

EMPREENDIMENTOS E AÇÕES PÚBLICAS E PRIVADAS EM MACEIÓ (AL) NO INÍCIO DO MILÊNIO*

ENTERPRISES AND PUBLIC AND PRIVATE ACTIONS IN MACEIÓ/AL
AT THE BEGINNING OF THE MILLENNIUM

Verônica Robalinho Cavalcanti**

Geraldo Majela Gaudêncio Faria***

Viviane Regina Costa****

Luiz Gustavo Oliveira da Silva*****

Luan Rubens Dias de Moura*****

* Este artigo resulta do desenvolvimento de reflexões iniciadas pelo Grupo de Trabalho *Novos empreendimentos e ações públicas e privadas em Maceió*, integrante da oficina Quapá-SEL organizada pela coordenação nacional da rede Quapá-SEL e pelo Núcleo de Estudos de Morfologia dos Espaços (MEP), em maio de 2014, na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Alagoas (FAU/UFAL), campus A. C. Simões, Maceió.

* Arquiteta pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Mestre em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Doutora em Ciências Sociais, Sociologia, pela Université Paris I, Panthéon-Sorbonne. Professora doutora na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Alagoas (FAU/UFAL). Vice-líder do Núcleo de Estudos de Morfologia dos Espaços Públicos (MEP). Rua Elias Ramos de Araújo, 28, 57038-280, Cruz das Almas, Maceió, AL, Brasil.
vrobalinho@gmail.com

** Arquiteto pela Universidade Federal do Paraná (UFPR). Mestre em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Doutor em Ciências Sociais, Sociologia, pela Université Paris I, Panthéon-Sorbonne. Professor doutor na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Alagoas (FAU/UFAL). Líder do Núcleo de Estudos de Morfologia dos Espaços Públicos (MEP). Rua Elias Ramos de Araújo, 28, 57038-280, Cruz das Almas, Maceió, AL, Brasil.
ggfaria@gmail.com

*** Arquiteta, mestre em Arquitetura e Urbanismo, Dinâmicas do Espaço Habitado, doutoranda em Arquitetura e Urbanismo, Cidades, pela Universidade Federal de Alagoas (UFAL) e professora no Eixo de Tecnologia do Campus do Sertão da UFAL. Rua Átila Brandão, 37, 57046-367, condomínio Maíra, bloco 2, apart. 102, Serraria, Maceió, AL, Brasil.
vivianercosta@gmail.com

**** Graduando em Arquitetura e Urbanismo na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Alagoas (FAU/UFAL). Travessa São Carlos, 47, 57046-431, Serraria, Maceió, AL, Brasil.
luiz_lula_9@hotmail.com

***** Graduando em Arquitetura e Urbanismo na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Alagoas (FAU/UFAL). Bolsista de Iniciação Científica do Núcleo de Estudos Morfologia dos Espaços Públicos (MEP). Conjunto José Tenório, bloco 40, apart. 203, Serraria, 57046-350, Maceió AL, Brasil.
luan14rubens@hotmail.com

[HTTP://DX.DOI.ORG/10.11606/ISSN.2359-5361.V0I36P11-33](http://dx.doi.org/10.11606/issn.2359-5361.v0i36p11-33)

RESUMO

As intervenções públicas e privadas na cidade de Maceió (AL) revelam o modo como o espaço da cidade tem sido produzido, os impactos gerados na conformação urbana e as tendências geradas para a expansão ou consolidação da forma urbana. As ações do poder público têm, sobretudo, focalizado a mobilidade urbana com a abertura ou reforma de vias estruturantes na cidade, consolidando a hegemonia do transporte individual privado sobre o transporte público de massa. Por sua vez, as ações do capital privado dirigem suas atenções para os espaços livres e vazios da cidade que apresentam maior potencial de retorno financeiro, procurando, primeiro, incorporar novas áreas de expansão imobiliária com a abertura de novas vias e, depois, ofertar produtos destinados, em geral, à população de poder aquisitivo mais elevado. Uma terceira frente são as ações consorciadas entre agentes públicos e privados no âmbito de programas nacionais de habitação popular. Essas têm resultado na construção de grandes empreendimentos localizados na periferia urbana distante e mesmo em terras ainda de uso rural, cabendo ao Estado o ônus da ampliação e qualificação de infraestrutura e serviços. A análise do conjunto das ações públicas e privadas sobre o espaço da cidade permitiu constatar forte protagonismo do setor imobiliário nos processos de gestão e desenho da cidade.

Palavras-chave: Espaços livres e morfologia. Forma urbana. Morfologia urbana.

ABSTRACT

The public and private interventions in Maceió-AL reveals how the city space has been produced, the impacts on urban morphology and trends generated for expansion or consolidation of urban form. The actions of the government highlighted in investments in urban mobility, especially from the opening and restructuring roads in the city consolidating the hegemony of private individual transport on public transport. The actions of private capital were reflected in the appropriation of open and empty spaces in the city with greatest potential profitability, reflected in demanding the opening of new routes and improving accessibility, which receive new and differentiated urban real estate projects, products in general for the population of higher income. In the actions characterized by consortia of public and private agent builders, through the national housing programs, they have invested in the construction of big projects intended for affordable housing located in urban periphery and in rural land use, leaving to the State the burden of expansion and qualification the urban infrastructure and services. The analysis of public and private actions over the space allowed realize that the real estate sector interests prevail in decision-making, control and city design.

Keywords: Open spaces and urban form. Urban morphology. Urban form.

1 INTRODUÇÃO

A superfície do município de Maceió corresponde a 511 km² e sua área urbana legal a 233 km². Em 2010, a população era de 932.748 habitantes (IBGE, 2010), sendo que 99,75% residiam na área urbana e 0,25% na área rural. A geomorfologia da área urbana apresenta duas conformações distintas, as planícies e os tabuleiros. Na figura 1 representa-se o território municipal distinguindo as áreas rural e urbana¹ e, nesta, o que é tabuleiro e o que é planície. As planícies distinguem-se por suas localizações e tipos de solo em litorânea e lagunar. Nas transições entre estas e os tabuleiros ocorrem falésias com declives bastante acentuados, elementos naturais marcantes da paisagem e inadequadas à ocupação. Os tabuleiros elevam-se suavemente desde a altitude de 40 metros junto à costa (leste) até 120 metros ao norte do município. Seu interior é dre-

¹ Observa-se na figura 1 uma estreita faixa de área urbana acompanhando a linha costeira rumo ao norte, com tabuleiros e planícies. Nessa faixa, com inúmeras praias, concentram-se atualmente as atenções do mercado imobiliário para habitações de alta renda e mercado turístico, com resistências dos antigos moradores.

nado por ravinas estreitas (grotas), confinadas por encostas íngremes² com inclinações acima de 100%. Parte das ravinas no interior do perímetro urbano ainda se encontra florestada, porém sob forte pressão de desmatamento para assentamentos de baixa renda, ocorrendo o ressecamento de nascentes e o despejo de lixo e esgotos *in natura*.

A planície lagunar é uma estreita faixa de terra que contorna a laguna Mundaú e se estende do pontal da restinga até a desembocadura do rio Mundaú. Desde o início da ocupação do povoado, essa área constituiu-se como local de moradia, pela condição ambiental e situação privilegiada, às margens de rota de fundamental importância para o povoado, permitindo ligação do porto de Jaraguá ao interior da província. O relevo influenciou a implantação do leito da ferrovia nesse local. Ali se encontram extensões de mangue sobre terrenos turfosos inundáveis, impróprios à ocupação. Porções desses terrenos úmidos vêm sendo drenadas, aterradas e ocupadas desde o século XIX para construção de moradias, sobretudo populares.

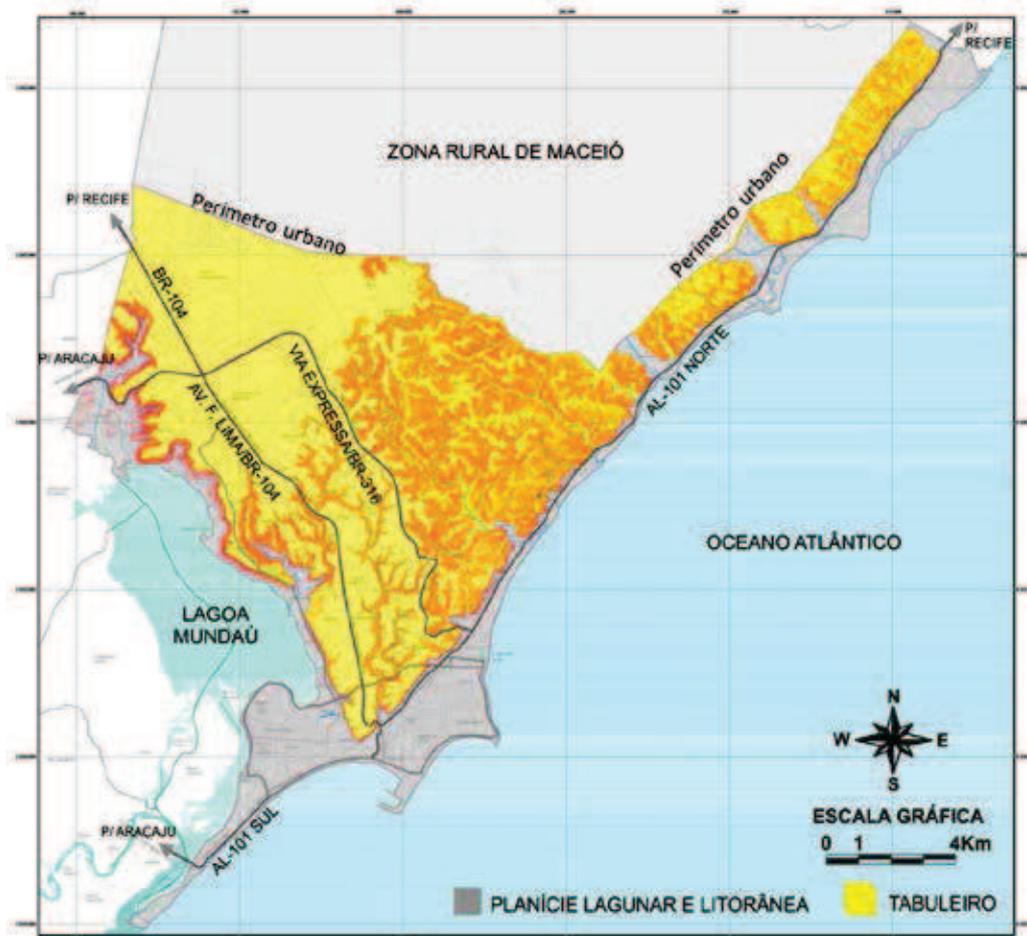


Figura 1 Configuração da área urbana/rural do município de Maceió e relevo de sua área urbana.

Fonte: Código de Urbanismo e Edificações adaptado pelos autores a partir do Mapa 04, Relevo-declividade. MACEIÓ (2007).

² Na figura 1, falésias e ravinas (grotas) são identificadas pelas linhas sinuosas de contornos mais escuras (curvas de nível quase justapostas) no interior dos tabuleiros e, também, limitando-os em relação às planícies.

A planície litorânea de Maceió, onde se localiza o porto, é formada por uma faixa de solo quaternário, arenosa, com praias e terrenos de restinga (LIMA, 1990), estende-se no sentido sudoeste e nordeste. Durante um século e meio (1800-1970), o porto constituiu-se como principal local de entrada e saída dos principais fluxos da cidade (pessoas e trocas comerciais), na enseada de Jaraguá. Essa planície costeira foi ocupada a partir do porto, sobretudo, nos últimos cinquenta anos, consolidando a tendência de valorização com verticalização próximo ao mar e consolidação da centralidade dos segmentos de renda média alta e alta.

Os tabuleiros, baixos planaltos costeiros, são latossolos sedimentares silicoargilosos (LIMA, 1990), característicos de larga faixa litorânea que se estende da Bahia ao Rio Grande do Norte. São entrecortados por densa rede hidrográfica que, em Maceió, parte desemboca na laguna Mundaú e parte no oceano Atlântico. Os tabuleiros contidos no interior da área urbana apresentam-se de dois modos, amplos ou muito estreitos. A cidade cresceu seguindo as faixas mais largas, a oeste, rumo ao norte. A nordeste, porém, os tabuleiros são muito estreitos e recortados. A urbanização dessa porção nordeste será muito impactante do ponto de vista ambiental e funcional, pois dificilmente receberia infraestrutura adequada em razão dos custos e dificuldades técnicas.

A fundação do povoado – que no início do século XIX deu origem à cidade – localizou-se num pequeno terraço sedimentar no sopé de falésia (LIMA, 1990), onde minava água potável para consumo dos moradores. Não distante do porto de Jaraguá, a localização, em solo seco, 10 metros acima do nível do mar, também favorecia o controle visual do movimento do porto e do território. (CAVALCANTI, 1998).

2 INVESTIMENTOS PÚBLICOS NA MOBILIDADE URBANA

Abreviadamente, pode-se descrever a estrutura viária de Maceió em 2015 da seguinte maneira:

- **Direção sul-norte**, com 3 eixos estruturais: 1) o primeiro e mais antigo; antiga estrada do interior e ferrovia; pela planície lagunar; estreito e com fluxo precário dado aos obstáculos naturais e ocupacionais ao longo dos séculos XIX e XX; 2) o segundo, sobre o tabuleiro oeste (projeto e construção na década de 1920) [(CAVALCANTI, 1998)], formado pelas avenidas Fernandes Lima e Durval de Góes Monteiro (trecho inicial da BR-104³), é o principal vetor de crescimento durante o século XX e o principal eixo de mobilidade da cidade; 3) o terceiro, pelo tabuleiro leste (projeto e construção nos anos 1980), paralelo ao anterior, foi projetado para ser a principal via de acesso ao porto (BRASIL, 1982), parcialmente construído, denomina-se via Expressa ou avenida Menino Marcelo (trecho inicial da BR-316).

³ Ao longo deste artigo, será denominada eixo Fernandes Lima.

- **Direção sudoeste-nordeste**, sobre a planície litorânea; basicamente, um grande eixo estruturante junto à orla, interligando as rodovias AL-101 Norte e AL-101-Sul; integram-no a via litorânea (avenidas da Paz, Sílvio Vianna, Álvaro Otacílio, Roberto Mascarenhas, Brigadeiro Eduardo Gomes) e a avenida Gustavo Paiva, antigo eixo de ligação entre o Centro Histórico e o litoral norte do Estado.
- Interligando tabuleiros e planícies, algumas vias conectoras foram implantadas: diversas ladeiras, a avenida Leste-Oeste e sua continuidade pelo Dique-Estrada até o Pontal da Barra, as avenidas Rotary (execução de apenas um trecho) e Juca Sampaio (do Contorno), todas executadas nos anos 1980.

Dada a omissão das administrações municipais em definir o sistema viário urbano com suas extensões e ligações e a ausência de transporte público eficiente, a atual malha viária apresenta-se precária para atender a demanda de mobilidade, devido ao modelo apoiado, principalmente, sobre o transporte individual. Vale registrar que a candidatura de Maceió para sede de jogos da Copa do Mundo de 2014 suscitou reflexões e discussões sobre a imperiosa necessidade de obras estruturais para a solução de carências e problemas de mobilidade.

Isso, entretanto, não resultou em ações ou projetos consequentes além de soluções triviais para equacionar pontualmente a perda gradativa de mobilidade sentida pela população. Promete-se, em breve, a implantação de uma linha de Veículo Leve sobre Trilho (VLT) e outra de *Bus Rapid Transit* (BRT) junto aos leitos das vias sul-norte mencionadas acima, seguindo um trajeto distinto do estabelecido no Plano Diretor, que definia o vale do riacho Reginaldo como leito para o transporte de massa. (MACEIÓ, 2005).

2.1 NOVAS VIAS ESTRUTURANTES DE MACEIÓ

Os empreendimentos estruturantes da cidade, executados pelo poder público, correspondem, normalmente, à abertura, ao alargamento e à retificação de vias. Isso possibilita novas condições de mobilidade, abre novas frentes de ocupação do espaço urbano e pode contribuir na formação de novos centros polarizadores de dinâmicas citadinas.

Entre 2008 e 2015, destacam-se quatro empreendimentos rodoviários (figura 2): 1) avenida Pierre Chalita; 2) avenida Márcio Canuto; 3) avenida Josefa de Melo (em parceria com o setor privado); 4) Ecovia Norte (em execução).

A avenida Pierre Chalita, com seis quilômetros de extensão, foi inaugurada no ano de 2012. Seu objetivo era ligar o bairro da Serraria ao litoral norte (praia de Jacarecica). Essa via possibilitou a canalização de fluxos rodoviários sul-norte do tabuleiro diretamente à planície costeira, reduzindo a pressão sobre congestionamentos existentes em outras ligações. Já a nova avenida Márcio Canuto, inaugurada em 2012, é uma ampliação da antiga avenida Rotary em direção a leste, perfazendo no total três quilômetros de extensão, que facilitam a ligação leste-oeste entre as estruturais sul-norte do tabuleiro. A avenida Rotary-Marcio Canuto foi posteriormente prolongada com um terceiro trecho de dois quilômetros até o litoral de Cruz das Almas, denominado avenida Josefa

de Melo. A conclusão desse terceiro trecho abre uma frente de expansão urbana em direção ao litoral norte e permite a ocupação de grandes glebas vazias no interior da malha urbana com novos empreendimentos imobiliários, sobretudo de uso residencial.

O marco dessa nova frente de expansão é o Parque Shopping, inaugurado no final de 2013, localizado no entroncamento da Josefa de Melo com a rodovia AL-101-Norte. Para a elaboração de projeto de urbanização para as grandes glebas vazias ao longo dessas novas vias e de seu entorno (bairro de Cruz das Almas), não obstante vizinhas ao antigo vazadouro municipal de lixo (desativado há cinco anos e sob monitoramento ambiental), foi contratada a empresa de consultoria paranaense, tendo sido o estudo objeto de oficinas abertas ao público. A proposta urbanística apresentada prevê a construção de grandes torres habitacionais agrupadas em núcleos, não respeitando a faixa *não-edificável* de segurança do vazadouro.

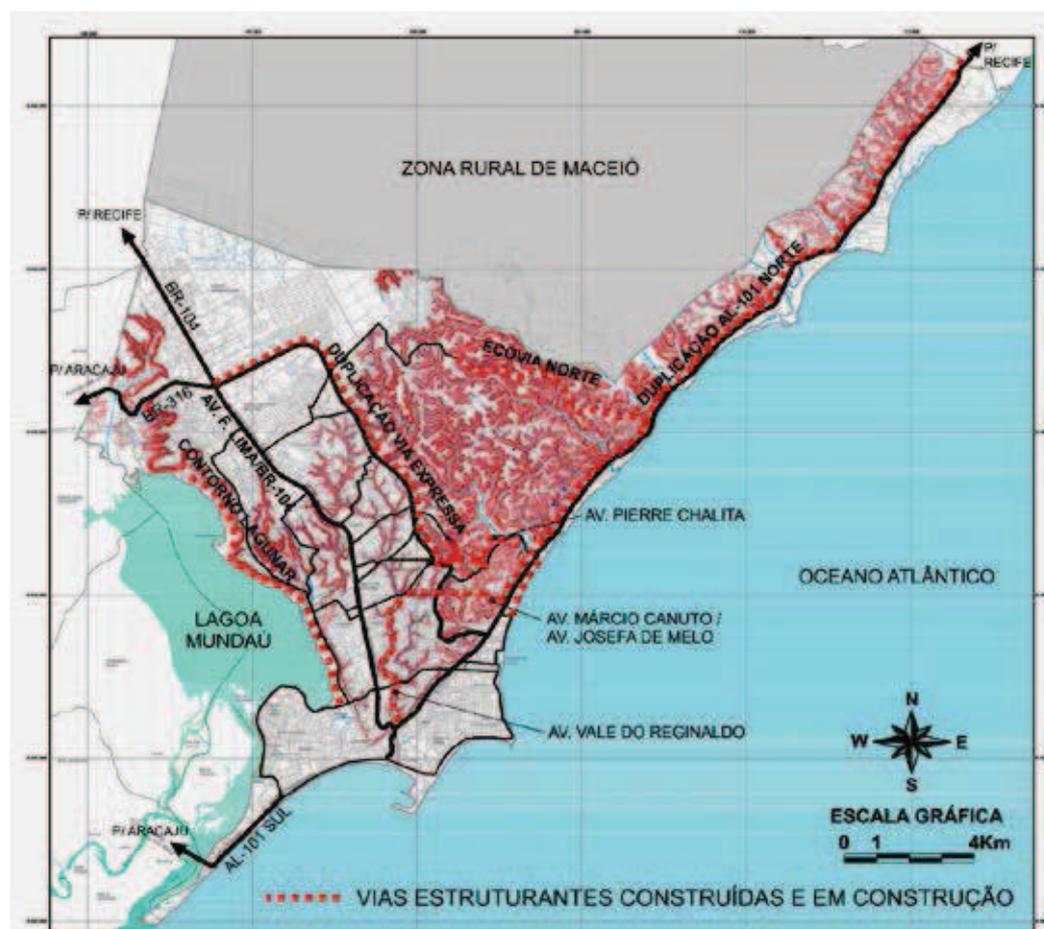


Figura 2 Vias estruturantes implantadas e em projeto na cidade de Maceió (AL) entre 2008 e 2015. Fonte: Código de Urbanismo e Edificações adaptado pelos autores a partir do Mapa 04, Relevo-declividade. MACEIÓ (2007).

A Ecovia Norte, ainda em implantação, fará a ligação entre os bairros periféricos do tabuleiro norte de Maceió e a praia de Guaxuma, no litoral. Essa via, com seis

quilômetros de extensão, abre uma nova frente de expansão do tecido urbano, facilitando a ocupação dos terrenos em tabuleiros muito estreitos, (mencionados acima), parte utilizados para plantio de cana-de-açúcar, muito entrecortados de grotas, com declividades acentuadas, impróprios à ocupação compacta (figura 2). Certamente, a urbanização se dará de modo disperso, com conjuntos do programa Minha Casa Minha Vida (MCMV) ou com loteamentos “fechados”, com infraestrutura precária de saneamento.

Três⁴ outras propostas estruturantes encontram-se em projeto, sem indícios quanto ao início de execução: 1) prolongamento da avenida Dique Estrada, contornando a laguna Mundaú em direção ao norte; 2) duplicação da AL-101 Norte; 3) duplicação da Via Expressa (figura 2). É importante salientar que a duplicação da AL-101 Norte virá reforçar os interesses e expectativas do setor imobiliário para a área e que a ampliação da Via Expressa vem atender as novas demandas por espaço de circulação em virtude do crescimento de ocupação diversificada (habitação e atividades) nos tabuleiros situados ao norte e às margens dessa via.

2.2 INVESTIMENTOS EM TRANSPORTES URBANOS

Durante as três últimas décadas, a população de Maceió tem estado ausente de discussões ou definições de políticas públicas alternativas ao modelo vigente de mobilidade municipal, que se apoia sobre o transporte individual e sobre um confuso e ineficiente transporte coletivo convencional por ônibus. A situação que se apresenta na atualidade é de esgotamento do sistema, com o travamento da mobilidade intraurbana do transporte individual e do transporte coletivo, por absoluta carência de canalização adequada de fluxos e modos.

Como se pode constatar numa leitura rápida das informações cartográficas do meio natural e do processo de urbanização, a cidade de Maceió teve o seu crescimento condicionado, em grande parte, pela conformação de seu sítio físico, no qual as massas de água (laguna Mundaú, oceano Atlântico) e as formas do relevo, como descrevemos acima, apresentam-se como elementos definidores dos eixos de expansão e sua estrutura viária. Em resumo, as áreas propícias à urbanização encontram-se:

- **Sobre os tabuleiros** situados a noroeste, englobando inicialmente a bacia do riacho Reginaldo, e estendendo-se em direção ao norte desde o Centro Histórico até o município vizinho de Rio Largo, com o qual as respectivas manchas urbanas se conurbam. Essa faixa urbanizada da cidade sobre o tabuleiro possui extensão aproximada de 25 quilômetros lineares e larguras médias de 1,5 quilômetro a 8 quilômetros de largura no extremo norte da área urbana do município.

⁴ Há rumores de lançamento próximo de um grande empreendimento imobiliário para altas rendas no município vizinho de Coqueiro Seco, na margem oposta da laguna Mundaú. Em 2014, um dos itens da plataforma de campanha do governador eleito do Estado era a construção de uma grande ponte, interligando sobre a laguna o bairro do Trapiche àquele município.

- **Sobre as planícies litorânea e lagunar**, na direção sudoeste-nordeste, onde se formou o Centro Histórico da cidade, a área portuária e outros subúrbios, crescendo a seguir no sentido sudoeste, rumo ao Pontal da Barra; depois, a partir do século XX, expandindo-se também para o litoral a nordeste, de maneira bastante densa e verticalizada, sobretudo a partir da década de 1980. A expansão no sentido sudoeste, caminho que levava à ex-capital provincial Marechal Deodoro, apoiou-se e consolidou-se com a construção da rodovia AL-101 Sul, do Dique Estrada e também de grandes complexos (estádio, hospital geral, centro de exposições). Já para o sentido nordeste, a expansão urbana procurou as praias valendo-se da via litorânea, à qual eram ancorados os parcelamentos do solo, e, também, do asfaltamento da via AL-101 Norte. Este último eixo, que dá acesso a praias e glebas ainda intactas, vem se constituindo como um novo “filão” para o setor imobiliário. Nos últimos anos, grandes empreendimentos (faculdades, shoppings) aí se instalaram. O eixo de deslocamento pela beira-mar encontra-se em vias de saturação nos trechos de maior adensamento (bairros de Ponta Verde, Jatiúca e Mangabeiras).

Portanto, à exceção dos terrenos alagadiços e úmidos da planície, das áreas alagáveis situadas em bacias endorreicas nos tabuleiros e dos terrenos com altas declividades das falésias e ravinas (grotas), o sítio de Maceió apresenta condições bastante propícias e adequadas para edificações e expansão urbana. Entretanto, as qualidades da conformação natural do sítio são, em grande parte, desperdiçadas no desenho e no processo de parcelamento do solo destinados a usos urbanos. Esse processo não tem sido beneficiado por ações de coordenação geral (do tipo *master plan*⁵) de modo a resultar numa malha viária bem dimensionada e funcional, tanto nas escalas de bairros e vizinhanças como na escala da cidade em sua totalidade: mesquinhez na largura das vias (e calçadas), traçados descontínuos e descuidadamente interrompidos, interseções de geometria confusa, fluxos mal canalizados e indiferenciados, descontrole de localização de usos do solo *vis-à-vis* o sistema viário, descaso para com os requisitos de acessibilidade e mobilidade para as diferentes modalidades, especialmente pedestres e ciclistas.

Essa situação leva à constatação de que são poucas as alternativas para deslocamentos na cidade por transporte individual. Já na década de 1980, tal constatação havia sido observada (ETUM, 1982). A administração da cidade projetava a abertura de vias conectoras que ligariam o eixo linear sul-norte de desenvolvimento da cidade (sobre o tabuleiro) aos vetores de expansão direcionados sobre as planícies litorânea e

⁵ Um “plano urbanístico” difere de um “plano diretor” por representar uma antecipação do traçado urbano da cidade levando em conta a sua configuração atual e as melhores alternativas de crescimento espacial ou adensamento, definindo desde logo as características da infraestrutura necessárias para a conformação da cidade no futuro. Desse modo, um plano urbanístico constitui parte integrante de um plano diretor. Este, mais abrangente, representa uma antevisão integrada e complexa da dinâmica urbano-municipal, natural e social (sócio-econômico-cultural) procurando, nas suas disposições, contemplar a totalidade do processo de desenvolvimento municipal. Nesse aspecto, o plano urbanístico representa tão somente a síntese espacial e paisagística da forma urbana desejada.

lagunar. Nessa perspectiva, no início dos anos 1980 foi aberta, transversalmente aos tabuleiros, a avenida Leste-Oeste, interligando a planície lagunar à planície costeira, e iniciou-se a interligação entre os bairros do Farol ao Barro Duro por meio da avenida Rotary. No mesmo ETUM (1982), propunha-se a construção de um eixo de transporte pela calha do vale do riacho do Reginaldo, paralelamente aos eixos sul-norte mencionados – eixos Fernandes Lima e via Expressa (figura 3). Proposta esta que caiu no esquecimento e não voltou à discussão por muitos anos (ainda que tenha permanecido como proposta do Plano Diretor de Maceió em 2006) – até a exigência federal aos municípios proponentes à sede da Copa do Mundo de 2014, de incluírem propostas inclusivas de mobilidade urbana visando à melhoria da qualidade de vida da população.

Nesse momento, quatro novas propostas complementares para a mobilidade em Maceió foram divulgadas, algumas sobre eixos viários já existentes, alterando a funcionalidade dos mesmos; outras complementando ou introduzindo novas modalidades:

- 1) Proposta de linha de **VLT** elétrico, ligando o Centro Histórico ao aeroporto Zumbi dos Palmares, na faixa de domínio das avenidas Fernandes Lima/Durval de Góes Monteiro/BR-104. Principal eixo de deslocamento da cidade, milhares de pessoas por dia aí circulam. Com percurso total em torno de 25 quilômetros, o projeto prevê sua estação inicial no Mirante do Chalita, próximo ao Centro. O projeto abrange treze estações ao longo de seu trajeto, sendo quatro de integração intermodal (localizados no Centro Histórico, na avenida Rotary, hipermercado Makro e trevo BR 104-BR 316). Estão previstas no projeto a reforma de calçadas e a construção de ciclovia nos dois sentidos. Os recursos para a obra virão principalmente da União. O projeto suscita alguns questionamentos: a recuperação da faixa de domínio, invadida em vários trechos; os conflitos de tráfego entre modalidades, operando de modo competitivo sobre a mesma faixa de domínio; a redução da cobertura arbórea do canteiro central das avenidas para abrigar o novo sistema; as áreas necessárias para estações; a travessia de pedestres.
- 2) Duplicação da via Expressa (BR-316) com a construção de um corredor central exclusivo para **BRT** de grande capacidade, com estações de transbordo em nível, pagamento antecipado e integração tarifária. Com cinco quilômetros de extensão, o BRT da avenida Menino Marcelo terá seu ponto inicial na avenida Rotary e seu ponto final na estação de integração com o VLT (no trevo das BRs 104 e 316). Assim como o VLT, inclui a reforma de calçadas e a construção de ciclovia. Obra sem previsão para início. Questionamentos: similares aos do projeto VLT, exceto sobre cobertura arbórea, que inexistente.
- 3) Extensão do VLT existente, a diesel, ligando a estação central ao Jaraguá e ao Maceió Shopping, localizado no bairro de Mangabeiras, passando pela avenida Buarque de Macedo e pelas margens do riacho do Sapo. Parte do trecho já existe (o antigo leito ferroviário), o que torna sua viabilidade parcialmente exequível em curto prazo.

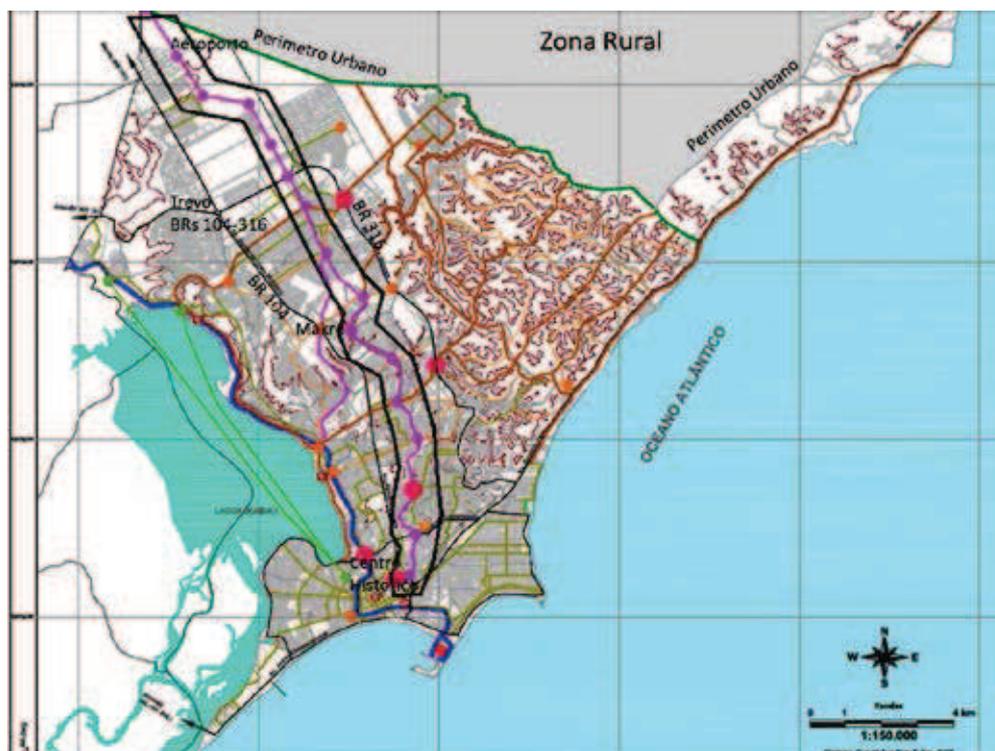


Figura 3 Eixos de mobilidade previstos no Plano Diretor de Maceió (2005). Observar as novas vias previstas para expansão urbana, a nordeste, e o eixo Sul-Norte de transporte de massa, inserido no Vale do Reginaldo, com as estações assinaladas.

- 4) Construção de dez **funiculares**, vencendo declividades entre as falésias lagunares/litorâneas e o tabuleiro. Os funiculares funcionariam como estações de transbordo-integração de diferentes modais entre áreas da cidade. É previsível o aumento de atividades e fluxos no entorno desses equipamentos públicos por serem Polos Geradores de Tráfego (PGT).

As intervenções executadas na cidade até o momento não são, todavia, suficientes para atender o crescimento populacional e o crescente aumento da frota e fluxos de automóveis particulares, apesar da existência de inúmeras políticas públicas federais para o financiamento de transporte de massa nas cidades brasileiras. Ao mesmo tempo, e contraditoriamente, ocorreram políticas de financiamento para aquisição de automóvel com a finalidade de manter a atividade industrial e o nível de emprego durante a fase aguda da crise econômica internacional pós-2008.

Maceió, visivelmente, sofre os impactos da defasagem com a ampliação da frota automobilística e o atraso na adequação dos sistemas de transporte e mobilidade urbana: congestionamentos, estacionamentos irregulares, estresse, incivilidade pública e poluição ambiental. Apresenta-se, hoje, como uma cidade de médio porte, eivada de problemas de transporte público: vias saturadas e inadequadas para o deslocamento por ônibus – que trafegam competindo em desigualdade com automóveis –, linhas com itinerários irracionais e ineficientes, serviço sem regularidade, demorado e sem conforto, frequentes assaltos nos pontos e no trajeto, frota parcialmente antiquada.

3 INVESTIMENTOS DO CAPITAL PRIVADO NA CIDADE

Com a abertura das novas vias em áreas ainda não ocupadas rumo à porção litorânea nordeste, um forte estímulo ao adensamento deverá ocorrer na mesma direção. Vale lembrar, trata-se de área com densa rede de pequenos riachos, em grotas profundas e estreitos tabuleiros, sujeita a altos custos de urbanização. Empresas imobiliárias já se fazem presentes com estandes de venda anunciando e vendendo lançamentos destinados, sobretudo, para população de rendas média e alta.

3.1 GRANDES EQUIPAMENTOS POLARIZADORES E GERADORES DE VIAGENS

Tem sido flagrante a ausência de debates sobre o papel da administração municipal na gestão do espaço urbano, especialmente no controle da localização de empreendimentos emblemáticos para a cidade e na geração dos novos espaços urbanos. A localização de alguns empreendimentos e instituições de grande porte, sem o necessário estudo sobre os seus impactos, tem provocado consequências irreversíveis para a mobilidade da cidade. Exemplos paradigmáticos sobre o tema foram a aprovação dos projetos da Igreja Universal e de supermercados (Extra e Bompreço) próximos ao Shopping Maceió e a instalação do Centro Universitário Tiradentes (UNIT), todos na avenida Gustavo Paiva (AL 101-Norte), via arterial de acesso ao Centro Histórico. Todos esses empreendimentos são grandes geradores de tráfego. A avaliação que deveria acontecer certamente colocaria em questão a necessária correlação entre uso do solo *versus* sistema viário e a racionalidade da estrutura urbana para garantir a mobilidade no tecido urbano.

Nas duas últimas décadas, é perceptível a concentração de alguns equipamentos polarizadores e geradores de viagens localizados sobre duas áreas específicas, e já críticas, do ponto de vista da mobilidade na cidade. A primeira, no tabuleiro norte, foi a implantação do Shopping Pátio (2009) no entroncamento da avenida Cachoeira do Meirim, principal via de acesso ao populoso bairro Benedito Bentes, com a via Expressa. Houve, também, a implantação nas proximidades do Supermercado Atacadão (2010) e do novo Departamento Estadual de Trânsito (2014), ambos na interseção das principais vias estruturais da área urbana do tabuleiro (eixos Fernandes Lima com via Expressa), nas imediações da Universidade Federal de Alagoas (UFAL) – portanto, em área crítica da entrada da cidade, com congestionamentos permanentes de tráfego. Como esses, outros exemplos se repetem, sempre satisfazendo a escolha de localização feita por empresários, gerando retenções e conflitos no funcionamento do tráfego. A segunda, sobre o eixo do litoral norte, com a construção do Parque Shopping (2013), ponta de lança do setor imobiliário para o lançamento de megaempreendimentos no entorno (figura 4).

A construção desse shopping configura-se como estratégia do setor para a valorização dos empreendimentos anunciados, aumentando o apelo de localização dos

lançamentos previstos, prédios de apartamentos e torres comerciais e de serviços. Esse vetor de expansão da cidade apoia-se, unicamente, sobre o prolongamento do eixo avenida Gustavo Paiva-rodovia AL 101-N, com uma faixa de rolamento por sentido que suporta o variado fluxo diário já com precariedade. Com a perspectiva da implantação de inúmeros projetos imobiliários, torna-se previsível o colapso da mobilidade, caso não seja contemplada a alternativa de corredor viário exclusivo para o transporte de massa e ampliação da via com esse fim.



Figura 4 Em primeiro plano, o Parque Shopping (inaugurado em 2013), e a esquerda da via. Sua construção implicou em grandes cortes de terreno e nivelamentos, modificando o relevo original, anexando à planície enormes extensões de terrenos dobrados/tabuleiros. Maceió, AL, Brasil, 2014.
Foto: Jonathas M. Silva⁶, 2^o Oficina Quapá SEL, Maceió, mai. 2014.

3.2 EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS CONDOMINIAIS DE LUXO

Nas duas últimas décadas, numerosas glebas foram adquiridas ao longo da faixa litorânea norte – e inúmeros empreendimentos imobiliários implantados, sobretudo “condomínios”⁷ segregados de luxo. Tal movimento constituiu-se em prenúncio das intenções do mercado imobiliário para esse setor da cidade. Veiculava-se por meio da imprensa que a expansão da cidade pelo litoral norte se constituía como única alternativa ao adensamento “já esgotado” ou “excessivamente oneroso” da planície próxima ao centro. Os empresários, organizados na Associação das Empresas do Mercado Imobiliário de Alagoas (ADEMI-AL), exerceram pressão contínua sobre a prefeitura de Maceió, quando da elaboração do Plano Diretor de Maceió, em 2005, para a revisão da legislação urbanística, no sentido de reduzir as poucas restrições à ocupação do solo na planície costeira norte.

A partir da aprovação do Plano Diretor, foi permitida a construção de edificações com até vinte pavimentos na faixa de beira-mar ao longo desse vetor de expansão,

⁶ Fotos realizadas por Jonathas Magalhães Silva, durante a 2^o Oficina Quapá SEL em Maceió, em maio de 2014.

⁷ A maioria dos empreendimentos desse tipo são, na verdade, loteamentos com concessão de “fechamento”, isto é, com controle privativo de acesso.

cuja estrutura fundiária é constituída por grandes glebas compridas e perpendiculares à linha costeira, avançando por sobre os terrenos dobrados do tabuleiro, atingindo aí altitudes próximas a 60 metros. Várias glebas, nesse eixo de expansão-adensamento da cidade, são propriedades de grandes imobiliárias nacionais e locais, como a Gafisa/Cipesa. É possível, portanto, deduzir uma tendência de condomínios verticais para alta renda na estreita faixa da planície litorânea norte de Maceió.

Nos últimos cinco anos, vem ocorrendo uma concentração de empreendimentos imobiliários no litoral norte e nas vias abertas pela prefeitura que ligam o litoral à via Expressa no tabuleiro (quadro 1). Tem-se 2.017 unidades residenciais destinadas aos grupos de rendas média alta e alta oferecidas pelo setor imobiliário diretamente sobre o vetor de Expansão Litoral Norte, das quais 1.032 unidades no entorno do Parque Shopping e 1.162 unidades nas suas proximidades (demais vias implantadas). Não foram incluídas nesses cálculos as vinte e duas torres (com unidades habitacionais e de serviços) apresentadas quando do lançamento do Parque Shopping.

Quadro 1 Localização, Número de Empreendimentos Verticais e Unidades em Construção por Ano no Litoral Norte/AL101-N, Avenidas Pierre Chalita, Márcio Canuto Entre os Anos de 2010 e 2014.

ANO	LOCALIZAÇÃO	EMPREENDIMENTOS	UNIDADES
2010	Litoral Norte/AL101-N	1	164
2011	Av. Pierre Chalita (prox.)	2	324
2012	Av. M. Canuto/ J. Melo*	1	302
2013	Av. M. Canuto/ J. Melo*	1	216
	Litoral Norte/AL101-N	3	1.060
	Parque Shopping**	(2)	840
2014	Av. M. Canuto/J. Melo*	1	320
	Litoral Norte/AL101-N	4	793
	Parque Shopping**	(1)	192
TOTAIS		13	3.179

* As avenidas Márcio Canuto e Josefa de Melo constituem uma conectora que liga a AL101-N (esquina com o Parque Shopping) à avenida Fernandes Lima no tabuleiro.

** No conjunto dos empreendimentos localizados no litoral norte, deu-se destaque aos localizados no entorno do novo Parque Shopping.

Fonte: Levantamento de campo e pesquisa eletrônica nas páginas do mercado imobiliário de Maceió – março/abril de 2015.

Percebe-se que as construções dos shoppings Parque (litoral norte) e Pátio (via Expressa) serviram de indutores para lançamentos imobiliários: o primeiro para grupos de alta renda, e o segundo para grupos de renda média em áreas marcantes da cidade. Notável, também, é a predominância de empreendimentos verticais (condomínios verticais) para essas faixas de renda, denotando a crescente aceitação desse tipo de edificação residencial no mercado.

Quanto à forma de ocupação dos tabuleiros, vê-se a ocupação das bordas de encosta por “condomínios” horizontais de alta renda, que têm o fator localização (paisagem marítima e grotas vegetadas) como importante diferencial de preço, especialmente para terrenos com vista para o oceano (figura 5). Ressalta-se, na figura, o relevo predominantemente dobrado dos terrenos, o que implica em baixas taxas de ocupação da gleba e baixas densidades construtivas. Por intermédio da permanente oferta de “condomínios” colocados à venda, deduz-se ser essa uma tendência de ocupação por população de alta renda, com baixa densidade e altos custos de urbanização para essa área da cidade.



Figura 5 Exemplos de “condomínios” horizontais de luxo às margens da avenida Gustavo Paiva/AL101-Norte. Maceió, AL, Brasil.

Foto: Jonathas M. Silva, 2ª Oficina Quapá SEL, Maceió, mai. 2014.

4 CONSÓRCIOS PÚBLICOS/PRIVADOS NA FORMAÇÃO DO ESPAÇO MACEIOENSE

Entre os programas destinados à construção de habitação popular, o programa Minha Casa Minha Vida (MCMV) – do governo federal em parceria com a Caixa Econômica Federal (CEF), construtoras e imobiliárias – tem representado expressiva ocupação do espaço urbano na forma de conjuntos habitacionais. Custeado com recursos do Fundo de Arrendamento Residencial (FAR), o programa é gerido pelo Ministério das Cidades e operacionalizado pela CEF, tendo como objetivo principal a produção de unidades habitacionais para venda, sem arrendamento prévio, a famílias que possuem renda familiar mensal até 1.600 reais. O programa contempla, também, a aquisição de terrenos e produção de empreendimentos habitacionais vinculados a intervenções inseridas no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), para reassentamento, remanejamento ou substituição de unidades habitacionais, admitindo renda familiar mensal até 3.275 reais. (BRASIL, 2014).

Em Maceió, a construção desses empreendimentos ocorre, sobretudo, em áreas periféricas, onde há disponibilidade de grandes glebas de uso rural de baixo custo. Segundo dados do Ministério das Cidades, mais de 17 mil novas unidades habitacionais foram financiadas, notadamente, nos bairros Cidade Universitária e Benedito Bentes,

bairros alvos dos investimentos do MCMV na cidade. (BRASIL, 2013). No bairro Cidade Universitária, entre os anos de 2012 e 2014, foram entregues 5.204 unidades habitacionais, e 1.740 estão em fase de execução. No bairro Benedito Bentes, treze empreendimentos contabilizam 10.872 unidades, 6.696 entregues e 4.176 em execução (quadro 2).

Quadro 2 Período, Empreendimentos e Unidades Habitacionais Construídas pelo Programa Minha Casa Minha Vida nos Bairros Benedito Bentes e Cidade Universitária, Maceió, AL, Brasil.

BAIRRO	ENTREGA	EMPREENDIMENTOS	UNIDADES
Benedito Bentes	2011-2014	11	6.696
	2015	2	4.176*
Cidade Universitária	2012-2014	4	6.944**
TOTALS		17	17.816

* Em fase de execução.

**Do total de 6.944 unidades, 1.740 estão em fase de execução.

Fonte: BRASIL, Ministério das Cidades, 2013.

Os conjuntos Jardim Royal (490 mil m²) e Novo Jardim (680 mil m²) (figura 6a), no bairro Cidade Universitária, estão implantados ao lado de dois antigos conjuntos habitacionais – Conjunto Eustáquio Gomes de Melo (1964) e Conjunto INOCOOP (1985) –, cerca de 18 quilômetros distantes do centro da cidade. Os dois últimos foram construídos quando a Companhia Metropolitana de Habitação (COHAB) e o Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais (INOCOOP's) foram corresponsáveis por significativa produção de novos espaços urbanos, com a construção de grandes conjuntos habitacionais. Esses conjuntos, geralmente, possuíam espaços destinados à instalação de comércio e serviços, àquela época uma grande novidade para a população moradora.

Os dois novos conjuntos do MCMV foram construídos em módulos de unidades unifamiliares horizontais, e sua entrega condicionada à finalização do módulo. Ambos possuem os mesmos tipos de configuração de traçado: 1) rua com pista central e calçadas laterais; 2) rua com canteiro central (*boulevard*); 3) rua finalizada em elemento de reversão (*cul-de-sac*). As ruas têm acessos livres e configuração similar. Pela continuidade do traçado e desenhos das vias, parecem fundir-se em apenas um.

Já o Conjunto Jardim Tropical, com 90 mil m² (figura 6b), nas proximidades do conjunto Novo Jardim, tem configuração semelhante a condomínio, com acesso único, controlado por guarita na entrada principal. O empreendimento apresenta seiscentas casas geminadas dispostas em torno da área central, destinada à circulação veicular e ao lazer.

No bairro Benedito Bentes, onde os investimentos do programa ultrapassam dez mil unidades habitacionais, os empreendimentos retomam formas híbridas já experimentadas, com unidades horizontais ou verticais. Os conjuntos denominados Recantos e Villages ocupam área contínua de 316 mil m² (figuras 7a e 7b) e organizam-se como condomínios, com administração comum e regulamentos disciplinando a forma de ocupar e utilizar o espaço e o comportamento dos moradores.

Para ter proporção similar de unidades habitacionais, os conjuntos verticais ocupam área média de 13 mil m²; os horizontais, área média de 44 mil m². A sucessão serial interminável do tipo unidades térreas revela, na paisagem edificada, a magnitude dos novos empreendimentos, diferentemente do tipo vertical, onde a quantidade de unidades não é percebida de imediato. Esses empreendimentos localizam-se próximos a uma área da cidade que tem sido objeto de valorização imobiliária desde 2009, em virtude da construção do Shopping Pátio. Esse ano coincide com a data de lançamento do MCMV. Em 2010, na mesma região, foi inaugurada uma fábrica da Coca-Cola. Enquanto em algumas áreas a cidade leva anos, ou mesmo décadas, para ter sua ocupação consolidada com diversos usos, nesse caso a ocupação foi quase que simultânea: comércio, indústria, residência.

Essa área da cidade possui ocupação consolidada devido à magnitude de conjuntos habitacionais implantados já na década de 1980. O bairro Benedito Bentes, por sua grande extensão (24.627 km²) e localização periférica, ainda possui muitas áreas não ocupadas e de uso rural. Estas, todavia, começam rapidamente a ser urbanizadas com novos conjuntos do MCMV. É o caso do conjunto José Aprígio Vilela, no qual o acesso é feito por meio de uma estrada de barro (futura Ecovia Norte, descrita acima) que dista cerca de 2 quilômetros da área ocupada mais próxima (figuras 8a e 8b). O conjunto, com quase duas mil casas, foi construído para abrigar famílias removidas, como no caso daquelas que moravam em barracos improvisados à margem do



Figura 6a
Conjunto Jardim Royal,
Novo Jardim e Conjunto
Jardim Tropical.
Fonte: Silvio S. Macedo, 2^a
Oficina
Quapá-SEL, Maceió, mai.
2014.



Figura 6b Conjunto Jardim Tropical.
Fonte: Jonathas M. Silva, 2ª Oficina Quapá-SEL, Maceió, mai. 2014.



Figura 7a Empreendimentos MCMV no bairro Benedito Bentes.
Fonte: Google Earth, 2015.
Imagem: 11 dez. 2013.



Figura 7b Empreendimentos MCMV no bairro Benedito Bentes. No centro, lagoa de retenção de águas pluviais.
Fonte: Jonathas M. Silva, 2ª Oficina Quapá-SEL, Maceió, mai. 2014.



Figura 8a

Conjunto José Aprígio Vilela e Residenciais Parque dos Caetés / Morada do Planalto. Observar o esgarçamento da malha urbana na ocupação dessa área. Maceió, AL, Brasil. Foto: Jonathas M. Silva, 2ª Oficina Quapá SEL, Maceió, mai. 2014 e Google Earth 2015. Imagem de 20 abr. 2015 modificada pelos autores.



Figura 8b

Conjunto José Aprígio Vilela e Residenciais Parque dos Caetés / Morada do Planalto. Observar o esgarçamento da malha urbana na ocupação dessa área. Maceió, AL, Brasil. Foto: Jonathas M. Silva, 2ª Oficina Quapá SEL, Maceió, mai. 2014 e Google Earth 2015. Imagem de 20 abr. 2015 modificada pelos autores.

Dique Estrada, na laguna Mundaú, e das ocupantes de prédio desativado do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), no Centro. Esse novo empreendimento, de difícil acesso, sem transporte, com escassa possibilidade de geração de renda, foi destinado a famílias carentes removidas de áreas centrais com equipamentos e serviços. Tem-se conhecimento de que algumas famílias já começaram a repassar suas moradias⁸.

Próximo ao José Aprígio Vilela, dois novos empreendimentos estão em fase de construção: o Residencial Parque dos Caetés, com 2.976 unidades residenciais, e o Residencial Morada do Planalto, com 1.200 unidades, ambos verticais, próximos à

⁸ Informação externada pela Coordenadora Executiva (2013-2015) da União de Movimento de Moradia em Alagoas, UMM-AL, na mesa-redonda Maceió 200 Anos, durante o Congresso Acadêmico Integrado de Inovação e Tecnologia (Caiite), Maceió, 2015.

Ecovia Norte, em obras, que possibilitarão ligações dessa área com a região da orla marítima. Novamente fica evidenciado o incentivo à expansão e à ocupação da cidade nessa direção, sobre terrenos inadequados para urbanização adensada devido aos altos custos da infraestrutura e dos serviços urbanos necessários para mínima qualidade de vida e integração com a cidade.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS: SÍNTESE DAS TENDÊNCIAS VERIFICADAS

Em síntese, na dinâmica do processo de conformação da cidade de Maceió nas últimas décadas, constatam-se as seguintes tendências:

- 1) lentidão no processo de ocupação/adensamento de glebas e terrenos não ocupados, localizados nos tabuleiros centrais da cidade, entre os dois grandes eixos estruturadores sul-norte da cidade (eixos Fernandes Lima e via Expressa)⁹ (figura 9); possivelmente tal lentidão persistirá nessas áreas, com infraestrutura básica instalada, exceto esgotamento sanitário, caso não sejam utilizados instrumentos urbanísticos legais pela Prefeitura Municipal de Maceió, previstos no Estatuto da Cidade; o processo de espraiamento segue em ritmo acelerado, enquanto grandes glebas são mantidas sem uso, à espera de empreendedores dispostos a pagar preços exorbitantes;
- 2) expansão da ocupação com algum adensamento na estreita faixa litorânea norte da cidade através de condomínios verticais e possível ocupação, também na base das falésias, com movimentos de terraplenagem remodelando o relevo da planície litorânea, ampliando-a em alguns trechos, tal qual ocorreu com a implantação do Shopping Parque (mancha amarela litorânea na figura 9); em consequência do adensamento, a única via de acesso ao litoral norte já dá sinais de saturação, especialmente nos fins de semana, quando acontece maior procura pelas praias, com difícil solução devido às condições adversas (desapropriações) para a ampliação de sua capacidade; há que se destacar a precariedade do saneamento instalado e as limitações para o adensamento populacional em razão das restrições físicas da área (faixa muito estreita) e dos altos custos de investimento (densidades baixas previstas e relevo muito dobrado) para a implantação de infraestrutura;
- 3) a ocupação, na forma de loteamentos fechados ou condomínios horizontais de alta renda na planície e sobre tabuleiros litorâneos a nordeste (mancha amarela litorânea na figura 9), procurados pela paisagem oceânica e exclusividade, tende a multiplicar-se esparsamente devido à forma dos terrenos urbanizáveis;

⁹ Na Figura 9, a extensão dos tabuleiros centrais está representada com mancha cinza. Glebas e terrenos vazios mencionados encontram-se dispersos no interior dessa mancha.

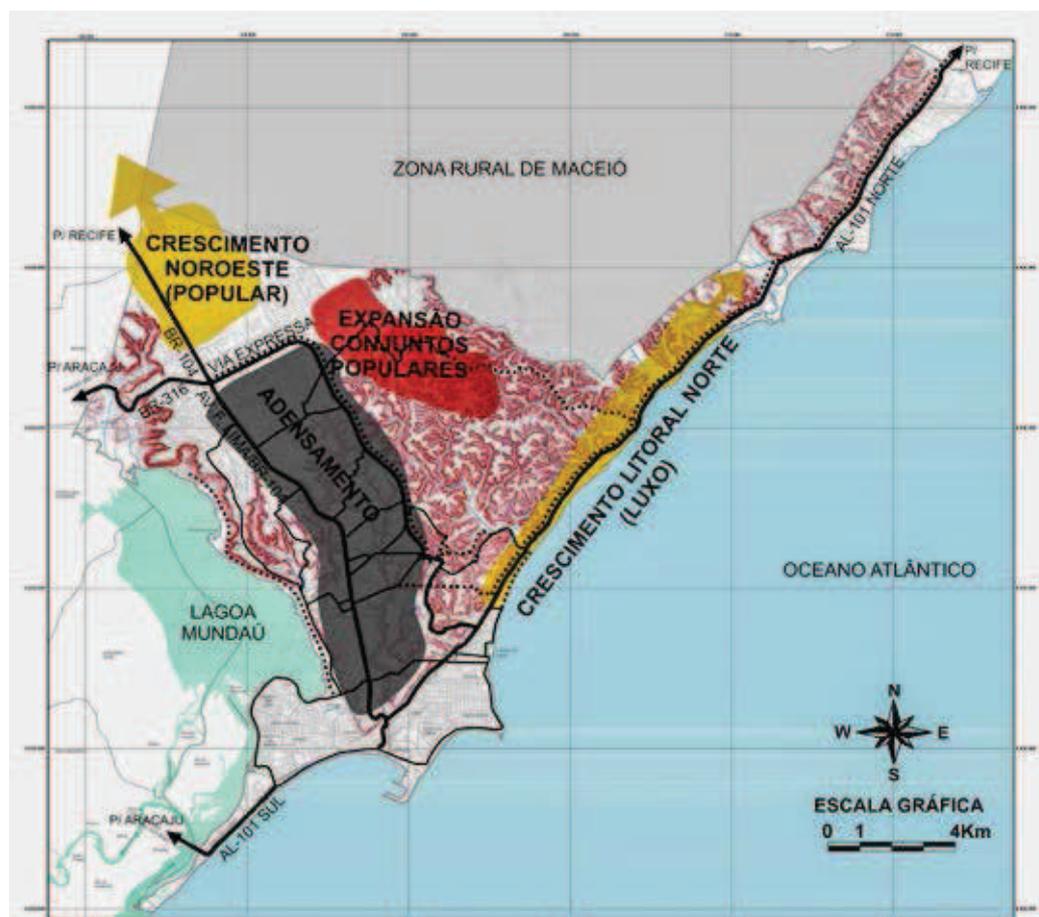


Figura 9 Espacialização das tendências verificadas para Maceió.

Fonte: Código de Urbanismo e Edificações adaptado pelos autores a partir do Mapa 04, Relevo-declividade do Plano Diretor. Maceió (2007).

há, igualmente, tendência de crescimento das pressões para a instalação de infraestrutura (vias de ligação eficientes, ampliação das já existentes e solução definitiva do saneamento), ou seja, de investimentos elevados para uma área que não comporta altas densidades e que resulta em expansão real da malha urbana existente;

- 4) a ocupação, na forma de loteamentos fechados ou condomínios horizontais de alta renda na planície e sobre tabuleiros litorâneos a nordeste (mancha amarela litorânea na figura 9), procurados pela paisagem oceânica e exclusividade, tende a multiplicar-se esparsamente devido à forma dos terrenos urbanizáveis; há, igualmente, tendência de crescimento das pressões para a instalação de infraestrutura (vias de ligação eficientes, ampliação das já existentes e solução definitiva do saneamento), ou seja, de investimentos elevados para uma área que não comporta altas densidades e que resulta em expansão real da malha urbana existente;

- 5) duplo movimento no vetor norte de expansão do tecido urbano, no interior da grande bacia endorreica do tabuleiro¹⁰ (mancha amarela superior na figura 9), da seguinte maneira: a) adensamento da malha urbana existente por meio da ocupação das inúmeras glebas vazias ao longo do eixo de ligação Maceió-Rio Largo; b) ampliação da malha urbana existente em direção nordeste da cidade, sobre áreas de tabuleiros, implantando-se inúmeros conjuntos populares horizontais e verticais delimitados por ravinas, fazendo a malha urbana municipal chegar até a Área de Proteção Ambiental (APA) do Pratygy¹¹; esse segundo modo de expansão ocorre sobre terrenos até então utilizados para cultivo de cana-de-açúcar ou como sítios destinados a atividades de lazer;

- 6) expansão da cidade sobre os terrenos dobrados e estreitos do tabuleiro, em terras de baixo custo e sem nenhuma infraestrutura urbana (figura 9, mancha vermelha), repetindo-se, tal como ocorreu nos anos 1970-1980, a estratégia de utilizar as limitações de custos e as exigências de infraestrutura de programas de habitação popular como ponta de lança do setor imobiliário privado para a ampliação da malha e da infraestrutura da cidade, criando-se vazios intersticiais medianamente infraestruturados e prontos para receber futuros empreendimentos; a configuração física diferenciada do relevo, com estreitas faixas de terreno do tabuleiro, implicará, no médio e longo prazos, onerosos investimentos em infraestrutura, custos de mobilidade e serviços urbanos para a cidade, pois, inevitavelmente se constituirão em áreas de baixa densidade populacional da cidade.

Não obstante a desaceleração do ritmo de crescimento da população de Maceió, com tendência à estabilização na próxima década, torna-se visível a expansão da área urbana sobre áreas de uso rural (cana-de-açúcar e coco) nos sentidos norte (interior da bacia endorreica) e nordeste/leste (ao longo do litoral norte e sobre os estreitos tabuleiros nas imediações da Ecovia Norte). Dessa constatação uma primeira ponderação surge, refletindo sobre os diferentes atores intervenientes nessa equação: 1) a Prefeitura tem se omitido e resistido a instrumentalizar os mecanismos do Estatuto da Cidade para preencher glebas e lotes não ocupados em áreas infraestruturadas da cidade; simultânea e contraditoriamente, investe em vias de expansão da malha viária criando acesso a novas áreas da cidade; 2) o setor imobiliário vem, sistemática e abertamente, pressionando o setor público no sentido de viabilizar novas áreas para reprodução de capital, a despeito da decadência de outras áreas infraestruturadas da

¹⁰ A bacia endorreica, no tabuleiro norte de Maceió, caracteriza-se como grande extensão confinada de terrenos suavemente ondulados no tabuleiro norte, com altitudes de 65 m (no fundo da bacia, início da via Expressa) a 120 m (cotas mais elevadas nas proximidades do aeroporto de Maceió).

¹¹ O rio Pratygy é o principal manancial de superfície utilizado para o abastecimento da cidade de Maceió, já próximo do esgotamento de sua capacidade. Percorre o município de noroeste a sudeste ao longo do perímetro urbano, com captação próxima aos novos conjuntos.

cidade; historicamente, esse setor tem se comportado dessa maneira, sem compromisso com o espaço público e a qualidade da cidade; os interesses mercantis prevalecem, ampliando e desenhando a cidade que lhes interessa, fazendo-a instrumento de reprodução do capital especulativo imobiliário; 3) os moradores, de maneira geral, não se questionam sobre o movimento coordenado da gestão pública e do capital, exceto quanto aos movimentos populares; estes, ao serem deslocados para a periferia, numa guerra muda, retornam quando o espaço não lhes convém, devido à distância dos locais de emprego, equipamentos e serviços – aos locais iniciais.

Essa análise das ações públicas e privadas na dinâmica de produção do espaço urbano de Maceió permite constatar que são os interesses do setor imobiliário organizado que prevalecem nos principais momentos do processo de decisão, comando e desenho da cidade. Nesse processo, contrariando a sua função institucional, há claros indícios de que a administração pública age “a reboque”, facilitando, institucionalizando, consertando o que for necessário para o sucesso das operações. E isso não é só nos tempos atuais. Os empreendimentos imobiliários lançados, sejam habitacionais ou não, refletem e retroalimentam as concepções e ações do setor privado na apropriação e na organização do espaço da cidade de Maceió. Nesse sentido, as ações do setor público são conduzidas no sentido de viabilizar os projetos, tal como ocorreu com o empreendimento Parque Shopping e com a ocupação vertical adensada de vazios do entorno do mesmo, na estreita faixa de planície no sentido do litoral norte da cidade. A cada decisão pública de intervenção na cidade, sobretudo referente à abertura de novas vias, estão acopladas as decisões privadas de como produzir o espaço urbano. Assim, a hegemonia que o setor imobiliário exerce sobre os processos de morfogênese urbana compromete, por uma parte, a racionalidade do interesse público no planejamento para a ocupação dos espaços e a adequada utilização dos poucos recursos públicos que poderiam ser investidos na qualidade de equipamentos, serviços e paisagem, valorizando os espaços livres da cidade. Por outra parte, criam-se paradigmas dominantes de ação urbanística e de paisagens urbanas que passam a ser difundidos como sendo o ideal para a cidade, em detrimento de considerações de racionalidade, de estética, de sustentabilidade, de integração e justiça social.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Estudo de transportes urbanos de Maceió**. Realizado pelo Grupo de Estudos para a Integração da Política de Transportes da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT/EBTU), 1982.

_____. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Habitação, 2013. **Base de dados PMCMV – CHAMADA MCTI/CNPq/MCIDADES nº 11/2012**. 2013. Fonte: SNH/ DHAB/ DUAP/ CAIXA/ IBGE.

_____. Ministério das Cidades. Programa Minha Casa Minha Vida. Disponível em <<http://www.cidades.gov.br/habitacao-cidades/programa-minha-casa-minha-vida-pmcmv/67-snh-secretaria-nacional/programas-e-acoos/1298-legislacao-geral-pmcmv>>. Acesso em: 25 set. 2014.

CAVALCANTI, Verônica Robalinho. **La production de l'espace à Maceió (1800-1930)**. 1998. 430 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais, Sociologia) –Institut d'étude du développement économique et social – Université de Paris I, Panthéon-Sorbonne, 1998, Paris.

FARIA, Geraldo; COSTA, Viviane. Conjunto habitacional popular, tecido urbano e esfera pública – Maceió, Alagoas, Brasil: 1950-2000. **Paisagem e Ambiente: ensaios**, São Paulo: FAUUSP, n. 33, 2014, p. 181-204.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico 2010**. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=270430>>. Acesso em: 25 set. 2014.

LIMA, Ivan Fernandes. **Maceió, a cidade restinga**: contribuição ao estudo morfológico do litoral alagoano. Maceió: EDUFAL, 1990. 255 p.

MACEIÓ. Lei Municipal nº 5.486 de 30 de dezembro de 2005. Institui o Plano Diretor do Município de Maceió/AL. Disponível em: <<http://www.maceio.al.gov.br/sempla/plano-diretor/>>. Maceió, 2005. 88 p.

_____. Lei Municipal nº 5.593, de 08 de fevereiro de 2007. Institui o Código de Urbanismo e Edificações do Município de Maceió/Al. **Diário Oficial do Município de Maceió**, 9 fev. 2007. Disponível em: <<http://www.maceio.al.gov.br/sempla/plano-diretor/>>. Maceió, 2007. 168 p.

Nota do editor

Submissão: 26 jun. 2015

Aprovação: 13 out. 2015