

A CIDADE DE ALAGOINHAS NA ARTICULAÇÃO URBANO-REGIONAL DO LITORAL NORTE BAIANO

Mayara Mychella Sena Araújo

Mestre em Geografia pela Universidade Federal da Bahia (UFBA); graduada em Urbanismo pela Universidade do Estado da Bahia (Uneb); pesquisadora da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI).
mayara@sei.ba.gov.br.

RESUMO

O artigo trata da análise da centralidade e das formas da articulação espacial, historicamente estabelecidas, entre a cidade de Alagoinhas e as demais da Região Econômica Litoral Norte, na Bahia, destacando seu papel frente ao seu entorno e aos grandes centros urbanos do estado. À luz das reflexões quanto a seu significado em relação à prestação de serviços, particularmente, os de educação, adicionalmente busca-se entender o grau e o modo de inserção de Alagoinhas como centro redistribuidor de bens para sua área de influência. Neste texto mostra-se que Alagoinhas é um espaço cuja especialização funcional a coloca ora como um centro intermediário (cidade média) na hierarquia urbana estadual, ora como centro regional na Região Litoral Norte da Bahia.

Palavras chave: Alagoinhas; cidade, região; rede urbana; inter-relações socioespaciais.

INTRODUÇÃO

A cidade de Alagoinhas teve sua origem semelhante a de várias outras da Bahia. Seu surgimento é relacionado à construção de uma capela, erguida às margens de um caminho usado como passagem de boiadas. Ao longo dos anos, firmou-se como ponto de parada e descanso dos boiadeiros e tornou-se povoado. Na segunda metade do século XIX, teve sua história marcada pela implantação da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco¹ que ligava a cidade da Bahia – como era denominada na época a capital, Salvador – ao vale do Rio São Francisco, em Juazeiro, cujo traçado passava por Alagoinhas.

A localização da primeira estação ferroviária², a três quilômetros do núcleo primário, longe das moradias até então existentes, do comércio, da feira, da igreja, contribuiu para transformar profundamente a realidade local, favoreceu a desestruturação e o esfacelamento da sua sede originária. Isso porque em torno dessa estação florescia a nova cidade, para onde foi transposto o centro, o que propiciou aquela antiga área voltar à condição de curral de bois, imprimindo o recente espaço urbano duas imagens: “Alagoinhas Nova” – emergente e “Alagoinhas Velha” – decadente.

Com a transferência do centro, de “Alagoinhas Velha” para as proximidades da estação, a feira, principal elemento das práticas sociais e comerciais da época, sobreviveu ao tempo e às mudanças. Cresceu e consagrou-se como um dos setores econômicos de Alagoinhas, a Central

de Abastecimento, como é conhecida hoje, movimentava grande fluxo de pessoas, todas as sextas e sábados.

No final do século XIX, num período em que o trem era algo extraordinariamente novo, um conjunto de imagens da modernização³ guiou o crescimento de Alagoinhas. Várias famílias, atraídas pela estrada de ferro, passaram a se instalar em suas margens, estimulando as práticas comerciais e, conseqüentemente, a ampliação da cidade. Em outras palavras, o ferropiarismo em Alagoinhas foi um fator estruturante do arranjo espacial antecedente, permitindo um processo de consolidação urbana, segundo o qual essa foi aparelhada. Nessa perspectiva, a organização de seu espaço é resultado de uma multiplicidade de ações de agentes sociais, acrescentando-se que, alterações na configuração da sua estrutura física significaram, também, mudanças nas formas de convívio social. Essa é um ponto de convergência da ferrovia e recebeu, durante toda a primeira metade do século XX, os impactos dessa dinamização socioespacial. Tal processo deu-lhe visibilidade, elevando-a a uma posição de importância no cenário estadual.

É pertinente afirmar que os desdobramentos ocasionados por uma estrada de ferro podem atingir direta ou indiretamente os vários âmbitos da gênese de uma cidade. O advento ferroviário foi responsável pelo surgimento e decadência de muitas. No caso de Alagoinhas a ferrovia funcionou, não apenas, como fator indutor do seu crescimento e consolidação, mas também como um dos “protagonistas” de sua história de formação. Igualmente reforça-se a tese de que sua expansão no final do século XIX até 1950, foi facilitada pelo uso comercial na área central e adjacente à estação ferroviária, situação que se modifica a partir de determinações políticas de âmbito nacional.

Aqui é pertinente uma digressão. As alterações nacionais, pós 1950, quando da opção pelo rodopiarismo, considerado como fator para a integração e modernização da economia, trouxeram mudanças em toda a hierarquia urbana do país. É neste período que o modal ferroviário começa a perder força e ser substituído pelo rodopiarismo. Contudo, esse contou com a rede ferroviária como importante ponto de auxílio a sua implementação, ainda em 1930 esta tinha o papel de suporte, antes do *boom* rodopiarista. Nota-se que, no caso de Alagoinhas, foi justamente entre 1930-1970, com a instalação das oficinas da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB), que o sistema de transporte ferroviário conheceu seu período áureo, uma vez que esse alavancou a economia local, alterou o modo de vida da população e a própria forma de organização espacial. Exemplo disso foi, ainda nessa ocasião, a inauguração da Escola Profissional Ferroviária de Alagoinhas, mais tarde Centro Profissionalizante de Alagoinhas (SENAI). Data desse período, também, a implantação dos três eixos de circulação

de caráter regional, que se encontram no centro da cidade: a antiga estrada do Cipó, a estrada de Inhambupe e a Avenida Juracy Magalhães, nomes atribuídos às rodovias⁴ estaduais e/ ou federais no seu perímetro intraurbano.

Alagoinhas passou a contar, então, com a ferrovia e o entroncamento de duas importantes rodovias federais, além de uma estadual. Com isso, assumiu uma posição estratégica no estado pela sua proximidade e acessibilidade, estando adjacente às atuais Região Metropolitana de Salvador (RMS) e à de Feira de Santana e à Região Econômica Nordeste na qual está Serrinha. Santos (1959, p. 24) realça essa condição ao mencionar que “Sua posição de ponta de trilhos a princípio, depois entroncamento ferroviário mais importante do Estado, foi reforçada com a construção de estradas de rodagem no nordeste”. O autor prossegue indicando que “[...] sua função de nó rodoviário lhe permitiu fortalecer o velho papel de entreposto de Salvador que de longa data exercia através de sua grande feira semanal e da estrada de ferro”.

Pode-se dizer, portanto, que nessa ocasião a acessibilidade e a infraestrutura existente facilitava o acesso ao centro de negócios de Alagoinhas, pela população regional. Atraída pelas atividades econômicas e sociais que eram oferecidas, consolidou-a na função de supridora de bens e serviços para sua região de influência.

Neste artigo, pretende-se preencher uma relativa lacuna sobre o tema, buscando verificar a dimensão da atual centralidade da cidade de Alagoinhas e as formas recentes de sua articulação espacial com as demais da Região Econômica (RE) Litoral Norte⁵. Fundamentando-se num corpo teórico para a apreensão dessa realidade em um contexto espaço-temporal, o trabalho conta com esta introdução, mais o item em que se faz uma reflexão sobre os conceitos de cidade, urbano, cidade média e centro urbano regional ou microrregional. Segue-se uma avaliação das características demográficas, funcionais e a dimensão de centralidade de Alagoinhas em sua região. Tais informações tiveram como fonte de dados, fundamentalmente, a dissertação de mestrado intitulada “A cidade de Alagoinhas na dinâmica da espacialidade funcional urbana da Região Litoral Norte da Bahia”⁶ (ARAÚJO, 2009), os Censos Demográficos de 1980 a 2010 e a publicação Região de Influência das Cidades de 2007, ambos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), além do estudo Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2008; INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA; INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA; UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS, 2001). Por fim, há uma síntese conclusiva, na qual se apontam algumas considerações que podem contribuir para novas discussões.

CONCEITOS FUNDAMENTAIS

Antes de entrar no objetivo do artigo propriamente dito, salienta-se que as discussões em torno dos termos cidade e urbano não se restringem à atualidade, embora, nos últimos anos, esses debates tenham se tornado mais comuns. Lopes (2005) destaca inclusive que diversos estudiosos sobre esses temas costumam utilizá-los como sinônimos, pelas estreitas vinculações que exibem. Todavia, a autora afirma que, mesmo com a vasta produção nas quais são apreendidos como sinônimos, os dois conceitos, o urbano e a cidade são distintos. Em que pese dita associação conceitual, Souza (1999, p. 9) distingue o entendimento entre ambos: “[...] a cidade é o concreto, o conjunto de redes, enfim a materialidade visível do urbano, enquanto este é o abstrato, porém o que dá sentido a natureza e à cidade [...]”.

Desse modo, a cidade é a manifestação do urbano, mas não esgota todas as suas características. A existência de uma proposta de que a cidade é o concreto e o urbano o abstrato, ressalta os aspectos materiais e imateriais da cidade. Sendo o abstrato entendido, a partir das proposições de Carlos (2004), como lógica que sustenta a produção de uma forma, que se revela no conteúdo das relações sócio-espaciais. Silva (2003, p. 109-110) inclusive realça os aspectos imateriais da cidade, atribuindo-lhe três sentidos: “a) de *urbe*: como uma expressão material que se opõe ao *rus*, o mundo rural; b) de *civitas*: uma complexa comunidade humana concentrada, formada por diferentes grupos sociais e instituições; c) de *polis*, no sentido político e administrativo”. Esses significados, segundo o autor, devem ser avaliados de modo articulado, a fim de que possam facilitar a compreensão das dinâmicas decorrentes dos hodiernos processos de globalização nos lugares.

Além disso, Carlos (2004, p. 19) afirma que a cidade é ao mesmo tempo expressão e significação da vida humana, se mostrando “[...] como obra e produto, que se realiza como realidade espacial concreta cujo movimento é produto de um processo histórico cumulativo, revelando ações passadas ao mesmo tempo, que o futuro que se tece no presente [...]”. Por essa assertiva tem-se que as relações sócio-espaciais se materializam no tempo e no espaço, segundo o processo de reprodução da sociedade.

Acompanhando essa lógica, aponta-se a necessidade de compreensão de que as cidades estejam, atualmente, articuladas espacialmente e interagindo de maneira multifacetada e multilocalizada no sistema capitalista. Graças a tais interações, elas exercem importantes funções, como a de espaço de sociabilidade, permitindo vasta intensidade de experiências individuais ou de grupamentos. Constituem-se, além disso, em lugar da produção e circulação de mercadorias; concentrando a maior densidade em elementos de infraestrutura, equipamentos econômicos e de rede física; onde circulam capitais, mercadorias e pessoas. Por

isso, são essenciais na estruturação, organização e articulação do espaço e, ao mesmo tempo, constituem-se como parte integrante e formadora de um sistema ou de uma rede urbana. Assim, “[...] os centros urbanos da rede diferenciam-se entre si tanto como lugares centrais, como também, e em muitos casos de modo predominante, enquanto centros especializados, revelando uma forte divisão territorial do trabalho entre eles” (CORRÊA, 1997, p. 313).

Adicionalmente, faz-se necessário verificar para esta análise, a noção de cidade média e de centro de polarização regional ou microrregional como equivalentes. Apesar de este último não representar necessariamente um centro médio, sabe-se que, tal como afirma Sposito (2007, p. 234), “[...] papéis regionais sempre estiveram associados às cidades médias, às vezes denominadas cidades regionais”. Amorim Filho (1976, apud ALVES; DINIZ, 2008) corroborou essa ideia ao afirmar que as relações entre as cidades médias e seu *environnement* não devem corresponder a uma relação de dominação, podendo ser também uma relação de estímulo e/ ou de dinamização e, algumas vezes, até de dependência.

Note-se, contudo, que nem sempre essas duas noções convergem em uma coincidência feliz. Tal como se apreende das palavras de Sposito (2007), uma cidade média caracteriza-se como um espaço de intermediação entre as maiores e menores, em diferentes redes urbanas, ou um espaço de transição. Enquanto que um centro de polarização regional ou microrregional vai além, visto que as constantes transformações – econômicas, sociais – permitem uma mudança de posições nos diferentes sistemas urbanos.

O sentido de expor, ainda que minimamente, o que caracteriza cidade, urbano, cidade média e centro de polarização regional ou microrregional reside nas reflexões que serão aqui realizadas. Parte-se do pressuposto que Alagoinhas é uma cidade média, cujas funções, no atual contexto, confundem-na com as de centro urbano regional, esta última característica, inclusive, evidenciada em pesquisas de âmbito nacional sobre a rede urbana, como Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil, IPEA; IBGE; UNICAMP (2001) e Regiões de Influência das Cidades 2007, IBGE (2008). Nessas Alagoinhas é considerada um centro urbano regional de ordem I, no primeiro caso, e um centro subregional B, no segundo. Dando maior consistência ao tema, estudos mais antigos⁷ de regionalização definiram os centros urbanos polarizadores da Bahia e suas áreas de influência, neles Alagoinhas também aparece como um centro de importância regional.

É mister asseverar que embora esses não tenham verificado Alagoinhas como cidade média, até porque o enfoque destes não era o de categorizá-la, não seria de causar espécie se fosse assim classificada, haja vista que possui características comuns às cidades médias. Como exemplo dessas tem-se: a capacidade de manter interações, com um nível razoável de

intensidade e de qualidade, tanto com cidades maiores quanto menores; revelar uma amplitude e um grau de conectividade em sua rede que facilitem tais interações; e apresentar certa autonomia na criação de pelo menos uma parcela de seus equipamentos de relações externas. Em verdade, recomenda-se que além desses critérios, outros não sejam esquecidos como tamanho demográfico, estrutura interna e relações externas dessa categoria de cidades, a posição geográfica e as condições histórico-sociais da formação de cada uma dessas.

O fato é que para entender o papel de uma cidade (seja ela média ou com funções regionais e/ou microrregionais) em uma rede, alguns elementos são sempre elencados, a exemplo do porte populacional e dos fluxos que atrai, o que se discutirá no item a seguir.

CARACTERIZAÇÃO DA ESPECIALIZAÇÃO FUNCIONAL DE ALAGOINHAS

Para considerar uma cidade como média ou um centro urbano regional, não se observa somente seu porte populacional. Características como o papel na rede e a localização complementam, ou mesmo, se sobrepõem ao tamanho demográfico.

Nesse sentido, faz sentido considerar Alagoinhas como cidade média visto que é reconhecida, historicamente, pela sua função de centro comercial de âmbito regional. Santos (1959), ao analisar as zonas de influência comercial da Bahia, em seu estudo clássico intitulado “A Rede Urbana do Recôncavo”, vislumbrava, ainda na década de 1950, sua centralidade. Suas relações comerciais estavam fortemente estabelecidas entre os municípios da região Litoral Norte, e mesmo extrapolavam-na, pois, de acordo com o autor, alcançava Serrinha, Irará e Camaçari.

Essa perspectiva de análise foi retomada por outros autores, como Brito (2008), que apresenta Alagoinhas, ao longo do século XX, como um centro urbano regional de grande influência seja comercial seja de serviços. Para ele, sua área de abrangência urbana estende-se por todas as localidades de sua região, chegando a atingir uma parte da RE Nordeste, até Nova Soure; para o leste, até as cidades de Birtitiga e Serrinha; ao sul, avançando para a zona canavieira e Feira de Santana; e, na direção da capital, alcançando Camaçari e Madre de Deus.

Desse modo, pela análise do que foi postulado por esses autores, mesmo com o passar dos anos e com as mudanças econômicas, sociais, científicas e tecnológicas experimentadas pela sociedade, Alagoinhas permaneceu reconhecida como um centro comercial de relevância regional. Entretanto, outros elementos devem ser agregados para entender sua centralidade, em especial, questões referentes ao seu significado em relação à prestação de serviços, particularmente os de educação.

Para isso, inicialmente, realiza-se uma avaliação, por meio de dados estatísticos, da importância dessa cidade em sua região. Cabe mencionar, contudo, que alguns dados foram tratados por município, pela dificuldade e/ ou inexistência em encontrá-los reunidos, estatisticamente, segundo a classificação de cidade que, no caso brasileiro, compreende a sede do município, este último englobando o rural e o urbano.

A população total de Alagoinhas passou de 101.939 para 141.949 entre 1980 e 2010. Nesse último ano, era a 10ª população do estado, agrupando 1,01% do seu total. A maioria de seus moradores residia, segundo essas informações, desde 1980, no meio urbano, sendo que, em 2010, seu grau de urbanização era 87,4%. Trata-se do maior contingente demográfico total e urbano do Litoral Norte, comportando 23,9% e 30,5%, respectivamente, em 2010 (ARAÚJO, 2009). No que tange ao porte da cidade, procurou-se conhecê-lo comparando o quantitativo de pessoas daquelas que compõem a RE Litoral Norte. De acordo com os dados dos Censos Demográficos, nas últimas três décadas, Alagoinhas manteve sua primazia em relação ao quantitativo absoluto de pessoas residindo nas sedes municipais da região. Foi à única a apresentar contingente muito acima dos 50 mil habitantes, chegando a ultrapassar os 100 mil moradores, em 2000. E em 2010, já contava com mais de 120 mil residentes. No que tange aos valores percentuais, sua representação na região Litoral Norte é bastante significativa, acima dos 30,0%, no intervalo censitário de 1980 a 2010 (Tabela 1).

Com isso, é possível verificar que Alagoinhas detêm sozinha mais de um quarto da população da RE Litoral Norte, nos últimos trinta anos. Salienta-se, ainda, que embora seja nítido o decréscimo em sua representação com relação ao total, isso não significa dizer que esteja havendo diminuição no crescimento de sua população. A partir da leitura da Tabela 1, o que se pode inferir é que, possivelmente, ocorreu à redistribuição desta no interior da região.

É pertinente destacar que Alagoinhas e Catu, no período 1980-1991, verificaram taxas médias de crescimento anual⁸ da população de, respectivamente, 2,27% e 2,36% ao ano (a.a.) – reveladores de crescimento sem imigração ou emigração significativas. Podem corroborar como uma das hipóteses explicativas dessa realidade o fato de que foi nessa época que, após Salvador, esses eram o segundo e o terceiro municípios do estado que mais detinham moradores diretamente vinculados às atividades na Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras). Juntos somavam 12,5% dos 5.051 empregos na Região de Produção da Bahia (RPBA). De acordo Brito (2008), os funcionários que optam por residir nas cidades que têm vínculos muito próximos com a Petrobras o fazem porque essas servem para oferecê-la, como também as demais firmas do setor petrolífero, o apoio que buscam na prestação de serviços. Tais como: bancários, judiciários, de segurança, de transporte, de manutenção de equipamentos, de

máquinas e veículos, de alimentação, de compras de materiais e outras especialidades ou atividades comuns às demandas de operações locais.

Tabela 1 – População absoluta e relativa da sede municipal, segundo os municípios da Região Econômica Litoral Norte - Bahia – 1980, 1991, 2000 e 2010

Municípios	Sede municipal (1)							
	1980		1991		2000		2010	
	Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto	%
Alagoinhas (3)	76.377	38,4	97.819	35,1	110.358	33,6	122.281	32,8
Catu (3)	22.788	11,5	29.463	10,6	34.027	10,4	38.561	10,3
Mata de São João	19.418	9,8	19.603	7,0	18.908	5,8	20.111	5,4
São Sebastião do Passé	15.015	7,5	21.433	7,7	24.942	7,6	28.471	7,6
Pojuca	11.176	5,6	18.118	6,5	21.558	6,6	28.378	7,6
Esplanada	9.822	4,9	14.583	5,2	16.284	5,0	19.426	5,2
Entre Rios	8.771	4,4	15.650	5,6	21.428	6,5	21.946	5,9
Rio Real	7.123	3,6	13.840	5,0	20.033	6,1	23.310	6,3
Acajutiba	6.642	3,3	9.737	3,5	12.161	3,7	12.774	3,4
Inhambupe	5.056	2,5	9.984	3,6	12.571	3,8	15.635	4,2
Conde	4.439	2,2	5.487	2,0	7.680	2,3	8.772	2,4
Aramari	3.341	1,7	3.824	1,4	3.990	1,2	5.125	1,4
Araçás (2)	-	-	3.761	1,3	5.341	1,6	5.807	1,6
Aporá	1.598	0,8	3.708	1,3	3.528	1,1	4.488	1,2
Sátiro Dias	1.515	0,8	2.280	0,8	3.378	1,0	4.332	1,2
Itanagra	1.312	0,7	1.387	0,5	1.857	0,6	2.327	0,6
Jandaíra	1.247	0,6	2.409	0,9	3.219	1,0	3.717	1,0
Cardeal da Silva	1.211	0,6	2.274	0,8	2.830	0,9	2.901	0,8
Pedrão	1.040	0,5	1.404	0,5	1.457	0,4	1.716	0,5
Ouriçangas	1.033	0,5	1.932	0,7	2.583	0,8	2.762	0,7
<i>Litoral Norte</i>	<i>198.924</i>	<i>100,0</i>	<i>278.696</i>	<i>100,0</i>	<i>328.133</i>	<i>100,0</i>	<i>372.840</i>	<i>100,0</i>
Bahia	4.306.871	-	6.627.337	-	8.146.447	-	9.381.569	-

Fonte: IBGE. Sinopse Preliminar dos Censos Demográficos 1980, 1991, 2000 e 2010. Dados sistematizados pela SEI/Dipeq/COPES. 2011.

(1) Exclui-se a população residente nas áreas urbanas isoladas.

(2) Município instalado entre 01.09.1980 e 01.09.1991.

(3) Município que sofreu desmembramento entre 01.09.1980 e 01.09.1991.

No caso particular de Alagoinhas, foi exatamente nessa ocasião que a expansão urbana orientou-se para ocupar os espaços vazios entre os eixos centrais (antigo e novo núcleo) da cidade, situação relacionada à perfuração de poços petrolíferos nas áreas vizinhas. Tendo sido ocupados com uso, predominantemente, residencial, lá surgem vários loteamentos como, Jardim Petrolar e Jardim América. O primeiro, inclusive, recebeu este nome devido a grande quantidade de moradores ligados a aludida empresa.

Considera-se que Alagoinhas desde a década de 1980 já poderia ser classificada como média, se for levada em conta isoladamente o porte populacional. Alia-se a essa constatação o fato de que na sua RE nenhuma das outras cidades possui contingente igual ou superior a 50 mil moradores. Essas, de modo geral, são centros urbanos de pequeno porte com população inferior aos 40 mil habitantes. Acrescente-se que na década de 1980, mais da metade das cidades da região, 14, contavam com população inferior a 10 mil habitantes. Trinta anos

depois, em 2010, a situação não é muito diversa, afinal dez são as sedes municipais com contingente que não atingem 10 mil moradores (Tabela 1).

Adicionalmente, o contingente demográfico da cidade de Alagoinhas tem significado, desde 1991, mais de 80,0% do contingente regional. Noutros termos, em 1991, a porcentual era 83,8%, passou para 85,1%, em 2000, e 86,1%, em 2010. No Litoral Norte, mais dez cidades verificaram participação da população cidadina igual ou superior a 50,0% do total, nos três últimos anos censitários (ARAÚJO, 2009).

Em verdade, o porte populacional não responde sozinho pela possibilidade de identificá-la como uma cidade média, cujas funções a caracterizem como um centro urbano regional. O entendimento desse seu papel deve se dar a partir da análise conjunta da tríade das variáveis: porte, função e centralidade. Assim, vale recordar que essa conta com a ferrovia e uma malha rodoviária que tem duas rodovias federais, cortando-a no seu ponto central, além das estradas estaduais como importantes elos entre ela e os municípios que lhe são limítrofes. Nela são desenvolvidas atividades que em termos quantitativos e qualitativos a colocam como um centro comercial e de prestação de serviços, portanto, capaz de atender as demandas de seus moradores e os de sua abrangência imediata.

Ademais, na década de 1970 foi instalado o Distrito Industrial de Alagoinhas (DISAI) e, em 1980, a COPENER Florestal Ltda. Hodiernamente, Alagoinhas se destaca pela extração de bens minerais, como areia, argila e pedra, ganhando notoriedade pela produção de cerâmica. As pequenas e médias empresas, neste setor, se caracterizam pela produção de telhas, tijolos, blocos (cerâmica vermelha). A principal atividade econômica do município, tal como já mencionado, é o comércio, seguida pela extração de petróleo e pela agropecuária. Sobressaem-se, em termos do setor industrial, também, a Primo Schincariol Indústria de Cervejas e Refrigerantes do Nordeste S.A.⁹ e a Companhia Industrial Brasil Espanha (BRESPEL) – fábrica de beneficiamento de couro, fumo e peles (de caprinos e bovinos).

No que concerne ao seu papel regional, as reflexões aqui apreendidas relacionar-se-ão à sua especialização funcional, segundo a variável educação (ensino superior)¹⁰. Para tanto, se verificou o quantitativo de estudantes universitários que têm sido atraídos para Alagoinhas. Como amostra¹¹, observou-se apenas o perfil dos frequentadores da Universidade do Estado da Bahia (UNEB) e da Faculdade Santíssimo Sacramento (FSSS), embora se tenha notado a instalação de novas Instituições de Ensino Superior (IES)¹² na cidade, desde o início dos anos 2000. No caso da UNEB, os dados de 2004-2007 revelaram que a participação relativa dos estudantes que residem em outros municípios da sua região tem oscilado em torno de 1,5 pontos percentuais (p.p), para mais ou para menos, permitindo visualizar uma tendência de

estabilidade. A sua participação, inclusive, se sobrepõem ao conjunto dos demais municípios do Litoral Norte cujo porcentual fica entre 22,4% e 24,5% (Tabela 2).

É válido ressaltar a participação dos alunos oriundos de Salvador que, nesse mesmo período, também se mantém estável em aproximadamente 13,0% (Tabela 2). De acordo com Araújo (2009), esse valor é superior aos de Catu, situado da mesma RE, limítrofe ao sul de Alagoinhas, que, em 2007, era de 8,4%. Aqueles advindos de Feira de Santana, segundo mais importante município baiano, apresentaram representação crescente, chegando, nesse último ano, a 5,1% do total de alunos matriculados na UNEB. Note-se que a presença dos alunos da UNEB que moram nessas duas unidades ascendeu entre 2004 e 2007. Convém mencionar que Pojuca, terceiro município da RE Litoral Norte em termos de participação relativa, apresentou porcentuais semelhantes aos verificados para Feira de Santana, em 2007, observou apenas 3,1% no total de matriculados na UNEB. Ademais, no grupo dos municípios da Bahia, destaca-se Camaçari e Dias d'Ávila (pertencentes a RMS), além de Santo Antônio de Jesus, Cruz das Almas e Serrinha (ARAÚJO, 2009).

Tabela 2 – Participação dos alunos matriculados na Universidade do Estado da Bahia, segundo a origem Alagoinhas – 2004-2007

Municípios de origem	Alunos matriculados			
	2004	2005	2006	2007
Alagoinhas	48,1	49,6	48,1	46,5
Demais municípios do Litoral Norte	24,5	22,4	23,6	23,5
Salvador	12,9	13,5	13,6	13,6
Feira de Santana	3,4	3,2	4,0	5,1
Demais municípios da Bahia	11,0	11,3	10,6	11,3
Total UNEB	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Departamento de Educação e Departamento de Ciências Exatas e da Terra da UNEB - campus II (Alagoinhas), 2008.

Elaboração: Autora. Julho / 2011.

A UNEB é uma universidade multicampi e conta com campus distribuídos em vários municípios do estado. Essa característica contribui para explicar, em alguma medida, os números representativos de estudantes oriundos de Salvador, Feira de Santana e outros da Bahia direcionados ao Campus II da UNEB, em Alagoinhas. Acrescenta-se que, Feira de Santana, e mesmo a capital, contam com uma boa oferta de ensino universitário, o que em tese não justificaria o deslocamento desses para o interior. O que se pode levantar como uma das hipóteses que, provavelmente, levaria os estudantes a optarem pelo Campus II, seriam os cursos¹³ ofertados.

Quanto a FSSS¹⁴, inaugurada em 2002, mais de 70,0% de seus alunos são de Alagoinhas (Tabela 3). Percebeu-se, porém, que houve um decréscimo na participação desses entre o total de matriculados: em 2004-2007, o quantitativo de estudantes do próprio município diminuiu para quase metade. Em 2004, eram 1.015 oriundos de Alagoinhas e, em 2007, 677 (ARAÚJO,

2009). Esses números podem ser explicados, em grande parte, pelo surgimento de outras faculdades na cidade e por consequência de novos cursos e alternativas de escolha.

A mesma situação não foi evidenciada para o conjunto regional já que o peso relativo foi oscilante entre 23,2% e 28,5% (Tabela 3). Isso ocorreu, também, em termos absolutos, em 2004, havia a matrícula de 312 alunos da RE Litoral Norte. Nos dois anos seguintes, 2005 e 2006, verificou-se um crescimento nesse número, eram, respectivamente, 338 e 345 alunos. Em 2007, observou-se o perceptível decréscimo para 265 matriculados (ARAÚJO, 2009).

Tabela 3 - Participação dos alunos matriculados na Faculdade Santíssimo Sacramento, segundo a origem Alagoíneas – 2004-2007

Municípios de origem	Alunos matriculados			
	2004	2005	2006	2007
Alagoíneas	75,4	72,8	70,1	70,8
Demais municípios do Litoral Norte	23,2	26,2	28,5	27,7
Salvador	0,4	0,4	0,4	0,2
Feira de Santana	0,2	0,2	0,3	0,5
Demais municípios da Bahia	0,8	0,5	0,6	0,7
Total FSSS	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Faculdade Santíssimo Sacramento (Alagoíneas), 2008.

Elaboração: Autora. Julho / 2011.

Ao contrário do notado na UNEB, no caso da FSSS existiu maior participação de outros municípios da RE Litoral Norte em relação a Salvador e Feira de Santana, uma vez que se destacaram: Entre Rios, Inhambupe, Esplanada, Aramari e Araçás, além de Catu e Pojuca. Contudo, no que concerne aos resultados em termos percentuais, sua importância, de modo geral não chega a ser tão significativa como observada em relação aos valores absolutos (ARAÚJO, 2009).

No que tange aos matriculados oriundos de Salvador, Feira de Santana e demais da Bahia, a FSSS apresentou também situação diversa da verificada para a UNEB. Nela, o percentual dos alunos provenientes desses lugares não alcançou 1,0% (Tabela 3). Isso muito provavelmente se explica pelo fato de a UNEB ser, como dito anteriormente, uma universidade multicampi e tradicionalmente reconhecida, características que lhe confere maior capacidade de atrair estudantes de outros municípios do estado. Tal situação se distingue do que ocorre com a FSSS, implantada mais recentemente em Alagoíneas, atende mais diretamente aos municípios de suas imediações, tendo, portanto, sua unidade uma abrangência regional.

É mister asseverar que os universitários que vão para Alagoíneas, seja para estudar na UNEB, na FSSS, ou mesmo, na Faculdade Santo Antônio (FSA) ou na Faculdade Regional de Alagoíneas (UNIRB), quando não fixam residência na cidade, fazem o movimento pendular diário. Essa última situação é mais comum, principalmente, em relação aqueles que moram

nos municípios do entorno. Para esse deslocamento, os estudantes alugam (fretam) vans, topics e/ou microônibus ou utilizam o sistema de transporte alternativo¹⁵.

Dessa forma, verifica-se que, a instalação das IES – FSSS, FSA, UNIRB – além das unidades de Ensino a Distância (EaDs) e da própria UNEB, colocam Alagoinhas numa posição de destaque na região, comprovando o seu desempenho como um centro e produzindo uma especialização funcional. Por conta desse processo a cidade atrai não apenas estudantes, como pessoas que procuram se beneficiar com a ampliação do mercado de trabalho ligado à geração de novas funções, relacionadas à educação superior. Esse contingente pode ser das áreas vizinhas, como de outras situadas fora da região Litoral Norte.

Tais dados remetem às análises de Henrique, Santana e Fernandes (2009) sobre as consequências do processo de alocação de IES no interior do estado e do Brasil. De acordo com os autores, os últimos cinco anos, 2004-2008, têm sido marcados por um crescimento da oferta de vagas, da criação e da instalação de novas instituições desse tipo, principalmente, nas cidades pequenas e médias. Essa ampliação da rede de ensino superior tem facilitado o maior acesso à educação da população que não reside nas maiores cidades, mas tem tido repercussões na estrutura urbana e na morfologia daquelas que as recebem.

Alagoinhas não escapa a essa realidade, já que têm ocorrido transformações gradativas na sua organização espacial intraurbana que podem ser relacionadas, em alguma medida, ao movimento ocasionado pela dinâmica de suas IES. Observam-se alterações na dinâmica do uso e apropriação do espaço e no plano morfológico, com a modificação da sua estrutura urbana por meio da abertura de novas vias de circulação, o adensamento das áreas edificadas, a construção de conjuntos residenciais, de domicílios que se tornam casas para estudantes, além do loteamento¹⁶ das áreas localizadas próximas àquelas onde têm sido instalados os novos prédios para abrigar tais instituições.

CONCLUINDO E PROPONDO NOVAS DISCUSSÕES

As questões aqui tratadas estiveram relacionadas à tentativa de compreensão da centralidade Alagoinhas na dinâmica da organização socioespacial da região Litoral Norte. A interpretação das características de Alagoinhas — historicamente, um espaço articulador que atrai e irradia fluxos comerciais e serviços, e também participa da produção diversificada para consumo interno e das suas imediações —, revela a relevância de seu papel na região. Tal situação se evidencia pela sua capacidade de atendimento da demanda de moradores de outras cidades que para lá se dirigem em busca de serviços, com destaque para o de ensino (médio e universitário), tal como aqui apresentado.

É importante mencionar que nos últimos anos, observou-se em Alagoinhas um impulso, na criação e instalação de novas IES. Tal processo influenciou, significativamente, a alteração da sua estrutura e morfologia urbana. Situação que contribuiu para alavancar a economia local, e mesmo, a regional.

Acrescente-se que a estruturação do espaço urbano de Alagoinhas tem se relacionado à dinamização e transformação da economia local e da região, o que resultou e foi resultado, também, da ampliação do sistema de transporte, principalmente o alternativo. Esse tipo de transporte, além de articular espacialmente as cidades, acaba suprindo uma demanda pelo serviço, visto que existe um número considerável de veículos, com viagens regulares e valores de passagens mais acessíveis quando comparado ao transporte regular, o que permite maior acessibilidade a Alagoinhas. Com efeito, a intensificação do fluxo de pessoas constitui uma das causas da organização dessas em forma de redes. Destaca-se sua importância como indicador da quantidade e qualidade das interações espaciais entre Alagoinhas e a região sob sua influência. Tais fluxos representam, ainda, a complementação de serviços entre estes núcleos urbanos.

Numa análise mais ampla das questões referentes a mobilidade ocasionada pela oferta dos serviços de educação em Alagoinhas, indica que esta é colocada na condição de ser reconhecida ora como centro urbano intermediário ora como regional. Os dados apontam ainda que essa cidade apresenta-se como centro regional, pois sua abrangência extrapola o local, alcançando, inclusive, Salvador e Feira de Santana, dois núcleos urbanos maiores e mais importantes na hierarquia urbana estadual.

A notada ausência de outros núcleos intermediários na região realça e reforça o papel de Alagoinhas como maior centro do Litoral Norte. Com isso, tal cidade assume o comando de uma extensa área, delimitada ao norte com o estado de Sergipe; a oeste com a região subordinada a Feira de Santana; a leste, com o oceano atlântico; e com Salvador, ao sul.

Desse modo, pode-se concluir que Alagoinhas é um centro urbano regional, com características de cidade média, uma vez que é reconhecidamente um espaço de transição ou de intermediação entre as cidades maiores e as menores, na hierarquia urbana da Bahia. A cidade de Alagoinhas, portanto, tem passado por constantes transformações, mudando intensa e rapidamente de papéis e de posição, segundo sua funcionalidade urbana. Esses processos, aliados aos em curso nas suas áreas circunvizinhas, repercutem na sua organização interna, ampliando sua malha urbana e alterando a localização das funções de cada uma das suas áreas. Mas, principalmente, fizeram com que fosse ampliada a sua centralidade e importância na região e no estado.

REFERÊNCIAS

- ALVES, Melina Amoni Silveira; DINIZ, Alexandre Magno Alves. O zoneamento morfológico funcional das cidades médias mineiras: o exemplo de Barão de Cocais. *Sociedade & Natureza*. Uberlândia, 20 (2): 79-91, dez. 2008. Disponível em: <www.sociedadennatureza.ig.ufu.br/include/getdoc.php?id=751...283...> Acesso em: 06 jul. 2010.
- ARAÚJO, Mayara Mychella Sena. *Alagoinhas na dinâmica da espacialidade funcional da região Litoral Norte da Bahia*. 2009, 190f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2009.
- BRITO, Cristóvão. *A Petrobras e a gestão do território no Recôncavo Baiano*. Salvador: EDUFBA, 2008.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. *O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade*. São Paulo: Contexto, 2004. 154 p.
- CORRÊA, Roberto Lobato. *Trajetórias geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- HENRIQUE, Wendel. SANTANA, Elissandro. FERNANDES, Hiram. Reestruturação urbana em cidades médias e pequenas do Recôncavo a partir da instalação da Universidade Federal do Recôncavo da Bahia. *Análise & Dados - cidades: conceitos, processos e história*. Salvador: SEI, v. 19, n. 2, p. 511-522, jul./set. 2009.
- IBGE. *Regiões de Influência das cidades: 2007*. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. 201 p.
- IPEA; IBGE; UNICAMP. *Configuração atual e tendências da rede urbana*. Brasília: IPEA, 2001. 396 p. (Série caracterização e tendências da rede urbana do Brasil, v. 1).
- LOPES, Diva Maria Ferlin. *O conceito de urbano e as cidades de pequeno porte no semi-árido baiano: Novo Triunfo, Santa Brígida e Sítio do Quinto*. 2005. 175f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2005.
- NUNES, Brasilmar Ferreira. *Urbanização e migrações: reflexões gerais para auxiliar na interpretação do fenômeno no Brasil*. [S.l.: s.n.], [199-?]. p.1-8. Disponível em: <<http://www.unb.br/ics/sol/itinerancias/grupo/brasilmar/urbanizacao.pdf>>. Acesso em: 30 ago. 2006.
- SANTOS, Milton. *A rede urbana do Recôncavo*. Salvador: Imprensa Oficial da Bahia, 1959. 38 p.
- SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e; SILVA, Barbara-Christine Nentwing. *Estudos sobre globalização, território e Bahia*. Salvador: UFBA, 2003. 181 p.
- SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. Cidade: Lugar e geografia da existência. In:
- VASCONCELOS, Pedro de Almeida; SILVA, Sylvio Bandeira de Melo e. *Novos estudos em geografia urbana brasileira*. Salvador: EDUFFBA, 1999.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 233-253.
- SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. *Cidades da Bahia*. Salvador: SEI, 1997. 158 p. (Série estudos e pesquisas, 35).
- SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. *Dinâmica sociodemográfica da Bahia: 1980-2000*. Salvador: SEI, 2003. (Série estudos e pesquisa, 60).
- XAVIER, Ederval de Araújo; SILVA, Sylvio C. Bandeira de Mello e. Análise das proposições precedentes de regionalização na Bahia. In: FUNDAÇÃO DE PLANEJAMENTO (BA); UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA. Instituto de Geociências. *Projeto de regionalização administrativa para o Estado da Bahia*. Salvador: CPE; UFBA, 1973. v. 1. p. 11-51.

¹ Essa construção ocorreu com relativo pioneirismo frente ao quadro nacional, ainda em 1853, a partir de concessão a um particular. O transporte de passageiros foi interrompido, em 1989.

² O primeiro terminal da estrada de ferro na cidade foi a Estação de Alagoinhas, inaugurada em 1863, em seguida a Estação de São Francisco, popularmente, conhecida como Estação do Prolongamento (1880), e por último, em 1947, a Estação da Leste.

³ Constituíam-se nessa imagem, no período, as casas de telha, os cinemas Azi e Capitólio, além do Estádio Antonio Carneiro (Carneirão), o Paço da Prefeitura, o prédio do Instituto Nacional de Seguro Social (INSS), o Fórum Ezequiel Pondé e o prédio da Estação de Correios e Telégrafos o Correo.

⁴ É comum que as rodovias federais e/ ou estaduais ao penetrar no espaço intraurbano sejam renomeadas, assim a primeira é a rodovia estadual, BA-504, que liga o município de Alagoinhas aos de Aramari e Ouriçangas, na Região Econômica Litoral Norte. A segunda é a rodovia federal, BR-110, que corta o país de Norte a Sul e, em Alagoinhas, é importante acesso e meio de escoamento de produtos para o Nordeste do Brasil, como Recife e Aracaju, além do Sudeste, Vitória e Rio de Janeiro. Enquanto, a última corresponde a BR-101, rodovia federal, que une o município de Alagoinhas ao Nordeste do Brasil, pelo interior da região.

⁵ Dada a complexidade que envolve a questão regional, foi adotada como recorte espacial para realização deste trabalho a regionalização elaborada pela Secretaria de Planejamento do Estado da Bahia que agregou, para fins de planejamento e administração, os então 415 municípios em 15 Regiões Econômicas (REs). Nesse processo a RE Litoral Norte foi composta por 20 municípios, entre eles Alagoinhas. A adoção das Regiões Econômicas para fins deste trabalho se fez pelos agregados históricos disponíveis que permitem melhor comparabilidade às informações recentes. Acrescente-se que a utilização dos Territórios de Identidade como novas unidades de planejamento pelo governo do estado não alteraria a perspectiva de análise, uma vez que, inclusive, não há diferenças significativas no agrupamento de municípios das duas regionalizações (RE Litoral Norte e Território de Identidade Agreste de Alagoinhas/Litoral Norte).

⁶ Defendida em Outubro de 2009, no âmbito do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal da Bahia, sob orientação do Prof. Dr. Pedro de Almeida Vasconcelos.

⁷ Zonas de Influência Urbana (1958 apud XAVIER; SILVA 1973); Regiões Administrativas (1966 apud XAVIER; SILVA, 1973); Centralidade – IBGE (1968 apud XAVIER; SILVA, 1973); Regiões Funcionais Urbanas – IBGE (1972 apud XAVIER; SILVA, 1973) e Cidades da Bahia (1997).

⁸ Adotam-se aqui as faixas de crescimento demográfico apresentadas pela SEI na publicação *Dinâmica Sociodemográfica da Bahia: 1980-2000* (SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA, 2003).

⁹ A maior parte de seus funcionários é originária de Alagoinhas e região. Embora não se tenha como identificar as funções exercidas por estes, seguramente pode-se dizer que ocupam os cargos menos especializados. Saliente-se que a maioria dos oriundos da RE Litoral Norte fixa residência na cidade. Aqueles que optam por fazer o movimento pendular, o fazem por conta própria, sem custos adicionais à empresa. Acrescente-se que os funcionários vindos de outras unidades da federação, Salvador ou outros municípios baianos, também, fixam residência em Alagoinhas. A única exceção é Feira de Santana, haja vista que a empresa disponibiliza ônibus para realizar o transporte diário dos que lá residem. Ressalta-se que, os originários de outros estados da federação certamente correspondem à mão de obra mais especializada, principalmente, no que se refere àquela vinda das regiões Sudeste, Sul e Centro-Oeste do país.

¹⁰ Os dados são oriundos de ARAÚJO (2009) e estão agrupados por município.

¹¹ A amostra englobou a rede de ensino superior, público e privado. A Universidade do Estado da Bahia (UNEB) – pública, e as três da rede privada – a Faculdade Santíssimo Sacramento (FSSS), a Faculdade Santo Antônio (FSA) e a Faculdade Regional de Alagoinhas (UNIRB). Todavia, é importante mencionar que FSA disponibilizou, apenas, os lugares de origem dos estudantes, sem seus quantitativos. A UNIRB, por sua vez, ofereceu os quantitativos, sem que fossem identificados todos os municípios de origem. Por isso são trabalhos apenas as informações da UNEB e da FSSS.

¹² A cidade conta, ainda, com os polos de apoio presencial de faculdades de Educação a Distância (EaD): Faculdade de Tecnologia e Ciências (FTC-EAD), a Universidade Luterana do Brasil (ULBRA), a Faculdade Vasco da Gama (funcionando no Colégio Ênfase), a Universidade Norte do Paraná (UNOPAR) – sede própria e a Universidade Salvador (UNIFACS) – cujo polo presencial é no prédio do Colégio Star.

¹³ Na década de 1970, foi inaugurada como Faculdade de Formação de Professores. Hoje conta com outros cursos além dos direcionados a Licenciatura. Esses estão distribuídos em dois departamentos: o de Educação (DEC) e o de Ciências Exatas e da Terra (DCET). O primeiro oferece os cursos Língua Portuguesa e Literaturas, Língua Inglesa e Literaturas, Língua Francesa e Literaturas, História e Educação Física. Enquanto o outro departamento oferta os cursos de Análises de Sistemas, Matemática e Ciências Biológicas.

¹⁴ Atualmente, possuem cursos de graduação de Pedagogia, Ciências Contábeis, Psicologia, Engenharia de Produção, Turismo, Administração com Análise de Sistemas, Administração com Gestão de Negócios e Administração com Comércio Exterior. Além de vários cursos de pós-graduação.

¹⁵ Existe, diariamente, um quantitativo considerável de veículos envolvidos com transporte alternativo de passageiros que chega a, pelo menos, 128. Estes realizam no mínimo duas viagens por dia, cada um. Tal volume de veículos faz com que nos horários de pico – a partir da 7h30, ao meio dia e a partir das 17h – haja um intenso movimento de pessoas nos locais (pontos) destinados a sua parada.

¹⁶ Que futuramente serão usados para a instalação de casas comerciais e serviços, residências, conjuntos habitacionais, que atendam às necessidades dos novos moradores, geralmente professores e estudantes universitários.