

Ritmos de crescimento urbano do Nordeste

MARIA EMILIA TEIXEIRA DE CASTRO BOTELHO

Geógrafo do CNG

A região nordestina aqui considerada para o estudo do fenômeno de sua urbanização é a estabelecida pela SUDENE que designa como Nordeste as terras que se estendem do Maranhão à Bahia. Ficam englobadas, por conseguinte, duas regiões de transição: o Nordeste Ocidental ou Meio-Norte, formado pelo Maranhão e Piauí, e o Leste Setentrional, do qual fazem parte Sergipe e Bahia. Os dois últimos administrativamente pertencentes à região Leste foram englobados na região Nordeste, uma vez que o primeiro e dois terços do segundo são caracteristicamente nordestinos.

No estudo do crescimento urbano desta área foi utilizado o método de ANNA CARVALHO, aplicado, pela própria autora, ao estado da Bahia¹. Consiste o método no aproveitamento dos resultados censitários referentes ao crescimento relativo entre duas décadas. Da mesma maneira que no estudo da rede baiana, foram utilizados os censos de 1940, 1950 e ainda os dados preliminares do censo de 1960. Os dados do crescimento relativo foram lançados num gráfico, obedecendo ao seguinte critério: no eixo das abcissas — ou seja ox e ox' , o incremento percentual referente aos anos de 1940-1950; no eixo das ordenadas — oy e oy' — o aumento correspondente aos anos de 1950-1960 (fig. 1).

Em seguida, marcaram-se no quadrante I, os núcleos urbanos que tiveram um aumento positivo nos períodos intercensitários de 1940-1950 e de 1950-1960; no quadrante II aqueles que diminuíram entre 1940-1950 e aumentaram entre 1950 e 1960; no quadrante III os núcleos que perderam população nos dois períodos intercensitários; e no IV os que cresceram de 1940 a 1950 mas diminuíram de 1950 a 1960 (fig. 2).

Ao simples exame do gráfico, constata-se o grande crescimento urbano nordestino nos últimos vinte anos, situando-se as cidades na sua quase totalidade no quadrante I. Observa-se, ainda, que os pontos se distribuem irregularmente, ora concentrados ora dispersos, o que torna difícil uma classificação. A fim de sanar essa dificuldade recorreu-se ao traçado de uma bissetriz — artifício empregado pela autora do método —, o que permitiu uma classificação segundo a posição de cada cidade em relação à referida bissetriz.

Dêsse modo, o grande número de cidades nordestinas que apresentou um crescimento contínuo nos dois períodos intercensitários foi classificado, como no estudo referente à Bahia, em quatro categorias segundo o seu ritmo de crescimento.

1. Como núcleos de crescimento harmônico ou equilibrado, foram classificados aqueles que tiveram aumento aproximado num e noutro período sem grande amplitude entre os dois. No gráfico, estes núcleos situam-se próximo à bissetriz, num afastamento de até 5%.

2. Entre essa faixa próxima à bissetriz e o eixo oy enquadram-se os núcleos que tiveram crescimento contínuo progressivo. Aos valores de crescimento da década de 1940 sucederam-se índices mais altos no período entre 1950 e 1960.

¹ CARVALHO, Anna — Ritmos, processos e intensidade da urbanização no estado da Bahia — *Boletim Baiano de Geografia* — Ano I — N.º 4 — março 1961.

3. Entre a faixa de crescimento harmônico próxima à bissetriz e o eixo ox ficam enquadrados os núcleos de crescimento contínuo, porém, regressivo. Estão nesse caso as cidades que, no período 1940-1950, tiveram valores de crescimento relativo superiores aos da década seguinte, isto é, de 1950-1960.

4. Um quarto grupo é formado pelos núcleos que apresentaram pequeno crescimento (até 10%) num e noutro período. Situam-se próximo ao eixo ox , caracterizando-se como núcleos de aumento contínuo pouco expressivo.

Os núcleos assim classificados foram por nós representados em triângulos proporcionais à população urbana total de cada núcleo em 1960, sendo a sua representação determinada pelos diferentes ritmos de crescimento, de acordo com a sua posição no gráfico. Em virtude da escala do mapa foram abandonados os núcleos até 1 000 habitantes, inclusive (mapa I).

Figuram, pois, no mapa, em primeiro lugar, as quatro categorias que correspondem aos diferentes ritmos de crescimento contínuo:

- a) as cidades cujo aumento foi contínuo e harmônico;
- b) as cidades que tiveram aumento contínuo progressivo;
- c) aquelas cidades que cresceram em ritmo contínuo porém regressivo; e
- d) os núcleos de aumento contínuo pouco expressivo.

Os demais quadrantes do gráfico figuram no mapa em triângulos de posição invertida, em três categorias que abrangem os núcleos que apresentaram decréscimo da população nos dois períodos ou pelos menos em um deles.

- a) os núcleos que tiveram diminuição de sua população urbana no período 1940-1950 e apresentaram crescimento entre 1950-1960;
- b) as cidades que apresentaram crescimento entre 1940 e 1950 e decréscimo no período 1950-1960;
- c) as cidades que acusaram diminuição de sua população nos últimos períodos intercensitários.

O mapa assim confeccionado permite, a uma simples observação, constatar o crescimento urbano relativamente forte desta área brasileira, ao mesmo tempo que põe em destaque os dois principais ritmos processados na urbanização nordestina: o contínuo progressivo e o contínuo regressivo.

O contínuo progressivo é o ritmo de crescimento predominante dos centros urbanos de toda a região em estudo. Concentram-se, todavia, nas áreas economicamente mais prósperas, isto é, na zona da Mata, no Agreste, no Recôncavo, etc. Nesse particular avulta o fato de que são essas áreas as mais favorecidas pela abertura das rodovias responsáveis, por sua vez, pela projeção econômica desses núcleos na hierarquia urbana do Nordeste. Entre esses centros podemos citar Bacabal, no Maranhão, que no período de 1950 a 1960 cresceu de 219,8% em oposição ao seu crescimento de 1940 a 1950 que foi de apenas 16,7%. Bacabal é o centro de importante área agrícola do Pindaré-Mearim onde a lavoura do arroz vem assumindo liderança. Codó e Coroatá desfrutam de posição favorável no vale do Itapicuru contando ainda com o transporte ferroviário e com a E. F. São Luís-Teresina, e com a rodovia São Luís-Grajaú (BR-21).

No Piauí, ao longo do rio Parnaíba, principal eixo econômico do estado, localizam-se dois núcleos importantes: Teresina e Floriano.

Este último, gravitando dentro da área de influência de Teresina disputa de suas atividades comerciais regionais. Sua prosperidade se deve à rodovia BR-24 concluída após a segunda grande guerra que permitiu a ampliação das transações comerciais por terra indo até o sudeste do Maranhão e sudoeste do Piauí.

Podem ser citados ainda Campo Maior no eixo rodoviário Fortaleza-Teresina, que sobressai como centro coletor de produtos regionais; e Picos, ao longo da

NORDESTE E LESTE SETENTRIONAL

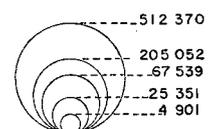


CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO URBANA

VARIAÇÃO RELATIVA NO PERÍODO DE 1940-1950

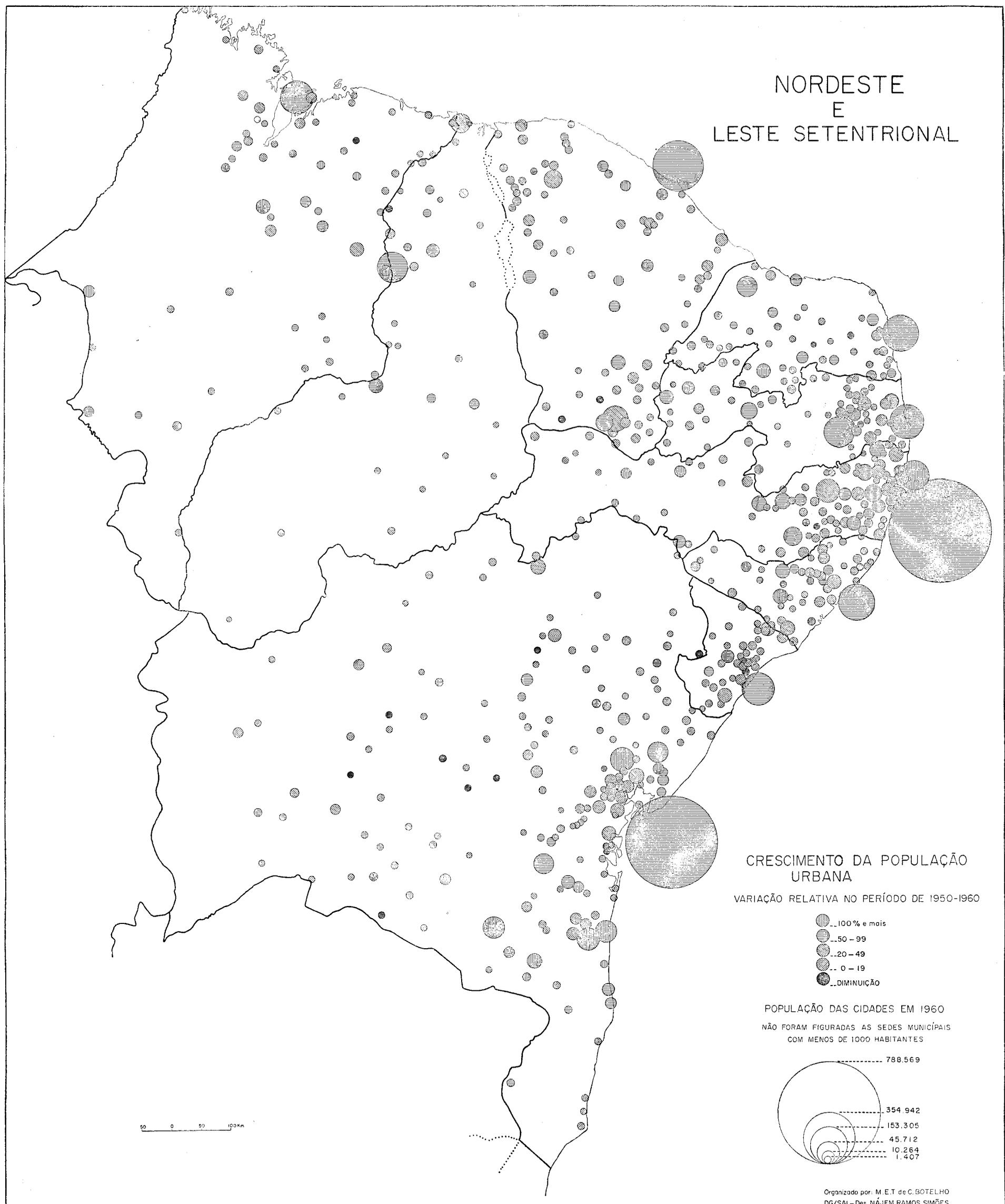
- 100% e mais
- 50 - 99
- 20 - 49
- 0 - 19
- DIMINUIÇÃO

POPULAÇÃO DAS CIDADES EM 1950
NÃO FORAM FIGURADAS AS SEDES MUNICIPAIS
COM MENOS DE 1000 HABITANTES



0 50 100 Km

NORDESTE E LESTE SETENTRIONAL

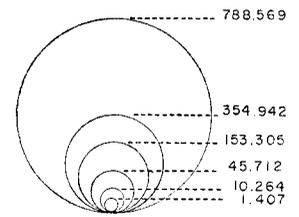


CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO URBANA

VARIAÇÃO RELATIVA NO PERÍODO DE 1950-1960

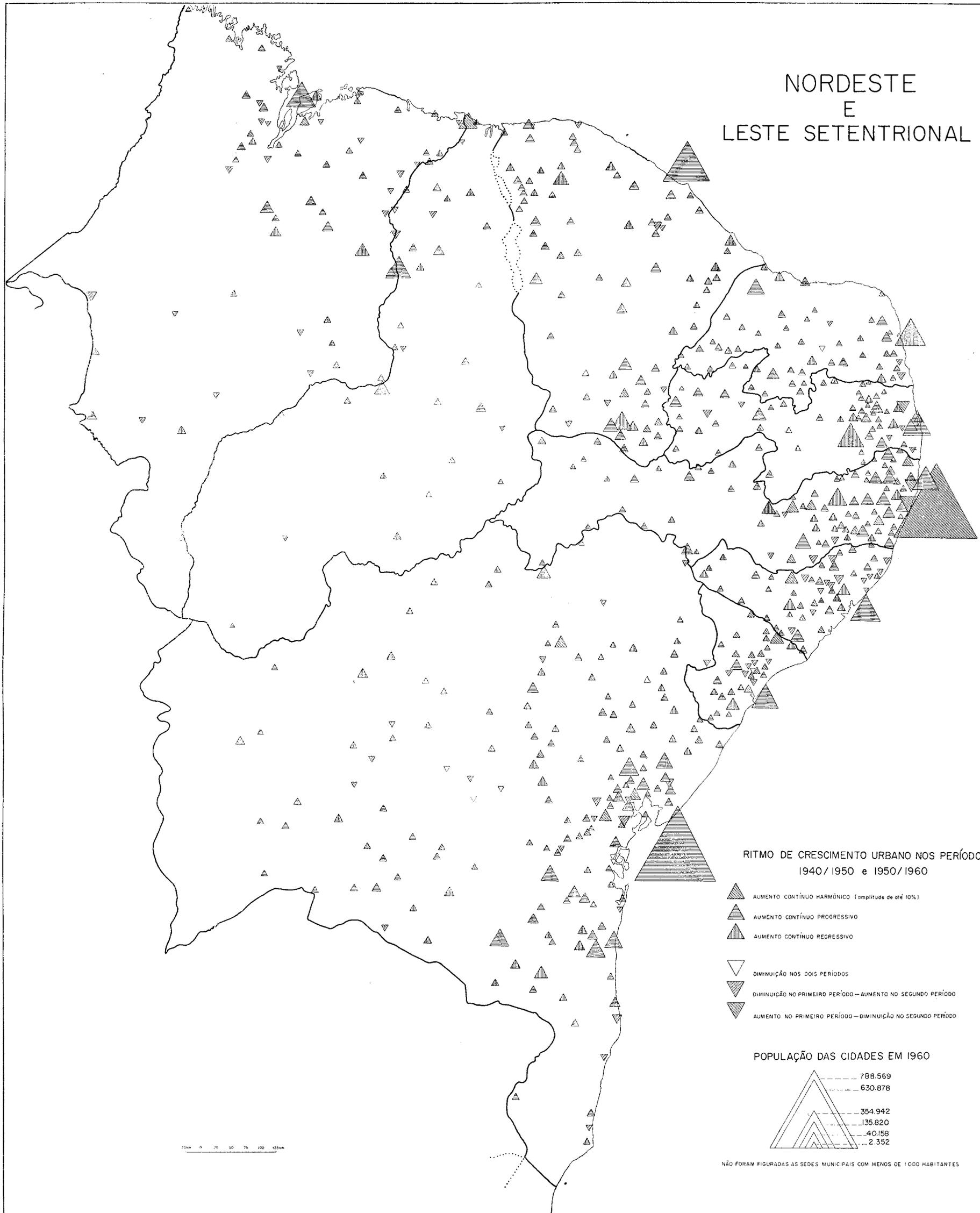
- ...100% e mais
- ...50 - 99
- ...20 - 49
- ...0 - 19
- ...DIMINUIÇÃO

POPULAÇÃO DAS CIDADES EM 1960
NÃO FORAM FIGURADAS AS SEDES MUNICIPAIS
COM MENOS DE 1000 HABITANTES



0 50 100 km

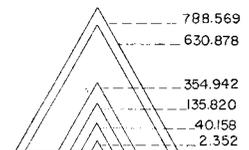
NORDESTE E LESTE SETENTRIONAL



RITMO DE CRESCIMENTO URBANO NOS PERÍODOS
1940/1950 e 1950/1960

- AUMENTO CONTÍNUO HARMÔNICO (amplitude de até 10%)
- AUMENTO CONTÍNUO PROGRESSIVO
- AUMENTO CONTÍNUO REGRESSIVO
- DIMINUIÇÃO NOS DOIS PERÍODOS
- DIMINUIÇÃO NO PRIMEIRO PERÍODO — AUMENTO NO SEGUNDO PERÍODO
- AUMENTO NO PRIMEIRO PERÍODO — DIMINUIÇÃO NO SEGUNDO PERÍODO

POPULAÇÃO DAS CIDADES EM 1960



NÃO FORAM FIGURADAS AS SEDES MUNICIPAIS COM MENOS DE 1.000 HABITANTES

0 25 50 75 100 125 km

BR-24 localizada numa das áreas agrícolas mais prósperas do Piauí o que é confirmado por sua importante feira semanal.

No Ceará são expressivos os dois alinhamentos de cidades que se estendem ao longo da E. F. Sobral e da E. F. Baturité.

A primeira que se inicia no pôrto de Camocim e vai até Crateús percorre uma região atingida pelas sêcas mas onde aparecem áreas serranas como a Meruoca, Ibiapaba, cuja produção agrícola se serve da ferrovia como meio de transporte. Ao mesmo tempo fêz com que as cidades, que se encontram ao longo do seu percurso, se transformassem em pequenos focos de atração, o que veio diminuir a intensidade do ritmo de crescimento de Sobral.

O percurso da E. F. Baturité faz-se por uma área onde ela é também, de grande importância para as trocas de produtos com a capital. Os centros econômicos que aí se localizam são Baturité, Quixadá, Iguatu e Crato, na zona do Cariri. Dentre êles, destaca-se Crato, que por ser ponto terminal da Rêde de Viação Cearense e achar-se servida por várias estradas, torna-se o centro de convergência comercial, transformando-se na capital econômica da região.

No Rio Grande do Norte, as rodovias, e o conseqüente desenvolvimento do transporte rodoviário, desempenham, juntamente com a E. F. Sampaio Correia, importante função no estado. Permitem um maior intercâmbio entre as diferentes regiões impulsionando o desenvolvimento econômico de vários centros. Assim Moçoró destaca-se como a capital do Oeste desenvolvendo-se graças as suas duas atividades: obtenção do sal, na zona do litoral e a criação de gado na chapada.

Observa-se ainda a concentração na região do Seridó, onde se destaca Caicó que, em virtude da produção do algodão, atingiu o crescimento de 104,1% na década 1950-1960. Ainda na região algodoeira, porém já no vale do Espinharas, na Paraíba, tem-se Patos. Por sua posição de entroncamento rodoviário e o fato de ter sido, durante muitos anos, ponta de trilhos da ferrovia vinda do Ceará, é importante empório comercial do sertão paraibano, concentrando a produção do algodão proveniente do Alto Sertão.

São focos de atração para a população nordestina as cidades de Sousa, Cajazeiras e Pombal que, assim como Patos, estão na esfera de influência de Campina Grande e prosperam devido, também, ao comércio do algodão. São responsáveis por essa prosperidade a Rodovia Central da Paraíba e a Transnordestina.

No estado pernambucano há forte concentração urbana de ritmo progressivo. Das 102 cidades pernambucanas, 50 apresentam êsse ritmo de crescimento concentrando-se, sobretudo, nas zonas do Litoral, Mata e Agreste. A rêde de comunicações terrestres que se irradia de Recife, destacando-se a Rodovia Central de Pernambuco e uma das linhas da Rêde Férrea do Nordeste, são as responsáveis por êsse crescimento.

No litoral vários são os exemplos, destacando-se em valor percentual, Olinda, prolongamento de Recife. No Agreste, a primazia cabe a Garanhuns que por sua posição de ponta de trilhos (ramal Recife-Maceió) é importante foco comercial. Ao lado desta função exerce a de cidade-recreio e cidade-sanatório, graças à sua situação em área de clima de altitude.

Com ritmos de crescimento idênticos, temos, entre outros, Limoeiro e Vitória de Santo Antão. No contacto do Agreste com a zona canavieira desempenham o papel de "portas do agreste". Vitória de Santo Antão projeta-se ainda pela situação vantajosa no eixo da circulação central do estado.

Para o interior merecem destaque Salgueiro, no cruzamento da Transnordestina com a Rodovia Central de Pernambuco, e centro de ligação econômica entre o oeste de Pernambuco, sul do Ceará e boa porção dos sertões são-franciscanos da Bahia tendo apresentado crescimento de 116,7 (40-50) e 156,6 (50-60);

Petrolândia, cujo incremento urbano na década de 1940 fôra simplesmente de 8,7, graças à construção da BR-12, apresentou um aumento de 39,7 de 50 para 60. Tornou-se ponto de passagem obrigatória para os veículos que de Paulo Afonso demandam Pernambuco e vice-versa e Cabrobró no baixo São Francisco, que após as obras de recuperação econômica, através de melhorias nas condições de navegação e abertura de estradas, articulando-o com o interior do estado, apresentou o crescimento urbano de 280,6% de 1950-1960 em contraste com o crescimento da década anterior que foi de 39,5%. A amplitude de crescimento foi de 241,1%.

O ritmo progressivo nos estados de Sergipe e Alagoas se fêz num pequeno número de núcleos sobressaindo-se entre outros Penedo, que é o principal empório do São Francisco graças à via fluvial.

Finalmente, podemos citar a concentração na zona do Recôncavo cujas cidades foram beneficiadas pela expansão das indústrias de Salvador e pela notável expansão dos serviços da Petrobrás. Essa concentração de ritmo progressivo nas vizinhanças de Salvador contrasta com ritmo do crescimento urbano, à medida que avançamos pelo sertão em direção ao São Francisco.

Na área do Recôncavo podemos citar como exemplo Feira de Santana e Alagoinhas que comandam os dois importantes eixos econômicos do Recôncavo por estarem no contato entre a zona do Recôncavo, agrícola, e o sertão, domínio da pecuária.

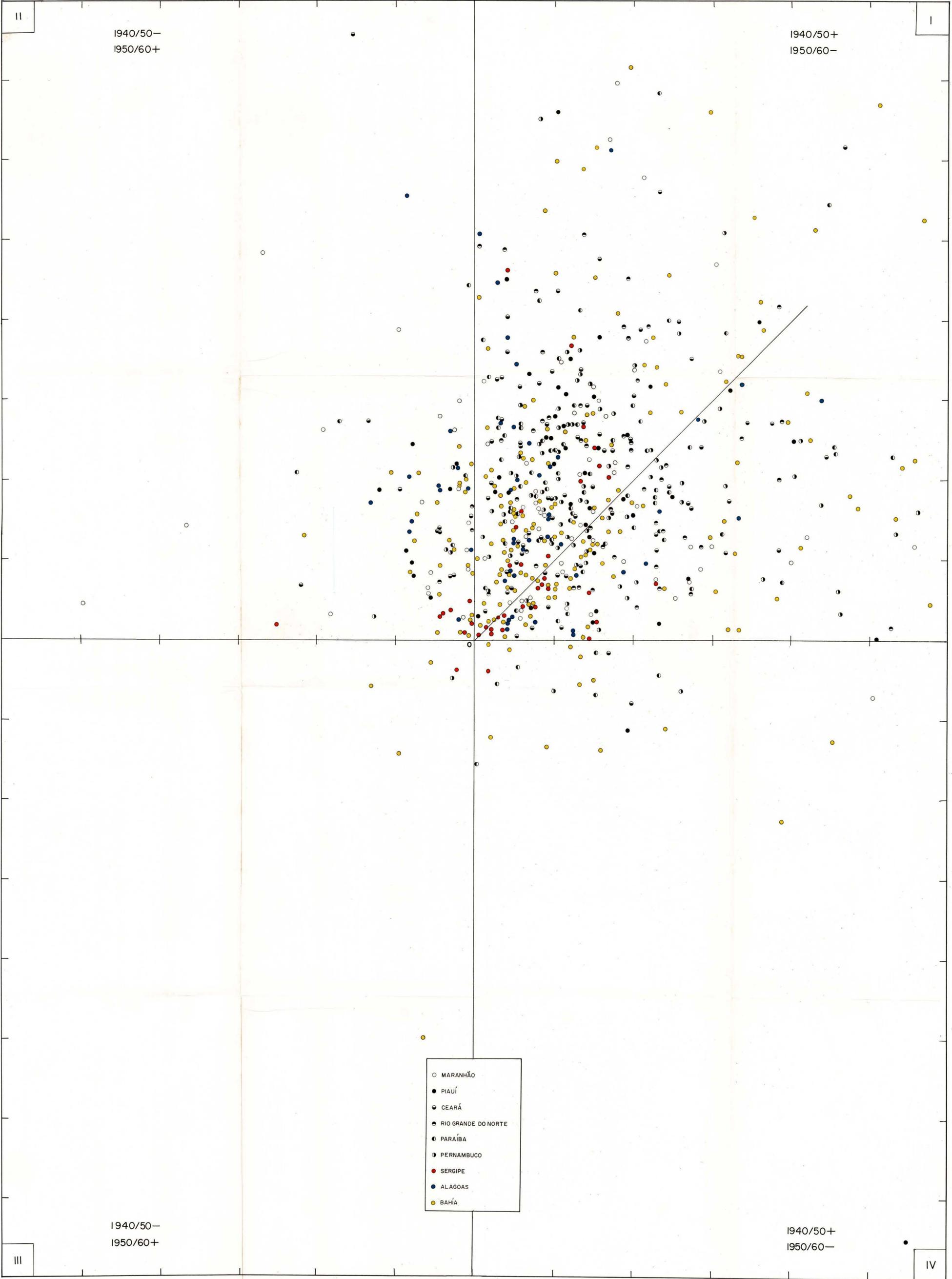
Além disso são importantes nódulos de comunicações. Feira de Santana ligada a Salvador pela BR-28 após transformar-se no ponto terminal da Rio-Bahia atingiu o crescimento de 132% (1950-1960) em oposição ao crescimento da década anterior cuja taxa fôra de 87,9%. Alagoinhas além de entroncamento da ferrovia com a rodovia Natal-Salvador (BR-12) deve sua importância ao fato de aí se achar instalada a sede da Viação Leste Brasileiro.

Mais para o sul, no eixo da Rio-Bahia destacam-se Vitória da Conquista e Jequié. A primeira é passagem obrigatória para quem viaja na Rio-Bahia, devendo seu crescimento a este fato. Seus crescimentos foram, respectivamente, de 127,8 e 167,3 de 1940-1950 e de 1950-1960. A segunda, isto é, Jequié, é de grande importância no quadro de relações econômicas do leste baiano devido a sua posição na confluência do rio de Contas com o Jequiêzinho e ser ponta de trilhos da E. F. Nazaré. Está na faixa de contato da área cacauera do Leste, com o sertão pastoril, no Oeste. Finalmente, acham-se cortadas pela Rio-Bahia que provocou o incremento de 94,5 (50-60) enquanto, de 1940-1950 o seu crescimento fôra de 55,7.

Na zona cacauera Ilhéus e Itabuna, o primeiro com crescimento urbano de 45,1 e 102,3% de 40-50 e 50-60 respectivamente; e o segundo com crescimento de 61,3 (primeira década) enquanto na década seguinte seu crescimento foi de 114% graças à BR-5, antes conhecida como BA-2.

Para o interior na zona da encosta da Chapada Diamantina destaca-se Jacobina. Servida pelo ramal de Mundo Novo da V. F. E. Leste Brasileiro e pela rodovia estadual BA-5, vem assumindo a liderança da região. É o foco comercial da região graças, sobretudo, ao comércio da mamona. Seu crescimento tem sido elevado nos dois períodos: 64,6 e 71,3, nas décadas de 1940 e 1950 respectivamente.

Apresentaram crescimento excepcional dois pequenos núcleos baianos. Itanhém, junto à zona mineira do Mucuri, cujos crescimentos percentuais foram 13,5 no período 1940-1950, para no seguinte, 1950-1960, apresentar o incremento de 486,2%. A amplitude foi de 472,7. O outro núcleo é Candeias que em 1950 era apenas um povoado, e por isto não aparece representado. Graças, no entanto, ao petróleo atingiu a população de 12 500 habitantes, sendo elevada à categoria de cidade.



1940/50-
1950/60+

1940/50+
1950/60-

1940/50-
1950/60+

1940/50+
1950/60-

- MARANHÃO
- PIAUÍ
- ◐ CEARÁ
- ◑ RIO GRANDE DO NORTE
- ◒ PARAÍBA
- ◓ PERNAMBUCO
- SERGIPE
- ALAGOAS
- BAHIA

Crescem também em ritmo progressivo, as capitais nordestinas que de 50/60 dobraram ou triplicaram o seu incremento urbano, excetuando Natal e Recife, casos adiante analisados.

CRESCIMENTO URBANO

	TOTAL			%	
	1940	1950	1960	40/50	50/60
São Luís.....	58 735	79 731	124 606	35,7	05,5
Teresina.....	34 695	51 418	100 006	48,2	9,1
Fortaleza.....	152 134	205 052	354 942	34,8	79,7
João Pessoa.....	71 158	89 517	135 820	25,8	54,7
Maceió.....	80 045	99 088	153 305	23,8	51,3
Aracaju.....	50 306	67 539	112 516	34,3	66,4
Salvador.....	290 443	389 422	630 878	34,1	62,60

O crescente desenvolvimento das rodovias vem ampliando a área de influência dessas cidades. Nos dez últimos anos as cidades-capitais tornaram-se maiores centros de atração, não só para a população rural mas ainda, para a população urbana de outros centros menores, uma vez que com a ampliação de suas funções urbanas passaram a oferecer melhores e mais amplos campos de trabalho, além de condições sociais mais estáveis.

Ao lado do ritmo progressivo destaca-se, como mostra o mapa, o crescimento em ritmo regressivo. As cidades integradas neste ritmo revelam o importante papel desempenhado pelos transportes fluviais e terrestres no desenvolvimento econômico desses centros. De início são as ferrovias que dão impulso a alguns núcleos fazendo surgir uma rede urbana esparsa com algumas cidades funcionando como grandes centros regionais, detentora de extensas áreas de influência. Em seguida, a chegada de alguns eixos rodoviários projeta economicamente esses núcleos garantindo ainda hoje, sua posição na malha urbana nordestina.

O contínuo aumento das rodovias, no entanto impulsionou o desenvolvimento de vários outros centros que se projetando na economia da região passaram a constituir novos focos de atração.

Na região do Meio-Norte destaca-se Caxias, que durante muito tempo dominou a região do Itapecuru por constituir o termo da navegação franca do rio que dá o nome à região. No entanto, a construção, primeiramente da ferrovia e mais recentemente da rodovia, interrompeu o tráfego fluvial desviando parte da produção econômica para as cidades de Teresina e Floriano, no Piauí, fato esse que suavizou em parte o ritmo de crescimento de Caxias.

Juazeiro do Norte na rica região do Cariri que, ao lado do fator econômico, teve sua população grandemente aumentada devido as romarias ao Padre Cícero, é outro núcleo que apresenta esse padrão de crescimento. A liderança de Crato na região diminuiu a influência para Juazeiro cujo ritmo de crescimento de 80,4 (1940-1950) caiu para 43,5 (de 1950 para 1960). A importância de Sobral advém de sua posição no contato das terras sertanejas com as zonas agrícolas da Ibiapaba e da Meruoca. Tal posição fez com que fosse procurada no século passado pela estrada de ferro Sobral que serviria de escoadouro para a produção agrícola, ao mesmo tempo que canalizava a população retirante da área percorrida pela ferrovia. No entanto, no decênio 1950-1960 o seu ritmo de crescimento diminuiu devido a maior projeção de Fortaleza e ainda pelo ressurgimento de outros centros que gravitam e sua área de influência comercial.

Ainda no Ceará exemplificam o crescimento regressivo as cidades do vale do Jaguaribe, que constituiu durante muito tempo o eixo econômico do estado; hoje este eixo vem se deslocando gradativamente para Fortaleza, devido a abertura de rodovias, principalmente da Transnordestina (BR-13). Sobressaem nessa

área Limoeiro do Norte, Ruças e Aracati que, através de estradas secundárias, estão ligados à BR-13, articulando-se com os demais núcleos ribeirinhos.

Podemos citar ainda Campina Grande e Caruaru que, juntamente com Recife, formam os três vértices de um triângulo econômico, apoiado no litoral e voltado para o interior. A primeira tomou grande impulso com a chegada dos trilhos da R. F. N. (a antiga Great Western); mas foram as rodovias e a expansão progressiva do tráfego rodoviário que acentuaram a posição de destaque de Campina Grande tornando-a grande foco de atração. Situada no eixo da rodovia central da Paraíba para ela convergem outras importantes artérias, através das quais irradia sua influência. É o maior centro econômico de grande parte do interior nordestino, colocando-se entre os 12 municípios mais importantes do Brasil. Na década de 40 seu crescimento percentual atingiu a 114,3%, enquanto nos dez últimos anos foi de 60,4%.

Caruaru, situada no agreste, não só abastece como centraliza grande parte da produção agrícola dos brejos vizinhos, o que é mostrado pela sua feira semanal. O ritmo de crescimento apresentado por este núcleo foi de 79,3 (40-50) e 48,2% (50-60).

Arcoverde, graças ao fato de ser "porta do sertão", teve seu impulso ligado a chegada da Estrada de Ferro em 1912, ficando como ponta de trilhos até 1930. De 1940 para 1950 apresentou um crescimento urbano de 979,8%, crescendo no período seguinte 1950-1960, apenas 87,6%. Esse crescimento da década de 1940 foi devido à instalação de inúmeras oficinas mecânicas, postos de abastecimento, hotéis, dormitórios e cafés, estabelecimentos de revendedores de peças de automóveis, etc., ao longo da então recém-construída rodovia Agamenon Magalhães (BR-25). Essa rodovia veio reforçar a posição de hegemonia de Arcoverde no Sertão.

Arapiraca em Alagoas está situada em área tipicamente monocultora de fumo. O grande surto urbano de 40/50 (259,8%) foi devido ao incremento da cultura fumageira. No período seguinte, isto é, de 1950 para 1960, passada a corrida do fumo, o seu crescimento urbano foi de 124,7% índice bastante expressivo, uma vez que a cultura do fumo necessita de abundante mão-de-obra.

Entre as cidades de crescimento regressivo encontra-se uma das capitais nordestinas, Natal, que no decênio 1950/1960 teve pequeno incremento urbano 62,7% enquanto de 1940 para 1950 seu crescimento atingiu o valor percentual de 84,2%. Este crescimento verificou-se durante a Segunda Grande Guerra uma vez que a sua posição geográfica fez com que nela fôsse instalada uma grande base aeronaval. Ainda devido a Segunda Grande Guerra e de florescimento passageiro podemos citar Currais Novos, cuja importância foi devida ao incremento que teve a prospecção e a lavra de minérios nesse período de conflito mundial.

Outros exemplos são encontrados na Bahia. Dos 194 municípios baianos 49 apresentam crescimento regressivo. Localizam-se, sobretudo, no nordeste do estado, ao longo do rio São Francisco e na Chapada Diamantina.

No Nordeste baiano destaca-se Serrinha que é o entreposto comercial dos municípios próximos. É um centro de serviços que se beneficia das comunicações rodoviárias e ferroviárias, concentrando a produção de cereais e de sisal cultivados na região.

Ao longo do São Francisco, Juazeiro comerciando com Salvador e Recife; é o grande centro de serviços do médio curso do rio. Ponto terminal da navegação franca do São Francisco, ainda se constitui em importante nó de comunicações, terrestres férreas e rodoviárias, com a fluvial.

Quanto aos núcleos da Chapada Diamantina, surgidos do *rush* para a mineração, que já deram bastante, são hoje pequenos centros locais e cuja posição é valorizada pela evolução dos meios de comunicações.

Desfrutam de posição de destaque na malha urbana baiana a cidade de Itapetinga, centro intermediário de Vitória da Conquista, e, finalmente, Ibicarai

e Coaraci, cidades novas que cresceram rapidamente devido a cultura cacauceira e a criação de gado.

Os núcleos analisados, apesar de terem diminuído o seu ritmo de crescimento na década de 1950, desfrutaram de posição hierárquica importante na organização da malha nordestina classificando-se, em sua maioria, como médios e grandes centros de serviços.

No mapa aparecem, ainda, outros núcleos que nestes vinte anos apresentaram crescimento harmônico ou equilibrado, isto é, com valores percentuais idênticos nos dois períodos intercensitários. São em pequeno número, como se pode observar. Chama a nossa atenção o crescimento equilibrado apresentado por Recife. Sendo a grande metrópole do Nordeste, fazendo sentir sua influência do Maranhão à Bahia, interferindo mesmo na área de influência de Salvador, seria de se esperar um crescimento em ritmo progressivo. Na verdade, Recife só não apresentou esse ritmo devido ao grande crescimento de Olinda e São Lourenço da Mata, cidades satélites que funcionam como verdadeiros bairros da metrópole nordestina. Enquanto o crescimento urbano da capital pernambucana foi de 58,5 (40-50) e 53,9 (50-60) numa amplitude que não chegou a 5%, as cidades cresceram na seguinte proporção:

CIDADES	Períodos		Amplitude
	40-50	50-60	
Olinda.....	20,5	163,4	142,0%
São Lourenço da Mata.....	50,0	85,8	35,8%

É interessante notar, ainda, que outros centros urbanos bem próximos a Recife apresentaram ritmo de crescimento progressivo como Escada, Ipojuca, Vitória de Santo Antão e Igarapé. Esta última com crescimentos percentuais de 5,1 para 335,1% de 40-50 e 50-60, respectivamente. Devem funcionar, também, em parte, como cidades-dormitórios, uma vez que seus trens apresentam movimento semi-urbanos com deslocamentos, não só de escolares, como daqueles que procuram os acontecimentos recreativos da capital.

Encontramos ainda um número de cidades representadas em triângulos invertidos e que a uma simples observação chama a nossa atenção, por se concentrarem nos estados de Alagoas e Sergipe. São cidades que começam a se projetar, tendo sua população urbana aumentada no período 50-60, recuperando, assim, a diminuição sofrida no período 40-50. Este fato aparece bem destacado nos mapas de números II e III. O progresso desses dois estados está ligado aos trabalhos da Cia. Hidrelétrica de Paulo Afonso que, fornecendo energia a uma grande área, possibilitou o desenvolvimento de suas indústrias.

Merecem ser citados ainda São Félix, Nazaré e Pojuca na Bahia que tiveram sua população urbana diminuída no decênio 40-50, mas que, graças, principalmente, à ampliação do raio de ação de Salvador apresentaram, no último decênio censitário, crescimento positivo.

No mapa do ritmo de crescimento urbano figuram, ainda, os núcleos que nos dois períodos intercensitários apresentaram diminuição de sua população urbana e aqueles que apresentaram diminuição somente no período de 50/60. Neste último caso estão Paulista, Jaboatão e Rio Tinto que, apesar de centros produtores de cana, centros industrialmente desenvolvidos e bem servidos de comunicação, apresentam-se como decadentes. Talvez a explicação resida no grande crescimento urbano das vilas dos municípios de que são sedes as referidas cidades, o que pode ser constatado nos dados preliminares do censo de 1960.

O decréscimo populacional de Jaboatão, por exemplo, pode ser explicado

ainda pela criação, após 1950 da vila de Cavaleiro, que apresenta uma população de 35 916 habitantes.

Na classificação dos centros urbanos, segundo o ritmo de crescimento, figuram ainda os núcleos que decresceram nos dois períodos censitários. São apenas seis pequenos núcleos em toda a grande região nordestina, localizando-se quatro deles na Bahia, na chapada Diamantina, zona de mineração decadente.

O método de ANA CARVALHO, segundo o qual os núcleos são classificados pelos valores percentuais do crescimento urbano, permitiu fôsse ressaltado no Nordeste, em primeiro lugar, o ritmo intenso em que ela vem se processando, num período de vinte anos, apesar da complexidade de problemas que oferece êsse conjunto de estados.

Das 734 cidades lançadas no gráfico, 304 cresceram em ritmo progressivo o que significa que ampliaram seu raio de ação atraindo a população de outras áreas, uma vez que com suas atividades comerciais ou industriais passaram a oferecer situações econômicas mais estáveis; 159 apresentaram o ritmo regressivo, mantendo sua área de influência porém com percentagens menores de crescimento; e 70 após um período de decadência, com diminuição de população, passaram a constituir outros focos de atração.

São responsáveis por êsse crescimento vários fatores, quer de ordem geográfica, quer de ordem social. Entre os primeiros estão as comunicações terrestres que garantem a hierarquia dos núcleos na malha urbana nordestina. Primeiramente foram as vias de circulação natural e as estradas de ferro que presidiram à evolução e prosperidade dos núcleos urbanos. Após 1950 são, principalmente, as rodovias as responsáveis pelo crescimento; desempenhando papel importante na ampliação da rede urbana.

Além dos grandes eixos rodoviários tiveram importância no desenvolvimento urbano as várias estradas secundárias abertas durante o período IFOCS-DNOCS que atingiram às regiões mais acossadas pelas secas, canalizando suas populações para as cidades.

A mobilidade interna da região juntamente com a grande natalidade constituem fatores de ordem social de grande importância no crescimento da Região Nordeste.

BIBLIOGRAFIA

- ALBUQUERQUE, Manuel Maurício de — O povoamento — Cap. V — *Grande Região — Meio-Norte e Nordeste* — Vol. III — Série A — IBGE — CNG.
- BOTELHO, Carlos de Castro — Aspectos Geográficos da Zona Cacaueira da Bahia — *Revista Brasileira de Geografia* — Ano XVI — Abril-Junho 1954 — N.º 2.
- CARVALHO, Ana — Ritmos, processos e intensidade da urbanização no Estado da Bahia (Brasil) — *Boletim Baiano de Geografia* — Ano I — N.º 4 — Março de 1961.
- HEREDA, Maria da Glória Campos — Estudo sobre Recife, Salvador e Fortaleza — *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros* — Vol. IV.
- INNOCÊNCIO, Ney Rodrigues — Vias de Transporte — Cap. XV — *Grandes Regiões Meio-Norte e Nordeste* — Vol. III — Série A — IBGE — CNG.
- MELO, Mário Lacerda — Paisagem do Nordeste em Pernambuco e Paraíba — *Guia da Excursão n.º 7* — Realizado por ocasião do XVIII Congresso Internacional de Geografia — CNG.
- SILVA, Hilda — Núcleos urbanos do Agreste — *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros* — Vol. IV.
- STEFFAN, Elvia Roque — Origem e crescimento das cidades do litoral e do Agreste — *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros* — Vol. IV.
- VEIRANO, Lilia Camargo — Cidades do Sertão — *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros* — Vol. V — Estrutura Urbana — Capítulo XIV — *Grandes Regiões Meio-Norte e Nordeste* — Vol. II — Série A — IBGE — CNG.