimento das atividades instaladas.

Na área de Planície Litorânea Sul encontra-se uma indústria de significativa importância para a economia do município, também instalada na década de 1970. Trata-se da Braskem, grande indústria cloro-álcool-química, que tem como matéria-prima a extração das jazidas de sal-gema existentes no subsolo. Esta indústria está implantada às margens do estuário lagunar Mundaú-Manguaba o que gera grandes riscos ambientais de contaminação e que influenciou de forma expressiva na desvalorização dos terrenos localizados nas proximidades.

Considerando a instalação de atividades de importância para a economia do município, a atividade portuária também se apresenta como ponto relevante. O Porto da cidade, situado no bairro de Jaraguá, na Planície Litorânea Central, é caracterizado como importante ponto de trocas comerciais através das atividades de exportação e importação. Sua importância é evidente desde a primeira metade do século XIX, sobretudo a partir do ano de 1815, ano do início da sua construção, a partir do qual as atividades até então realizadas pelo porto do Francês, no litoral sul, passaram a ser desempenhadas pelo ancoradouro, sendo o responsável pela exportação da produção do açúcar.



### 1.3 ESPAÇOS TERCIÁRIOS E AS PRINCIPAIS POLARIDADES URBANAS

As áreas da cidade caracterizadas pelo uso comercial e de serviços, atualmente, estão incorporadas às demais zonas, fato este que justifica a ausência das “Zonas de Atividades Múltiplas”, da “Zona Central de Comércio e Serviços” e da “Zona de Comércio e Serviços”, identificadas na malha urbana no ano de 1985 pelo zoneamento proposto pelo CUM (1985) e que contribuíram para a constituição e a consolidação de áreas comerciais na cidade.

O zoneamento que permaneceu do ano de 1985 até 2006 (Quadro 1), identificando zonas da cidade como locais destinados aos usos exclusivos de comércio e serviços, firmava áreas urbanas que poderiam se constituir como importantes centralidades pela função polarizadora que passavam a desempenhar, com a possibilidade de agregar em seus espaços o desenvolvimento das atividades e, conseqüentemente, um grande número de pessoas.

Com o atual zoneamento (CEUMM, 2007) as características dos espaços citadinos destinados ao desenvolvimento das atividades comerciais e de serviços foram incorporadas às configurações formuladas para as novas zonas na qual passaram a estar inseridas. Esta diferença na forma de subdividir o espaço citadino revela (i) ou uma mudança de conceito de zona, ou (ii) uma tentativa de incentivar a localização de atividades econômicas (comércio e serviços) por toda a cidade. Esta última hipótese é reforçada pela distribuição de uma grande quantidade de corredores de comércio e serviços ao longo de todo o tecido urbano — processo este que será detalhadamente descrito na seção dois deste trabalho. Entende-se que estando essas atividades distribuídas por todo o território urbano, caminha-se para uma utilização seletiva do espaço, onde os distintos grupos sociais tendem a se segregar cada vez mais, utilizando espaços da cidade que agregam apenas atividades e clientela de perfil semelhante, sobretudo econômico, minimizando a consolidação de centralidades heterogêneas

fortemente definidas ao nível da cidade e reforçando a formação de múltiplas e pequenas centralidades ao nível do bairro ou da vizinhança.

A antiga Zona Central de Comércio e Serviços — o Centro —, juntamente com o bairro de Jaraguá foram transformadas em Zonas Especiais de Preservação Cultural por contemplar em seus territórios “edificação ou conjunto de edificações, instituídas como patrimônio cultural edificado de Maceió” (CEUMM, 2007). Para estas localidades algumas diretrizes estimulam a implantação do uso residencial, numa tentativa de reverter o quadro de abandono das áreas centrais como local de moradia e utilização das edificações desocupadas para suprir a demanda por habitação. Nota-se, portanto, nestas áreas, um incentivo ao retorno da população para morar junto à área central, o que poderia significar uma tentativa de reversão do processo que levou famílias a se transferirem para as áreas mais afastadas do Centro, sobretudo na segunda metade do século XX, possibilitadas pela consolidação de eixos viários que conduziam o crescimento urbano em direção à periferia.

Este incentivo de retorno à área central apresenta-se como uma estratégia para reverter o quadro de abandono pelo qual esta área passou na segunda metade do século XX quando o próprio poder público incentivou a criação de ‘novos centros’ localizados nas novas zonas residenciais para reduzir os deslocamentos até o Centro da cidade. A tentativa, entre outras já experimentadas, é a de fortalecer a região do Centro e os negócios ali instalados. Entretanto, acompanhando esta ação tem-se, contraditoriamente, um ‘espalhamento’ das atividades terciárias pelas áreas da cidade que continuam reduzindo as necessidades de deslocamento até a área central.

Além das transformações acima citadas, ocorreu, de forma semelhante, a extinção da categoria das Zonas de Atividades Múltiplas — ZAM’s e da Zona de Comércio e Serviços — ZCS (Avenida Jangadeiros Alagoanos), as quais passaram a estar denominadas como

Corredores de Atividades Múltiplas — CAM's (vias onde são permitidos os usos comercial, de serviços e industrial de pequeno e médio porte).

Até a aprovação do CEUMM (2007), as ZAM's e a ZCS tinham normas específicas que regiam a forma de ocupação destas zonas. Caracterizadas atualmente como CAM's, estas vias passaram a estar submetidas aos parâmetros construtivos das zonas em que estão inseridas. Entendendo que a definição destas áreas como corredores de comércio e serviços (que funcionavam como espaços terciários para suprir a demanda local) contribuía para uma descentralização da área central, é possível dizer que a consolidação destes corredores destinados às múltiplas atividades pode ter refletido um processo já em curso de constituição de novas centralidades na cidade de Maceió, algumas de importância local, outras de maior expressão urbana, conformando uma estrutura espacial polinucleada ou multicentralizada.

<b>1985</b>	<b>2007</b>
<b>Lei N.º. 3.536 de 23 de dezembro de 1985</b>	<b>Lei N.º. 5.593 de 08 de fevereiro de 2007</b>
Zona Residencial — <b>ZR</b> — 11 zonas	Zonas Residenciais — <b>ZR</b> — 9 zonas
Zona Central de Comércio e Serviços — <b>ZCCS</b> — 1 zona	—
Zona de Comércio e Serviços — <b>ZCS</b> 1 zona	—
Zona de Atividades Múltiplas — <b>ZAM</b> 4 zonas	—
Zona Especial — <b>ZE</b> — 4 zonas	
—	Zonas Residenciais Agrícolas — <b>ZRA</b> 3 Zonas
—	Zonas de Interesse Turístico — <b>ZIT</b> 2 zonas
—	Zonas de Expansão — <b>ZE</b> — 3 zonas
—	Zonas Especiais de Preservação Cultural — <b>ZEP</b> — 5 zonas
—	Zonas de Interesse Ambiental e Paisagístico — <b>ZIAP</b> — 8 zonas
—	Zonas Especiais de Interesse Social — <b>ZEIS</b>
—	Zona industrial — <b>ZI</b>

**Quadro 1: Zonas urbanas propostas nos zoneamentos dos anos de 1985 e 2007.**

Fonte: Lei N.º. 3.536 de 23 de dezembro de 1985 e Lei N.º. 5.593 de 08 de fevereiro de 2007.

Outro ponto na cidade que atualmente tem se constituído como centralidade e que passou a desempenhar a função estratégica de centro da cidade, congregando num espaço fechado as mesmas atividades e funções tornando-se importante centro de consumo e lazer é o shopping center.

Na cidade de Maceió esta realidade está refletida no Shopping Center Iguatemi, o mais antigo e maior shopping, situado na baixada litorânea, inaugurado no ano de 1989. Constituído também como importante centralidade cidadina, o shopping pode ser entendido como uma releitura da espacialidade do Centro Histórico, no qual um “calçadão” destina-se a acolher o pedestre. Entretanto, esse “novo centro” difere do Centro Histórico por caracterizar-se como espaço privado que, através de normas de funcionamento mantém o controle do uso do espaço, condicionando o comportamento dos usuários. Apesar de o espaço do shopping ter passado por algumas transformações, incluindo novos serviços como centros de saúde e de ensino superior e lojas âncoras que representariam os grandes magazines e lojas de departamento, as principais instituições estatais, sedes de bancos e cartórios ainda estão localizados na área Central. Além deste shopping, outros de menor dimensão, galerias e supermercados também passam a se constituir como pontos de atração de consumidores, contribuindo para a constituição de centralidades locais.

Estes pontos da cidade que se firmam como subcentros apresentam uma gama de serviços e equipamentos que, em menor escala, conseguem atender as necessidades locais de uma determinada população e passam a concorrer com o ponto central, gerando certa competitividade, sobretudo do ponto de vista econômico. A maior parte destes centros locais desempenha funções que complementam as demais atividades desempenhadas no Centro Histórico e que atendem aos interesses da comunidade vizinha. Todavia, na área do Centro Histórico é possível colocar-se em contato um público diversificado, sobretudo, pela presença de importantes instituições nele localizadas — as principais instituições de governo, cartórios,

a catedral metropolitana, teatros, bancos — além da grande quantidade de estabelecimentos de comércio e serviços diversos, entendendo a importância desta área na dinâmica urbana por constituir-se como “coração da cidade” para onde convergem todos os fluxos.