

A VIDA URBANA EM ALAGOAS: A IMPORTÂNCIA DOS MEIOS DE TRANSPORTE NA SUA EVOLUÇÃO *

Roberto Lobato Corrêa

I — O FATO URBANO EM ALAGOAS

Em 1960 o estado de Alagoas possuía sessenta e nove cidades (sedes municipais), com uma população de 394.404 pessoas. O contingente humano destes centros perfazia 31% da população total do Estado.

A este fraco índice de urbanização, característico das regiões de economia predominantemente agrícola, junta-se um fato que diminui mais ainda esse índice: a presença de pessoas exercendo atividades agrárias, porém residindo em cidades. Este fato ocorre numa escala apreciável nas pequenas cidades da área canavieira, ocorrendo mesmo num centro como Penedo, que possui mais de 15.000 habitantes. Por outro lado muitas dessas sedes municipais (32 das 69) não alcançam sequer 2.000 habitantes.

Uma segunda característica do fato urbano alagoano diz respeito à grande amplitude demográfica entre Maceió (150.000 habitantes) e as demais cidades do estado, pois, destas a maior, não chega a apresentar 20.000 habitantes. Esta característica, hipertrofia demográfica de Maceió, congregando 35,7% da população urbana total, antes de mostrar uma vitalidade em suas funções, indica um excesso demográfico, fruto de migrações do campo para a cidade.

Uma outra peculiaridade da vida urbana, diz respeito à diversidade na distribuição espacial das cidades. De um lado, temos, nas zonas litorânea e da mata, um grande número de pequenas cidades, e de outro, nas zonas agreste e sertão, um número maior de cidades importantes.

(*) Agradecemos à Profª Lysia Bernardes pelo estímulo e sugestões dados ao presente trabalho.

Esta diversidade é devida, nas zonas litorânea e da mata, à organização do espaço rural. Nestas zonas, onde a economia é baseada essencialmente na agro-indústria açucareira, os centros urbanos, muitas vezes, são aglomerados surgidos em função de engenhos e usinas e embora tenham recebido foros de cidade, são simples centros locais. DIÉGUES JR. (1949) nos fala da origem de Pilar, São Luiz do Quintude, Passo do Camaragibe e Rio Largo, surgidas em torno de engenhos. Daí então termos, num total de 35 cidades, 26 com população inferior a 5.000 habitantes, perfazendo um total de apenas 61.430 pessoas, população na maioria dos centros direta e indiretamente ligada à economia açucareira. Outros centros, com população entre 5-10.000 habitantes, surgidos, também, em função daquela economia, tiveram o seu contingente aumentado, devido à presença de outras funções, como a industrial (Pilar, São Miguel dos Campos), ou são centros de área de economia agrária diversificada (Viçosa). Outros só atingiram recentemente a casa dos 5.000 habitantes devido a migrações rurais (Murici e São José da Lage) ou, então, correspondem a cidades que desempenharam um certo papel na organização urbana no passado (marechal Deodoro, Pilar e Viçosa). Outros centros urbanos têm população entre 10-20.000 habitantes, como União dos Palmares, Rio Largo e também Penedo. Cidades tradicionalmente voltadas para o litoral, correspondem, a primeira a um centro de área de economia diversificada (lavoura canavieira, algodão, lavoura de subsistência e atividade pastoril), a segunda, Rio Largo, a um centro industrial (2 fábricas de tecidos) e, Penedo, a um centro urbano de certa importância regional. A capital, Maceió, com seus 150.000 habitantes, exerce além do comando de grande parte desta área canavieira, outras importantes funções como a político-administrativa, uma função portuária decadente, função industrial (sobretudo têxtil) e de serviços. Porém, como já acentuamos, a sua elevada população corresponde mais à presença de excedentes demográficos do campo, de que a uma vitalidade ou reforço de suas funções.

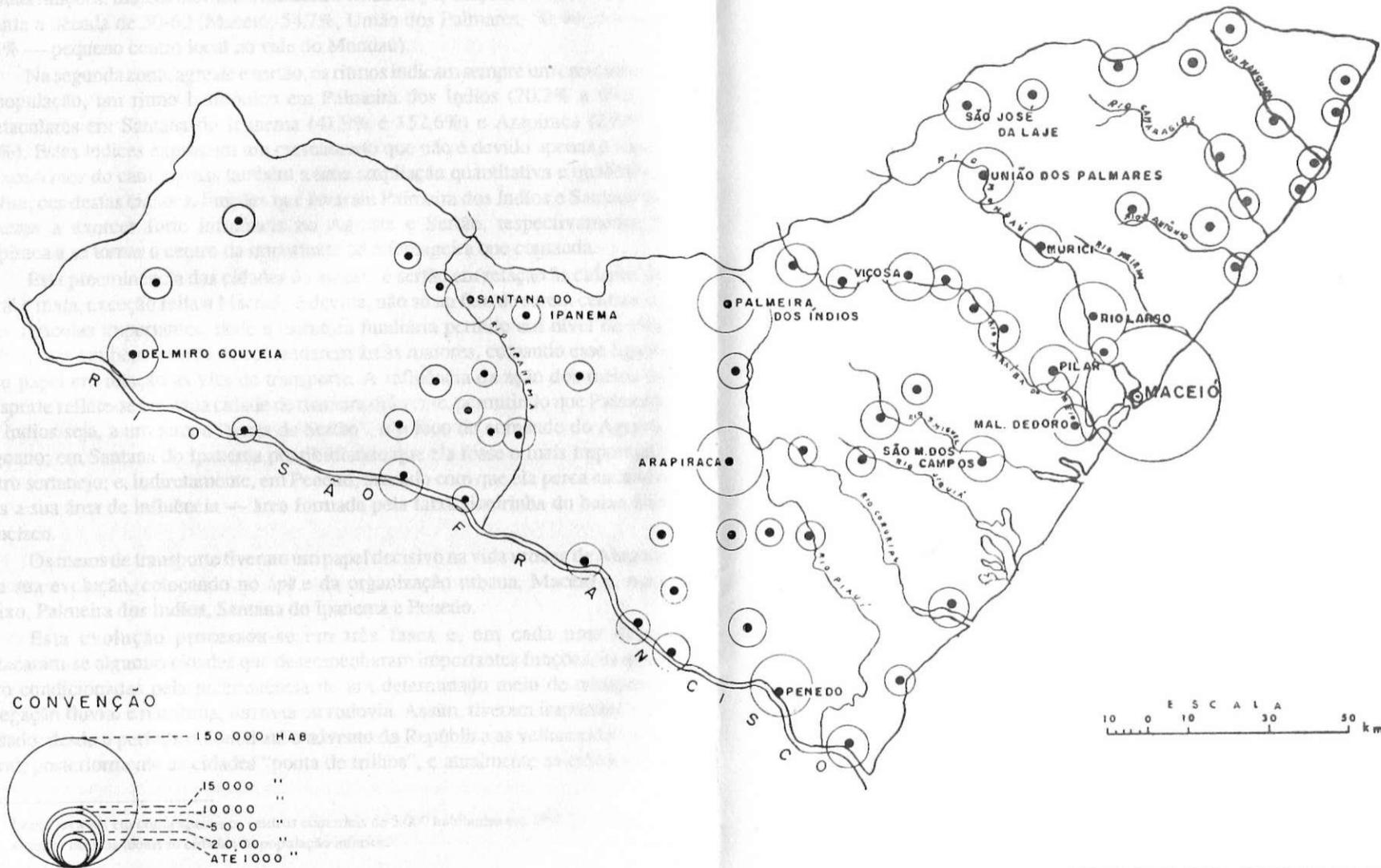
Nas zonas agreste e sertão, já a diversidade é devida, essencialmente, a uma atuação de determinados centros no comando na vida regional. Além dos numerosos pequenos centros locais, e de um centro industrial (Delmiro Gouveia), aparecem nestas zonas três cidades maiores: Palmeira dos Índios, Arapiraca e Santana do Ipanema, as duas primeiras com mais de 15.000 habitantes e a última com seus 8.000 habitantes. Estas cidades, à exceção de Arapiraca, são centros regionais que estendem sua ação aos municípios próximos devido ao desenvolvimento de suas funções de serviços (comércio varejista, atacadista, serviços para a economia agro-pastoril, estabelecimento de crédito, de ensino e hospitalar). Por outro lado, são centros de importantes áreas de economia agrícola. Quanto a Arapiraca, com 19.000 habitantes, é um centro voltado exclusivamente para a sua área agrícola valorizada — lavoura fumageira em expansão desde o pós-guerra, num regime de pequenos estabelecimentos rurais.

A estes três fatos: baixo grau de urbanização, hipertrofia demográfica de Maceió e maior importância das cidades do agreste-sertão, soma-se ainda, em Alagoas, uma diversidade nos ritmos de crescimento das cidades das duas zonas

DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO URBANA

EM ALAGOAS

(1960)



ORGANIZADO POR ROBERTO LOBATO CORRÊA

Fig. 1.

referidas *. Na primeira zona, litoral e mata, os índices percentuais da variação da população nos dois últimos períodos intercensitários indicam ritmos decrescentes (Pilar 19% e 5,5%; Marechal Deodoro 10,6% e 5,4%, Rio Largo 54,3% e 23,8%) e ritmos progressivos porém lentos nas cidades de Penedo (12,4% e 20,1%) e Viçosa (10,9% e 21,4%). No primeiro caso, apenas verificou-se o crescimento vegetativo da população urbana, e no segundo os índices lentos indicam, em Penedo uma constante perda de sua área de influência e em Viçosa, é devido a uma estabilidade nas suas funções. Índices elevados, indicam a vinda de populações rurais, sobretudo durante a década de 50-60 (Maceió, 54,7%, União dos Palmares, 50,4%, Murici, 65,3% —pequeno centro local no vale do Mundaú).

Na segunda zona, agreste e sertão, os ritmos indicam sempre um crescimento da população, um ritmo harmônico em Palmeira dos Índios (70,2% e 69%) e espetaculares em Santana do Ipanema (41,9% e 152,6%) e Arapiraca (259% e 124%). Estes índices exprimem um crescimento que não é devido apenas à vinda de excedentes do campo, mas também a uma ampliação quantitativa e qualitativa das funções destas cidades, funções que levaram Palmeira dos Índios e Santana do Ipanema a exercer forte influência no Agreste e Sertão, respectivamente, e Arapiraca a se tornar o centro da importante área fumageira que comanda.

Esta preeminência das cidades do agreste e sertão em relação às cidades do litoral e mata, exceção feita a Maceió, é devida, não só ao fato de serem centros de áreas agrícolas importantes, onde a estrutura fundiária permite um nível de vida melhor, mas também ao fato de comandarem áreas maiores, comando esse ligado a seu papel em relação as vias de transporte. A influência da ação dos meios de transporte reflete-se em cada cidade de maneira diferente, permitindo que Palmeira dos Índios seja, a um tempo "porta de Sertão", e o foco do comando do Agreste alagoano; em Santana do Ipanema possibilitando que ela fosse o mais importante centro sertanejo; e, indiretamente, em Penedo, fazendo com que ela perca cada vez mais a sua área de influência — área formada pela faixa ribeirinha do baixo São Francisco.

Os meios de transporte tiveram um papel decisivo na vida urbana de Alagoas e na sua evolução, colocando no ápice da organização urbana, Maceió e, mais abaixo, Palmeira dos Índios, Santana do Ipanema e Penedo.

Esta evolução processou-se em três fases e, em cada uma delas, destacaram-se algumas cidades que desempenharam importantes funções, as quais eram condicionadas pela preeminência de um determinado meio de transporte: navegação fluvial e marítima, ferrovia ou rodovia. Assim, tiveram importância no passado, desde o período colonial até o advento da República as velhas cidades do litoral, posteriormente as cidades "ponta de trilhos", e atualmente as cidades nós

(*) Serão levados em conta apenas os centros com mais de 5.000 habitantes em 1960, por serem simples centros locais as cidades de população inferior.

rodoviários. O papel exercido por esses centros urbanos, em cada uma das três fases, ficou estampada na paisagem das cidades, na organização de seu espaço urbano e na vitalidade ou obsolescência de suas funções.

II — AS VELHAS CIDADES DO LITORAL

O litoral de Alagoas apresenta-se quase retilíneo, estendendo-se até ao oceano o capeamento sedimentar terciário, que forma abruptos conhecidos localmente pela denominação de "barreiras". As penetrações para o interior encontrariam, no entanto, facilidades que a rede de drenagem criou, facilidades devidas à interrupção da continuidade dos tabuleiros pela presença de amplas rios e lagoas que resultaram dos movimentos positivos que afetaram acosta, inundando os baixos vales que haviam sido escavados naquela formação.

Devido à fertilidade dos solos de várzea, e à presença de uma espessa mata tropical, as faixas justa-fluviais foram povoadas, e logo a seguir as colinas cristalinas da zona da mata, num povoamento semelhante àquele ocorrido em Pernambuco, baseado, essencialmente, na lavoura canavieira. À semelhança, pois, de outras áreas onde a cana-de-açúcar também foi a principal cultura, os rios e, aí também, as lagoas desempenharam papel fundamental na organização do espaço alagoano, desenvolvendo-se ao longo dos mesmos toda a ocupação humana.

Seria junto aos rios e lagoas que se organizariam os mecanismos de comércio, trapiches e armazéns, que muitas vezes surgiram em torno da própria fonte de produção, o engenho. Na verdade, nem todos os engenhos evoluíram de um habitat agro-industrial para um habitat urbano; tal fato caracterizou apenas aqueles que se situavam numa posição tal que favorecesse a expansão de uma função comercial. Esta posição seria a de contacto entre a navegação fluvial e a navegação marítima, ou eventualmente, os transportes terrestres e a navegação marítima. Num litoral retilíneo e abrupto estes portos se localizariam no fundo das embocaduras dos rios açucareiros, ou, então, à margem das lagoas, próximos à costa.

Surgiram assim, em cada rio, às margens das lagoas do Norte e Manguaba diversos ancoradouros, cada um exportando a produção açucareira do vale que comandava. Porto Calvo, no baixo curso do rio Manguaba e Alagoas (atual Marechal Deodoro) na margem direita da Lagoa Manguaba (rio da paraíba do Meio fechada por uma restinga) seriam os primeiros centros a se desenvolver, pois comandavam vales açucareiros mais importantes, enquanto os outros pequenos ancoradouros, comandando vales menos importantes, teriam apenas funções de exportação. A fotografia anexa, de uma carta elaborada em 1820, indica a existência de diversos portos, cada um comandando o seu respectivo vale.

Penedo também possui posição semelhante, no ponto final da navegação oceânica no rio São Francisco mas, na verdade, teria no início função meramente



Fig. 2 — Na ilustração, cópia de uma carta de 1820 mostrando a capitania de Alagoas: aparecem os numerosos ancoradouros, cada um comandando um curso d'água. Dentro de círculos estão as principais cidades da época; 1 — Porto Calvo, 2 — Maceió, 3 — Alagoas do Sul, 4 — Coruripe e 5 — Penedo, todas, à exceção de Maceió, situadas em fundo de estuário.

defensiva para garantir a posse do grande vale, no qual não se processaria, contudo, a ocupação canavieira.

Nestes primórdios da vida urbana, quando os principais centros eram marechal Deodoro, penedo e Porto Calvo, não haveria uma vida de relações entre estas cidades, cada uma dependendo diretamente de Recife, o grande centro que re-exportava o açúcar para a Europa.

O aparecimento de um esboço de relações urbanas iria se verificar nas primeiras décadas do século XIX quando, pouco a pouco, um daqueles portos, o de Jaraguá, situado diretamente no litoral e protegido por uma linha de recifes, pela sua melhor posição em relação aos transportes marítimos e, também, aos dois grandes vales canavieiros de Alagoas, iria concentrar a produção açucareira alagoana e chegar mesmo, posteriormente, a exportar diretamente para a Europa.

Influiu decisivamente para a valorização do Porto de Jaraguá o aumento do calado dos navios de alto mar, aumento este que não favorecia os portos localizados na foz ou em fundo de rios.

Em torno do engenho Maceió, situado próximo ao oceano e ao Porto de Jaraguá, desenvolver-se-iam importantes funções urbanas. Segundo COSTA (1939), a proximidade do porto teria justificado o aparecimento de um engenho junto a um pequeno riacho, de que tomaria o nome.

Do contrabando inicial do açúcar, o porto, pelas facilidades de aí atracarem os navios, começou a receber a produção do vale do Mandaú. Em torno do engenho desenvolveu-se um pequeno aglomerado urbano, cuja atividade comercial, em expansão, iria suplantar a atividade agro-industrial e extingui-la. Ainda segundo COSTA, já no fim do período colonial, Maceió era próspera aglomeração e recebia a produção dos vales de Mundaú e Paraíba do Meio, aos quais era ligada por dois caminhos terrestres, bastante antigos e de grande significação econômica.

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

A concentração de grande parte da função portuária em Maceió, fazendo desaparecer ou diminuir progressivamente a importância da maioria dos pequenos portos, mais as funções político-administrativas de que agora ela dispunha, colocam a capital da Província no ápice da sua hierarquia urbana. A vida urbana se desenvolveria, Maceió comandando grande parte da zona canavieira alagoana, pois dela dependeriam as vilas de Santa Luzia do norte, Marechal Deodoro, Atalaia, São Miguel dos Campos e, mesmo, um pequeno centro no Sertão, Palmeira dos Índios, situado na rota para o Sertão e em contato com o agreste pernambucano.

Os centros situados ao norte, Porto Calvo e Porto das Pedras, continuariam ainda na dependência direta de Recife. A força polarizadora da capital pernambucana reduzia desde logo, nesse setor, a área de influência de Maceió.

O desenvolvimento das exportações de açúcar e, mais tarde, de algodão iria permitir que as funções urbanas se ampliassem, qualitativa e quantitativamente. A rede de transportes terrestres ampliou-se e, em função dela e da navegação fluvial, desenvolveu-se um outro centro urbano, Pilar, situado no fundo da lagoa Manguaba, para lá convergindo a estrada do vale do Paraíba do Meio que se prolongava até o Sertão.

Nesta posição de "rupture de charge" criar-se-iam, em torno de outro engenho, importantes funções urbanas, numa resposta ao apelo dos mercados externos e numa adequação aos meios de transporte da época. A semelhança do que ocorreu no Recôncavo baiano, no Recôncavo da Guanabara e na ria da Cotinguiba, Pilar recebia as mercadorias do interior, em tropas de burros, sobretudo o algodão, enviando-as em barcaças para Maceió.

A esta evolução rápida, de engenho a um importante entreposto comercial de Maceió (elevado à vila em 1857 e à cidade em 1872), corresponderia mais tarde uma decadência mais rápida ainda, quando novos meios de transportes fossem introduzidos.

Nesta fase de maiores exportações de açúcar e algodão, a vida de relações em Alagoas, se ampliou, comandada por Maceió. Procurando garantir para a capital esta supremacia, construiu-se uma "ponte" para facilitar o atracamento de maiores navios e surgiram diversos projetos de organizar a navegação a vapor nos rios Coruripe, São Miguel e Camaragibe, visando trazer mais facilmente o açúcar daqueles vales para Maceió. Também nesta época, por volta de 1865, fizeram-se as primeiras obras públicas na capital alagoana, introduziram-se na mesma os primeiros melhoramentos urbanos (COSTA, 1939), mostrando bem a vitalidade de que gozava a cidade.

O maior domínio da capital alagoana sobre grande parte das áreas canavieiras seria alcançado quando Maceió tivesse transações com a Europa. A passagem para esta fase (1879) iria solidificar a sua área de influência, pois a capital alagoana passou a coletar o açúcar dos pequenos portos, que até então tinham certa autonomia, e enviá-lo diretamente aos mercados europeus. A navegação de cabotagem tendo em vista o transporte do açúcar passou a ser comandada pela própria Maceió, à exceção, ainda, da área açucareira mais setentrional pois, nesta época, a ferrovia que saía do Recife para o Sul da mata pernambucana, passou a capturar a produção de açúcar da região, causando uma diminuição da navegação de cabotagem nesta área, e atingindo Porto Calvo que teve as suas funções diminuídas.

Um outro centro urbano iria se desenvolver nesta época, segunda metade do século passado, devido ao incremento das exportações principalmente a do algodão, gerada pela crise americana de 1861-65, que deixaria vazio um amplo mercado desejoso de obter aquela fibra têxtil.

Penedo, pela sua posição à entrada do vale do São Francisco, tornou-se um dos centros onde os mecanismos necessários para o comércio do algodão se instalaram. A sua posição no ponto final da navegação oceânica no São Francisco,

sendo possível a navegação fluvial a montante, permitiu que neste ponto de transbordo de mercadorias desenvolvesse um importante centro exportador e importador. Os sobradões ao longo do rio, trapiches, lojas de importação, sociedades artísticas e culturais existentes na cidade, eram a expressão de uma pujante vida urbana. Penedo possuía, da mesma maneira que Maceió, um porto fluvial situado mais ao interior, Piranhas, "rupture de charge" entre a navegação fluvial e as tropas de burro provenientes do Sertão.

O desenvolvimento das exportações de algodão, e também de peles e couros, possibilitou em 1867 a instalação da Alfândega em Penedo. A introdução de um novo meio de transporte, o ferroviário, em 1881-83, contornando o trecho encachoeirado do São Francisco, veio reforçar este escoamento de riqueza algodoeira pelo eixo do vale.

Assim, isolada das áreas canavieiras, também Penedo iria constituir a sua zona de influência, a qual se estenderia de preferência ao longo do rio. Como no caso de Maceió, era fruto da posição privilegiada de cidade em relação aos transportes marítimos e às vias de acesso ao interior.

Esta primeira e longa fase de vida urbana em Alagoas que se estende dos meados do século XVI até ao início da penúltima década do século XIX, caracterizou-se pela predominância, na vida de relações, das velhas cidades do litoral, predominância quer era ditada pela importância da navegação fluvial ou oceânica, ao lado da precariedade dos transportes terrestres.

Dentro desta fase houve mesmo duas gerações de cidades, a mais antiga formada pelas cidades situadas no fundo de rias ou próximo à foz dos numerosos rios que desembocaram no litoral, como Porto Calvo, Marechal Deodoro e outros portos menores. A segunda geração seria aquela formada pelas cidades capazes de receber os maiores navios, Maceió, diretamente no litoral e Penedo no limite da navegação oceânica de um rio grande e lago.

III — AS CIDADES "PONTA DE TRILHOS"

A vida urbana alagoana foi profundamente alterada com o advento da ferrovia, causando verdadeira revolução na vida urbana de Alagoas. Estas modificações dizem respeito, inicialmente, à decadência de um próspero centro, Pilar, e à acentuação da importância de um outro, Maceió, que já desfrutava das vantagens que os transportes marítimos lhe haviam conferido. Por outro lado, a ferrovia, à medida que avançava ou estacionava, foi permitindo o aparecimento de importantes e, por vezes, efêmeras cidades "ponta de trilhos", as quais passariam em pouco tempo de simples aglomerados rurais a importantes centros de relações.

Se em Pernambuco a ferrovia, partindo de Recife, tanto para o norte como para o Sul, cortou transversalmente os vales açucareiros, alterando o sentido do escoamento do açúcar e o papel dos velhos portos, em Alagoas, muito ao contrário,

a ferrovia penetraria através dos dois principais vales açucareiros, o Mundaú e o Paraíba do Meio. Isto porque, em contraste com Pernambuco, onde os principais "rios do açúcar" tinham seus cursos quase paralelos, em Alagoas, a disposição da drenagem do Mundaú e do Paraíba do Meio era dirigida, praticamente, para um único ponto de convergência, Maceió. Na verdade a capital de Alagoas situa-se na margem esquerda da Lagoa do Norte (rio do Mundaú) e o Paraíba do Meio desemboca um pouco ao sul, na Lagoa Manguaba.

As duas ferrovias, construídas a partir de Maceió, subiriam os cursos dos rios citados, tendo em vista manter para a capital alagoana a hegemonia já adquirida sobre grande parte da zona canavieira. As funções de Maceió não só permaneceram como também se acentuaram, à medida que os trilhos prosseguiram pelos vales acima.

A ferrovia seguindo o eixo dos vales iria desempenhar um papel fundamental na decadência da função de transbordo de mercadorias de Pilar. Como em vários outros pontos do litoral brasileiro, em Alagoas a introdução do transporte ferroviário iria selar a decadência de velhos portos. As mercadorias que desciam, em tropas de burro, a estrada do Paraíba do Meio até Pilar, passaram a dirigir-se até as estações ferroviárias recém-construídas. "Em certas ocasiões indicadas convergem os produtos dos vários engenhos mais afastados da linha; alguns mesmos situados em Capela ou Viçosa, em Pilar ou em Atalaia", informa-nos **DIÉGUES JR.** (1949) referindo-se à atração exercida pela ferrovia no transporte de mercadorias. A perda de sua mais importante função trouxe a decadência de Pilar, decadência visível ainda hoje, na paisagem urbana e na organização de seu espaço. O seu curto fastígio era devido à determinada estrutura nos meios de transportes, estrutura esta que, ultrapassada, causaria a estagnação de Pilar. Ao contrário de outros centros, como Penedo, ela não pode manter, pela tradição, à força dos mecanismos de comércio, um certo papel na vida de relações da região. Isto se explica por Pilar nunca ter sido cabeça de rede urbana, e sim um centro de transbordo, próximo de Maceió e na sua dependência direta.

A ferrovia iria, também, tornar inexpressiva a função de transbordo de mercadorias que Santa Luzia do Norte dificilmente mantinha, tal a sua proximidade em relação à capital estadual.

Novos centros surgiriam, por sua vez, à medida que a construção da ferrovia prosseguia e estacionava.

No vale do Mundaú a única cidade beneficiada como "ponta de trilhos" foi União dos Palmares (1884-1894), tendo esta condição dado certo desenvolvimento à então vila da Imperatriz. Tal função, efêmera, logo desapareceu quando o ramal ferroviário foi ligado à linha pernambucana, passando esta área do médio Mundaú para a área de influência de Recife.

Seria o ramal que subiria o rio Paraíba do Meio que iria permitir não só que Maceió tivesse a sua área de influência mantida acentuada, como, por ordem de fatores econômicos e naturais, permitiu que surgissem duas cidades "ponta de trilhos".

Viçosa seria a primeira cidade com tal função. A montante de Viçosa o rio corre encaixado, não possuindo mais o vale amplas várzeas; a lavoura canavieira reduz-se sensivelmente. Situada, pois, no limite da área canavieira, Viçosa conheceria grande desenvolvimento. Tomou-se foco de atração para o algodão o cultivado a montante, e também para o gado, o que fez crescer em importância a sua feira semanal. Este fastígio teria a duração da permanência do ponto final da ferrovia (1891-1911); esta, prosseguindo vale acima, causou uma diminuição do ritmo de expansão da cidade e uma certa estagnação.

A mesma função de "ponta de trilhos" projetou depois Quebrangulo e seria a razão de seu crescimento, o qual iria afetar a própria vida rural, pois, nesta época inúmeras lavouras de algodão se desenvolveram no município. Quebrangulo conheceria grande expansão, durante os anos de 1912 a 1930, quando quinze "vapores" beneficiavam o algodão, sobretudo aquele vindo do Sertão. Deixando a zona da mata, a ferrovia prosseguiria para sudoeste, passando para a bacia do alto Coruripe até atingir Palmeira dos índios, um aglomerado situado no sopé da Borborema, em pleno Agreste alagoano. O desenvolvimento desta cidade data de 1933, pois, possuindo uma posição excelente, como "ponta de trilho" passou a ter sob sua influência uma extensa área. A sua posição permitia-lhe ligações como o Agreste alagoano, como Sertão, e mesmo, como Agreste pernambucano. Palmeira dos índios expandiu a sua influência até mesmo a leste, capturando a função comercial que dera movimento a Quebrangulo. Para o norte, contudo, a sua expansão iria de encontro com a influência de Garanhuns, que desde fins do século passado era ponto final de uma linha pernambucana. Tanto para oeste como para o sul a expansão se fez numa escala maior, abrangendo uma área que em suas linhas gerais, é ainda hoje a mesma. As modificações ocorridas na vida da região ao sul de Palmeira dos índios contribuíram, também, para beneficiá-la. A passagem do livre pastoreio para uma agricultura de pequenos estabelecimentos e o desenvolvimento de fumiicultura em Arapiraca, possibilitaram uma notável expansão do comércio e dos serviços de Palmeira dos índios.

Ao contrário do que ocorreu com Viçosa e Quebrangulo, o prosseguimento da ferrovia (1947) não em direção ao Sertão, conforme o plano inicial, mas visando fazer a ligação ferroviária com a rede sergipano-baiana, não tirou à cidade a função de "porta de Sertão".

Também a ação, de um novo meio de transporte, o rodoviário iria se fazer sentir favoravelmente e a obsolescência da ferrovia não modificaria a importância de Palmeira dos índios dentro da organização urbana regional.

Os centros urbanos ao sul de Palmeira dos índios, Arapiraca e Porto Real do Colégio pouco ou nenhum progresso devem à ferrovia, pois, a primeira, produzindo fumo sob as ordens de Salvador, envia para a Bahia por caminhão a sua produção, e a segunda, pequena cidade ribeirinha, mantinha suas relações ou com Penedo, pelo rio, ou com Própria, "ponto de trilho", na margem oposta do São Francisco, desde 1915.

EVOLUÇÃO DA RÊDE FERROVIÁRIA EM ALAGOAS

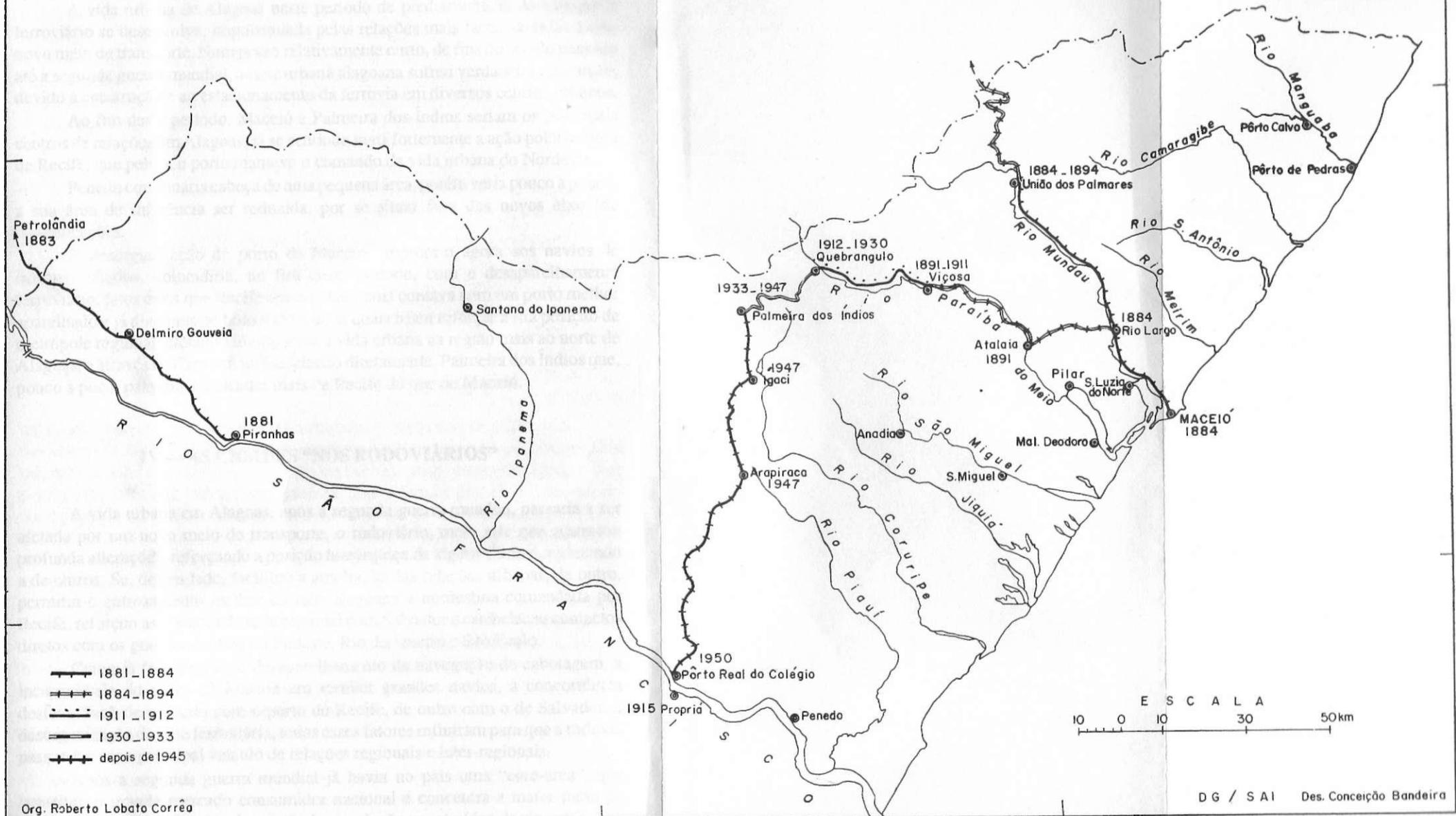


Fig. 4

A vida da cidade de Penedo, esta sim, seria de uma certa forma afetada pela ferrovia. Não bastando a diminuição das exportações de algodão desde fins do século passado, a chegada da ferrovia em Própria pouco a pouco passou a tirar de Penedo o domínio sobre cidades ribeirinhas a montante de Propriá-Porto Real do Colégio.

A vida urbana de Alagoas neste período de predominância do transporte ferroviário se desenvolve, impulsionada pelas relações mais fáceis devidas a este novo meio de transporte. Num prazo relativamente curto, de fins do século passado até a segunda guerra mundial, a rede urbana alagoana sofreu verdadeira revolução, devido à construção e ao estacionamento da ferrovia em diversos centros urbanos.

Ao fim deste período, Maceió e Palmeira dos índios seriam os principais centros de relações em Alagoas, já se sentindo mais fortemente a ação polarizadora de Recife, que pelo seu porto manteve o comando da vida urbana do Nordeste.

Penedo continuaria cabeça de uma pequena área, porém veria pouco a pouco, a sua área de influência ser reduzida, por se situar fora dos novos eixos de comunicações.

A desorganização do porto de Maceió, impróprio agora aos navios de maiores calados, coincidiria, no fim deste período, com o desaparecimento ferroviário, fatos estes que Recife aproveitaria, pois contava com um porto melhor aparelhado e já dispunha de boas rodovias, as quais iriam reforçar a sua posição de metrópole regional, afetando diretamente a vida urbana na região mais ao norte de Alagoas, e através de Caruaru, influenciando diretamente, Palmeira dos índios que, pouco a pouco, passaria a depender mais de Recife do que de Maceió.

IV — AS CIDADES "NÓS RODOVIÁRIOS"

A vida urbana em Alagoas, após a segunda guerra mundial, passaria a ser afetada por um novo meio de transporte, o rodoviário, meio este que acarretou profunda alterações, reforçando a posição hierárquica de alguns centros, reduzindo a de outros. Se, de um lado, facilitou a ampliação das relações urbanas, de outro, permitiu o entrosamento melhor da rede alagoana à nordestina comandada por Recife, reforçou as ligações da rede regional com Salvador e estabeleceu contactos diretos com os grandes centros do Sudeste, Rio de Janeiro e São Paulo.

Como já foi referido, o desaparecimento da navegação de cabotagem, a incapacidade do porto de Maceió em receber grandes navios, a concorrência desfavorável, de um lado com o porto do Recife, de outro com o de Salvador, a desorganização da rede ferroviária, todos esses Mores influíram para que a rodovia passasse a ser o principal veículo de relações regionais e inter-regionais.

Após a segunda guerra mundial já havia no país uma "core-área", que constitui, o grande mercado consumidor nacional e concentra a maior parte da produção industrial. Os grandes eixos de circulação construídos desde então, não

teriam somente mais o sentido leste-oeste, de penetração; a direção norte-sul, se imporia como a mais importante, contrariamente ao sentido das fases anteriores, quando predominava a exportação de matérias-primas para o exterior.

Em Alagoas, como no Nordeste em geral, os impulsos não seriam ditados pelos mercados externos, à exceção de Arapiraca, mas pelos internos. Deste modo, a rede urbana alagoana passa a ser menos dependente de Maceió, que tem hoje a sua área de influência diminuída em função do papel de outros centros. A construção de grandes troncos rodoviários, a Rio-Bahia e seu prolongamento pela BR-12, a ponto sobre o São Francisco em Paulo Afonso, e as diversas rodovias que de Recife, diretamente ou por Caruaru-Garanhuns, procuram Alagoas, vieram colocar este Estado e suas cidades ao alcance da influência dos grandes centros urbanos. A proximidade do Recife, as facilidades devidas ao caminhão para levar as mercadorias de porta à porta, outras vantagens mais, deram a determinados centros uma função apreciável com a expansão de seu comércio. Surgiram, pois, em determinados pontos, verdadeiros "nós rodoviários".

Um desses nós, em Alagoas, seria a cidade de Palmeira dos índios. Sua posição entre regiões diferentes, como capital do Agreste e porta do Sertão, já tinha outrora influenciado a vida da cidade. Novamente agora ela entraria em jogo, beneficiando a sua vida urbana e favorecendo seu progresso. Antes mesmo de deixar de ser "ponta de trilhos", já estava ligada a Garanhuns e Caruaru, vale dizer, ligada a Recife e, portanto recebendo a sua influência, seja no seu comércio, seja nos capitais que movimentam os seus estabelecimentos industriais de beneficiamento de algodão.

A sua posição permitiria que dela irradiassem diversas rodovias, seja para o sul, em direção a Arapiraca e o São Francisco, seja no sentido leste-oeste, de Maceió para o sertão, em grande parte aproveitando o velho caminho do Sertão. Sua função fundamental é de redistribuição dos produtos que recebe. Envia-os seja para o Agreste alagoano (Igaci, Arapiraca, Limoeiro de Anadia, Quebrangulo) seja para o sertão (Cacimbinhas, Major Isidoro). Para o norte, sua penetração continua tolhida pela proximidade relativa de Garanhuns. Palmeira dos índios recebe, contudo, de áreas sertanejas alagoanas mais longíquas, seus produtos agrícolas, enviando-os sobretudo para o Recife. Com Maceió suas ligações, apesar da estrada asfaltada, são inferiores àquelas mantidas com Recife, devido à importância da força polarizadora desta. A sua situação como nó rodoviário permitiu que a antiga ponta de trilhos tivesse suas funções mantidas e, mesmo, revitalizadas. Viçosa e Quebrangulo, situadas ao longo do Paraíba do Meio, devido à sua posição num vale estreito, que não foi aproveitado pela rodovia tronco, ficaram à margem dos eixos principais de comunicações rodoviárias. A estrada BR-26 que de Maceió demanda o sertão via Palmeira dos índios, ao contrário da ferrovia não subiria o vale do Paraíba; procurando as partes mais planas, bordejou a escarpa meridional da Borborema, alcançando-a pelos afluentes da margem direita do Paraíba do Meio. A rodovia já não visava trazer o açúcar, mas ligar Maceió aos eixos norte-sul.

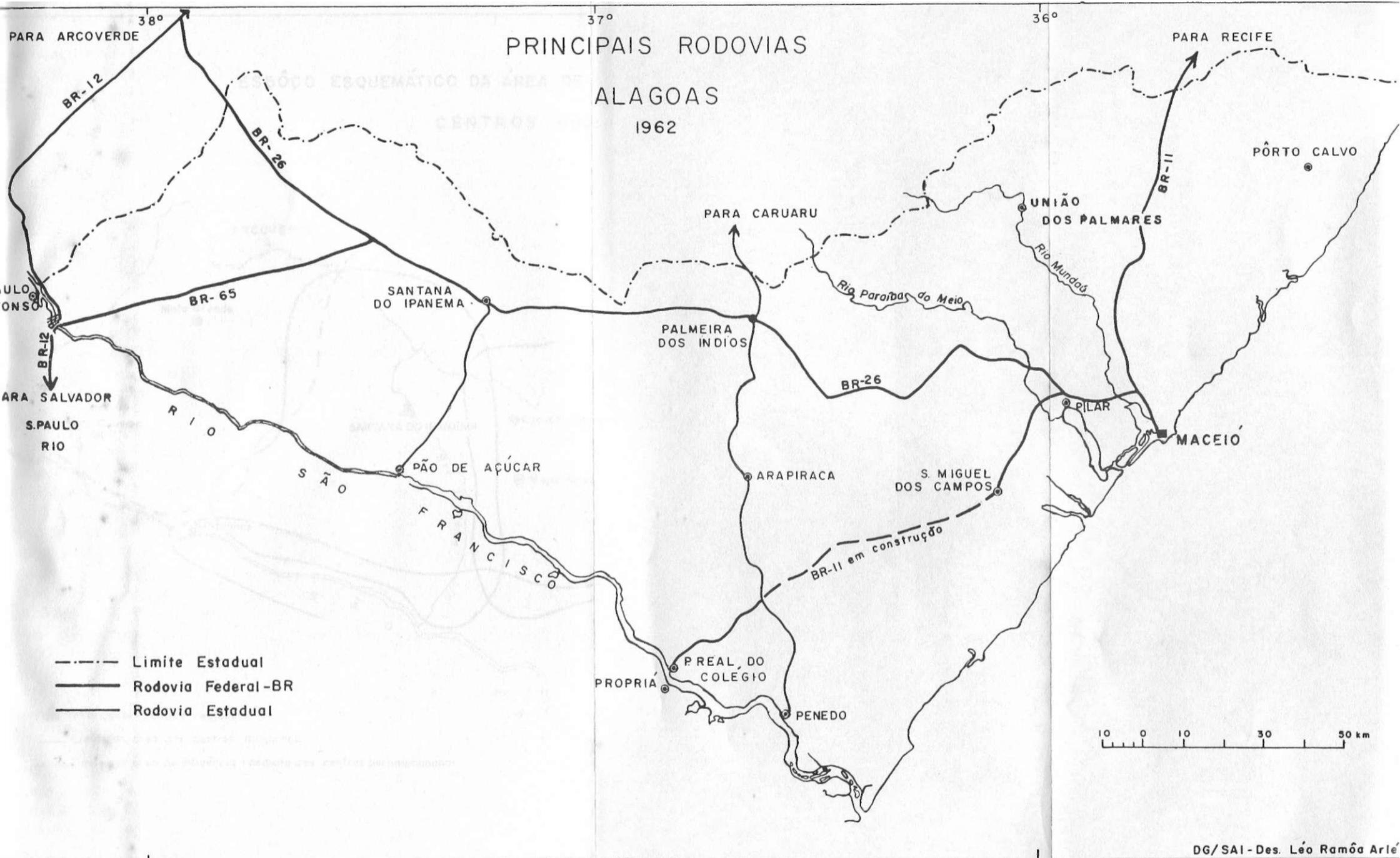


Fig. 6

ESBÔÇO ESQUEMÁTICO DA ÁREA DE INFLUÊNCIA IMEDIATA DOS PRINCIPAIS CENTROS URBANOS DE ALAGOAS

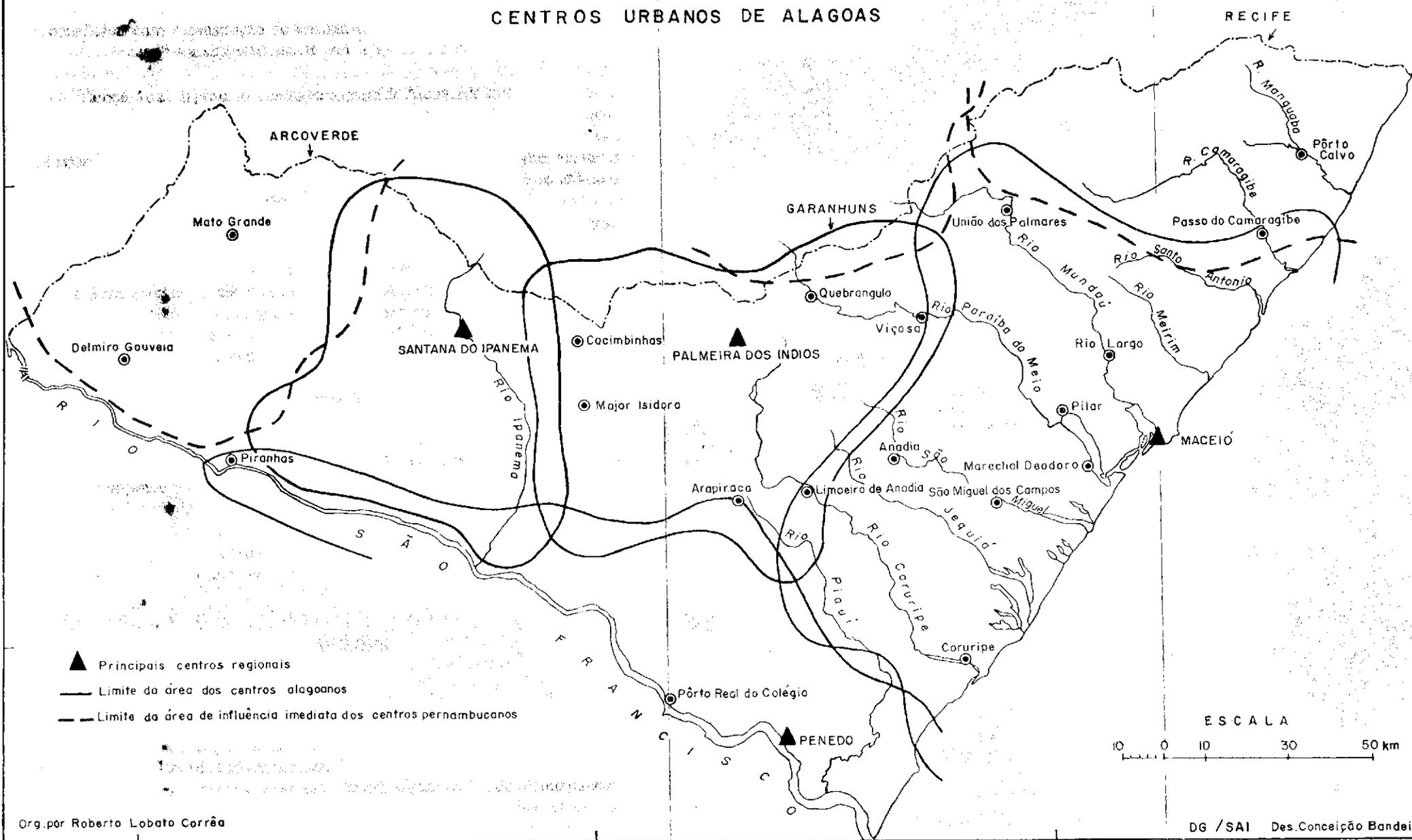


Fig. 7.

Outro importante nó de comunicações rodoviárias se estabeleceria no Sertão alagoano. Seria a cidade de Santana do Ipanema. Sua posição em relação à própria área agrícola circunvizinha e a proximidade da área leiteira de Batalha permitiriam que ela disso muito se beneficiasse. Sendo a cidade sertaneja mais importante, a meio caminho na estrada entre o Agreste e a ponte de Paulo Afonso, ela de muito se beneficiou com a construção de um ramal rodoviário que da ponte permite atingi-la, colocando-a assim em contacto com a BR-12, verdadeiro prolongamento da Rio-Bahia.

Também é ela o primeiro centro para quem de Arco verde se dirige a Alagoas pelo Sertão, e Santana do Ipanema sofre a influência desta cidade pernambucana. O crescimento da cidade far-se-ia em ritmos elevados após o período de construções rodoviárias, 41,9% entre 1940-1950 e de 152,6% entre 1950-1960, sobretudo nesta última década, quando se concluíram as grandes vias rodoviárias e se ativou a ocupação agrícola na região vizinha.

Se dois centros urbanos do Agreste e do Sertão se destacaram, beneficiando-se com o novo sistema de comunicações, as grandes rodovias não permitiriam que isto se repetisse em maior número. A rodovia BR-11, que de Maceió alcança Recife, atraiu os centros da parte norte da Mata alagoana mais ainda para a influência da capital pernambucana. Seu prolongamento já está em construção, na direção de Sergipe, via São Miguel dos Campos e Porto Real do Colégio onde se constrói outra ponte sobre o São Francisco, pouca influência deverá ter, também, para os centros onde passar, pois facilitará a expansão de Maceió sobre os mesmos. Por sua vez, a própria Palmeira dos Índios ficando à margem dos dois eixos que demandam o Sul, (a BR-12 e BR-11) poderá vir a sofrer com isto. Outro centro, que já ficara deslocado dos transportes ferroviários, novamente permanecerá à margem dos principais eixos de comunicações. Trata-se de Penedo que, uma vez construída a ponte mais a oeste, perderá, certamente, mais uma parte de sua já estreita área de influência.

Maceió apesar de ser o ponto inicial da estrada para o Sertão, devido às condições de seu porto e à fraqueza de seu comércio bem como de sua indústria, sofrerá cada vez mais fortemente a influência do Recife.

CONCLUSÕES

Expressas pela importância das velhas cidades litorâneas, — velhas não só no tempo, mas na organização de seu espaço urbano e nas suas funções —, das cidades "ponta de trilhos" e "nós rodoviários" as três fases da vida urbana de Alagoas estão marcadas na paisagem de cada uma delas. Os velhos sobradões, as igrejas barrocas, coexistem ao lado de cidades cuja arquitetura está ligada ao fim do século passado e início deste e, também, ao lado daquelas onde os postos de gasolina, as oficinas mecânicas e os hotéis sempre cheios, marcam uma nova fase na vida urbana. Estes

contrastes da fisionomia urbana de diversos centros ressaltam, em grande parte, da verdadeira revolução ocorrida no sistema de transportes.

A atuação dos transportes rodoviários, revolucionando todo o sistema de comércio, estabeleceria vinculações estreitas da rede urbana com o conjunto da região. Hoje, já não se pode individualizar a rede alagoana, pois ela não é mais do que uma das malhas que compõem a rede urbana Nordestina, comandada por Recife, comando esse que se faz diretamente ao norte da mata alagoana e, indiretamente, através de Caruaru, Garanhuns e Arcoverde.

Dentro desta situação atual, a vida de relações sendo condicionada estreitamente pelo transportes rodoviários, pode-se reconhecer, na malha urbana de Alagoas, uma hierarquização dos seus mais importantes centros. De um lado ter-se-ia Maceió, que pela sua função político-administrativa, seus serviços e comércio situar-se-ia no ápice da organização urbana. A área a ela mais próxima, a dos tabuleiros litorâneos e da zona da Mata, ficaria sob a sua influência imediata. De outro lado, ter-se-ia Palmeira dos índios comandando o Agreste alagoano e parte do Sertão e aí a influência de Santana do Ipanema estaria presente. Penedo no baixo São Francisco teria o seu hinterland paralelo ao rio São Francisco, perdendo sempre terreno para outros centros. Fora deste eixo leste-oeste, no sentido norte-sul, os meios de transportes rodoviários dariam a Recife, e, secundariamente, a Salvador e mesmo às metrópoles de Sudeste campo aberto para expansão.

Estes centros que se dispõem no sentido leste-oeste, muito ao contrário aos da fase inicial, quando do litoral comandavam faixas lineares, têm as suas áreas de influência ditadas pelo sentido norte-sul das comunicações atuais.

BIBLIOGRAFIA

- ALTA VILA, Jaime de — História da Civilização de Alagoas. Ed. do Departamento Estadual de Cultura-Maceió — 1962.
- BERNARDES, Lysia M.C.—Relatório Preliminar do Grupo de Geografia Urbana da cidade de Penedo — XVII Assembléia Geral da A.G.B. —Penedo—julho de 1962.
- COSTA, Craveiro — Maceió — Editora Livraria José Olympio — Rio — 1939.
- DIÉGUES JR., Manuel — O Bangüê nas Alagoas. I.A.A. Rio — 1949.
- ESPÍNDOLA, Bom-Fim — Geografia Alagoana — Tipografia do Liberal — Maceió — 1871.
- LACERDA DE MELO, Mário — Tipo de localização de cidades em pernambuco — B. Carioca de Geografia no XI nº 3 e 4 — 1958.
- PINTO, Estevão — História de uma Estrada de Ferro do Nordeste — Col. Doc. Brasileiros. São Paulo— 1949.