
O Surgimento de Maceió e a Trama da História

The Birth of Maceio and the Fabric of History

Adriana Guimarães Duarte^{1*}, Karina Liberato Pereira¹

Received: 2023-01-03 | Accepted: 2023-02-05 | Published: 2023-02-13

RESUMO

O presente artigo tem por objetivo a análise da formação da cidade de Maceió partindo do bairro Jaraguá como epicentro. Através da revisão de literatura, se constrói uma linha temporal datando desde o século XV até o século XIX, de forma a acompanhar as transformações que guiaram o bairro ao seu auge no século XVIII, época em que foi densamente habitado, até seu declínio a partir do século XIX, decaimento este que perdura até os dias atuais de forma agravada pelas tentativas infrutíferas de revitalização locais. Com a linha do tempo espera-se entender como se deu esse processo de gênese tardia da cidade, assim como refletir sobre como a temporalidade pode contribuir com a preservação do patrimônio cultural, já que a materialidade está impregnada pelas suas marcas.

Palavras-chave: Cidade; Jaraguá; Urbanização; Gênese.

ABSTRACT

This paper aims to analyze the formation of the city of Maceió using Jaraguá neighborhood as the epicenter. Through literature review, a timeline is built, dating from the XV century to the XIX century, in order to follow the transformations that led the neighborhood to its peak in the XVIII century, when it was densely populated, until its decline from the XIX century, deterioration that lasts until today, aggravated by unsuccessful attempts of local revitalization. With the timeline, we hope to understand how this process of late genesis of the city happened, as well as to reflect on how temporality can contribute to the preservation of the cultural heritage, since the materiality is impregnated by its marks.

Keywords: City; Jaraguá; Urbanization; Genesis.

¹ Universidade Federal de Alagoas
*E-mail: adriana.duarte@fau.ufal.br

INTRODUÇÃO

Com este artigo pretende-se construir um percurso histórico alinhavando os dados históricos que tratam do surgimento da cidade a partir do porto do Jaraguá, versão mais recente sobre o tema, anteriormente atribuído à criação do povoado de Maceió de forma desvinculada do seu ancoradouro. Para tanto, a pesquisa abordou os processos de evolução do núcleo urbano desafiando a revisão de literatura, da visão consagrada da historiografia às reflexões sobre a estruturação da capital da província e da construção das suas narrativas, até a degradação em que se encontra atualmente.

Da linha que fia o tempo: 1500 a 1800

Jaraguá, bairro portuário de Maceió, possui dois significados diferentes em sua etimologia, de acordo com dois autores. O primeiro, Craveiro Costa (1939), traduz como “enseada das canoas”, o segundo, Dias Cabral (apud FORTES, 2018), a interpreta como “enseada do senhor”. Ambas têm em comum a ideia remetente ao mar, enseada. Ponto de partida da história local, de porto até evoluir à urbe.

Para Pedrosa (1998), no livro “Histórias do Velho Jaraguá”, a primeira casa construída no bairro, especificamente na Ponta do Jaraguá, fora do primeiro dono da sesmaria, Manoel Antônio Duro, em 1609, dois séculos antes do surgimento conhecido da cidade, tendo sua fundação sido em 05 de março de 1815. Segundo o autor (1998), a sesmaria teria sido recebida sob a condição de que fosse cultivada, habitada e construída dentro do prazo de um ano. Até então o local permanecera desabitado, apesar de ter sido um dia já utilizado como ponto comercial por indígenas. O mesmo ocorreu mais ao sul, no chamado Porto Novo dos Franceses, cuja ocupação comercial era realizada entre indígenas e europeus, em especial, como o nome sugere, franceses. Além do Pontal de Coruripe, frequentado pelas mesmas pessoas (PEDROSA, 1998).

Figura 1 – Rua Sá e Albuquerque, 1874



Fonte: História de Alagoas, 2021.

O local, à época, não sustentaria um engenho em seu solo arenoso e salino; não possuía atrativos visuais dentre seu mangue que estimulasse a mudança do cenário verde no interior; mesmo que Manoel Antônio Duro planejasse implementar um porto comercial de forma a dar propósito à sesmaria, estaria ainda descumprindo seu contrato. Tendo falhado nessa condição pré-existente; “Foi forçado ou mesmo quis passar a sesmaria” (PEDROSA, 1998, p. 20). Ainda segundo o autor, além de deixar a sesmaria, constatou-se que a mesma, não se urbanizaria a partir do local onde ele começou;

Ele não deixara semente para o futuro. Tudo morreu em Jaraguá por muitos anos depois daquela casa de alvenaria (...). Ninguém imaginaria que, mais tarde um século, **teria início ali o povoamento da região** (...). E que a expansão deste núcleo iria finalmente valorizar o porto que fora seu, onde construiu a primeira casa do bairro, pensando nas exportações e importações, **destinação maior de Jaraguá hoje e uma das razões da existência de nossa cidade capital** (PEDROSA, 1998, p.21, grifo do autor).

Mas qual teria sido o motivo pelo qual a cidade houvesse iniciado sua colonização 106 anos depois do conhecido “descobrimento”² do Brasil pelos Portugueses?

Considera-se como investigação a existência do Tratado de Tordesilhas, assinado em 1494, tendo dividido o globo entre áreas de influência dos reinos em expansão de Portugal e Espanha, logo após o conhecimento dos territórios lindeiros ao Oceano Atlântico Ocidental com a expedição de Cristóvão Colombo em 1492. Essas novas terras exigiam atualização nos direitos à colonização existentes, resultando na assinatura de Tordesilhas em 7 de junho do ano citado.

Essa conjuntura motivou o interesse em aprofundar os conhecimentos não só a respeito do Tratado de Tordesilhas, como também as ramificações consequentes da vinda lusa ao continente sul-americano e sua influência na conformação do território. O artigo publicado por Cintra (2012), “O Mapa das Cortes e as Fronteiras do Brasil”, destaca uma interessante afirmação feita pelo cartógrafo:

[...] a formação dessas fronteiras constitui um capítulo importante da história nacional e associa-se a um passado tido como glorioso, quando esses limites foram se ampliando com o tempo, como é o caso do Brasil (CINTRA, 2012, p. 422).

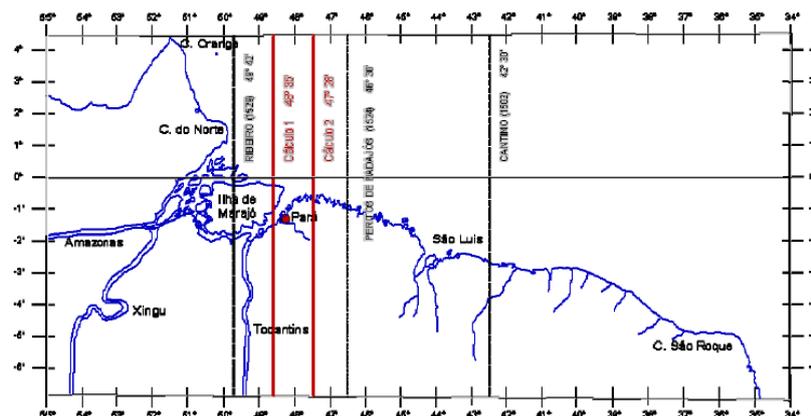
De forma a confirmar a relevância deste aprofundamento para o entendimento das capitânicas, suas atribuições e resultados, bem como da inserção de Alagoas nesse contexto, e, posteriormente, de Jaraguá, no cenário exportador. Adiante, Cintra (2012) explica a ineficácia do Tratado de Tordesilhas pela conversão do valor de uma légua em graus não ser universal, tendo

² A expressão comumente ensinada, “descobrimento” do Brasil, aparece entre aspas neste artigo para evidenciar a distinção entre a invasão e a colonização do país pelos europeus, e seus reais fundadores, os povos originários.

sido esta, a unidade escolhida no acordo. Contudo, a linha demarcatória ao ser convertida em graus, de forma a contemplar a circunferência do planeta, forma uma reta, passando assim a não beneficiar mais a Portugal ou a Espanha, além de ficar imprecisa. Além desse empecilho, a ilha, dentre o conjunto de ilhas que formam as Canárias, da qual deveria partir a demarcação, também não havia sido definida. Ao fim, “prevaleceu mesmo a ocupação efetiva do território” (CINTRA, 2012, p. 426).

O território então foi sendo demarcado ao longo do tempo, “com uso ou não da força, que definiu a posse dos territórios, por parte da Inglaterra, França, Holanda” (CINTRA, 2012, p. 426), e o Tratado de Tordesilhas acabou por valer-se mais a evitar um conflito armado entre seus participantes do que como demarcação meridional exata. De forma a confirmar a relevância deste aprofundamento para o entendimento das capitânicas, suas atribuições e resultados, bem como da inserção de Alagoas nesse contexto, e, posteriormente, de Jaraguá, no cenário exportador.

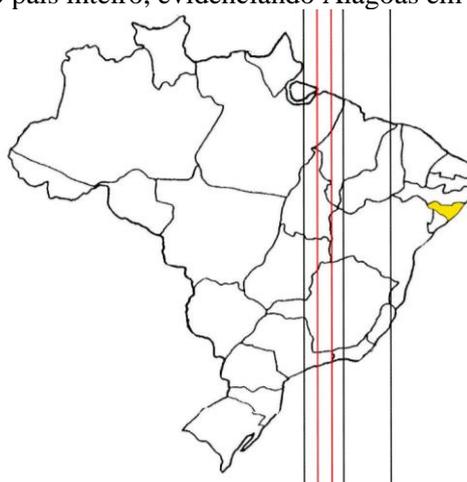
Figura 2 – Possíveis posições da Linha de Tordesilhas em preto, e em vermelho como calculadas por Cintra. Possíveis posições da Linha de Tordesilhas em preto, e em vermelho como calculadas por Cintra



Fonte: Cintra, 2012, p.425.

Como se pode notar na Figura 2, independente de qual parâmetro longitudinal fosse utilizado, todo o território alagoano seria, de acordo com o Tratado de Tordesilhas, território português. A Figura 3 foi elaborada de forma a clarificar esse conceito, com o estado de Alagoas destacado em amarelo:

Figura 3 – As diversas possibilidades da linha de Tordesilhas como na Figura 2, estendidas ao mapa do país inteiro, evidenciando Alagoas em amarelo



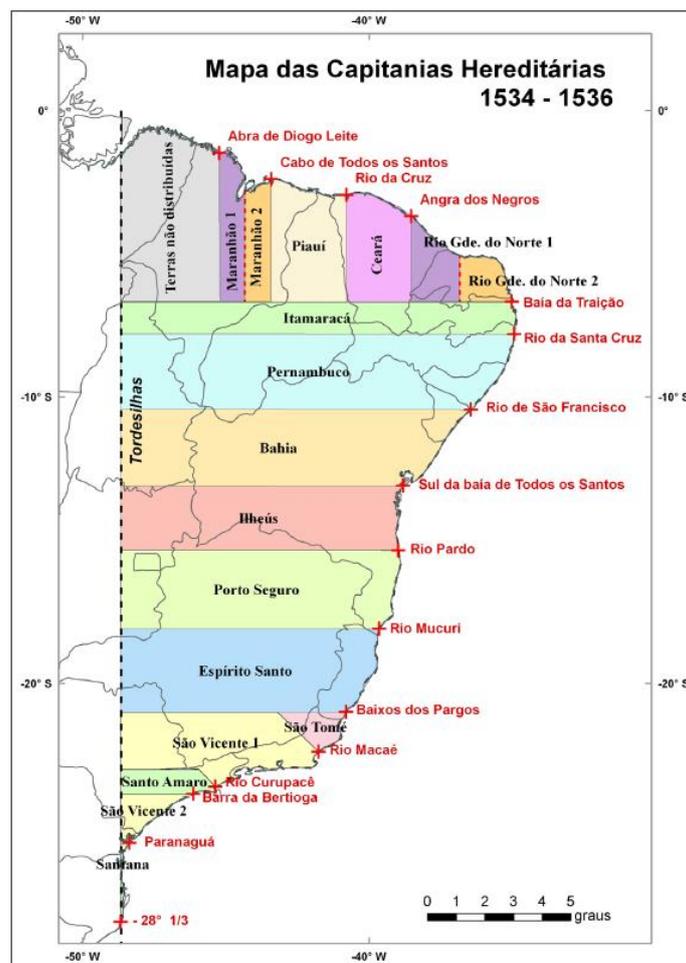
Fonte: elaborada pelas autoras, 2022.

Após ambas as nações seguirem com suas invasões e ocupação de terras, foi preciso um novo norte regulador da posse de cada região. O Tratado de Madri foi assinado em 1750, definindo como princípio guia o *uti possidetis*, que Cintra (2012) traduz do latim, tal como possuis, e explica “o direito respeita a posse, ou seja, a ocupação efetiva da terra” (CINTRA, 2012, p.427). O documento original, intitulado “Tratado de Limites das Conquistas entre os muito Altos, e Poderosos Senhores D. Joao V. Rey de Portugal, e D. Fernando VI Rey de Espanha” invalida todos os documentos demarcadores passados:

O referente Tratado será o único fundamento, e regra, que a partir de agora deverá seguir para a divisão e Limites dos Domínios em toda a América e Ásia; e em sua virtude será abolido qualquer direito e ação que possam alegar as Coroas, em nome do Papa Alexandro VI (DOS DEPUTADOS, C., s.d., traduzido pelas autoras)

Até então, as vias oficiais de Tratados explicam como se deu a tomada do território, sendo Alagoas e consequentemente Maceió, parte decretada portuguesa desde 1492, e de fato incorporado cartograficamente a partir de 1750, com o Tratado de Madri. As 12 capitanias hereditárias foram divididas entre os anos de 1534-1536 – mesmo com incertezas em relação ao seu alcance longitudinal –, e nomeadas a seus respectivos donatários através de forais e cartas de doação. O que futuramente se tornaria Alagoas, ainda território de Pernambuco à época, pertencia a Duarte Coelho Pereira desde o ano de 1535 (MUNIZ, 2011), até sua morte em 1553 (Figura 4).

Figura 4 – Mapa das Capitânicas Hereditárias, com a capitania de Pernambuco destacada



Fonte: Cintra (2012), modificada pelas autoras.

De forma mais específica, segundo Muniz (2011), a formação dos povoados se deu após divididas as sesmarias. Nesse sentido, a que se tornaria Santa Maria Madalena da Alagoa do Sul “parece ter sido das três³ primeiras a mais tardia, tendo sido doada em 5 de agosto de 1591” (MUNIZ, 2011, p. 3). A partir do sistema de sesmarias, seu crescimento populacional ocorreu através de freguesias – povoações paroquianas. Embora não se tenha precisão quanto ao ano exato de criação: “já eram freguesias em 1631, quando começa a invasão holandesa” (MUNIZ, 2011, p. 3 apud DIÉGUES JÚNIOR, 1980, p. 27).

Mesmo com essa breve pesquisa e retrocedendo a datas concretas, a questão inicial ainda não havia sido respondida. Por que a ocupação do Jaraguá teria se demorado por parte lusa, principalmente ao se considerar as recém-criadas Capitânicas Hereditárias? Conforme explicado por Duarte (2019), as primeiras três décadas após o “achamento” do país foram caracterizadas por inércia, sendo a então Terra de Santa Cruz utilizada como porto à Portugal. Ainda em

³ Os três núcleos se referem a Santa Maria Madalena da Alagoa do Sul, Porto Calvo e Penedo.

concordância com a autora, essa estagnação teria sido motivada por não saberem na época da existência de metais preciosos no interior. Tal conceito é amparado também por Fortes (2018), afirmando que a colônia sul-americana não partilhava dos mesmos espólios que suas contrapartes orientais. Ademais, seria nosso porto não só um ponto nodal literal, como também figurativo, “por meio de ações políticas e econômicas da Coroa portuguesa” (FORTES, 2018, p. 43).

Como agente corroborante além do aparente desinteresse, teria sido o fato de que franceses haviam invadido e se apossado do controle do porto, já explorando o pau-brasil existente. Apenas quando Duarte Coelho Pereira decide percorrer a costa sentido sul até o rio São Francisco, verificando os portos da capitania, que encontra as naus francesas e as fez despejar suas mercadorias no mar, expulsando-os finalmente das terras (MUNIZ, 2011).

Em 1560 o segundo donatário tomou posse da capitania e elegeu como general de guerra Jorge de Albuquerque, dando início ao genocídio dos indígenas Caetés, que perdurou por 5 anos (MUNIZ, 2011). Entretanto, segundo Pedrosa (1998), antes de Manoel Duro instalar-se na Ponta de Jaraguá, o bairro havia sido dispensado como início da urbe.

Já no ano de 1501, o autor afirma que a frota de três navios portugueses, a Expedição Manuelina, navegou ao longo da costa da Ponta de Jaraguá em distância tal que pôde vê-la, porém o cosmógrafo responsável Américo Vespúcio não tomou nota da mesma. Novamente, em 1587, o mesmo local teria sido documentado no “Tratado Descritivo do Brasil” como sendo chamado de porto de Jaraguá pelos indígenas Caetés que habitavam a região, no qual a Enseada de Jaraguá é descrita pelos indígenas como estando ligada ao Rio das Alagoas. Tal conjuntura pode ter, inclusive, sido o motivo pelo qual Manoel A. D. escolheu um areal desabitado como local de fixação.

O autor deduz, ao fim, que a população indígena chamava o local de porto, “porque ele já era usado para o tráfego com os europeus” (PEDROSA, 1999, p. 18, grifo do autor). Nesse sentido entende-se por europeus, segundo Fortes (2018), e como retratado previamente, em especial os franceses, dominadores da porção sul de Jaraguá para fins de contrabando de pau-brasil até o século XVII. Ainda segundo a autora, “as primeiras incursões ao Brasil tiveram caráter de ocupação transitória” (FORTES, 2018, p. 98), com o único objetivo de, assim como os franceses, explorar o pau-brasil, antes da existência das capitanias hereditárias lhe assegurar o litoral. Este fator, somado aos indígenas caetés, formavam duas barreiras adicionais à indiferença lusa entre o litoral maceioense e o assentamento colonizador no século XVI.

[...] promover a ocupação do sul de Pernambuco significava bloquear o acesso das naus francesas que ainda frequentavam o litoral em busca de pau-brasil e consolidar a posição ganha contra os indígenas (especialmente os Caetés) desde o último quartel do século XVI (FORTES, 2018, p. 159 apud CURVELO, 2014, p.41).

Tais citados agentes externos impediram a instalação prematura portuguesa, além da exploração brasileira se dar de forma vagarosa, “devido à sua extensão” (FORTES, 2018, p. 97).

Pode-se afirmar, no entanto, a vocação portuária do bairro desde os primórdios da formação do país³. Não só a nossa cidade possuía essa vocação, considerando que “no século XVI, os primeiros núcleos habitados brasileiros foram todos fundados no litoral ou próximo a ele” (FORTES, 2018, p. 77, apud GÂNDAVO, 2008, p. 31), supondo-se então que essa resistência e luta indígena aconteceu em toda costa, sendo os portos zonas seguras para grandes embarcações (FORTES, 2018).

De acordo com Pedrosa (1999), os franceses e povos originários perceberam aqui as vantagens geoclimáticas para atracar desde botes até jangadas, tendo águas calmas a sotavento a maior parte do ano além de fatores naturais facilitadores à atividade.

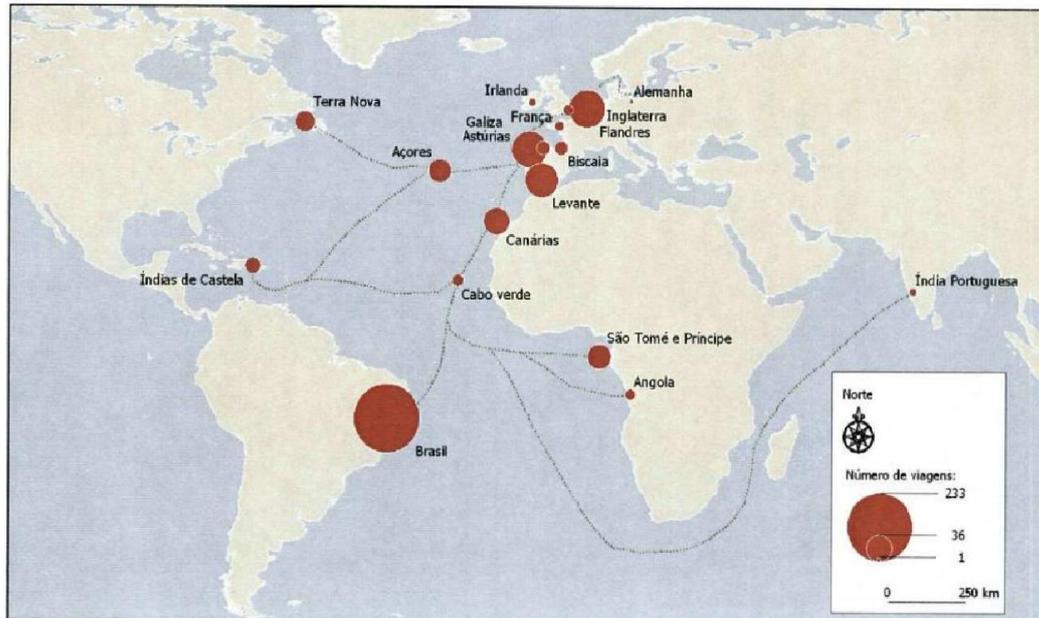
As trocas físicas e simbólicas que ocorriam nesses espaços definiam uma rede portuária além-mar e de escala local, apresentando-se, portanto, como um importante espaço onde se materializava o ideário do projeto colonizador português (FORTES, 2018, p. 23).

Esse cenário se estende até o fim do século XVI, “as áreas povoadas concentravam-se no litoral, e mesmo os núcleos fundados no interior estavam conectados aos marítimos através das estradas fluviais” (FORTES, 2018, p. 78, grifo do autor), sendo a economia centralizada no transporte marinho. A atenção lusa se volta à América de forma geral apenas posteriormente, na primeira metade do século XVI, seguindo a exploração do litoral brasileiro, tendo se intensificado com o fim da União Ibérica, para assegurar que a colônia fosse de posse portuguesa, protegendo-a da dominação espanhola. Até o fim do século XVII os franceses e indígenas teriam sido também afastados do litoral (FORTES, 2018).

Já em 1673, de acordo com o IBGE Cidades, o rei de Portugal determina a construção de um forte para evitar o comércio ilegal de pau-brasil, percebendo o valor militar na localização do Porto de Jaraguá, defendendo o território contra os franceses, e seguindo essa lógica de ocupação por todo o Nordeste, de 1580 até 1640, na janela de tempo dos Felipes (FORTES, 2018).

Partido das constatações de Pedrosa (1998), há registros de uma fortificação na área, a Bateria Imperatriz, localizada na Rua do Imperador, atual Sá e Albuquerque. Porém, ele completa, “não era raro que os portugueses exagerassem o aparato militar de suas colônias para impressionarem os seus possíveis agressores” (PEDROSA, 1998, p. 28), outrossim, esta seria composta de baterias montadas precariamente em madeira, e não uma fortificação propriamente dita. Para Fortes (2018), a natureza de um porto, aberto a diversas cidades ao redor do mundo, o tornava propenso a invasões, justificando a tentativa de fortificação.

Figura 5 – Rotas dos navios do Porto, século XVI



Fonte: FORTES, 2018, p. 45 apud BARROS, 2004, p.709

A Figura 5 demonstra o grande fluxo de viagens entre portos nordestinos e a metrópole, reiterando assim sua funcionalidade na prática. Segundo Fortes (2018, p. 90), a segunda metade do século XVII teria sido “marcado por momentos de instabilidade econômica que impactaram diretamente o processo de urbanização da colônia brasileira”.

No mais, a autora (2018, p. 95) conclui que a cartografia quinhentista não reconhece Jaraguá como importante porto situado ao sul da Capitania de Pernambuco, firmando “relação geográfica estreita com a região lagunar e seus sesmeiros, entre a segunda metade do século XVI e início do XVII”.

Dos nós que atam: 1801 a 1900

Sabe-se que em seu primeiro momento a gênese das cidades coloniais brasileiras, como explorado anteriormente, foram as capitanias hereditárias. Posteriormente, o desenvolvimento se deu por meio da necessidade de sobrevivência. Atrelado à tal necessidade existiam alguns critérios a serem cumpridos, como a abundância de água, um porto e terras cultiváveis (MENEZES, 2011).

A partir do dia 05 de dezembro de 1815, D. João assina o alvará régio e o porto de Jaraguá foi desmembrado da Vila das Alagoas, atual Marechal Deodoro, contribuindo para o povoado crescer exponencialmente (IBGE, 2014). No ano de 1816 Maceió é elevada a Vila, com 35 mil habitantes. Posterior a esse crescimento, já no século XIX, começa a movimentação na direção da separação brasileira em relação à colônia, sendo a capitania de Duarte Coelho parte do processo, algo que culmina na perda do território sul como forma de punição a este levante anti-imperialista, entre os anos de 1817 e 1824 (MENEZES, 2011).

Dessa forma, separa-se a então província das Alagoas, sendo a emancipação política comemorada a partir de 1817. Ao partir com a hegemonia administrativa de Pernambuco, há agora nova necessidade de diferenciação cultural e estética entre o mais novo estado e a antiga Capitania.

Com uma nova divisão geográfica e com o crescimento do comércio, a capital deveria possuir um porto para se conectar ao mercado mundial e a sede, sendo que Alagoas do Sul, atual Marechal Deodoro, então capital da Província não cumpria esse critério. Foi então substituída por Maceió, não só para compreender o crescente mercado da cana-de-açúcar, chamada de “ouro branco” na época, como também para que pudesse transpirar modernidade esteticamente (MENEZES, 2011).

Assim, a gênese da cidade foi marcada por estas novas necessidades e usos. A expansão da malha urbana a partir do porto moldou não só Maceió, tendo seguido o modelo geral para as cidades lusitanas imperiais no litoral nordestino brasileiro, que foram revitalizadas à imagem da nova fase de Portugal, e eventualmente movendo-se para a apropriação do interior (MENEZES, 2011).

A constante movimentação de ancorar e zarpar não só trouxera costumes lusitanos, como também possibilitara permuta entre diversos outros povos com os brasileiros. A partir do porto de Jaraguá, no século XIX, se desenvolveu a cidade, tendo o bairro portuário sido edificado pelos “burgueses e a Administração Colonial e não os proprietários de terras” (PEDROSA, 1998, p. 48), de forma marcada pelo ecletismo desde o princípio de sua ocupação por ser símbolo de evolução e modernidade da época. “Os costumes europeus chegaram pelo porto, e depois pela via aérea.” (MENEZES, 2011, p. 27). E chegavam não só costumes e modos europeus, como também se interligava todo o mundo conhecido pelos colonizadores até o momento, sendo a ponte econômica, física e cultural do mundo moderno. As grandes cidades da época eram portuárias por esse motivo (FORTES, 2018).

Percebe-se, nesse sentido, que os portos quinhentistas foram epicentro das transações econômicas da então província com a Europa: “Foram os portos brasileiros o elo físico com a nação portuguesa que deixaram para trás na outra margem do Atlântico” (FORTES, 2018, p. 43). Na Rua Sá e Albuquerque residia, além do importante porto, bancos, edifícios governamentais, comércio e trapiches, que segundo Vasconcelos (2005), foram o que mais representou a história econômica do bairro. A rua representava, até certo ponto, o início tanto financeiro quanto cultural e arquitetônico da cidade (FORTES, 2018).

A ocupação e vocação do bairro é descrita de forma sucinta por Vasconcelos (2005, p. 53, grifo do autor):

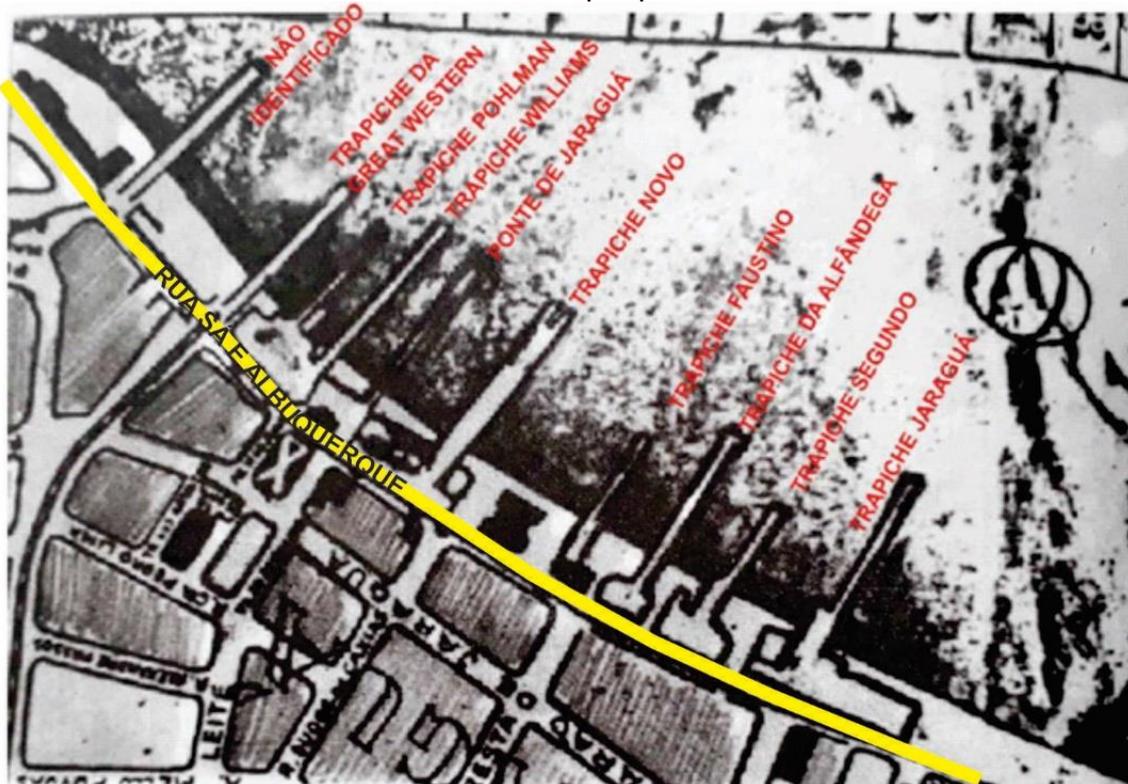
As primeiras habitações definitivas em Jaraguá pertenceram a uma família portuguesa. Com o surgimento de mais residências e casas comerciais após **1820**, o bairro tornou-se um ativo centro comercial, cheio de companhias de navegação, bancos, restaurantes e, até mesmo, cabarés. No entanto, **o que mais**

marcou a história econômica dessa região foram os antigos armazéns, denominados trapiches.

Pedrosa (1998) infere que, já em 1841 o tráfego no Jaraguá era feito pela Rua da Alfândega, atual Sá e Albuquerque, por possuir já à época grande movimentação entre seus muitos trapiches, junto às suas pontes de madeira, construídas no século XIX, de forma a facilitar o acesso das mercadorias dos armazéns ao porto (Figura 6).

Em 1841 o bairro possuía apenas dois trapiches, tendo esse número dobrado até 1870. Nesse mesmo ano foi inaugurada a Ponte de Jaraguá, quatro pontes de embarque, e ao cenário também foi adicionado, entre outros, a “Alfândega com a repartição do selo, Conselho Provincial, [...] a agência da Companhia Geral e Costeira de barcos a vapor, a estação da estrada de ferro e a antiga Associação Comercial” (PEDROSA, 1998, p. 47). Nesse mesmo ano o bairro faz sua estreia oficial no mapa da cidade, quando Carlos Mornay delimita a rua aqui estudada numa cópia do mapa do governador da época (PACE, S. A. G., 2018).

Figura 6 – Mapa de Maceió e seus trapiches na Enseada de Jaraguá, 1932. Em amarelo a Rua Sá e Albuquerque



Fonte: DUARTE, 2019, p. 148.

Havia prosperidade, mas apesar disso havia ainda falhas na estrutura portuária, como abordado em pauta da Associação Comercial e governantes (PEDROSA, 1998). As mercadorias advindas de águas internacionais aportavam apenas em Salvador ou Recife, deixando a cargo da Província as negociações com estrangeiros. Poucos anos depois essa falta foi sanada após contrato com a Mala Real inglesa, que ficou responsável por enviar, uma vez ao mês, um navio a vapor

para Maceió, por cinco anos. Na ocasião, passou-se a ter acesso a mercadorias mais refinadas para a alta burguesia, desde vestuário, com roupas específicas para dormir e itens de uso doméstico como talheres e louças (TAVARES, 2015). Antes mesmo desse tratado ser firmado, o porto recebia grande volume de frotas, tendo mensalmente, no ano de 1871, em média 5 embarcações em direção ao estrangeiro e 20 nacionais, sendo a cana-de-açúcar seu maior exportador.

A abertura dos portos trouxe não só mercadorias de origem inglesa, como também imigrantes. Esse novo público na capital alagoana acabou por impulsionar a modernização do local, como a implantação de ferrovias, iluminação a gás e telégrafos, criando melhores e mais confortáveis condições para o desenvolvimento geral da cidade (TAVARES, 2015). A partir disso, a cada ano o bairro, junto à cidade, cresceu de forma exponencialmente acelerada. Novos materiais construtivos começaram a cunhar mudanças na arquitetura local, como o vidro e o ferro importados da capital. Agregando aos antigos trapiches novas formas de construir, inspiradas nos modismos estilísticos que se refletiam em fachadas adornadas ao gosto eclético.

Conclusão

Embora a arquitetura tenha acompanhado o desenvolvimento econômico que o porto de Jaraguá propiciou à cidade, sobretudo após o advento de República em 1889, o nostálgico bairro não conseguiu garantir os tempos áureos em que se consolidou como capital de Alagoas. De antiga capitania pernambucana à progressiva expansão em seus limites convencionais. Ruas novas se abrem, palacetes são erguidos, casas se edificam, praças adornadas agraciam as famílias que buscavam pelo contato com o espaço público. A classe burguesa ascendia.

Após uma frustrada tentativa de “revitalização” entre os anos de 1990 e 2000, por meio do Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo do Nordeste (PRODETUR/ NE), o bairro de Jaraguá vem passando, pelo arruinamento de edificações características de sua gênese, como a marcante tipologia remanescente da zona portuária, os trapiches, situados na principal via, a Sá e Albuquerque. Com o esvaziamento residencial a insegurança tomou conta das ruas e calçadas, as praças resistem ao esquecimento. A antiga vila dos pescadores foi removida em um inacreditável processo de “higienização urbana”. O intenso fluxo comercial do passado que preenchia os edifícios de fachadas ecléticas, migrou para outras localidades, bem como importantes instituições públicas e de serviços. O investimento financiado pelo Banco Interamericano e Desenvolvimento (BID) e pelo Banco do Nordeste do Brasil para atender à demanda turística fracassou.

A falta de manutenção e negligência das edificações históricas, seja por parte da União, do Estado ou município vem afetando, sobremaneira, a preservação do patrimônio cultural, não só material, visto que se considera o sítio histórico como potencial (re)produtor das dinâmicas sociais que tanto impulsionam o chamado patrimônio imaterial. Tombado em nível estadual pela relevância do seu conjunto urbano, o bairro portuário é também protegido pelo Plano Diretor

como Zona Especial de Preservação Cultural (ZEP-1). Atualmente, após longo período de abandono e marginalização, ações culturais vêm buscando novas oportunidades para solucionar os problemas de infraestrutura e subutilização das edificações, atendendo, finalmente, à população maceioense. Em 2019, a 9ª Bienal Internacional do Livro de Alagoas, levou às ruas do sítio histórico centenas de pessoas durante os 10 dias de intensa programação.

Acreditando que ações como essas ressignificam e contribuem com a valorização do patrimônio cultural de antigos núcleos de formação e ocupação do território, evidencia-se o caráter norteador das práticas urbanas como veículos também propulsores de novas dinâmicas sociais, de modo a reintegrar antigos centros às práticas cotidianas.

REFERÊNCIAS

CINTRA, J. P. **O Mapa das Cortes e as Fronteiras do Brasil**. Boletim de Ciências Geodésicas, Curitiba, v. 18, n. 3, p. 421-445, jul-set 2012.

COSTA. Craveiro. **Maceió**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1939.

DOS DEPUTADOS, Câmara. Câmara dos Deputados. Biblioteca Digital. Disponível em: <https://bd.camara.leg.br/bd/handle/bdcamara/22500>. Acesso em: 20 de ago. de 2021.

DUARTE, A. G. **Referências Culturais Enquanto Processo Histórico de Ocupação no Litoral Norte de Maceió**: em ameaça ou em nova acomodação? 2019. Tese (Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2019.

FORTES, C. N. D. R. **Um Porto Atlântico Colonial Da América Portuguesa**: A Participação de Jaraguá na Formação do Território Alagoano e na Gênese Da Cidade De Maceió. 2018. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2018.

IBGE. **Maceió Histórico**. 2014. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/al/maceio/historico>. Acesso em: 14 ago. 2022.

MENEZES, J. L. M. **Arte e Arquitetura**: após a separação. Alagoas Memorável: Patrimônio Arquitetônico, Maceió, n. s. ed., p. 25-27, 2011.

MENEZES, J. L. M. **Pernambuco**: conquistado e restaurado. Alagoas Memorável: Patrimônio Arquitetônico, n. s. ed., p. 23-24. 2011.

MENEZES, J. L. M. **Um Nordeste**: cultural e artístico. Alagoas Memorável: Patrimônio Arquitetônico, n. s. ed., p. 19-22. 2011.

MUNIZ, B. M., R. V. O. M. **Alagoa do Sul de Vila à Cidade**: memórias urbanas na perspectiva da. 1º Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica, Paraty, 10 a 14 maio 2011. 1 - 12.

PACE, S. A. G. **Proposta de Intervenção no Antigo Banco de Londres, Situado no Sítio Histórico do Bairro de Jaraguá em Maceió – AL**. Tese (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2018.

PEDROSA, J. F. **Histórias do Velho Jaraguá**: Vida e Costumes Sociais. Maceió: Talento. 1998.

VASCONCELOS, D. A. L., **Turistificação do Espaço e Exclusão Social**: a Revitalização do Bairro de Jaraguá, Maceió – Al, Brasil.

REIS, Nestor G. **Quadro da Arquitetura no Brasil**. 9ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2014.

TAVARES, D. K.; COLVERO, Ronaldo Bernardino. Ingleses no Brasil: estilo de viver, estilo de morrer. **Seminário de História da Arte-UFPEL**, n. 5, 2015.