

1994

10

**TERRA  
LIVRE**

# GEOGRAFIA

espaço &  
memória



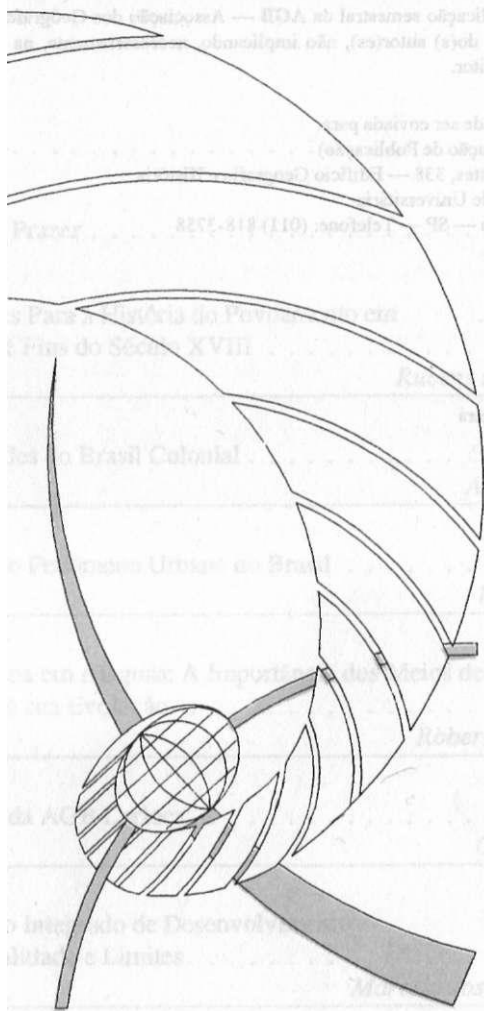
apoio



SAGRES EDITORA



5º CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA



VELHO MUNDO - NOVAS FRONTEIRAS

PERSPECTIVAS DA GEOGRAFIA BRASILEIRA

de 17 a 22 de julho de 1984

DEPTO. DE GEOGRAFIA

UNIVERSIDADE

FEDERAL DO PARANÁ

CURITIBA-PR

TERRA LIVRE 10  
ISSN 0102-8030

TERRA LIVRE é uma publicação semestral da AGB — Associação dos Geógrafos Brasileiros. Os artigos expressam a opinião do(s) autor(es), não implicando, necessariamente, na concordância da Diretoria Executiva ou do Editor.

Qualquer correspondência pode ser enviada para:  
AGB Nacional (a/c Coordenação de Publicação)  
Avenida Professor Lineu Prestes, 338 — Edifício Geografia e História  
Caixa Postal 64.525 — Cidade Universitária  
CEP 05497-970 — São Paulo — SP — Telefone: (011) 818-3758

EDITOR RESPONSÁVEL  
Zeno Soares Crocetti

CONSELHO EDITORIAL  
Aldo Paviani  
Ariovaldo Umbelino de Oliveira  
Armen Mamigonian  
Aziz Nacib Ab'Saber  
Beatriz Soares Pontes  
Carlos Walter P. Gonçalves  
Gil Sodero de Toledo  
Heinz Dieter Heidemann  
Horieste Gomes  
José Pereira de Queiroz Neto  
José Bozacchiello da Silva  
José Willian Vesentini  
Lilian Coltrinari  
Manoel F. G. Seabra  
Manuel Correia de Andrade  
Maria Lúcia Estrada  
Marcia Spyer Resende  
Milton Santos  
Nelson Rego  
Pasquale Petrone  
Ruy Moreira  
Samuel do Carmo Lima  
Silvio Brey  
Tomoko Iyda Paganelli

DIRETORIA EXECUTIVA NACIONAL 92/94  
Presidente: Zeno Soares Crocetti — AGB Curitiba  
Vice-Presidente: Dirce Maria Suertegaray — AGB Porto Alegre  
Primeiro Secretário — Eduardo Karol — AGB Niterói  
Segunda Secretária: Silvia A. de Souza — AGB Presidente Prudente  
Primeiro Tesoureiro: José Eleno da Silva — AGB Recife  
Segundo Tesoureiro: Rômulo Antonio Fontana — AGB Curitiba  
Coordenador de Publicações: Nahylson M. Brandão — AGB Belém  
Representante CONFEA/CREA: Pedro José A. Capibaribe — AGB Fortaleza  
Suplente de Representante CONFEA/CREA: Nelson Pedroso — AGB São Paulo

## ÍNDICE

Editorial . . . . .	7
AGB, Muito Prazer. . . . .	8
<b>Contribuições Para a História do Povoamento em São Paulo até Fins do Século XVIII. . . . .</b>	<b>.11</b>
<i>Rubens Borba de Moraes</i>	
Vilas e Cidades do Brasil Colonial. . . . .	23
<i>Aroldo de Azevedo</i>	
Notas Sobre o Fenômeno Urbano no Brasil. . . . .	79
<i>Pasquale Petrone</i>	
<b>A Vida Urbana em Alagoas: A Importância dos Meios de Transporte na sua Evolução. . . . .</b>	<b>93</b>
<i>Roberto Lobato Corrêa</i>	
Pré-História da AGB Carioca. . . . .	117
<i>Orlando Valverde</i>	
<b>Planejamento Integrado de Desenvolvimento Natureza, Validade e Limites. . . . .</b>	<b>123</b>
<i>Marcelo José Lopes de Souza</i>	
<b>América Latina: Presente, Passado e Futuro. . . . .</b>	<b>140</b>
<i>Manuel Correia de Andrade</i>	
Seções Locais da AGB. . . . .	149

Agradecimentos especiais:

- Aos Agebeanos de frente, Prof. Dr. Heinz Dieter Heidermann e Alexandre (Lele) Souza da Rocha, pela pesquisa e seleção dos textos.
- Aos companheiros da AGB Curitiba e aos acadêmicos do curso de Geografia da UFPR, pela revisão dos originais.

COPYRIGHT © 1992 by AGB

**TERRA LIVRE** é uma publicação semestral da AGB — Associação dos Geógrafos Brasileiros.

Este número 10 foi publicado em julho de 1994.

## **EDITORIAL**

Desde a sua fundação, a Associação dos Geógrafos Brasileiros, há sessenta anos atrás, em setembro de 1934, é parte indissolúvel do processo de produção e formação da Geografia brasileira. Dessa forma, não podíamos encontrar uma melhor maneira de comemorar esses Sessenta Anos de fundação, do que editando esta Revista Especial de Terra Livre nº 10.

Lembramos que nessa gestão, para manter nossa entidade viva, as dificuldades foram tantas, não só no que se refere às publicações, mas também à parte administrativa. Por isso, com muito prazer e satisfação, lançamos este número comemorativo no 5- Congresso Brasileiro de Geógrafos em Curitiba.

Ela contém uma coletânea de artigos sobre a produção da Geografia Brasileira dentro da AGB, na pena dos maiores geógrafos. Com esta publicação, não só homenageamos os pioneiros da Geografia, mas também todos aqueles que, com sacrifício e trabalho, construíram esta entidade, orgulho dos geógrafos brasileiros.

## AGB, MUITO PRAZER

*"Para que olhar para trás, no momento em que é preciso arrombar as portas do impossível. O tempo e o espaço morreram ontem. Vivemos já o absoluto, pois criamos a eterna velocidade onipresente."*  
*Manifesto Futurista, Martinelli*

Como manter a distância em relação a sua época, como não superestimá-la em nome de um passado glorioso? Esta Revista Especial é uma somatória, ela pretende registrar a emergência de pensamentos que a geografia produziu ao longo dos tempos e pontuam nossa atualidade, cujas leituras são esclarecedoras, e dá as costas para a mitologia que tem a pretensão de reconstituir o funcionamento do pensamento geográfico brasileiro, dentro da Associação dos Geógrafos Brasileiros.

No final dos anos 80 e no decorrer dos anos 90, ocorreram muitas mudanças e interrogações nas ciências humanas, o final do século vê morrer as certezas normativas do discurso científico unitário sobre o homem e a sociedade globalizante. Não há mais crenças em modelos ou teorias universais que dêem conta da complexidade do real. Ruíram idéias salvadoras como o progresso, a ciência e a razão.

As áreas do conhecimento especializadas tendem à pluridisciplinaridade ou interdisciplinaridade, tornam-se uma exigência. Estamos em um período da falência das certezas científicas e dos dogmas explicativos, da micropulverização do conhecimento e da rearticulação das várias ciências, onde não existe mais uma escala hierárquica. Tomou-se mais fácil perceber a descontinuidade do que a continuidade deste contexto multifacetado e díspar, restando a difícil tarefa da concretização da historicidade global.

*"Não mais representar o visível, mas tornar visível".*  
*Paul Klee*

Não conseguimos imaginar que burocratas pensantes de plantão possam retirar da sociedade a "penosa tarefa da reflexão", exatamente numa época em que a razão instituída pretende negar a razão do espaço concreto, congelando-o e mantendo-o decorativo. Não nos interessa o espaço congelado, que escamoteia a realidade, subverte a verdade.

Queremos mostrar o espaço da determinação, o espaço da verdade pelo processo histórico-social da sua "fabricação", uma vez que o espaço meramente contemplativo, congelado, gera a alienação; ele caracteriza a neutralidade e objetiva nada desvendar, mascarando e escondendo o espaço real.

*"antes, o futuro era apenas a continuação do presente e avistavam-se transformações no horizonte. Mas agora o futuro e o presente se fundiram."*

*Stalker, Andrei Tarkovski*

*Zeno Soares Crocetti*



## CONTRIBUIÇÕES PARA A HISTÓRIA DO POVOAMENTO EM SÃO PAULO ATÉ FINS DO SÉCULO XVIII

*Rubens Borba de Moraes*

Existe entre os paulistas era geral, uma certa tendência para considerar a expedição de Martim Afonso de Souza, como uma descoberta do território paulista. A fundação de São Vicente pela armada affonsina é estudada por muitos historiadores no mesmo plano que a descoberta do Brasil por Alvares Cabral. É erro a nosso ver. É erro grave não se considerar com bastante atenção tudo quanto existia antes de Martin Afonso.

É verdade que pouca coisa se sabe sobre a história pre-affonsina de São Paulo. Mas os poucos documentos a nossa disposição nos contam fatos de suma importância.

Esse passado obscuro é de tal maneira importante que um estudo do povoamento do território paulista precisa principiar pelo histórico da situação "antes de Martin Afonso". Façamos, pois, desde o início uma divisão nessa pré-história: 1º) os índios; 2º) os habitantes europeus chegados antes da armada de 1532.

### OS ÍNDIOS

Os índios que habitavam o território paulista não eram tão nômades quanto a muitos parece. Sabe-se que não viviam exclusivamente de caça e pesca. Possuíam já uma agricultura que os fixava a um determinado território. Tinham uma noção muito viva dos limites do seu "país" e guerreavam sem dó aqueles que tendessem ultrapassar suas fronteiras. Viviam em aldeias fortificadas. Em certas épocas do ano, no momento da abundância de certas frutas do mato, na estação propícia à

pesca de certos peixes, partiam em grandes expedições a procura desses alimentos para voltarem mais tarde às suas aldeias. Seguiam caminhos certos e sempre os mesmos. Caminhos esse que existem até hoje trilhados pelas nossas estradas de ferro e nossos automóveis.

A influência indígena em São Paulo foi tão considerável que ela se fez sentir em quase todas as manifestações de nossa civilização. Não só, por exemplo, na maneira de construir a casa de pau a pique, como também, cremos, até, nessa nossa fala descansada, que confunde r e I característico do nosso bom sotaque paulista.

Vejam os pois, muito esquematicamente, qual era a situação do povoamento indígena no território hoje ocupado por São Paulo.

No planalto, tendo como centro Piratininga, imperava o Guiana. Suas fronteiras não iam, ao Norte, além do divisor Tietê-Paraíba. No litoral, de Cananéa até as proximidades de Ubatuba. Do outro lado dessas fronteiras, ao sul, reinavam os Carijós. Ao norte, esparramados pelo Vale do Paraíba, e, atravessando a serra até Ubatuba, viviam os Tamoios.

Fronteiras muito delimitadas de um lado, imprecisas de outro. O pesquisador se vê desorientado pela falta de documentos, pela dificuldade de se reconhecerem as raças diferentes, as tribos amigas e inimigas chamadas ora por um nome, ora por outro.

Os índios do planalto usavam para se comunicarem com o litoral de três grandes caminhos: o primeiro, de Piratininga a Cubatão, trilhados pelos Guaianases; o segundo, de Taubaté a Ubatuba usado pelos Tamoios e o terceiro, ao sul percorridos pelos Carijós.

É dentro desse território pequenino, desse país dos Guaianases, que se vai desenvolver o mameluco paulista num esforço contínuo para alargar suas fronteiras até levá-las aos seus limites naturais de grandes rios e serras e viver dentro dele tão estranhamente isolado durante os primeiros séculos.

Mas não era somente, povoado esse território, de índios, antes de aqui aportar Martin Afonso de Souza.

## OS PRIMEIROS POVOADORES EUROPEUS

Náufragos, aventureiros de toda a sorte já estavam, nas primeiras décadas do século XVI, estabelecido no litoral e até serra acima. Formavam três núcleos: São Vicente, Cananéa e Santo André. Desses três núcleos o mais importante foi São Vicente. Servia já naquele tempo de porto de refresco obrigatório para as armadas em demanda do rio da Prata. Possuía recursos consideráveis, tendo em conta a época e o lugar. Alonzo de Santa Cruz não hesita em chamá-lo de "pueblo de San Vicente". Descreve seu aspecto parecido com o de uma aldeia portuguesa do século XVI com

torre de defesa de pedra. Possuía um estaleiro rudimentar para consertos de navios e até fabricação de bergantins. Seus habitantes europeus cultivavam para seu sustento e para vender aos navios de passagem, não só os mantimentos da terra como verduras européias. Criavam galinhas e porcos. São Vicente já era enfim uma verdadeira aldeia, um núcleo de povoamento europeu, o primeiro em toda a costa da América Portuguesa.

Quanto aos dois outros, parecem ter tido uma importância bem menor. Celebrizaram-se sobretudo pelos nomes de seus principais habitantes, o misterioso bacharel de Cananéa e João Ramalho.

A missão de Martim Afonso não foi portanto de fundar um núcleo de povoamento, mas mui habilmente de se aproveitar do que já existia, de se servir da base, de lhe dar uma vida oficial e localizar dentro desses núcleos os povoadores importados. Não é fundador, é colonizador. É o espírito prático, conhecedor das realidades, que sabe se aproveitar da oportunidade única de apoiar sua colonização em homens adaptados ao país e que vão em grande parte, garantir-lhe o sucesso. Martim Afonso oficializa a existência de São Vicente e com notável visão compreende a importância da aldeia de João Ramalho em pleno sertão, a única em toda a costa atlântica da América. Cria os cargos de governo, dá existência oficial, distribui terras pelos imigrantes.

São Vicente, devido a sua situação de porto de mar, prospera rapidamente. É dele que vai partir a onda povoadora. Já em 1545 Braz Cubas funda a cidade de Santos em lugar bem escolhido. Mais tarde, em tempos já de Thomé de Souza, Santo André, a boca do sertão, atrás de seus muros de pau a pique e taipa, constantemente atacado pelos índios, toma-se um verdadeiro castelo forte de fronteira.

Em torno desses núcleos já se abrem as roças, já se fundam os engenhos de açúcar, já se cria um povoamento rural. O colono lavra a terra e defende sua fazenda de armas na mão contra o índio.

Mas em meados do século XVI aparece um novo fator do povoamento com um verdadeiro método de colonizador: o jesuíta. Nóbrega com sua alta visão de político, Anchieta com a energia de um santo jesuíta, resolveram fundar serra acima, entre as tribos guaianases, um colégio para catequizar os silvícolas. A situação geográfica de São Paulo, sua localização estratégica sabiamente escolhida pelo instinto guerreiro dos índios, em pouco tempo transformou esse novo castelo forte num núcleo de povoamento de primeira ordem. A política jesuíta de aldeamento dos índios em pouco tempo esparramou pelos territórios do planalto, em torno de São Paulo, uma quantidade de aldeias. Entre essas aldeias espalharam-se as fazendas. O sertão começou a recuar.

Por outro lado, já em fins do século XVI começam a aparecer serra acima as primeiras povoações de fundação particular. Parnaíba fundada por volta de 1580 por André Fernandes, Mogi das Cruzes e Juqueri. No litoral fundam-se os núcleos de Itanhaem, Xiririca e Iguape. De tal maneira que ao alvorecer do século XVII a

situação do povoamento de São Paulo era a seguinte.

O litoral sul já era bastante povoado com as vilas de Cananéia (vila em 1578), Xiririca, Iguape, Itanhaem (vila em 1561), Cubatão, São Vicente e Santos. O litoral norte, entretanto, era muito menos povoado, não possuindo nenhuma vila. Algumas sesmarias tinham sido concedidas em São Sebastião, mas nenhuma aldeia, nenhum povoamento urbano existia. É que os terríveis Tamoios de seu quartel general em Ubatuba assolavam a costa Norte toda até o forte construído em Bertioga, como sentinela avançada da civilização paulista. O litoral Sul ao contrário, já antes do povoamento oficial de 1532, todo ele habitado pelos guaianases aliados dos vicentinos.

No planalto o núcleo principal era São Paulo. Em torno da futura capital as inúmeras aldeias de índios fundadas pelos jesuítas: M'Boy, Santo Amaro, Pinheiros, Guarulhos, Carapicuíba, Itaquecetuba, São Miguel, etc. e mais as primeiras vilas de fundação particular já citadas.

É essa esquematicamente, a situação dos núcleos de povoamento urbano de São Paulo em fins do século XVI.

## SÉCULOS XVII E XVIII

Fora desse território é o sertão. Não é, porém, um sertão tão ignoto assim. Era palmilhado pelos índios em constantes correrias. A eles freqüentemente, se juntavam brancos aventureiros. Guiados por eles bandeirantes anônimos começavam a exploração. Vindos do Rio da Prata por terra, aqui chegavam aventureiros. Portugueses e mamelucos audazes iam abrir fazendas a léguas e léguas de qualquer povoação. Entre as vilas, toda a terra já tem dono, e é mais ou menos cultivada. É dessas fazendas, dessas roças, que vai surgir o grande problema do século XVII paulista: a falta de braços. Problema tão angustioso que não respeita a lei contra a escravização dos índios, não respeita a autoridade dos jesuítas. As fazendas estabelecidas em terras ruins em torno de São Paulo não produzem o bastante para a importação de mão de obra escrava da África. O imigrante espanhol ou português, por sua vez não vinha para ser assalariado, mas para se tornar imediatamente proprietário. Não havia possibilidade de se obter um proletariado rural suficiente para se lavrar tanta terra. Só um remédio restava, de acordo com a mentalidade daqueles tempos: escravizar os índios. Foi o que se fez. Mas desde logo a população indígena dos lugares povoados foi se tornando insuficiente. Ora, os jesuítas do Paraguai haviam estabelecido ao Sul de São Paulo, formidáveis reservas de mão de obra em suas famosas reduções. Surgem então as "bandeiras de caça ao índio". O paulista ataca as reduções e volta a São Paulo com os índios escravizados. A bandeira de caça ao índio pouca importância tem para o povoamento. O bandeirante

dessa época não funda cidades, não é um povoador, suas expedições são de caça, guerreiras, de abastecimento de mão de obra. O bandeirante do primeiro período, parte sertão a dentro, passa anos fora, mas volta a terra natal. Volta sempre, quer ele tenha ido caçar índios no Paraguai, quer ele tenha ido até o Peru em busca de ouro e aventuras. Só mais tarde, quando os indícios de ouro são certos, é que o paulista organiza suas bandeiras não mais guerreiras, mas exploradoras.

As bandeiras do segundo período são mais organizadas no sentido de uma grande exploração. O bandeirante não vai mais fazer uma guerra, uma "razzia", mas explorar um território. Saem depois de conhecer uma parte do caminho, nele estabelecem pousos. Nesses pousos plantam roças, abrem fazendas para servir de ponto de reabastecimento e descanso. Dessas escalas é que mais tarde nascem as cidades.

Mas, abrangendo esse longo período de dois séculos, estudando o mapa das zonas do Brasil povoadas pelos bandeirantes paulistas, a conclusão é que as bandeiras tiveram uma importância mínima no povoamento de São Paulo. A bandeira foi um elemento despovoador de São Paulo. O bandeirante despovoou São Paulo. Povoaou o Brasil. E quando se calcula dos séculos XVI e XVII e se compara o vasto território por eles povoado, e se estuda a imigração quase nula para São Paulo, onde não havia ouro nem diamantes, é que se compreende melhor a terrível crise, a verdadeira decadência de Piratininga na segunda metade do século XVIII devido a falta de gente. Se se considera por outro lado a sangria tremenda feita na população paulista pelas guerras do sul, pelos alistamentos obrigatórios para se fundarem colônias-militares em terras da fronteira do Brasil, é que se explica melhor como um agente tão aguerrido não tenha em fins do século XVIII povoado e explorado todos os seus limites naturais.

De fato, em começo do século XIX é extremamente pequeno o número de cidades no território paulista. Apenas estão povoados os caminhos para as minas. Para se ir as mais importantes, as Minas Gerais, seguia-se o vale do Paraíba. Não sendo o rio praticamente navegável, ia-se por terra. As cidades iam surgindo. A princípio muito distantes uma das outras. Novas escalas intermediárias iam-se fundando a medida que o comércio se ia desenvolvendo. E enquanto não se canalizava o ouro para o Rio de Janeiro com a construção de uma estrada, surgem cidades no alto da Serra do Mar como pousos do comércio mineiro. Esses comércios se faziam sobretudo pelos dois caminhos dos índios: Parati — Cunha e São Luiz do Paraitinga — Ubatuba.

É essa zona do vale do Paraíba a mais povoada de cidades, a mais próspera, conquistada pelos primeiros mamelucos aos Tamoios, aos "contrários" de que fala João Ramalho. Essa gente do vale do Paraíba, oriunda de uma mescla com índios de outras tribos que a dos campos de Piratininga, vivendo durante séculos mais ligada à gente mineira e fluminense, cedo vai se diferenciar da gente do vale do Tietê e conservar um caráter especial até nossos dias.

Para se ir a Goiás, seguia-se mais ou menos o traçado da atual Mogiana por Mogi-Mirim, pouso de bandeirantes fundada em meados do século XVII.

Para se ir as minas de Mato Grosso seguia-se por terra até Porto Feliz. Daí em diante o rio é navegável e o bandeirante não tem a mesma necessidade de cidades e vilas. E Porto Feliz, fica sendo a boca do sertão, do sertão por onde se vai de canoa, varando cachoeiras.

Para se ir para o Sul, para os campos de Curitiba e as Missões, seguia-se o mesmo caminho que hoje, por Sorocaba, Itapetininga e Faxina.

Mas com a decadência das minas, ganha a agricultura. O paulista emigra menos. Procura em seu próprio território as terras melhores para cultivar. Começa então o verdadeiro povoamento pela emigração dos proprietários de terras cansadas para as terras demais rendimento, "atraídos pela fertilidade da terra". Essa emigração de paulistas em procura de terras roxas mais tarde, já em pleno século XIX, é que se desenvolve graças ao grande povoador, o grande colonizador, o verdadeiro civilizador do paulista: o café.

Até então, até a época que o nosso modesto estudo abrange, as cidades paulistas não iam além da zona já delimitada.

Fora dessa zona é a frase impressa nos mapas de nossa infância "território desconhecido, habitado por índios selvagens".

Estabelecidas as três grandes etapas do povoamento de São Paulo, verificamos que apesar de abrangerem um enorme período da história paulista, apesar das inúmeras cidades fundadas por motivos diversos, podemos estabelecer uma certa classificação entre essas cidades, ou melhor, classificar os diferentes métodos usados nesses tempos para se fundar uma cidade.

A classificação que proporíamos seria a seguinte:

- I. Povoador anônimo
- II. Aldeia de índios
- III. Sesmarias — fazenda
- IV. Capela
  - a. Particular
  - b. Coletiva
  - c. Romaria
- V. Pouso
  - a. de bandeira
  - b. de tropa
- VI. Fundação deliberada
  - a. Colônia militar
  - b. Patrimônio

Essa classificação seria válida para o período estudado. De fato como notamos, durante o século XIX o desenvolvimento rápido de São Paulo em tomo da cultura do café, transformou de tal maneira a nossa civilização que seria

necessário um estudo especial para essa época e abrir, pensamos, duas novas categorias que chamaríamos de "Patrimônio industrial" e "Estação de estrada de ferro".

## **Povoador Anônimo**

Antes da expedição de Martim Afonso de Souza o povoador anônimo, é o aventureiro, o náufrago. É o misterioso bacharel de Cananéia, é João Ramalho, Gonçalo da Costa, Antônio Rodrigues. São todos aqueles que viviam perdidos nesta costa vivendo com uma gente... "que comem carne humana y es muy buena gente", como diz Diego Garcia.

Localizavam-se nas aldeias de índios, viviam mais ou menos como eles. O índio para eles significava recursos, quando amigo. A importância desses primeiros povoadores anônimos é por demais evidente para ser necessário fazê-la ressaltar. Foram o chamariz para os primeiros imigrantes europeus, os verdadeiros fundadores dos primeiros núcleos de povoamento já estudados.

Mais tarde, e mesmo até hoje, o povoador anônimo é o caboclo que entra pelo sertão e que se estabelece em terras alheias ou devolutas. É o "intruso" com posse feita, lavrando uma terra que não lhe pertence. É o "sem terra". Sem recursos para comprá-la, sem proteção para obtê-la, sem habilidade para se apossar. É também, as vezes, o inadaptado à civilização, tipo primitivo que não pode viver ao lado do progresso e que muda de lugar assim que a civilização se aproxima. São tipos de todos os tempos. Encontramo-los em qualquer século. Sejam os "moradores" anônimos de Araraquara, já na primeira metade do século XVIII, sejam os cultivadores estabelecidos na região das terras massapé de Campinas em fim do século XVIII, sejam os caboclos intrusos das terras da Noroeste de hoje.

Nessa classe é preciso também incluir os "fugidos da justiça". Gente criminosa que para fugir da ação da polícia entra pelo sertão a dentro, abre roça e fica a espera que o tempo passe e com ele o esquecimento de seus crimes. É também o desordeiro de todos os tempos que a polícia mandar soltar no sertão. Assim já no século XVIII procediam os capitães mores de Porto Feliz e Itú mandado deportar para a confluência do rio Tietê com o Piracicaba quem praticava crimes em suas cidades. Mais tarde, quando a civilização se aproxima, é junto dos povoadores anônimos que ela vai localizar, no lugar já "aberto", e muitas e muitas vezes é ali que se vai fundar a cidade. Assim tiveram origem muitas de nossas cidades e assim continuam a nascer no sertão até nossos dias.

## Aldeia de índios

O jesuíta do século XVI foi o único pregador da fé que tinha um método e uma disciplina própria quanto a catequese de índios. O jesuíta não se contentava em catequizar o gentio, procurava transformá-lo em "soldado de Cristo". Reunia os índios em aldeias, submetia-os a uma disciplina, a um método de vida coletiva. Obrigava-os a trabalhar a horas certas, e reunirem o produto do trabalho em comum para ser aproveitado por todos da comunidade. Esse método deu no Paraguai os resultados mais favoráveis. Verdadeiras cidades foram assim fundadas.

Em São Paulo, porém, bem menor foi o resultado. Seguindo o método jesuíta os Anchietas fundaram em torno de Piratininga, onde a população indígena era bastante densa, diversas aldeias. Ora reuniam os índios esparsos pelo interior em um determinado lugar, ora estabeleciam a redução numa aldeia já existente. Mas a vizinhança do homem branco, a pobreza da terra a ser cultivada e a índole dos nossos indígenas pouco se ajeitou à disciplina de vida imposta pelos santos jesuítas, a falta de braço para a lavoura e a proibição da escravidão dos índios, provocaram a crise da expulsão dos jesuítas e a decadência rápida das aldeias. Já em fins do século XVIII as poucas que ainda existiam viviam a mais miserável das existências. Somente hoje em dia com o desenvolvimento da capital é que esses lugarejos retornam à vida como subúrbios.

## Sesmarias e Fazendas

A sesmaria foi um dos processos mais comuns de povoamento de São Paulo.

Requeria-se uma sesmaria, alegando alguém não ter terras suficientes para manter a família, pretende ir povoar determinado lugar, etc. Assim Diogo de Unhatte em princípios do século XVII alegava, entre outras coisas, para obter sesmaria em São Sebastião, ter cinco filhos para casar. Francisco Rodrigues requer em 1601 que se lhe dê uma sesmaria perto de Sorocaba por estar a caminho desse termo "a povoar e lavrar mantimentos". Uma vez concedida a terra mudava-se para ela o dono com sua família. É preciso considerar que quando se diz família nos primeiros séculos de nossa história, entende-se a "gens" toda, composta de toda a parentela e dos administradores. Era a tribo que se mudava e quando um paulista alegava que queria ir povoar com a família, povoava de fato.

Estabelecia-se o povoador no lugar mais apropriado e começava a cultivar. Dessa fazenda é que vai nascer mais tarde o núcleo do povoamento.

E preciso observar entretanto que nem sempre os povoadores se instalavam em terras cujas sesmarias já tinham obtido. Muitas vezes instalavam-se primeiro e, depois, de posse da terra, é que requeriam a sesmaria alegando serem "moradores antigos do lugar". Outras vezes o proprietário dava parte de suas terras. É o caso de



André Fernandes proprietário de uma sesmaria que compreendia os atuais municípios de Paranaíba, São Roque, Itú e Sorocaba. André Fernandes dava terras "de amor em graça". Braz Cubas obteve em 1560 uma enorme sesmaria que começava embaixo da serra e ia até Mogi das Cruzes. Dentro dela fundou uma fazenda. Mais tarde para essa sesmaria mudou Braz Cardoso e sua "gens". O núcleo primitivo foi se desenvolvendo e em 1611 já era a Vila de Mogi das Cruzes.

A sesmaria entretanto tem um valor maior para o povoamento rural, esparsos, que para o povoamento concentrado em forma de cidade. A sesmaria produziu a fazenda, a fazenda a capela, ou o patrimônio, e esses, as cidades.

## Capela

A capela foi o fator mais freqüente da fundação de cidades em São Paulo até fins do século XVIII.

Vejamos como se estabelecia esse núcleo de povoamento.

Desde já podemos estabelecer três categorias de fundações de capelas como ficou dito:

- a) a fundação individual
- b) a fundação coletiva
- c) a fundação de romaria

No primeiro caso, o habitante de um determinado lugar, estabelecido em suas terras, longe de todo o socorro espiritual, resolve, a sua custa, construir uma capela. Feita a construção sob a invocação de algum santo de sua particular devoção, o fundador por ato público ou testamento dota a capela. Esse dote é geralmente constituído de uma determinada área de terras em torno do templo. Alguns devotos ricos dotam suas capelas em testamento com a terça de seus bens e donativos especiais como prédios em cidades próximas, dinheiro, alfaias, etc. Lourenço Franco da Rocha dota a sua capela de Campo Largo de Atibaia com "moradores de casa" em Atibaia. Geralmente o fundador da capela designa um parente para administrar o legado. A esse administrador e que cabe dar ou vender as terras em torno do templo às pessoas que ali desejam se estabelecer e que mais tarde vão formar os primeiros habitantes da vila.

No segundo caso, a capela não é fundada por uma só pessoa mas sim pela cooperação dos habitantes esparsos que desejam ter perto de si os socorros espirituais. Nesse caso a capela é edificada em lugar escolhido de acordo, dentro das terras de um dos fundadores ou nas divisas de diversos.

A distinção é importante. Pois no primeiro caso a capela se estabelece em lugar menos povoado que no segundo. No primeiro, a capela pressupõe uma família de habitantes, no segundo vai a capela servir a uma região já mais povoada.

Jundiáí pertence ao primeiro caso: pois foi pelos anos de 1615 que Rafael de Oliveira e a viúva Petronilha Rodrigues Antunes para fugirem da ação da justiça, entraram para o sertão com suas famílias e ali se estabeleceram "edificando logo depois" uma capela sob a invocação significativa de Nossa Senhora do Desterro.

Araçariguama pertence ao segundo caso. Ali possuíam importantes fazendas Francisco Rodrigues Penteado, Guilherme Pompeu de Almeida e seu filho, o famoso ricoço e banqueiro dos bandeirantes. Reunidos é que edificaram a capela para socorrer no espiritual os habitantes esparsos do lugar.

Ora, no primeiro caso, é provável que a região de Jundiáí fosse nesse tempo pouco povoada. No segundo, ao contrário, sabemos que a capela vinha atender aos desejos dos fazendeiros do lugar em território já bastante povoado.

Quanto ao terceiro caso, a fundação de capelas de romaria, é pouco freqüente em São Paulo nos séculos estudados. Existem apenas duas dessa forma de fundação: Aparecida e Pirapora. Por volta de 1719, o pescador João Alves pesca no Paraíba uma imagem de Nossa Senhora. Em 1743 o bispo dá licença para se construir uma capela para a santa. Os milagres se repetem e em torno da capela se forma a vila graças aos romeiros. Em Pirapora, o caso é um pouco diferente. Depois de ganhar uma capela construída e dotada por José de Almeida Neves, em 1730, é que o Bom Jesus se torna milagroso e que os romarios se repetem dando nascimento a uma cidade.

Em todos os casos, porém, a capela serve de fixação de uma população mais ou menos esparsa. É em torno da capela que se cria a vila. Para ela converge a vida da região. Em torno dela se estabelece o comércio, o centro consumidor e a cidade.

## Pouso

### a) Pouso de bandeira

É engano pensar-se que as bandeiras eram compostas de aventureiros andando ao acaso pelo sertão em busca de índios ou de metais preciosos. Ao contrário, a bandeira obedecia a uma organização rigorosa quer na sua composição, quer no seu itinerário. Antes de partir a bandeira, hierarquicamente organizada, mandava o chefe estabelecer ao longo do caminho que pretendia seguir, pontos de reabastecimentos e descanso. Nesses lugares estabeleciam-se roças.

Nessas roças, mais tarde, é que se ia fixar diretamente, o núcleo de povoamento urbano. A sorte desse núcleo estava intimamente ligada à sorte das bandeiras. Assim é que a riqueza das Minas Gerais e Goiás deram um desenvolvimento rápido a Mogi-Mirim e Mogi-Guassú, roças primitivas em pouco tempo transformadas em vilas. O mesmo aconteceu a Porto Feliz, ponto de embarque dos paulistas que iam explorar as Minas de Cuiabá. Por sua vez a decadência da mineração deu um golpe

terrível nessas vilas. A construção da estrada ligando diretamente Minas Gerais e Rio de Janeiro, canalizando todo o comércio mineiro para fora de São Paulo, foi o começo da decadência das cidades do vale do Paraíba, decadência da qual só o café em pleno século XIX as iria salvar.

Mas, enquanto as minas estiveram em plena prosperidade foi enorme o movimento de vai e vem da "caravana humana". Surge então um novo processo de fixação da população:

## **b ) Pousos de tropa**

A tropa, a tropa de burro, não tem grande importância até o século XVIII, pois até então o verdadeiro "burro de carga" é o índio. Mas a tropa humana como a de burro, também estabelece pousos ao longo do caminho comercial. É interessante notar, mais uma vez, que os caminhos seguidos pelo comércio são sempre as velhas estradas há séculos percorridas pelos índios. Assim é que os trilhos dos índios Tamoiós entre o vale do Paraíba e Ubatuba e Parati se transformam em verdadeiras estradas comerciais com pousos em Cunha e São Luiz do Pirahitinga. Por essas estradas se faz grande parte do comércio das minas. E mais tarde, com o aparecimento da agricultura intensiva, multiplicam-se os pousos e surgem as cidades.

## **Fundação deliberada**

### **a) Colônia militar**

A política exterior portuguesa do século XVIII, seguida pelos governadores de São Paulo, foi quase exclusivamente a de recuar o mais possível, pela ocupação de fato, as fronteiras do Sul do Brasil em detrimento de Espanha. Ocupar e defender a posse com tratados. Para realizar essa posse efetiva, os governadores gerais usavam o sistema bárbaro das colônias militares povoadas à força. Toda essa política foi feita quase que exclusivamente com gente de São Paulo. Assim se fundaram Lages, Castro, Sacramento e Iguatemi. O fracasso terrível da maioria dessas povoações instaladas em lugares inadequados foi um dos fatores mais importantes do despovoamento de São Paulo.

A colônia militar, isto é, a cidade mandada fundar pelo governo, no século XVIII, não age, para São Paulo como fator de povoamento mas de despovoamento. Aliás o governo colonial em nada contribuiu para o povoamento de São Paulo.

## **b) Patrimônio**

Chamamos de patrimônio a terra destinada pelo seu proprietário a ser nela construída uma cidade. É preciso entretanto distinguir duas classes de patrimônio: 1º, patrimônio oriundo de um dos tipos já classificados (sesmarias, fazendas, capelas, etc) e o patrimônio direto, isto é, a terra destinada a ser repartida em lotes urbanos.

O proprietário, longe de uma cidade, com o intuito quer de valorizar sua terra criando na proximidade um centro consumidor e distribuidor, quer com a intenção de fixar perto de sua fazenda uma reserva de mão de obra, escolhe uma área que divide em lotes que vende ou dá a quem queira aí fixar residência.

Esse tipo de povoamento urbano existiu desde as primeiras eras. Santos não passa de um patrimônio fundado por Braz Cubas. Mas é sobretudo com o progresso da agricultura no século XIX que o patrimônio se desenvolve de tal maneira que chega quase a absorver todos os outros tipos de povoamento urbano.

Terminado esse esquema de classificação é necessário frisar bem que ele não deve ser tomado como uma coisa rígida, uma classificação completa e definitiva.

Nem todas as cidades fundadas até fins do século XVIII se encaixam perfeitamente dentro deste ensaio de classificação. Não abrimos um parágrafo para as cidades fundadas em torno de minas em São Paulo. A pobreza de nosso sub-solo em minerais preciosos não podia facilitar a fundação de cidades.

Não se pode tão pouco estabelecer épocas dentro das quais se fundaram cidades de um determinado tipo. O povoador anônimo gênero bacharel de Cananéa, ainda existe, e se não se fundam hoje em dia tantas vilas em torno de capelas com patrimônio é que nossa época é de indiferença religiosa. Mas fundam-se ainda patrimônios diretos. As colônias militares dos governadores gerais do século XVIII tem sua sósia nos núcleos coloniais do século XIX.

Muitas vezes as cidades devem sua origem a fatores diversos e são difíceis de se encaixar em um dos tipos descritos. Vejamos um exemplo: Em 1560 D. Francisco de Souza resolve fundar uma povoação perto das minas de Araçoiaba. Morrendo em 1611, não foi adiante a povoação. Em 1645 Baltazar Fernandes e seus genros emigram de Paraíba para essa região onde tinham obtido sesmarias e fundam uma capela com patrimônio. Nasce a cidade de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba. Sorocaba é oriunda de sesmaria? De capela? De patrimônio? Faria parte das poucas cidades fundadas em torno de minas?

Mas toda gramática tem regras e exceções, e embora a maior parte da gente consiga se exprimir perfeitamente sem conhecer gramática, não quer isso dizer que ela seja inútil. É um método de estudo como outro qualquer.

## VILAS E CIDADES DO BRASIL COLONIAL

(Ensaio de geografia urbana retrospectiva) (\*)

Aroldo de Azevedo

### EXPLICAÇÃO

O estudo geográfico das cidades brasileiras levou-nos, dentro de compreensível desejo de fazer comparações, a indagar qual o panorama urbano do Brasil de outros tempos. Infelizmente, as fontes consultadas não conseguiram satisfazer, nem de longe, a nossa curiosidade como geógrafo. Tentamos, então, num esforço ingente, realizar a tarefa, que melhor e com maiores razões deveria caber a um historiador. Evidentemente, não procuramos fazer um estudo de caráter histórico. Embora diga respeito ao passado—não ao passado em si mesmo, mas estreitamente ligado ao presente, como base para indispensáveis comparações e como elemento fundamental da evolução de fatos geográficos -, estamos convencidos de que realizamos um trabalho que, pelo assunto e sobretudo pelo método seguido, é de Geografia. Trata-se, porém, como esclarece seu subtítulo, apenas de um modesto ensaio de *Geografia urbana retrospectiva*.

Os mapas que ilustram o presente trabalho são de autoria de J. Soukup, A. Monte, J. Nieuhof e J.R. Felizardo e Costa. Os desenhos, de Seth, Rugendas, L. Jardim, J.W. Rodrigues e Belmonte. Quanto às fotografias, são todas do autor.

### SUMÁRIO

- I. Um estudo de geografia urbana retrospectiva.
- II. Os aglomerados urbanos no século XVI.
- III. Os centros urbanos no Seiscentismo.
- IV. Vilas e cidades no século XVIII.
- V. No crepúsculo do período colonial.
- VI. Algumas características dos aglomerados coloniais.
- VII. O anti-urbanismo do Brasil Colonial.

# I UM ESTUDO DE GEOGRAFIA URBANA RETROSPECTIVA

## Repartição geográfica das cidades brasileiras

De acordo com o censo de 1950, existiam em nosso país 1.890 municípios, o que significa que, no ponto de vista político-administrativo, o Brasil possuía, naquela ano, nada menos de 1890 cidades, uma vez que "a sede do município tem a categoria de cidade e lhe dá o nome", conforme o estatuído pelo Decreto-Lei nº 311, de 2 de março de 1938, em seu artigo 3º.

Dentro desse total e levando em conta apenas a *população urbana*, assim se repartiam tais aglomerados:

<i>Cidades</i>	
Até 5.000 hab. . . . .	.1453
De 5.001 a 10.000. . . . .	230
De 10.001 a 20.000. . . . .	.108
De 20.001 a 50.000. . . . .	.64
De 50.001 a 100.000 . . . . .	.21
De 100.001 a 200.000. . . . .	3
Com mais de 200.000 hab. . . . .	.8

Evidentemente, seria um erro afirmar que esses 1890 centros urbanos devem ser considerados verdadeiras *cidades*, de acordo com o conceito geográfico desta palavra, pois a grande maioria não apresenta as características culturais e sociais, a estrutura, as características demográficas e as funções geralmente apontadas pelos geógrafos para que possam ser como tais classificados'.

Acreditamos estar mais próximos da realidade se tomarmos como limite mínimo para a conceituação das cidades (na falta de outro critério) a população urbana de 10.000 hab. Nesta hipótese, existiriam, em 1950, apenas 204 aglomerados urbanos que mereceriam aquela designação, no ponto de vista da Geografia.

Ora, se procurarmos verificar como se realizava a repartição geográfica dessas duas centenas de cidades, chegaremos às seguintes conclusões:

- a) nada menos de 95% daquele total achavam-se concentrados em apenas três regiões brasileiras — o Sul, o Leste e o Nordeste;

---

<sup>1</sup>Consultem-se, a propósito, principalmente: LAVEDAN (Pierre), *Géographie des Villes*, Lib. Gallinard, Paris, 1936; MOMBEIG (Pierre), *O estudo geográfico das cidades*, em "Revista do Arquivo Municipal", nº LXXIII, São Paulo, 1941; CHABOT (Georges), *Les Villes*, Liv. Armand Colin, Paris, 1948; TAYLOR (Griffith), *Urban Geography — A study of site, evolution, pattern and classification in Villages, Towns and Cities*, ed. Methuen, Londres, 1949, de que existe uma versão espanhola, sob o título de *Geografía Urbana*, ed. Omega, Barcelona, 1954; GEORGE (Pierre), *La Ville — Le fait urbain a travers le Monde*, ed. Presses Universitaires de France, Paris, 1952; e SORRE (Max.), *Les Fondements de la Géographie Humaine*, tomo III — L'habitat, Liv. Armand Colin, Paris, 1952.

- b) 79% daquele total encontravam-se nas duas primeiras das regiões citadas: o Sul, com 92 cidades (45%) e o Leste com 70 cidades (34%);
- c) apenas cinco Estados brasileiros congregavam 69% daquelas cidades, a saber: São Paulo com 56 (27%), Minas Gerais com 35 (17%), Rio Grande do Sul com 23 (11%), Pernambuco e Rio de Janeiro com 15 cada um (7%);
- d) o Sul e o Leste podem ser considerados as regiões mais urbanizadas do nosso país, o que está de acordo com a excepcional posição ocupada por essas regiões quanto à população e ao poderio econômico.

Se examinarmos o assunto sob o prisma da concentração urbana, será possível fazer as seguintes constatações:

- a) em 1950, 11.840.195 habitantes (22% do total brasileiro) viviam naquelas 204 cidades;
- b) desse total, porém, 74% viviam em apenas 32 cidades, isto é, as que possuíam mais de 50.000 hab. em sua população urbana, correspondendo a 8.434.220 hab. (16% do total brasileiro);
- c) não é só: 58% da população urbana do país (6.873.253 hab.) estavam concentrados em apenas 11 cidades, isto é, as de mais de 100.000 hab.

Em face dos últimos dados citados, verifica-se que constitui uma realidade a irresistível atração exercida pelas médias e grandes cidades, a exemplo do que também se registra noutros países de formação recente e de fraca densidade demográfica, como o Canadá, a Austrália e os Estados Unidos.

### Uma Tarefa Ádua, mas Necessária

Uma vez constatados tais fatos, cumpre verificar desde quando começaram eles a ser registrados. Impõe-se, no caso, um estudo retrospectivo, através de sucessivos recuos no tempo, tarefa que poderia caber tanto ao historiador como ao geógrafo. Infelizmente, os que se dedicam à nossa História não se tem preocupado com o assunto; continuamos à espera que apareçam os êmulos brasileiros de um Fustel de Coulanges ou de um Henri Pirenne, que nos viessem brindar com estudos descritivos e interpretativos da vida urbana em nosso tão curto passado, informando-nos a respeito da fisionomia, da estrutura, das funções e da importância dos centros urbanos do Brasil colonial. Praticamente nada foi feito num setor tão palpitante<sup>2</sup> e o geógrafo sente-se no vácuo e inteiramente às cegas quando pretende, no desejo de fazer comparações, remontar ao passado.

Perante tal dificuldade, não tivemos dúvidas em tentar realizar não propriamente um estudo histórico (para o qual não temos vocação e nos falece competên-

---

2 JOAQUIM RIBEIRO reconheceu tal fato, ao escrever estas palavras: "Infelizmente ainda não se escreveu a história geral das origens das cidades do nosso interior e poucas são as que têm merecido a atenção dos nossos historiadores" (em *Folklore dos Bandeirantes*, pág. 146, Liv. José Olímpio, Rio, 1946).

cia), mas o que poderemos chamar de *geografia urbana retrospectiva*, da mesma maneira que ROGER DION não tem dúvidas em realizar a Geografia Humana Retrospectiva, quando procura reconstituir a paisagem natural e a paisagem humanizada correspondentes ao passado, interpretando-as à luz dos ensinamentos da Geografia moderna<sup>3</sup>.

Nossa tarefa seria bem mais fácil se nos limitássemos aos últimos 80 anos, a respeito dos quais existem dados censitários. Preferimos, porém, tentar uma tarefa mais ousada e complexa, abordando o tema em relação aos 322 anos do período colonial, no desejo de trazer não apenas uma contribuição, modesta embora, para a melhor compreensão dos fatos da Geografia Urbana brasileira, como também despertar o interesse dos mais capazes, dos especialistas em nossa História, para um assunto tão sedutor e até hoje condenado ao esquecimento. Nossa curiosidade maior se tornou quando viemos a constatar que o Brasil, no momento em que passou a ser um país independente, só possuía 12 *ciudades*, oficialmente assim designados, para tão vasto território e para uma população que não deveria estar muito longe do total de 5 milhões.

#### Nosso objetivo

No presente ensaio, em face da lamentável escassez bibliográfica e na impossibilidade de realizar pesquisas aprofundadas de caráter exclusivamente *histórico*, limitar-nos-emos a focalizar principalmente a *repartição geográfica* dos aglomerados urbanos brasileiros, do século XVI ao primeiro quartel do século XIX, como também as suas *características essenciais*, naquilo que possam interessar ao geógrafo. Deixaremos de lado os aspectos referentes às origens (tocados apenas de leve e de passagem), por dois motivos principais: 1) porque tal assunto já tem merecido a atenção dos historiadores, dos sociólogos e mesmo dos geógrafos<sup>4</sup>; 2) porque daria oportunidade a um estudo tão ou mais extenso que o presente, tendo em vista a importância que apresenta para a Geografia urbana brasileira.

---

3 Cf. DION (Roger), *La Géographie Humaine Rétrospective*, em "Cahiers Internationaux de Sociologie", vol.VI, Paris, 1949.

4 Veja, principalmente: MORAES (Rubens Borba de), *Contribuição para a história do povoamento em São Paulo até fins do século XVIII*, em "Geografia", I, n° 1, São Paulo, 1935; DEFFONTAINES (Pierre), *The origin and growth of the Brazilian network of towns*, em "Geographical Review", XXVIII, New York, 1938, de que há uma versão brasileira, sob o título *Como se constituiu no Brasil a rede de cidades*, em "Boletim Geográfico", n°s 14 e 15, Rio, 1944; AZEVEDO (Fernando de), *A Cultura Brasileira*, ed. do IBGE, Rio, 1943; 2ª edição, Comp. Editora Nacional, São Paulo, 1944.



## II OS AGLOMERADOS URBANOS NO SÉCULO XVI

### Feitorias, "cabeças de ponte" do Brasil quinhentista

Os mais remotos embriões de nossas cidades podem ser considerados as modestas *feitorias* surgidas no litoral brasileiro, nos 30 primeiros anos do século XVI. Simples pontos de escala das expedições exploradoras enviadas pelo governo de Portugal, verdadeiras "cabeças de ponte" aqui plantadas naqueles anos incertos que imediatamente se seguiram à descoberta, tais feitorias significavam um sinal de posse, serviam de base para o policiamento da costa infestada de contrabandistas franceses, ao mesmo tempo que representavam o papel de entrepostos para o incipiente tráfico do pau-brasil e de local de aguada para as naus que demandavam as índias ou policiavam nossas águas. "Simples galpões, cercados de estacadas, para prevenir eventuais ataques, aí se depositava a habitual mercadoria de escambo: espelhos, avelórios (vidrilhos), cascavéis (guisos), pentes, tesouras e as ferramentas, como o machado e a foice" — ensina HÉLIO VIANA<sup>5</sup>.

Todavia, cumpre não exagerar a importância desses modestíssimos núcleos de povoamento, em que pese a afirmação de MAX FLEIUSS, quando os considera "um esboço dos nossos primeiros núcleos de organização político-administrativa" e quando afirma que, "pouco a pouco, com a arribada de novas naus e novos colonos e a hospitaleira acolhida dos naturais, a feitoria se ia convertendo em aldeamento ou *povoado*, florescia em vila ou cidade, com a construção de casas coloniais, de taipa e pau-a-pique, edifícios públicos"<sup>6</sup>.

Em primeiro lugar, torna-se necessário acentuar que tais feitorias caracterizavam-se pelo seu caráter principalmente militar, bem definido pela presença de "uma casa-forte defendida por uma *caçara* ou *paliçada*", sob o comando de um *capitão de vigia*, de acordo com os ensinamentos do próprio MAX FLEIUSS<sup>7</sup>. Além disso, apresentavam extrema precariedade, tinham insignificante função econômica como simples entrepostos de trocas em espécie e não se enraizavam no lugar em que eram fundadas. Por outro lado, cumpre lembrar que seu número foi muito reduzido, não chegando talvez a meia dúzia, embora seja este um dos pontos mais obscuros e controversos da nossa história quinhentista<sup>8</sup>.

Embora reduzidas em número, tais sementes poderiam ter germinado, transformando-se em vilas e cidades. Eis aqui, porém, um fato que necessita de

5 VIANA (Hélio), *História do Brasil Colonial*, pág. 43, Comp. Editora Nacional, São Paulo, 1945.

6 FLEIUSS (Max), *História Administrativa do Brasil*, pág. 4, 2ª edição, Comp. Melhoramentos de São Paulo.

7 FLEIUSS (Max), obra cit., pág. 4.

8 Entre os núcleos de origem européia existentes no período anterior a 1530, os historiadores citam os seguintes: *Igarapé e Conceição de Itamaracá*, em Pernambuco; *Santa Cruz*, na Bahia; *Cabo Frio*, no Estado do Rio de Janeiro, fundado em 1503; e o do Rio de Janeiro, cujos vestígios teriam sido encontrados por Fernão de Magalhães, quando passou pela baía de Guanabara, em 1519.

comprovação. Conhecemos apenas dois exemplos, se bem que não muito convincentes, em que parece se ter registrado uma tal evolução, sem solução de continuidade: *Cabo Frio*, que as circunstâncias históricas transformaram em cidade no primeiro quartel do século XVII; e *Igarazú*, pequeno aglomerado urbano de pernambuco, que conseguiu arrastar-se obscuramente através dos séculos e ainda hoje existe como simples relíquia histórica.

Não fora tudo isso uma verdade e certamente o governo de Portugal teria prosseguido, por muito mais tempo, a semear feitorias nas costas brasileiras.

### As Vilas e Cidades do Século XVI

A urbanização do nosso país só teve início, realmente, depois que se iniciou a colonização e foi instituído o regime das Capitânicas. De fato, conforme rezavam as cartas-régias, os donatários tinham o direito de "fazer todas e quaisquer povoações que se chamarão Vilas", as quais possuiriam "termo, jurisdição, liberdades e insígnias de Vilas, segundo a forma e costume de meus Reinos".

A mais antiga, a primeira vila oficialmente instalada no Brasil — é bem sabido — foi a de *São Vicente*, no ano de 1532, no litoral paulista. Coube a Martim Afonso de Sousa demarcar-lhe o terreno, arruá-lo, loteá-lo, distribuindo os lotes aos sesmeiros; fez levantar um forte, a casa da Câmara, a cadeia, a igreja, a alfândega; e, dando-lhe uma organização político-administrativa, nomeou os administrativos da justiça e convocou os "homens bons" para procederem à eleição dos primeiros Vereadores".

Outras muitas vilas vieram, sem demora, alinhar-se ao lado dessa venerável São Vicente, que, sob certos aspectos, pode ser considerada a primeira Capital que teve o Brasil, desde que seu fundador tinha o título de "Capitão-mor e governador das Terras do Brasil". O assunto apresenta uma certa dificuldade, pois algumas delas tiveram duração efêmera (como é o caso de Santo André da Borda do Campo), os cronistas da época não distinguem perfeitamente as vilas dos simples povoados<sup>11</sup> e, finalmente, existem exemplos de aglomerados que tomaram o título de Vilas sem que se conheça com exatidão o correspondente ato da metrópole.

Tudo parece indicar que, ao findar-se o século XVI, existiam no Brasil pelo menos 14 vilas, a saber:

9 Cf. MAIA (João de Azevedo Carneiro), *O Município*, pag. 28, Tip. Leuzinger, Rio, 1883.

10 Cf. FLEIUSS (Max), obra cit., pag. 6.

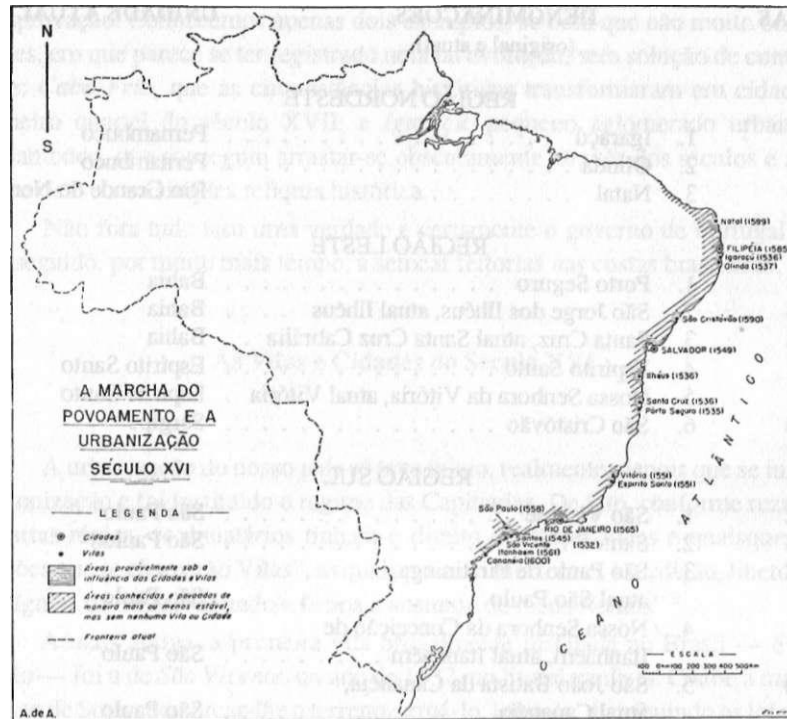
11 Cf. GANDAVO (Pero de Magalhães), *História da Província de Santa Cruz*, em ASSIS CINTRA, "Nossa Primeira História", Comp. Melhoramentos, São Paulo, 1922, págs. 71-76; e SOUSA (Gabriel Soares de), *Tratado descritivo do Brasil em 1587*, 3- edição, Comp. Editora Nacional, São Paulo, 1938, págs. 27-107.

DATAS	DENOMINAÇÕES (original e atual)	UNIDADE ATUAL
<b>REGIÃO NORDESTE</b>		
1536	1. <u>Igaracú . . . . .</u>	Pernambuco
1537	2. <u>Olinda . . . . .</u>	Pernambuco
1599	3. <u>Natal . . . . .</u>	Rio Grande do Norte
<b>REGIÃO LESTE</b>		
1535	1. <u>Porto Seguro . . . . .</u>	Bahia
1536	2. <u>São Jorge dos Ilhéus, atual Ilhéus . . . . .</u>	Bahia
1536	3. <u>Santa Cruz, atual Santa Cruz Cabralia . . . . .</u>	Bahia
1551	4. <u>Espírito Santo. . . . .</u>	Espírito Santo
1551	5. <u>Nossa Senhora da Vitória, atual Vitória . . . . .</u>	Espírito Santo
1590	6. <u>São Cristóvão. . . . .</u>	Sergipe
<b>REGIÃO SUL</b>		
1532	1. <u>São Vicente . . . . .</u>	São Paulo
1545	2. _____	São Paulo
1558	3. <u>São Paulo de Piratininga, _____</u>	São Paulo
1561	4. <u>Nossa Senhora da Conceição de Itanhaém, atual Itanhaém. . . . .</u>	São Paulo
1600	5. <u>São João Batista da Cananéia, atual Cananéia . . . . .</u>	São Paulo

Muito pelo contrário, raras foram as cidades criadas no quinhentismo. Conhecemos apenas três exemplos, todos eles caracterizados pelo fato de nunca terem sido Vilas e, muito menos, Povoados:

1. A cidade do *Salvador da Bahia de Todos os Santos*, fundada por Tome de Sousa 1549 e que se orgulha, com toda razão, de haver sido a primeira cidade surgida em terras brasileiras;
2. a cidade de *São Sebastião do Rio de Janeiro*, fundada em 1565 e definitivamente instalada em 1567;
3. a cidade de *Filipéia de Nossa Senhora das Neves*, depois Paraíba, hoje João Pessoa, fundada em 1585.

Essa extrema pobreza em cidades, que tão bem caracteriza o Brasil do século XVI, não só correspondia à modéstia de nossa vida colonial, dando então os seus primeiros passos, como também era um reflexo da tradição portuguesa da época e, mais proximamente, resultava do regime dominante das Capitânicas hereditárias. Os Donatários não tinham o direito de fundá-las, porque "as cidades, perpetuando em si o antigo Município romano, de natureza independente, só assentavam em terras próprias alodiais"<sup>12</sup>. Por isso mesmo, para que pudesse ser fundada a cidade do Salvador, necessário se tomou que, primeiramente, revertssem à coroa portuguesa as terras da capitania da Bahia, então pertencentes aos herdeiros de seu malogrado Donatário.



#### Povoamento e urbanização do Brasil, no século XVI

No quinhentismo, a área efetivamente povoada limitou-se à orla litorânea, do Rio Grande do Norte a São Paulo, o que explica a presença das poucas cidades e vilas exclusivamente nesse trecho da costa, salvo uma única exceção: a vila de São Paulo de Piratininga, localizada no Planalto.

#### A Maritimidade dos Aglomerados Quinhentistas

Era esse, por conseguinte, o panorama urbano do Brasil quinhentista. Em primeiro lugar, cumpre-nos ressaltar um traço comum a essas vilas e cidades do século XVI: com apenas uma única exceção, localizavam-se à beira-mar, eram *aglomerados urbanos marítimos*. Tal característica nada mais constituía do que uma consequência das condições reinantes naquele momento histórico.

Antes de tudo, não nos esqueçamos de que os audazes pioneiros, que constituam a população desses núcleos urbanos, precisavam fixar-se no litoral a fim

de que pudessem manter permanente contato com as raras naus procedentes da metrópole lusa, vale dizer da Europa e do Mundo civilizado de então. Mais do que nunca, o colono quinhentista dependia desses raros e sempre desejados contatos: de Portugal vinham os tecidos para o seu vestuário, os mantimentos com que se havia acostumado, as armas e as munições essenciais à sua defesa, os modestos instrumentos de uso comum ou para a lavoura, as sementes e as cabeças de gado; de lá vinham as notícias dos membros de sua família e os ecos amortecidos dos acontecimentos registrados no país, quando não no próprio continente.

Fixar-se junto às águas do atlântico, dessas mesmas águas que também banham as costas lusitanas, constituía, até certo ponto, um gesto de sobrevivência e manifestação de uma esperança; afastar-se desse litoral e embrenhar-se pelo sertão desconhecido, planalto a dentro, era sujeitar-se a perigos de toda ordem e a contratempos inimagináveis, era expor-se ao ataque da índia hostil e abdicar ao mínimo de conforto que a civilização podia oferecer. Em última análise, tratava-se de escolher entre a Vida e a Morte. As necessidades materiais exigiam essa permanência na costa, fazendo com que os colonos a ela se agarrassem como os caranguejos — conforme a tão citada e sugestiva imagem de irei VICENTE DO SALVADOR; mas é evidente que o fator psicológico representou um papel de destaque nessa localização de nossos primeiros aglomerados urbanos.

Todavia, outras razões existiam, reforçando a que acabamos de citar. Em primeiro lugar, a presença das escarpas abruptas do Planalto Brasileiro, junto ao mar ou não muito longe dele, em larga extensão do litoral sul-oriental, constituindo só por si uma barreira natural, de acesso difícil e que dava a impressão de esconder, atrás delas, uma região extremamente montanhosa e intransponível. Tornando ainda mais sério esse obstáculo criado pela Natureza, aparecia aos olhos daqueles homens do quinhentismo o manto compacto, impenetrável, grandioso mas amedrontador da Mata Atlântica, a encobrir os vales e as escarpas da serra marítima. Além disso, as vias de acesso ao Planalto eram muito escassas, deficientíssimas e cheias de perigos; imagine-se o que não aconteceria nas terras de "Serra Acima", onde os caminhos eram inexistentes e não se dispunha nem mesmo dos mais rudimentares meios de transporte.

Havia mais, porém: se o Tupi da costa dava margem a cuidados e preocupações, maior era o temor que se apoderava dos primeiros povoadores em relação ao Jê ou Tapuia, que habitava o Planalto e que se notabilizava por sua belicosidade e selvageria. Finalmente, também consequência de tais fatores, mas causa da concentração urbana, era na costa ou em suas proximidades que se situavam os únicos centros econômicos da época, baseados na cultura da cana de açúcar e importantes fatores para a fixação do povoamento.

Tudo contribuiu, pois, para que nossos primeiros aglomerados urbanos fossem marítimos; e as razões do fato prevaleceram em grande parte ainda no século XVII.

A vila de *São Paulo de Piratininga* aparecia como verdadeira e única exceção, desde que, embora também surgida no primeiro século de nossa colonização, foi plantada no Planalto, a mais de 700m de altitude sobre o nível do mar e deste separada não apenas por algumas dezenas de quilômetros, mas sobretudo pelas escarpas da Serra do Mar. No decurso de todo o quinhentismo, foi a mais avançada "boca de sertão" estabelecida pelos colonizadores à entrada daquele mundo desconhecido, que era o interior do nosso país.

Tal exemplo, no entanto, não basta para invalidar a regra geral: fundada em 1554 e feita vila em 1558, teve a seu favor o fato de poder dispor de uma das raras e mais antigas vias de acesso ao litoral (utilizada pelos índios antes mesmo da chegada dos portugueses) e de contar com a preciosa colaboração de chefes indígenas, graças ao prestígio de João Ramalho. Não fora isso, tal exceção certamente deixaria de aparecer no quinhentismo; e, para comprovar nossa assertiva, basta recordar que as demais vilas planaltinas, instaladas no decorrer do século XVII, foram em reduzido número, como teremos oportunidade de verificar.

#### Repartição Geográfica dos Aglomerados dos Quinhentistas

Os aglomerados urbanos, no século XVI, além de tipicamente marítimos, surgiam de maneira isolada e esparsa, constituindo verdadeiros "nódulos" de população no imenso "deserto" humano do Brasil de então.

Todavia, percebe-se uma relativa concentração das vilas e cidades quinhentistas em duas áreas distintas: no que poderemos denominar de região vicentina, atual território paulista, onde existia a maior concentração de aglomerados urbanos, embora nenhum gozasse das honras de cidade, num total de 5 vilas, o que equivale a 29%; e no que chamaremos de *região pernambucana*, no litoral oriental do Nordeste, onde apareciam 4 aglomerados urbanos (22%). Os sete núcleos urbanos restantes (41%) distribuíam-se esparsamente: além da cidade do Rio de Janeiro, existiam 3 em terras baianas, 2 no Espírito Santo e 1 no atual Sergipe. Percebe-se que se esboçava, assim, uma terceira área — a que chamaríamos de região baiana, tendo por centro a cidade do Salvador e situada entre as duas outras regiões já mencionadas.

Tal repartição geográfica reflete, de maneira muito nítida, a realidade demográfico-econômica da época, pois é bem sabido que, de todas as Capitânicas quinhentistas, duas apenas conseguiram prosperar—exatamente as de São Vicente e de Pernambuco.

Com a competência e o espírito de síntese próprios dos Mestres. CAPISTRANO DE ABREU descreveu, de maneira sugestiva, o quadro do povoamento no Brasil ao completar-se um século após a viagem de Cabral: Natal estava nascendo, à sombra do forte dos Três Reis Magos; na cidade da Paraíba, a atual João Pessoa, as casas "se alongavam pelo morro pitoresco, com os engenhos que

se irradiavam pelas várzeas ubertosas"; ver-se-iam "Igaracú, a antiga, Olinda, a orgulhosa, e Recife, simples morada de pescadores, que não tardaria a eclipsar todas"; já existiam *Porto Calvo* e *São Cristóvão*, em terras hoje alagoano-sergipanas; já brilhava "a cidade do *Salvador*, com o seu Recôncavo, em que prosperavam numerosos engenhos e vicejavam por léguas e léguas os canaviais verdejantes", tendo ainda "os seus campos, em que o gado passeia às manadas, aos milheiros"; seguiam-se *Ilhéus*, *Santa Cruz*, *Porto Seguro* e, um tanto isolada, *Espírito Santo*; depois, "o *Rio de Janeiro*, assentado no meio de um anfiteatro imenso", "com as suas ilhas feiticeiras, com sua baía sem par"; mais ao sul, "*São Vicente*, a obra de Martim Afonso, Santos, obra de Brás Cubas, *Itanhaem*, mais tarde efêmera cabeça de capitania, *Cananéia*, semente de João Ramalho, porto franco para os campos de Curitiba, do Viamão e da Vacaria"; e, finalmente, "a dez léguas do oceano", encarapitada no planalto, "a vila de São Paulo, obra dos Jesuítas"<sup>13</sup>.

### Os Maiores Centros Urbanos do Século XVI

Tudo parece indicar que, das 3 cidades e 14 vilas existentes ao encerrar-se o quinhentismo, quatro ocupariam um lugar de maior destaque: a cidade do *Salvador* e a cidade do *Rio de Janeiro*, principalmente por sua função político-administrativa, pois ambas serviram como sede do Governo Geral, a segunda por um curto prazo, mas a primeira por meio século, ininterruptamente, o que lhe valeu a incontestável posição de metrópole colonial; e as vilas de *Olinda* e de *São Vicente*, em virtude do seu papel de "cabeça" das duas mais importantes e prósperas Capitânicas, únicos centros econômicos de destaque, a par com o Recôncavo baiano. Os demais aglomerados urbanos seriam bastante modestos, inclusive a cidade de Filipéia ou Paraíba, que evidentemente não deveria ter recebido semelhante honraria, não fossem motivos fortuitos e ocasionais.

A cidade do *Salvador*, a metrópole desse Brasil quinhentista, teve em GABRIEL SOARES DE SOUSA o seu geógrafo, à maneira da época<sup>14</sup>. Descreveu-se o sítio da cidade, em poucas mas sugestivas palavras, como forneceu detalhes a respeito da baía de Todos os Santos e o clima ali reinante, demonstrando conhecer muito bem o papel representado pelos ventos alísios. Deu-nos um relato da maneira pela qual foi fundada a cidade, as razões que justificaram a escolha do local e o abandono da Vila Velha, pormenorizando as providências tomadas por Tomé de Sousa: o armamento "por boa ordem com as casas cobertas de palma ao modo do gentio"; a construção de "muros de taipa grossa", "com dois baluartes ao longo do mar e quatro da banda da terra"; e a fundação de "um colégio dos padres da Companhia, e outras igrejas e grandes casas, para vivermos Governadores, casas

13 Cf. LYRA (A. Tavares de ), *Organização Política e Administrativa do Brasil*, págs. 24-26, Comp. Editora Nacional, São Paulo, 1941.

14 SOUSA (Gabriel Soares de), obra cit., págs. 128-143.

da Câmara, cadeia, alfândega, contos, fazendas, armazéns, e outras oficinas convenientes ao serviço de Sua Alteza". Ao tempo em que escreveu (1587), Salvador teria "800 vizinhos, pouco mais ou menos", ao passo que mais de 2.000 viveram na região do Recôncavo, isto sem falar nos 2.500 soldados de sua guarnição. Demonstrando um admirável espírito de observação, deixou-nos detalhada descrição da cidade: sua parte central, onde ficava "uma honesta praça, em que se correm touros quando convém" e onde se erguiam os principais edifícios públicos, as mais importantes mas comerciais, a Sé e o colégio dos Jesuítas; os arrabaldes residenciais, com seus quintais cheios de árvores; os caminhos que conduziam à atual Cidade Baixa, onde se localizavam os desembarcadouros, próximos de três fontes "em as quais os marcantes fazem sua aguada bem à borda do mar"; a zona rural circunjacente, verdadeiro "cinturão verde", pois a terra, "uma e duas léguas à roda, está quase toda ocupada com roças, que são como os casais de Portugal", onde se cultivavam "muitos mantimentos, frutas e hortaliças", destinados ao abastecimento da população. Não se esqueceu, enfim, de referir-se aos habitantes da cidade, especialmente à gente rica, a respeito de cuja maneira de viver forneceu detalhes preciosos.

Se a este depoimento acrescentarmos as informações de outros cronistas da época e tudo quanto já conseguiram reunir os historiadores<sup>15</sup>, acabaremos por fazer uma idéia o mais possível fiel da metrópole do Brasil quinhentista: um burgo que teria um milhar de habitantes, fortemente ligado à região agrícola do Recôncavo, tendo na função político-administrativa e na função religiosa as principais razões de ser de sua existência. Podemos bem avaliar, por isso, a reduzida importância e a modéstia da vida urbana dos demais aglomerados brasileiros, ao findar o século XVI.

---

15 Consultem-se, entre outros, SILVA (Alberto), *A Cidade de Tomé de Souza — Aspectos quinhentistas*, ed. Irmãos Pongetti, Rio, 1949; AZEVEDO (Thales de), *Povoamento da Cidade de Salvador*, 2ª edição revista, Comp. Editora Nacional, São Paulo, 1955.



No que se refere às cidades, quatro novas vieram se juntar às três do quinhentismo:

1. *São Luís do Maranhão*, fundada em 1612 pelos franceses de Daniel de la Touche, por ocasião da fracassada tentativa de estabelecimento da "França Equinocial";
2. *Nossa Senhora da Assunção do Cabo Frio*, antiga feitoria, elevada à categoria de cidade em 1615, sem razões poderosas que justificassem a medida<sup>16</sup>;
3. *Nossa Senhora de Belém*, fundada na embocadura do Amazonas em 1616, logo após a expulsão dos franceses do Maranhão, para servir de sinal de posse e como baluarte de defesa da imensidão amazônica; e
4. *Olinda*, elevada a essa categoria em 1676 como homenagem à sua posição de "célula mater" da zona açucareira do Nordeste, embora estivesse profundamente ferida em consequência das lutas contra os invasores holandeses e tendo já como rival o próspero povoado do Recife.

#### As Vilas Seiscentistas

No que se refere às vilas, nada menos de 37 foram criadas durante o século XVII, particularmente em sua segunda metade (sob os reinados de D. Afonso VI e D. Pedro II), o que fez com que se elevasse para 51 o total das vilas brasileiras.

Registrou-se uma verdadeira proliferação de vilas ao longo do litoral, de maneira especial em dois trechos: entre a cidade da Paraíba e a vila de Ilhéus, como também da vila de Vitória ao extremo norte do atual litoral catarinense. Percebe-se, por conseguinte, que os dois importantes centros econômicos do quinhentismo — Olinda e São Vicente — continuavam a exercer sua hegemonia, reforçado o primeiro pela importância crescente da cidade do Salvador e do Recôncavo baiano.

Daí a existência de duas áreas de maior concentração urbana: a) a que poderemos chamar de *região baiano-pernambucana*, tendo por base a economia açucareira e resultante, em parte, da luta contra os flamengos; b) a *região paulista-fluminense*, girando em torno da vila de São Paulo e da cidade do Rio de Janeiro, tendo por fundamentos de sua prosperidade econômica dos fatores diversos: a criação de gado e os engenhos de açúcar, no trecho fluminense; e o preamento de índios, no trecho paulista<sup>17</sup>. A par de tais áreas, modestamente esboçavam-se duas outras, onde também se registrava uma certa concentração urbana: a região paraense, mais importante, e a *região maranhense*. De qualquer maneira, o fato é que

16 Referindo-se à inexplicável elevação de Cabo Frio à categoria de cidade, AIRES DE CASAL esclarece que, naquela época, "muitas povoações tomavam de princípio o título de cidade" (*Corografia Brasílica*, II, pág. 31, ed. Cultura, São Paulo, 1943).

17 A urbanização do território paulista, no século XVII, deve-se também à ação dos Jesuítas (através de numerosos aldeamentos de índios, que se transformaram em vilas) e, possivelmente, à existência de aglomerados fortemente ligados à agricultura, do tipo das aldeias portuguesas ou dos "villages" franceses.

a fachada atlântica, desde a foz do rio Tapajós até a ilha de São Francisco (Santa Catarina), passara a ser balisada por vilas e cidades, numa extensão quase duas vezes maior do que a registrada no século anterior.

Por outro lado, a fase inicial da conquista do Planalto Brasileiro pelos desbravadores refletiu-se na instalação de novas vilas. São Paulo deixou de ser a única vila planaltina; novos aglomerados surgiram na planície do médio Paraíba do Sul, na rota geralmente preferida pelos Bandeirantes que demandavam as "Minas Gerais dos Cataguás", como também atingiram a zona dos campos da Depressão Paleozóica (logo aproveitada pelos que se dirigiam no rumo do sul ou para o Planalto Central) e o planalto de Curitiba.

No seicentismo, a maior concentração urbana registrava-se em terras atualmente paulistas: nada menos de 17 vilas para um total de 51, isto é, 33%. Também chama a atenção a concentração urbana verificada nas atuais terras da Bahia (uma cidade e 8 vilas) e no Estado do Rio de Janeiro de hoje (uma cidade e 5 vilas). No mais, constata-se uma grande modéstia: Pará — 4; Maranhão — 2; Ceará -1; — Rio Grande do Norte — 1; Paraíba — 1; Pernambuco — 3; Alagoas — 3; Sergipe — 1; Espírito Santo — 3; Paraná — 2; Santa Catarina — 1.

Foram as seguintes as vilas criadas no século XVII, de acordo com as divisões regionais atualmente admitidas:

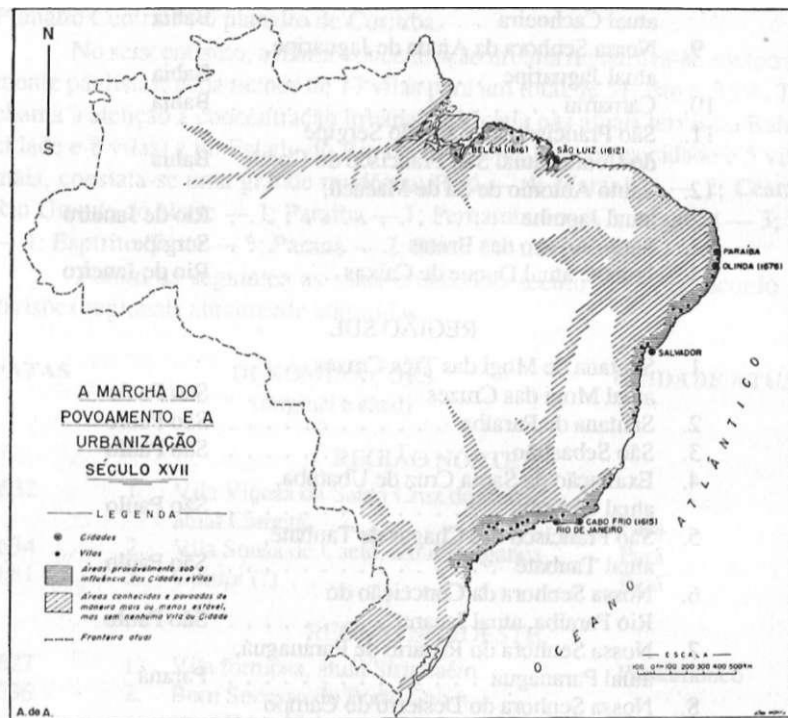
DATAS	DENOMINAÇÕES (original e atual)	UNIDADE ATUAL
<b>REGIÃO NORTE</b>		
1632	1. Vila Viçosa da Santa Cruz do Cameté, atual Cameté. . . . .	Pará
1634	2. Vila Sousa de Caeté, atual Bragança . . .	Pará
1661	3. Gunipi(?) . . . . .	Pará
<b>REGIÃO NORDESTE</b>		
1627	1. Vila formosa, atual Sirinhaém. . . . .	Pernambuco
1636	2. Bom Sucesso do Porto Calvo, atual Porto Calvo. . . . .	Alagoas
1636	3. Santa Maria Madalena da Alagoa do Sul, atual Marechal Deodoro. . . . .	Alagoas
1636	4. Penedo do Rio de São Francisco, atual Penedo. . . . .	Alagoas
1637	5. Santo Antônio de Alcântara, atual Alcântara. . . . .	Maranhão
1700	6. São José de Aquirás, atual Aquirás . . . .	Ceará
<b>REGIÃO LESTE</b>		
1608	1. Angra dos Santos Reis da Ilha Grande, atual Angra dos Reis . . . . .	Rio de Janeiro
1608	2. Cairú . . . . .	Bahia

DATAS	DENOMINAÇÕES (original e atual)	UNIDADE ATUAL
1665	3. Santo Antônio da Itabaiana, atual Itabaiana	Sergipe
1667	4. Parati . . . . .	Rio de Janeiro
1677	5. São João do Paraíba, atual São João da Barra. . . . .	Rio de Janeiro
1677	6. São Salvador dos Campos dos Goitacazes, atual Campos. . . . .	Rio de Janeiro
1689	7. Guarapari. . . . .	Espírito Santo
1693	8. Nossa Senhora do Rosário de Cachoeira, atual Cachoeira. . . . .	Bahia
1693	9. Nossa Senhora da Ajuda de Jaguaripe, atual Jaguaripe. . . . .	Bahia
1693	10. Camamú. . . . .	Bahia
1693	11. São Francisco da Barra do Sergipe do Conde, atual São Francisco do Conde	Bahia
1697	12. Santo Antônio de Sá de Macacú, atual Japuiba. . . . .	Rio de Janeiro
1697	13. Santo Amaro das Brotas. . . . .	Sergipe
1699	14. Iguaçu, atual Duque de Caixas. . . . .	Rio de Janeiro

## REGIÃO SUL

1611	1. Santana de Mogi das Três Cruzes, atual Mogi das Cruzes. . . . .	São Paulo
1625	2. Santana de Paraíba. . . . .	São Paulo
1636	3. São Sebastião. . . . .	São Paulo
1637	4. Exaltação da Santa Cruz de Ubatuba, atual Ubatuba. . . . .	São Paulo
1645	5. São Francisco das Chagas de Taubaté, atual Taubaté. . . . .	São Paulo
1653	6. Nossa Senhora da Conceição do Rio Paraíba, atual Jacareí. . . . .	São Paulo
1653	7. Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá, atual Paranaguá. . . . .	Paraná
1655	8. Nossa Senhora do Desterro do Campo Alegre de Jundiá, atual Jundiá. . . . .	São Paulo
1657	9. Santo Antônio de Guaratinguetá, atual Guaratinguetá. . . . .	São Paulo
1657	10. Nossa Senhora da Candelária do Outú Guaçú, atual Itú. . . . .	São Paulo
1660	11. Rio de São Francisco do Sul, atual São Francisco do Sul. . . . .	Santa Catarina
1661	12. Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba, atual Sorocaba. . . . .	São Paulo
1665	13. Nossa Senhora das Neves de Iguape, atual Iguape. . . . .	São Paulo
1693	14. Nossa Senhora da Luz dos Pinhais de Curitiba, atual Curitiba. . . . .	Paraná

Ao terminar o século XVII, as vilas que podemos considerar "bocas de sertão" e que mais se afastavam da orla litorânea, situavam-se na porção meridional do Planalto Atlântico (Curitiba, Sorocaba, Itú, Jundiá, Guaratinguetá), embora como tal também possamos classificar a vila de Cameté, à entrada do Mundo Amazônico.



#### *Povoamento e urbanização do Brasil, no século XVII*

No seiscentismo, teve início a conquista da Amazônia, do Sertão nordestino, de Minas Gerais, de Goiás e do Sul do Brasil, ao mesmo tempo que os Jesuítas espanhóis criaram "reduções" no sul de Mato Grosso, Noroeste do Paraná e no Rio Grande do Sul. Mas a obra urbanizadora foi bem mais modesta: salvo no Planalto paulista-paranaense, limitou-se ainda às vizinhanças do mar.

## Os Maiores Centros Urbanos do Século XVII

No panorama urbano do Brasil seiscentista, a cidade do *Salvador* brilhava, sem nenhuma dívida, não encontrando outro centro que lhe fizesse sombra, pelo menos na segunda metade do século XVII<sup>18</sup>. Teria uma população de uns 8.000 hab. brancos, além de alguns milhares de negros e índios, cerca de 2.000 casas, 12 grandes igrejas; seria grande o número de seus negociantes (portugueses na maioria) e a gente rica da cidade, "sobretudo as damas, faziam garbo de passear em palanquins pelas mas mais importantes e concorridas, ostentando o luxo que ainda refletia o "tempo dourado" dos grandes dias do açúcar e que então era mantido pelos lucros do contrabando do outro recebido das Minas em troca de gado, mantimentos, fazendas e negros que se remetiam clandestinamente"<sup>19</sup>.

Afora a capital da colônia, destacavam-se alguns poucos aglomerados urbanos: as cidades do *Rio de Janeiro* e de *Olinda*, a vila de *São Paulo* (já então transformada na "capital" do Bandeirismo), as cidades da *Belém* e de *São Luís* (que, em períodos diferentes, foram a sede do governo do "Estado do Maranhão", administrativamente independente do "Estado do Brasil"), além de um povoado que tinha todo o direito de ser elevado à categoria de vila, senão de cidade — o Recife, pois fora o grande beneficiário da ocupação holandesa, a "Cidade Maurícia" dos flamengos.

Com uma população comparável com a da cidade do Salvador, no ponto de vista numérico, o *Rio de Janeiro* seiscentista desenvolveu-se graças aos engenhos de açúcar "que lhe esboçaram a riqueza e lhe dividiram as terras das primeiras glebas, radicando as famílias originárias que haviam de constituir o núcleo de sua população. É o tempo em que a cidade, na ânsia de crescimento, rompe os limites estreitos do morro onde a localizara Men de Sá, e desce para a Várzea, derrama-se pelos valores apertados entre os montes, firmando as diretrizes materiais do seu desenvolvimento urbano, traçando as mas primitivas que até hoje perduram. Erguem-se os templos e conventos, expressão do espírito religioso da época, antes de serem construídos palácios. Em torno dos engenhos de açúcar, representando a vida econômica, e da igrejas, centros da vida espiritual, desdobra-se a trama da cidade. Ao longo da ribeira do mar, plantam-se os antigos trapiches, portas de comércio. E para a defesa contra os inimigos que viriam do mar, levantaram-se as fortificações primitivas, que foram as bases das que ainda hoje guardam a cidade"<sup>20</sup>.

18 Na primeira metade do século XVII a cidade que aparece. O litoral vivia na acossada cidade de Salvador. No *Diálogo das Grandezas do Brasil* (ed. Dois Mundos, Rio, 1943), Brandônio, depois de dizer que esta cidade era a sede do governo, afirma que, "de poucos anos a esta parte, se há defraudado este mandato em grande maneira; porque se contentam mais os governadores de assistirem na capitania de Pernambuco, ou seja por tirarem dela mais proveito ou por estarem mais perto do Reino" (pág. 68).

19 AZEVEDO (Thales de), Povoamento da cidade de Salvador, págs. 158 e 183.

20 COARACY (Valdo), O Rio de Janeiro no Século 17, pág.9, Liv. José Olímpio, Rio, 1944.

Em relação aos dois centros urbanos rivais — Olinda e Recife temos, para os meados do século XVII, pelo menos os valiosos depoimentos de GASPAR BARLÉU<sup>21</sup> e JOAN NIEUHOF<sup>22</sup>. A primeira — com o seu sítio acidentado, "por amor das colinas que ela abrange no seu perímetro" — teria mais de 2.000 hab., sem contar os escravos e os membros do clero, sendo que daqueles "cerca de duzentos passavam por ser muito ricos", notabilizando-se "por belos edifícios e templos". Depois da tomada de Olinda pelos holandeses, muitos de seus habitantes, especialmente comerciantes, estabeleceram-se no Recife, "onde levantaram magníficas construções", cujo número chegou a ser de 2.000: na face oriental da ilha de Antônio Vaz fez erguer Maurício de Nassau um outro aglomerado — a *Cidade Maurícia*, bem defendida por fortificações, que foi ligada por meio de pontes ao núcleo primitivo e ao continente. Disponha de um vasto parque (repleto de coqueiros, limoeiros, cidreiras, romãzeiras e figueiras), no centro do qual elevava-se o Palácio de Friburgo, "edifício de aspecto nobre que, ao que se diz, custou 600.00 florins". Fronteiro à ilha de Antônio Vaz, no continente, ficava o Palácio da Boa Vista, "agradabilíssima residência de verão" do governador holandês. No ano de 1654, quando se inventariou o material bélico deixado pelos invasores recém-expulsos, registrou-se a presença de 464 prédios, dos quais 242 assobradados<sup>23</sup>, o que nos leva a supor que o Recife desta época teria, provavelmente, uma população de 3 a 4.000 hab.

Muito longe desse esplendor estariam os demais centros urbanos atrás citados—*São Paulo, Belém e São Luís*. Basta dizer que a "capital do Bandeirismo", não passava de um lugarejo humilde, um "arraial de sertanistas" — como a definiu ERNANI SILVA BRUNO<sup>24</sup>; "o que se chama hoje centra era, por assim dizer, toda a cidade de então, com suas tortuosas ruas serpenteando no cabeço da colina, estreitas num ponto, largas noutro, recortadas de casas baixas de enormes beiradas de telhados a protegerem as paredes de taipa, branqueadas, quando o eram, de tabatinga"<sup>25</sup>. São Paulo seiscentista não teria alcançado, em sua população, a cifra de 2.000 hab.

---

21 BARLÉU (Gaspar), *História dos feitos recentemente praticados durante oito anos no Brasil e noutras partes sob o governo do ilustríssimo João Maurício, Conde de Nassau*, trad. brasileira de Cláudio Brandão, ed. Ministério da Educação, Rio, 1940.

22 NIEUHOF (Joan), *Memorável viagem marítima e terrestre ao Brasil*, trad. brasileira Moacir Vasconcelos, Liv. Martins, São Paulo, 1942.

23 Cf. CASTRO (Josué de), *A cidade do Recife*, pág. 157, Liv. Ed. Casa do Estudante do Brasil, Rio, 1954.

24 BRUNO (Ernani Silva), *História e Tradições da Cidade de São Paulo*, vol. I, Liv. José Olímpio, Rio, 1953.

25 LUÍS (Washington), *Capitania de São Paulo*, págs. 25-26, Comp. Editora Nacional, São Paulo, 1938.

#### IV VILAS E CIDADES NO SÉCULO XVIII

##### A Obra de Urbanização Alcança o Interior

Ao contrário do que acontecera no século XVII, registraram-se modificações substanciais no panorama urbano do Brasil no decorrer do setecentismo. A obra de urbanização conseguiu libertar-se definitivamente da orla atlântica, em consequência da expansão povoadora e da conquista de larga porção do Planalto Brasileiro e da própria Amazônia. A análise do mapa das vilas e cidades do século XVIII demonstra, de maneira evidente, a penetração do Bandeirismo, o povoamento da Chapada Diamantina e do vale médio do rio São Francisco, a expansão pastoril no sertão do Nordeste, a obra dos missionários na Amazônia e, em menor escala, a influência do chamado "ciclo do luar" e da conquista de caráter militar levada a efeito no extremo sul.

No Planalto Brasileiro, as vilas "bocas de sertão" chegaram a fixar-se a 400 e 500 km do oceano, particularmente em terras mineiras e baianas, se bem que "sentinelas" avançadas mas isoladas da onda urbanizadora pudessem ser encontradas a mais de 1.000 km, em terras de Goiás e de Mato Grosso. Por outro lado, na conquista da Amazônia, esses postos vanguardeiros do povoamento atingiram a margem direita do baixo Javari, na atual fronteira com o Peru, 2.000 km continente a dentro. Se deixarmos de lado os casos das vilas isoladas do extremo sul (São Pedro do Rio Grande) e dos sertões do Planalto Central, como também o caso especial do povoamento da Amazônia, nitidamente linear porque fluvial, poderemos considerar como *bocas do sertão*, verdadeiras balizas do povoamento, as seguintes vilas do setecentismo: Lajes, Castro, Itapeva, Porto Feliz, Mogi-Mirim, Campanha, Itapeverica (antigo arraial de São Bento do Tamanduá), Pitangui, Serro, Minas Novas, Jacobina, Senhor do Bonfim, Crato, Viçosa do Ceará e Monção.

Dentre as áreas de mais intensa urbanização, duas se destacavam por apresentarem uma relativa continuidade: 1) a que poderemos denominar de *região baiano-nordestina*, estendendo-se desde a Baixada Maranhense até o baixo Mucuri, com maior penetração no sertão do Nordeste Oriental e no trecho situado ao norte do Recôncavo baiano; 2) a que poderemos chamar de *região paulista-mineiro-fluminense*, estendendo-se desde a foz do rio Doce até a ilha de São Francisco, com maior penetração na área áureo-diamantífera de Minas Gerais e no planalto paulista-paranaense. As demais áreas de urbanização apareciam como se fossem "ilhas", sendo numerosos e expressivos os exemplos, tanto na orla marítima, como no Planalto Brasileiro e na Planície Amazônica.

Outro aspecto que impressiona é a extraordinária proliferação das vilas, pois nada menos de 118 foram criadas no século XVIII, de maneira particular no terceiro quartel desta centúria, sob o reinado de D. José I, quando 57 povoações viram-se

elevadas à categoria de vilas. Por isso mesmo, teve razão FERNANDO DE AZEVEDO quando afirmou:

"... se o século XVII, o das Bandeiras, foi o século da expansão territorial, da conquista e do povoamento, o século do ouro, o XVIII foi, com o declínio do patriarcalismo rural, no norte, e do movimento das Bandeiras, ao sul, o século do desenvolvimento das cidades, onde se formara e já ganhava corpo a nova classe burguesa, ansiosa de domínio, e já bastante forte para enfrentar o exclusivismo das famílias de donos de terras".<sup>26</sup>

### As cidades do século XVIII

No que se refere às cidades, parcimoniosa continuou a ser a metrópole portuguesa. Apenas três novas foram criadas:

1. **São Paulo**, em 1711, como reflexo da importância territorial que passara a ter a Capitania em virtude da expansão bandeirante, que lhe assegurara o domínio de quase um terço do atual território brasileiro;
2. **Mariana**, em 1745, em plena área da mineração, três décadas antes transformada de simples arraial na "Vila Leal de Nossa Senhora do Carmo", elevada à categoria de cidade menos por sua importância regional (Vila Rica a sobrepujava), do que pelo fato de haver sido escolhida como sede de um Bispado, o que exigia aquela condição;
3. **Oeiras**, em 1761, a antiga Vila do Mocha, sede do grande latifúndio pastoril que os Jesuítas haviam recebido por herança de Domingos Afonso Mafrense, o "Sertão", mas que a dissolução da Companhia de Jesus havia feito passar para o domínio da Coroa, no momento sob a influência do Conde de Oeiras, futuro Marquês de Pombal.

Por conseguinte, a vaidade de um poderoso ministro e as exigências da Igreja foram as responsáveis pela elevação algo imerecida de duas vilas brasileiras à categoria de cidades, em detrimento de outras que maiores razões possuíam para receber tal galardão. Apenas o caso de São Paulo parece-nos perfeitamente justificado, quando se analisa com frieza tais medidas da metrópole; tinha mais de 150 anos de existência e era, no momento, a "cabeça" de um vastíssimo território, que seus filhos haviam desbravado e conquistado à custa de sacrifícios inauditos.

Encerrou-se o século XVIII com a presença de somente 10 cidades em toda a enorme extensão do território brasileiro, cujas fronteiras praticamente coincidiam com as que hoje possuímos.

---

26 AZEVEDO (Fernando de), *A cultura Brasileira*, 2ª edição, pág. 68.



### Repartição Geográfica das Vilas Setecentistas

No que diz respeito às vilas, foi a seguinte a sua repartição tendo em vista as regiões brasileiras hoje admitidas:

DATAS	DENOMINAÇÕES (original e atual)	UNIDADE ATUAL
<b>REGIÃO NORTE</b>		
1752	1. _____	Amapá
1753	2. _____	Pará
1754	3. _____	Pará
1756	4. _____	Amazonas
1757	5. _____	Amazonas
1758	6. _____	Paraná
1758	7. Vila Nova del Rei, atual Cuniçá. . . . .	Pará
1758	8. _____	Pará
1758	9. _____	Pará
1758	10. São João Batista de Faro, atual Faro . . . .	Pará
<b>REGIÃO NORDESTE</b>		
<b>REGIÃO NORDESTE</b>		
DATAS	DENOMINAÇÕES (original e atual)	UNIDADE ATUAL
1758	11. _____	Pará
1759	12. _____	Amazonas
1759	13. Olivença, atual São Paulo de Olivença . . .	Amazonas
1759	14. Ega, atual Tefé. . . . .	Amazonas
1759	15. São José do Javari, atual Benjamim Constant. . . . .	Amazonas
1790	16. Vila da Barra do Rio Negro, atual Manaus. . . . .	Amazonas
1798	17. Vila Nova da Rainha, atual Maués . . . .	Amazonas
1709	1. Santo Antônio do Recife, atual Recife . .	Pernambuco
1712	2. Vila do Mocha, atual Oeiras . . . . .	Piauí
1726	3. Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção do Ceará Grande, atual Fortaleza . . . . .	Ceará
1736	4. <b>Icó</b> . . . . .	Ceará
1747	5. São José do Aracati, atual Aracati . . . .	Ceará
1755	6. _____	Ceará
1757	7. _____	Maranhão
1757	8. _____	Maranhão
1758	9. Vila Viçosa, atual Tutóia. . . . .	Maranhão
1758	10. _____	Ceará
1758	11. Vila Real do Crato, atual Crato. . . . .	Ceará
1759	12. _____	Ceará

DATAS	DENOMINAÇÕES (original e atual)	UNIDADE ATUAL
1759	13. Vila Nova de Arronches,	Ceará
1759	14. Vila Viçosa Real d'América, atual Viçosa do Ceará . . . . .	Ceará
1760	15. Esteemos . . . . .	Rio Grande do Norte
1762	16. São João do Parnaíba, atual Parnaíba . . .	Piauí
1762	17. São José do Rio Grande, atual São José de Mipibú . . . . .	Rio Grande do Norte
1764	18. Monte Mór o Novo da América, atual Barurité . . . . .	Ceará
1764	19. Vila Real de Bragança, atual Atalaia . . .	Alagoas
1766	20. Vila Nova da Princesa, atual Açú . . . . .	Rio Grande do Norte
1772	21. . . . .	Paraíba
1773	22. Sobral . . . . .	Ceará
1776	23. Granja . . . . .	Ceará
1789	24. Campo Maior de Santo Antônio de Quixeramobim, atual Quixeramobim . .	Ceará
1790	25. Vila Nova da Rainha,	Paraíba
1799	26. . . . .	Alagoas
1800	27. Vila Real de São João, atual São João do Cariri . . . . .	Paraíba
1800	28. Vila Nova de Sousa, atual Sousa . . . . .	Paraíba

## REGIÃO LESTE

1701	1. Santo Antônio do Rio das Caravelas,	Bahia
1711	2. Vila Leal de Nossa Senhora do Carmo, atual Mariana . . . . .	Minas Gerais
1711	3. Vila Real de Sabará, atual Sabará . . . . .	Minas Gerais
1711	4. Vila Rica, atual Ouro Preto . . . . .	Minas Gerais
1712	5. São João Del Rei . . . . .	Minas Gerais
1714	6. Vila do Príncipe, atual Serro . . . . .	Minas Gerais
1714	7. Vila Nova da Rainha do Caeté do Mato Dentro, atual Caeté . . . . .	Minas Gerais
1715	8. Vila Nova do Infante, atual Pitangui . . .	Minas Gerais
1716	9. Vila Nova de Benevente, atual Anchieta .	Espírito Santo
1718	10. São José Del Rei, atual Tiradentes . . . .	Minas Gerais
1722	11. Jacobina . . . . .	Bahia
1724	12. Nossa Senhora do Livramento das Minas do Rio de Contas, atual Livramento do Brumado . . . . .	Bahia
1725	13. Maragogipe . . . . .	Bahia
1727	14. Santo Amaro da Purificação, atual Santo Amaro . . . . .	Bahia
1728	15. Cachoeira da Abadia . . . . .	Bahia

DATAS	DENOMINAÇÕES (original e atual)	UNIDADE ATUAL
1728	16. Itapicurú de Cima, atual Itapecurú . . . .	Bahia
1728	17. _____	Bahia
1730	18. Nossa Senhora do Bom Sucesso das Minas do Fanado, atual Minas Novas . . .	Minas Gerais
1732	19. Barra do Rio de Contas, atual Itacaré . . .	Bahia
1733	20. Vila Nova de Santo Antônio do Rio de São Francisco, atual Neópolis . . . . .	Sergipe
1745	21. Minas do Rio de Contas, _____	Bahia
1746	22. Urubu, atual Paratinga. . . . .	Bahia
1748	23. Vila Viçosa, atual Viçosa. . . . .	Bahia
1752	24. São Francisco das Chagas da Barra do Rio Grande, atual Barra . . . . .	Baliu
1754	25. Pombal, atual Ribeira do Pombal . . . . .	Bahia
1755	26. _____	Bahia
1755	27. Soure, atual Nova Soure. . . . .	Bahia
1758	28. Espírito Santo de Nova Abrantes, _____	Bahia
1758	29. Vila Nova de Olivença, atual Olivença. . .	Bahia
1758	30. Vila Nova de Tomar, atual Lagarto . . . .	Sergipe
1758	31. Santarém, atual Utuberá . . . . .	Bahia
1759	32. Espírito Santo da Vila Verde, _____	Bahia
1759	33. _____	Bahia
1760	34. Vila Nova de Almeida, _____	Espírito Santo
1761	35. _____	Bahia
1764	36. Vila do Prado, atual Prado. . . . .	Bahia
1765	37. _____	Bahia
1769	38. São José do Porto Alegre, atual Mucuri . .	Bahia
1772	39. Vila Nova de São José Del Rei, atual São Barnabé (?). . . . .	Rio de Janeiro
1789	40. _____	Rio de Janeiro
1789	41. _____	Minas Gerais
1790	42. Vila Real de Queluz, atual Conselheiro Lafaiete	Minas Gerais
1791	43. _____	Minas Gerais
1797	44. Vila Nova da Rainha, _____	Bahia
1798	45. Vila da Princesa da Beira, _____	Minas Gerais
1798	46. Paracatú do Príncipe, atual Paracatú . . .	Minas Gerais
1799	47. _____	Bahia
1800	48. _____	Sergipe

DATAS	DENOMINAÇÕES (original e atual)	UNIDADE ATUAL
<b>REGIÃO SUL</b>		
1705	1. N.S.do Bom Sucesso de Pindamonhangaba, atual Pindamonhangaba . . . . .	São Paulo
1714	2. Laguna . . . . .	Santa Catarina
1726	3. Nossa Senhora do Desterro,	Santa Catarina
1751	4. São Pedro do Rio Grande,	Rio Grande do Sul
1767	5. São José do Paraíba,	São Paulo
1769	6. Itapeva da Faxina, atual Itapeva . . . . .	São Paulo
1769	7. S. João Batista de Atibaia, atual Atibaia .	São Paulo
1769	8. S.José de Mogi Mirim, atual Mogi-Mirim .	São Paulo
1770	9. Nossa Senhora dos Prazeres de Itapetininga, atual Itapetininga. . . . .	São Paulo
1770	10. Paraitinga, atual São Luís do Paraitinga .	São Paulo
1771	11. Santo Antônio das Minas de Apiaí, atual Apiaí . . . . .	São Paulo
1771	12. Vila Nova de São Luís de Guaratuba, atual Guaratuba. . . . .	Paraná
1774	13.	Santa Catarina
1785	14. Cunha . . . . .	São Paulo
1788	15. Nossa Senhora da Piedade de Lorena, atual Lorena . . . . .	São Paulo
1797	16.	São Paulo
1797	17. Porto Feliz . . . . .	São Paulo
1797	18. Nova Bragança, atual Bragança Paulista .	São Paulo
1797	19. Antonina . . . . .	Paraná
1798	20. Castro. . . . .	Paraná
<b>REGIÃO CENTRO-OESTE</b>		
1727	1. Vila Real do Senhor Bom Jesus do Cuiabá, atual Cuiabá . . . . .	Mato Grosso
1736	2. Vila Boa, atual Goiás. . . . .	Goiás
1752	3. Vila bela da Santíssima Trindade do Mato Grosso, atual Mato Grosso . . . . .	Mato Grosso
1778	4. Vila Maria do Paraguai, atual Cáceres . .	Mato Grosso
1780	5. São Pedro del Rei, atual Poconé . . . . .	Mato Grosso

Se confrontarmos esta longa, talvez cansativa mas impressionante relação com a referente ao século XVII, alguns fatos ressaltarão sem demora. Em primeiro lugar, a urbanização do *Centro-Oeste*, ausente em todo o seiscentismo, e, dentro dessa região, a posição destacada de Mato Grosso, com suas 4 vilas. Além disso, impressiona sem nenhuma dúvida a transformação verificada em relação à *Região*

*Norte*: das 3 vilas criadas no século XVII passou a possuir um total de 20, testemunhando a existência de uma política urbanizadora (um tanto forçada e quase sempre artificial) da metrópole portuguesa em face da vastidão amazônica, certamente inspirada por motivos que hoje classificaríamos como geo-políticos: a confirmação do princípio do "uti-possidetis", que o tratado de Madri (1750) consagrara. Todavia, mais fortemente fere nossa atenção a intensa obra de urbanização registrada na *Região Nordeste* (que somente possuía 3 vilas no século XVI, 9 no século XVII e que passou a contar com 37 no século XVIII, além de 4 cidades) e, sobretudo, a que se verificou na *Região Leste*, que passou de 6 vilas no quinhentismo para 20 no século XVII e nada menos de 68 no setecentismo, ao lado de suas 4 cidades.

O fato que acabamos de assinalar é mais chocante se lembrarmos que o Leste e o Sul se haviam equilibrado no século XVII (quando foram criadas 14 vilas, em cada uma dessas regiões), embora a Região Leste estivesse à frente quanto ao total, com uma diferença mínima (20 no Leste e 19 no Sul). Ora, no século XVIII, a *Região Sul* assistiu à criação de apenas 20 novas vilas, isto é, bem menos da metade do total registrado no Leste, que foi de 48. Demonstra tal circunstância aquilo que a História já constatou: deslocara-se para o Leste brasileiro o eixo econômico, social e demográfico da então Colônia, graças ao ciclo do ouro e das pedras preciosas, tornando-se a cidade do Rio de Janeiro, em virtude de contingências inevitáveis, o centro da vida colonial, em detrimento da cidade do Salvador. "Nenhuma atividade econômica teve maior influência na criação e no desenvolvimento das cidades do interior e, portanto, na produção do fenômeno urbano — observa, com razão, FERNANDO DE AZEVEDO — do que a indústria mineradora, não só na região das "minas gerais", como, pelas suas repercussões, sobre o centro comercial e político que deslocou para o Rio de Janeiro e contribuiu para desenvolver e diferenciar, no sentido urbano"<sup>27</sup>.

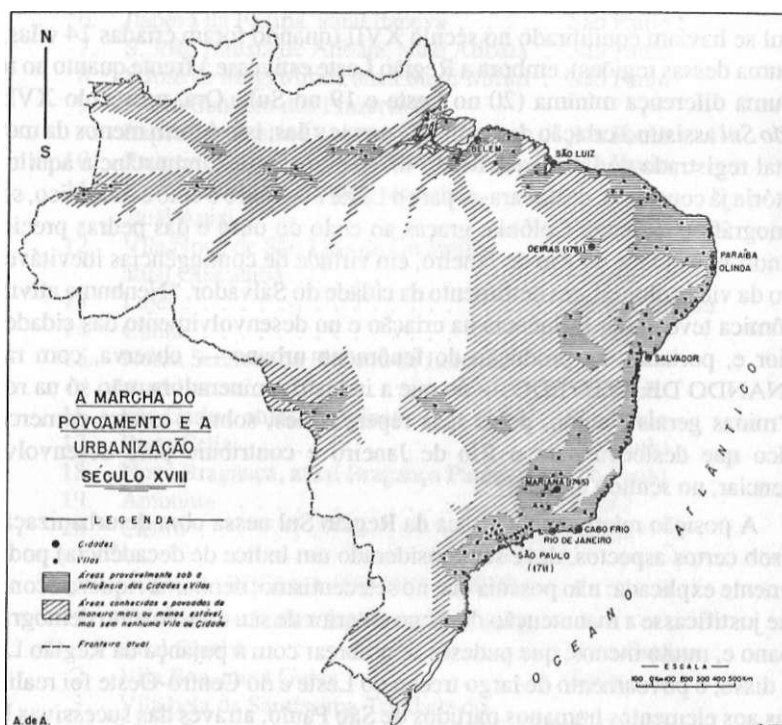
A posição relativamente fraca da Região Sul nessa obra de urbanização (o que, sob certos aspectos, deve ser considerado um índice de decadência) pode ser facilmente explicada: não possuía ela, no setecentismo, nenhuma riqueza econômica que justificasse a manutenção do ritmo anterior de seu crescimento demográfico e urbano e, muito menos, que pudesse se ombrear com a pujança da Região Leste; além disso, o povoamento de largo trecho do Leste e do Centro-Oeste foi realizado graças aos elementos humanos partidos de São Paulo, através das sucessivas levas que deixaram o planalto, a partir de fins do século XVII, em busca do ouro e das pedras. São Paulo setecentista enfraqueceu-se em benefício das novas áreas abertas ao povoamento, dando-lhes preciosa parcela de suas energias vitais — os homens moços e maduros do Bandeirismo; sua obra urbanizadora fez-se sentir não apenas dentro das fronteiras de seu atual território, mas no vasto âmbito da então Capitania, isto é, em Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Paraná e Santa Catarina, onde 25

---

27 AZEVEDO (Fernando de), obra cit., pág.69.

novas vilas foram criadas no século XVIII.

Do total das vilas criadas no decorrer do setecentismo, somente o atual território da Bahia foi aquinhoadado com 27, o que equívale a quase 23% do total. Minas Gerais recebeu 14, São Paulo e o Ceará passaram a contar com 13, cada um, e o Pará e o Amazonas com 8, cada um. Em contraposição, choca-nos a fraquíssima urbanização de Pernambuco: uma só vila — a do Recife, no decurso de todo um século, fato realmente impressionante para o qual não conseguimos encontrar explicação satisfatória (mesmo levando em conta o caráter anti-urbano dos engenhos de açúcar), mormente se verificarmos o que se registrou no Ceará e, em escala menor, nos demais atuais Estados do Nordeste Oriental.



*Povoamento e urbanização do Brasil, no século XVIII*

Comparados com o século anterior, o povoamento e a urbanização apresentaram notáveis diferenças no setecentismo. Prosseguiu em ritmo acelerado a conquista da Amazônia e do Planalto Brasileiro, multiplicando-se as vilas através de ambas essas grandes regiões. A orla litorânea perdeu o privilégio de ser a principal área de urbanização do país.

## Os maiores Centros Urbanos do Século XVIII

Quando se procura verificar quais teriam sido os mais importantes centros urbanos do Brasil setecentista, torna-se indispensável fazer uma distinção preliminar: examinar separadamente as duas metades do século XVIII, tamanhas e tão profundas foram as alterações ocasionadas pelo ciclo da mineração.

Na primeira metade do século, a cidade do *Salvador* continuava a brilhar sem competidor; segundo ROCHA PITTA, que publicou a "História da América Portuguesa" em 1730, sua população seria de 28.000 hab., sendo ainda, incontestavelmente, a verdadeira metrópole do Brasil de então. De acordo com os dados do citado historiador coévo, seguir-se-lhe-iam: a cidade do *Rio de Janeiro*, com 10.000 hab.; a vila do *Recife*, com 7.000; a cidade de *Belém do Pura*, com 4.000; as cidades de *São Luiz* e de *Olinda*, como também a vila de *Santos*, todas com população entre 2.000 e 3.000 hab. São Paulo não aparece nesta relação; depauperada pelo êxodo de seus filhos, era aquela cidade "formosa, mas sem dote" a que se referiu GOMES FREIRE DE ANDRADE, pela mesma época.

Na segunda metade do setecentismo, a cidade do *Salvador* veio encontrar no *Rio de Janeiro* sua grande rival, não tendo podido evitar a "capitis diminutio" que significou a transferência da capital da Colônia, levada a efeito em 1763. Todavia, ao findar o século, talvez ainda a sobrepujasse, com cerca de 50.000 hab., ao passo que o *Rio de Janeiro* teria pouco mais de 40.000. Ao lado dessas duas cidades rivais — que eram, sem sombra de dúvida, as "cabeças" do Brasil setecentista —, outros aglomerados ocupavam posição de relativo destaque: *Vila Rica*, que teria chegado a abrigar 30.000 hab. no período áureo da mineração, embora estivesse a morrer lentamente, ao lindar o século; *Cuiabá*, *São Luiz do Maranhão* e *Belém do Pará*, todos com mais de 10.000 hab. A essa relação talvez pudéssemos acrescentar alguns outros centros urbanos: *Recife*, *Olinda*, *São João Del Rei*, *Mariana*, *São Paulo*, *Desterro*. A capital paulista continuava a ser, apenas, "formosa; mas sem dote"...<sup>28</sup>

De todos esses centros urbanos, no século que vimos focalizando, tomaremos dois exemplos bem diferentes, que nos parecem simbólicos, representando cada qual um tipo de evolução, uma estrutura orgânica e funções diversas, que acabaram por se refletir nos seus próprios destinos.

*Rio de Janeiro* simbolizava a cidade-porto, que crescera paulatinamente desde os dias longínquos de Men de Sá, no século XVI, quando não tinha mais de 150 habitantes brancos e se encarapitava no morro do Castelo. Conquistou, depois, pouco a pouco, a planície sedimentar circunvizinha e começou a expandir-se no

28 JOHN MAWE, viajante inglês que nos visitou por volta de 1810, apresenta os seguintes dados referentes à população dos principais centros urbanos: *Rio de Janeiro* — 100.000 hab.; *Salvador* — 70.000; *Cuibá* — 30.000; *São Luís* — 20.000; *Vila Rica* — 20.000; *São Paulo* — 15 a 20.000; *Belém* — 10.000; *São João del Rei* — 5.000 (cf. *Viagens ao interior do Brasil*, ed. Zélio Valverde, Rio, 1944).

rumo de oeste, exatamente onde podia encontrar espaços livres, por entre a morraria do Maciço Carioca. O século XVIII foi-lhe decisivo: viu erguer-se o Palácio dos Governadores e o belíssimo aqueduto que ainda hoje podemos admirar; multiplicaram-se os seus chafarizes, arrasou-se o morro das Mangueiras, aterraram-se as lagoas da Pavuna e do Boqueirão, abriram-se novas ruas e o Passeio Público foi entregue ao uso e gozo da população. A partir de junho de 1763, tornou-se a residência dos Vice-Reis e passou a ser capital brasileira. "No centro, onde as ruas continuavam ainda muito estreitas — o que não era de todo desaconselhável num clima tropical—já as construções se faziam melhores, mais sólidas, mais acabadas; e nos bairros, embora as casas traissem certo grau de rusticidade, muitas vezes com telhado de palha, amiudavam-se as chácaras e vivendas ajardinadas, onde se buscavam, pelo menos nos domingos e feriados, vida mais desafogada e ar mais livre"<sup>29</sup>. Ao lado das casas térreas (que eram as mais comuns), multiplicavam-se os sobrados de um e dois andares, com balcões de frente e água furtada. Por suas mas andavam as "traquitanas" (de duas rodas), as "seges" (4 rodas), "cadeirinhas", "serpentinhas" e "palanquins". Os fidalgos usavam o chapéu armado, a rabona de veludo e sapatos que ostentavam fivelas de ouro ou prata, ao mesmo tempo que exibiam diamantes e topázios no laço das jarreteiras<sup>30</sup>. As impressões dos poucos viajantes estrangeiros que visitaram o Rio de Janeiro, no século XVIII, de que TAUNAY nos deu uma súpula preciosa<sup>31</sup>, e a reconstituiu algo imaginosa feita por LUIS EDMUNDO<sup>32</sup> habilitam-nos a fazer uma idéia mais ou menos fiel do que seria a capital brasileira de então—cheia dos mais inesperados contrastes, principal centro político-administrativo e escoadouro das riquezas procedentes de Minas Gerais.

*Vila Rica* simbolizava, pela mesma época, outro tipo inteiramente diferente de aglomerado urbano. Situada em pleno Planalto Atlântico, nas terras altas de Minas Gerais, a uns 300 km do oceano (vencidos em longas e penosas jornadas), era uma jovem perante os 200 e tantos anos do Rio de Janeiro: não fora o resultado de uma fundação deliberada, como a cidade de Estácio de Sá; surgira espontaneamente, no limiar do próprio século XVIII, como resultado da aglutinação de arraiais de mineradores, enlouquecidos pela ânsia de extrair o ouro do cascalho fluvial. Dois desses arraiais acabaram por constituir as bases do aglomerado, transformado em vila no ano de 1711 — o de Ouro Preto e o de Antônio Dias, "naquele tempo separados por meia légua de mataria brava", rivais pelos que lhes deram origem e pelos que, mais tarde, passaram a viver neles. Gente de toda espécie, fidalgos e aventureiros do pior quilate, entulhavam a vila recém-criada, pequenina demais

29 CRULS (Gastão), *Aparência do Rio de Janeiro* (Notícia histórica e descritiva da cidade), vol. I, pág. 194, Liv. José Olímpio, Rio, 1949.

30 Cf. CRULS (Gastão); obra cit., p. 195, 199 e 200 do vol. I

31 TAUNAY (Afonso de E.), *Rio de Janeiro de antanho* (Impressões de viajantes estrangeiros), Comp. Editora Nacional, São Paulo, 1942.

32 EDMUNDO (Luís), *O Rio de Janeiro no tempo dos Vice-Reis*, Imprensa Nacional, Rio, 1932.



para aquela população de adventícios; e o ouro corria a granel, nas mãos de habitantes livres, nas transações feitas pelos escravos, nas mãos de habitantes livres, nas transações feitas pelos escravos, nas jóias e na indumentária, nas imagens e no revestimento interno das igrejas. Foi somente na segunda metade do século XVIII que Vila Rica passou a apresentar o aspecto que ainda hoje oferece e que faz dela uma verdadeira relíquia nacional; ergueu-se o novo Palácio em pedra argamassada, construíram-se as principais pontes e chafarizes, como também algumas de suas mais famosas igrejas (do Carmo, de São Francisco de Assis, do Rosário). Mas todo esse frenesi teve pouca duração, porque não tardou chegasse a decadência da mineração; na boca dos insatisfeitos, ao tempo de Tiradentes, seu nome foi alterado paia o de Vila Pobre ... Em menos de 50 anos havia atingido a população que o Rio de Janeiro levava dois séculos para alcançar. Em compensação, em menos de 100 anos de existência passara do nada ao zênite e deste à decadência, que os anos posteriores só vieram acentuar; ao passo que o Rio de Janeiro prosseguiu lenta mas seguramente em sua marcha ascensional. Diferentes quanto à situação geográfica, no que diz respeito ao sítio urbano (Rio de Janeiro fixando-se na planície, a evitar os morros; Vila Rica a corcovar por sobre o atormentado relevo do local em que se plantou), como diferentes em sua evolução, em suas funções, em seus próprios destinos<sup>33</sup>.

## V NO CREPÚSCULO DO PERÍODO COLONIAL

### As Cidades da Primeira Vintena do Século XIX

Nos primeiros 22 anos do século XIX, que podemos considerar a derradeira etapa do período colonial, fez-se mais, no que concerne à urbanização, do que em todo o século XVII: duas novas cidades e 44 vilas novas surgiram no panorama urbano do Brasil. As duas novas cidades, que vieram totalizar o número de 12, situavam-se na Região Centro-Oeste e foram ambas elevadas a essa categoria no ano de 1818, época em que o nosso país já ostentava o título do Reino, unido e Portugal e aos Algarves:

1. *Cuiabá*, a antiga Vila Real do Senhor Bom Jesus do Cuiabá, que conseguira, por sua situação geográfica, ofuscar a própria capital da capitania de Mato Grosso — Vila Bela;

---

33 A respeito de Ouro Preto continua a ocupar uma posição ímpar: BANDEIRA (Manuel), *Guia de Ouro Preto*, ed. Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio, 1938.

2. *Goiás*, a antiga Vila Boa, capital da capitania de Goiás, surgida como a anterior em consequência do Bandeirismo minerador, havia menos de um século.

Dessa maneira, ao encerrar-se o período colonial, assim se distribuía as nossas cidades, sob o ponto de vista regional:

	<i>Cidades</i>
Região Norte. . . . .	1
Região Nordeste. . . . .	4
Região leste. . . . .	4
Região Sul. . . . .	1
Região Centro-Oeste. . . . .	2

Por mais que procuremos encontrar uma explicação para essa repartição geográfica das cidades brasileiras, não o conseguimos dentro da evolução histórica e econômica ou da própria lógica. Afigura-se-nos profundamente injusta a posição do Sul — com seu povoamento antigo e suas quatro dezenas de vilas — colocado no mesmo pé de igualdade com a Região Norte — com sua população rarefeita e suas escassas 20 vilas, na maioria simples lugarejos. E a injustiça maior se torna se atentarmos para o caso do Centro-Oeste, um "deserto" humano como a Amazônia, mas possuidor de duas cidades. O capricho dos governantes ou, quem sabe, circunstâncias eventuais podem explicar a repartição geográfica dessas 12 cidades brasileiras.

Cumpramos assinalar que a vila de Porto Alegre foi elevada à categoria de cidade no ano de 1822, mas já sob o Império. Aliás, percebe-se que nossa emancipação política abriu excelente oportunidade para a ereção de novas cidades, dentro de uma compreensível política de fortalecimento da unidade nacional ou no desejo de sanar algumas injustiças. Basta lembrar que, no ano de 1823, passaram a essa categoria nada menos de 6 vilas, todas capitais de Províncias: Ouro Preto (a antiga Vila Rica), Recife, Natal, Desterro (atual Florianópolis), Fortaleza e São Cristóvão (então capital de Sergipe), modificando de algum modo aquela repartição geográfica, que passou a ser a seguinte (em 1823):

	<i>Cidades</i>
Região Norte. . . . .	1
Região Nordeste. . . . .	7
Região Leste. . . . .	6
Região Sul. . . . .	3
Região Centro-Oeste. . . . .	2

### Repartição Geográfica das Vilas em 1822

No que se refere às vilas, forma as seguintes as que passaram a existir na última etapa do período colonial:

DATAS	DENOMINAÇÕES (original e atual)	UNIDADE ATUAL
<b>REGIÃO NORDESTE</b>		
1801	1. São Bernardo das Russas, atual Russas	Ceará
1801	2. Vila Nova de São João da Anadia, . . .	Alagoas
1802	3. São João do Príncipe, atual Tauá . . . .	Ceará
1810	4. Flores do Pajeú, atual Flores . . . . .	Pernambuco
1811	5. Caxias das Aldeias Altas, atual Caxias .	Maranhão
1811	6. Cabo de Santo Agostinho, atual Cabo .	Pernambuco
1811	7. _____	Pernambuco
1811	8. Pau d'Alho, atual Paudalho . . . . .	Pernambuco
1811	9. Santo Antão, atual Vitória de Santo Antão	Pernambuco
1814	10. Santo Antônio do Jardim, atual Jardim .	Ceará
1815	11. _____	Alagoas
1815	12. Porto das Pedras, atual Porto de Pedras	Alagoas
1815	13. Vila Real do Brejo da Areia, atual Areia .	Paraíba
1816	14. São Vicente das Lavras,	Ceará
1817	15. _____	Pernambuco
1820	16. _____	Maranhão
1820	17. São Bernardo do Parnaíba,	Maranhão
<b>REGIÃO LESTE</b>		
1801	1. _____	Rio de Janeiro
1806	2. Vila Nova do Conde, atual Conde . . .	Bahia
1810	3. Vila Nova do Príncipe, atual Caetité . .	Bahia
1810	4. Pilão Arcado . . . . .	Bahia
1811	5. São João do Príncipe,	Rio de Janeiro
1811	6. Boipeba, atual Nilo Peçanha. . . . .	Bahia
1813	7. São João de Macaé, atual Macaé . . . .	Rio de Janeiro
1814	8. São Pedro do Cantagalo, atual Cantagalo	Rio de Janeiro
1814	9. Santa Maria de Maricá, atual Maricá . .	Rio de Janeiro
1814	10. São Carlos do Jacuí, atual Jacuí . . . .	Minas Gerais
1814	11. Sta.Maria de Baependi, atual Baependi .	Minas Gerais
1815	12. _____	Espírito Santo
1818	13. São Francisco Xavier do Itaguaí,	Rio de Janeiro
1819	14. Vila Real da Praia Grande, atual Niterói .	Rio de Janeiro

DATAS	DENOMINAÇÕES (original e atual)	UNIDADE ATUAL
1820	15. <u>Campo Largo, atual Cotegipe . . . . .</u>	Bahia
1820	16. _____	Rio de Janeiro
1820	17. <u>Patí do Alferes . . . . .</u>	Rio de Janeiro

## REGIÃO SUL

1806	1. <u>Vila Nova do Príncipe, atual Lapa . . . . .</u>	Paraná
1806	2. <u>Vila Bela da Princesa, atual Ilhabela . . . . .</u>	São Paulo
1808	3. _____	Rio Grande do Sul
1809	4. _____	Rio Grande do Sul
1812	5. _____	Rio Grande do Sul
1816	6. <u>São Miguel das Areias, atual Areias . . . . .</u>	São Paulo
1817	7. <u>São Luís da Leal Bragança, _____</u>	Rio Grande do Sul
1819	8. <u>São João da Cachoeira, _____</u>	Rio Grande do Sul

## REGIÃO CENTRO-OESTE:

1814	1. <u>São João da Palma, atual Paranã . . . . .</u>	Goiás
1820	2. <u>Nossa Senhora da Conceição do Alto Paraguai Diamantino, atual Diamantino . . . . .</u>	Mato Grosso

Bastante significativa, parece-nos, tal relação. Note-se, antes de tudo, a ausência da *Região Norte*, o que confirma o artificialismo (ou a malícia) da política urbanizadora registrada no século anterior, que elevou à categoria de vilas quase uma vintena de povoados insignificantes, que positivamente não mereciam receber tal honraria. Por outro lado, fere nossa atenção o absoluto equilíbrio entre o *Nordeste* e o *Leste*, ao contrário do que aconteceu no setecentismo, demonstrando a ocupação efetiva da área sertaneja da primeira dessas regiões; Pernambuco aparece, afinal, numa posição de destaque (com 6 novas vilas), da mesma maneira que, no Leste, o atual Estado do Rio de Janeiro viu-se aquinhoado com 9 vilas novas, patenteando sua importância demográfica e econômica, que o ciclo do café ainda mais acentuou nos anos que se seguiram. Minas Gerais, vindo a ter apenas 2 novas vilas, refletia o marasmo e a decadência econômica em que mergulhara após o fastígio da mineração. Na *Região Sul*, São Paulo não apresentava nenhum destaque (2 vilas novas), ao passo que o Rio Grande do Sul assistiu a uma verdadeira floração urbana, pois passou a contar com 5 novas vilas, quando no século anterior possuía apenas uma. Já o Centro-Oeste, com sua população rarefeita e economicamente decadente, em virtude do rápido esgotamento da riqueza aurífera, somente viu acrescentarem-se-lhe duas novas vilas — uma em Goiás, outra em Mato Grosso.

No instante em que o Brasil passava a figurar entre as nações livres, com a instalação do Império, existiam no país 213 vilas, que assim se repartiam:

	<i>Vilas</i>
Região Norte. . . . .	20
Região Nordeste. . . . .	54
Região Leste. . . . .	85
Região Sul. . . . .	47
Região Centro-Oeste. . . . .	7

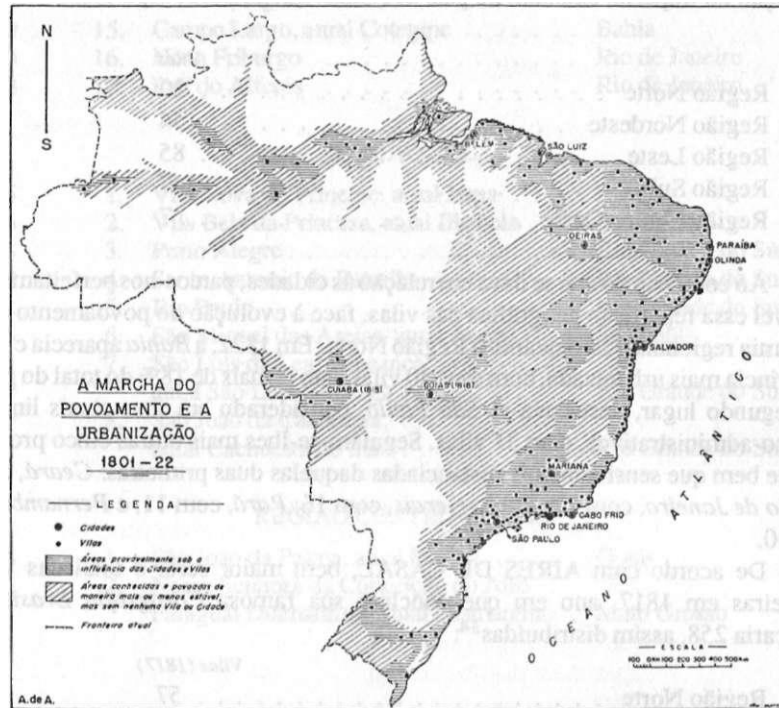
Ao contrário do que se dava em relação às cidades, parece-nos perfeitamente razoável essa repartição geográfica das vilas, face à evolução do povoamento e da economia regionais, salvo quanto à Região Norte. Em 1822, a *Bahia* aparecia como a província mais urbanizada, com suas 40 vilas, isto é, mais de 18% do total do país. Em segundo lugar, destacava-se *São Paulo*, considerado em seus atuais limites político-administrativos, com 31 vilas. Seguiam-se-lhes mais outras cinco províncias, se bem que sensivelmente distanciadas daquelas duas primeiras: *Ceará*, com 18; *Rio de Janeiro*, com 17; *Minas Gerais*, com 16; *Pará*, com 11; e *Pernambuco*, com 10.

De acordo com AIRES DE CASAL, bem maior seria o total das vilas brasileiras em 1817, ano em que concluiu sua famosa *Corografia Brasílica*; alcançaria 258, assim distribuídas<sup>34</sup>:

	<i>Vilas (1817)</i>
Região Norte. . . . .	57
Região Nordeste. . . . .	68
Região Leste. . . . .	87
Região Sul. . . . .	42
Região Centro-Oeste. . . . .	4

Acreditamos, porém, que o chamado "pai da Geografia brasileira" haja usado de maneira indevida, por diversas vezes, o termo "vila", ao designar inúmeros povoados, sobretudo quando estudou a região amazônica. Daí a discordância entre as suas cifras e as nossas, resultantes estas últimas de demorada e cansativa coleta em fontes autorizadas e as mais diferentes.

34 Cf. CASAL (Padre Manuel Aires de), *Corografia Brasílica ou Relação Histórico-Geográfica do Reino do Brasil* (1817), ed. Cultura, São Paulo, 1943.



*Povoamento e urbanização do Brasil ao proclamar-se a independência*

Quando o Brasil se tornou Império, em 1822, apenas 12 eram os aglomerados urbanos que ostentavam o título de *cidades*: Belém, São Luís, Oeiras, Paraíba (atual João Pessoa), Olinda, Salvador, Mariana, Cabo Frio, Rio de Janeiro, São Paulo, Goiás e Cuiabá.

### Os maiores Centros urbanos quando o Brasil se tornou Império

Se procurarmos reunir os dados esparsos referentes à população e os informes dos viajantes que visitaram o Brasil nas duas primeiras décadas do século XIX, estaremos habilitados a ter uma idéia de quais seriam os mais importantes centros urbanos de nosso país no momento em que se transformou em Império.

Não resta duvida que os dados numéricos fornecidos pelos viajantes se contrariam quase sempre, embora houvessem eles percorrido o Brasil na mesma época ou com uma pequena diferença de tempo. Basta que citeamos uns poucos exemplos:

Viajantes	Salvador	Rio de Janeiro	São Luís	Vila Rica
J. Mawe(1810)	70.000	100.000	20.000	20.000
H. Koster(1816)	—	—	12.000	—
Spix e Martins (1820)	150.000	110.000	30.000	8.500
J. Luccock(1818)	—	60.000	—	20.000
E. Pohl(1821)	—	82.000	—	—

Todavia, se tentarmos obter um meio-termo dentro do antagonismo dos dados, poderemos chegar a certas conclusões que, supomos, aproximar-se-ão da realidade.

*Rio de Janeiro e Salvador* continuavam a ser, sem nenhuma dúvida, as duas mais populosas e importantes cidades brasileiras girando sua população em torno de 100.000 hab. No entanto, ao passo que a antiga capital como que estagnara, o Rio de Janeiro continuava a progredir e a expandir-se, usufruindo das excepcionais vantagens recebidas desde a chegada da família real portuguesa, em 1808.

Em seguida, é provável que viesse o grupo que poderemos classificar como aglomerados médios, com uma população entre 30.000 e 10.000 hab.: seria o caso de algumas cidades — como *Cuiabá, São Paulo, São Luís, Belém e Oeiras*, e de algumas vilas — como *Recife, Vila Rica e Porto Alegre*.

Fora dessas, com população inferior a 10.000 hab. e superior a 5.000, talvez aparecessem: a vila de *Cachoeira*, na Bahia; a cidade de *Mariana*, as vilas de *São João Del Rei e Sabará* e a povoação de *Santo Antônio do Tijuco* (atual Diamantina), todas em Minas Gerais; a gloriosa cidade de *Olinda*, em Pernambuco.

Salvo Rio de Janeiro e Salvador, tais centros urbanos não mereciam realmente a classificação como *cidades*, no sentido rigoroso e moderno da palavra; eram simples vilas, quando muito *vilas grandes* pitorescas, e espreguiçando-se, na periferia, nos seus ranchos e caminhos de tropas, nas suas chácaras e sítios que marcam a transição entre a paisagem urbana e a solidão envolvente dos campos,

das chapadas ou das serras. A vida urbana, sonolenta e obscura, chocada no funcionalismo burocrático e parasitário e num comércio "desconfiado e ratinhão", arrasta-se na monotonia das ruas e das estradas, cujo silêncio é apenas quebrado de longe em longe pelo chiar de carros de bois, pelo tropel de cavalos e burros de carga e pelas cantigas de africanos e de tropeiros. É toda primitiva, na sua simplicidade rústica, a vida dessas cidades: negras lavando roupas nas bicas do centro, muares de cangalhas, junto às lojas, e animais soltos pelas ruas, tortuosas e estreitas"...<sup>35</sup>

Para uma simples comparação, parece-nos interessante alinhar a provável população de algumas cidades do Mundo na década de 1820-30<sup>36</sup>:

Londres. . . . .	1.400.000
Paris. . . . .	800.000
Viena. . . . .	300.000
Moscou. . . . .	250.000
Lisboa. . . . .	245.000
Berlim. . . . .	240.000
Nova York. . . . .	200.000
Filadélfia. . . . .	160.000
Roma. . . . .	150.000
Porto. . . . .	65.000
Buenos Aires. . . . .	60.000

Seria esse o panorama urbano do Brasil no momento em que se libertou do domínio português: 12 cidades e 213 vilas, fortemente concentrada na Região Leste, onde indubitavelmente se situava o "coração" do país, num amplo triângulo isósceles, cujo vértices poderiam ser representados por Salvador, Rio de Janeiro e Vila Rica.

---

35 AZEVEDO (Fernando de), obra cit, pág. 72.

36 Cf. URUCULLU (D. José de), *Tratado Elementar de Geografia Astronômica, Física, Histórica ou Política, Antiga e Moderna*, 3 vols., Tip. Comercial Portuense, Porto, 1837-41.



estrangeiro. Escrevendo em 1576, informava GANDAVO que os Donatários "edificaram suas povoações, ao longo da costa nos lugares mais convenientes e acomodados que lhes pareceo para a vivenda dos moradores", e esclarecia que todas elas, naquela segunda metade do quinhentismo, eram "já muy povoadas de gente, e nas partes mais importantes guarnecidas de muita e muy groça artilharia que as defende e as segura dos inimigos assi da parte do mar como da terra"<sup>37</sup>.

Daí o aparecimento de verdadeiras *ciudades em acrópole*, como Rio de Janeiro, Salvador ou a própria vila de São Paulo. Sob este aspecto, o Rio de Janeiro quinhentista talvez possa ser considerado o melhor exemplo, pois se limitava praticamente ao morro de São Januário ou do Castelo, baluarte natural que se erguia bem próximo ao mar e estava circundado por terrenos alagadiços, lagoas e manguezais. Por sua vez, a vila de São Paulo permaneceu por longos anos enclausurada num esporão alongado, pequena colina cujo extremo cai abruptamente por sobre a várzea inundável do Tamanduateí (o atual Parque Dom Pedro II) e cuja vertente meridional, também escarpada, achava-se voltada para o vale do Anhangabaú, local privilegiado sob o ponto de vista defensivo, cujo valor foi bem demonstrado por ocasião do ataque dos Tamoios, em meados dos século XVI. Tanto para um como para outro dos exemplos citados aplicam-se, inteiramente, estas palavras de CHABOT:

"Les hommes étaient un ennemi aussi redoutable que les eaux. La butte, qui préservait des marécages et de l'inondation, était en même temps un lieu de défense, facile a fortifier"<sup>38</sup>.

Aquela mesma necessidade de defesa explica, por outro lado, o aparecimento de *núcleos urbanos fortificados*, algo que nos leva em pensamento às cidades-fortalezas da Europa medieval ou, quem sabe, aos velhos "castros" ou "citânias" da primitiva Lusitânia. Todavia, o que se conheceu no Brasil quinhentista não passava de rústicas e modestíssimas defesas, que espelhavam o meio em que foram construídas, simples paliçadas ou frágeis muros de taipa, cujo valor talvez fosse mais psicológico do que real, por detrás dos quais podiam se abrigar a população civil e os seus defensores, sempre que algum perigo os ameaçava. Salvador, Rio de Janeiro e São Paulo, no século XVI, e São Luís do Maranhão, no século XVII, conheceram tais sistemas de defesa, que figuram em plantas coévas.

Além disso, em face das constantes ameaças que pesavam sobre a América portuguesa, viu-se obrigada a metrópole a estabelecer uma verdadeira *rede de fortificações*, que deram nascimento a inúmeros aglomerados urbanos ou constituíam uma garantia para sua sobrevivência. O Mo se registrou ao longo de toda a imensa fachada atlântica, bastando criar alguns exemplos: Rio Grande, Bertioga,

37 GANDAVO (Pero de Magalhães), *História da Província de Santa Cruz*, pág. 69, Comp. Melhoramentos, São Paulo, 1922.

38 CHABOT (Georges), *Les Villes*, pág. 100.

Rio de Janeiro, Salvador, São Cristóvão, Recife, Paraíba (João Pessoa), Cabedelo, Natal, Fortaleza, São Luís. Estendeu-se à Amazônia, onde Belém foi fundada à sombra do Forte do Presépio e, em cujo interior, mais tarde, multiplicaram-se os lugares fortificados às margens do grande rio e de alguns de seus maiores afluentes, como Santarém, Óbidos e Manaus. E atingiu as próprias lindes da colônia, quer em áreas de simples fronteiras "esboçadas", como as norte-ocidentais (com os fortes de Marabitanas, São Gabriel, Tabatinga, Príncipe da Beira, Vila Bela), quer em áreas de fronteiras "vivas" ou de "tensão", como as da Bacia do Prata, em terras matogrossenses (Albuquerque, atual Corumbá) e em terras sul-riograndeses (Acampamento de Santa Maria, hoje Santa Maria).

### O Papel dos Cursos d'água e das vias Terrestres

À proporção que se processava o avanço do povoamento para o interior, na conquista do Planalto Brasileiro, outra preocupação tornou-se patente na escolha dos sítios urbanos: a presença da *água* e a facilidade de *comunicações*, isto é, dois elementos vitais para a existência e a sobrevivência dos aglomerados.

No Brasil colonial, raro era o núcleo urbano que não se achava associado a um curso d'água, grande, médio ou pequeno. E muitas foram as causas dessa preferência: o fornecimento de água para o uso doméstico, a facilidade de obtenção de alimento através da pesca, as vantagens oferecidas no que se refere aos contatos regionais e, no caso específico das áreas de mineração, a presença de ouro e de pedras preciosas no cascalho dos leitos fluviais. Tudo isso não significa, porém, que hajam sido muito numerosos os verdadeiros *aglomerados fluviais*, isto é, aqueles que têm sua vida presidida pelos rios a que se acham ligados; os mais típicos exemplos só aparecem na Amazônia, no vale do São Francisco e na bacia do Alto Paraguai, onde vieram a surgir às margens dos cursos d'água, como se fossem as contas de um rosário.

Para um país tão extenso, como o nosso, com uma população tão rarefeita, desde logo se tomou vital o problema da *facilidade das comunicações*; daí a localização de aglomerados urbanos nas vias naturais de passagem e ao longo dos precários caminhos da era colonial, que as tropas de burros, em penosas e longas caminhadas, sabiam bem aproveitar. Por isso mesmo, os caminhos coloniais constituíram a espinha dorsal da rede urbana, quer se dirigissem do litoral para os sertões do Nordeste ou para a Chapada Diamantina, quer procurassem atingir as áreas mineradoras de Minas Gerais, Goiás ou Mato Grosso, quer demandassem as regiões meridionais. Foram os *pousos de viajantes*, em conseqüência, o tipo mais comum de embriões de cidades em largo período de nossa vida colonial e, até mesmo, ao tempo do Império, o que lhes valeu o lugar de destaque que ocupam no relato da maioria dos viajantes estrangeiros do século XIX.

## Os Aglomerados Coloniais e seu Plano Urbano

Ainda está para ser feito um estudo analítico e circunstanciado da estrutura de nossas cidades coloniais e, de maneira particular, as características de seu *plano*.

Tudo parece indicar que os aglomerados "criados", que resultaram de um propósito deliberado das autoridades coloniais obedeciam, em suas origens, a um plano regular e geométrico, se bem que adaptado às características topográficas. Sem demora, porém, deixava-se de lado essa preocupação urbanística e a expansão passava a se realizar de maneira espontânea, sem obedecer a nenhuma diretriz, daí resultando a irregularidade no traçado das ruas, tortuosas quase sempre. O caso da cidade do Salvador parece-nos bem expressivo, pois uma planta datada do século XVIII (e que ROBERTO SIMONSEN incluiu em sua "História Econômica do Brasil", tomo II) mostra claramente que o centro primitivo, na "Cidade Alta", era regular e as ruas cortavam-se em ângulo reto, constituindo um verdadeiro tabuleiro de xadrez, bem ao contrário do que se passava no resto da cidade. Por outro lado, referindo-se ao Recife holandês, à Cidade Maurícia, observa JOSUÉ DE CASTRO: "O que, desde logo, chama atenção no plano é a sua precisão geométrica. De forma retangular, como o plano de Batávia, ele é igualmente cortado em quase toda a sua extensão por um largo canal, que, partindo das proximidades do Forte Frederico Henrique, alcança na ilha um ponto correspondente à atual igreja do Rosário"<sup>39</sup>; e acrescenta mais além que as linhas de orientação das pontes marcavam a direção da expansão da cidade "e, quando depois, com a expulsão dos holandeses, o plano nassoviano foi abandonado e voltou-se ao desarranjo e ao à vontade de crescimento à portuguesa, ficou sempre uma diretriz nesse crescimento, do qual resultou ser o Recife ainda hoje uma cidade de disposição radioconcêntrica, como a planejaram tornar no futuro os grandes urbanistas dos Países Baixos"<sup>40</sup>.

Todavia, o mesmo já não podemos observar em relação à cidade do Rio de Janeiro, mesmo se levarmos em consideração apenas o trecho desenvolvido na planície, ao pé do morro do Castelo; os quarteirões eram desiguais e as nem sempre retas. Naturalmente, no que tange aos aglomerados "espontâneos" ou "naturais", a irregularidade do plano e o traçado tortuoso das ruas constituíam a regra geral, gerando estruturas inorgânicas como as do núcleo primitivo da cidade de São Paulo.

Visitando o nosso país por volta de 1850, TOMÁS DAVATZ escreveu que "as cidades brasileiras, conforme pude apreciar, obedecem no traçado das ruas e praças a um plano regular"<sup>41</sup>. Acreditamos que o arguto colono suíço da Fazenda Ibicaba generalizou uma observação isolada ou um caso esporádico, pois suas afirmativa contraria a realidade dos fatos, mesmo se admitirmos que tivesse em

39 CASTRO (Josué de), *A cidade do Recife*, pág. 123.

40 CASTRO (Josué de), obra cit., pág. 127.

41 DAVATZ (Tomás), *Memórias de um colono no Brasil*, pág. 56, tradução brasileira de Sérgio Buarque de Holanda, Liv. Martins, São Paulo, 1941.

mente algum aglomerado de fundação moderna, cujas origens não remontassem ao período colonial.

Coube a SÉRGIO BUARQUE DE HOLANDA demonstrar, de maneira muito exata, as diferenças existentes, no que se refere ao plano, entre os centros urbanos da América Espanhola e os da América Portuguesa. Nos primeiros, em que um zelo minucioso e previdente presidiu seus passos iniciais, o traçado das ruas denunciava "o esforço determinado de vencer e retificar a fantasia caprichosa da paisagem agreste", apresentando-se como "um ato definido da vontade humana". Tendo por base a chamada Praça Maior, quadrilátero cuja largura deveria corresponder pelo menos a dois terços do comprimento, estendia-se de maneira rigorosamente geométrica o traçado das ruas: as quatro principais saíam do centro de cada face da praça, ao mesmo tempo que, de cada ângulo, partiam outras ruas, chegando-se mesmo ao capricho de determinar que os quatro ângulos deveriam corresponder aos pontos cardinais<sup>42</sup>. Desse tipo eram sido as "reduções" jesuítas dos famosos Sete Povos das Missões, construídas no século XVII em terras do atual Rio Grande do Sul<sup>43</sup>; cada uma delas — escreveu AIRES DE CASAL — "era uma considerável ou grande vila, e todas por um mesmo risco com ruas direitas e encruzadas em ângulos retos", "de sorte que, vendo-se uma, se forma idéia verdadeira das outras"<sup>44</sup>.

Nada disso teria ocorrido na América portuguesa ou, se nesse sentido existiu alguma legislação, tudo parece indicar que não foi obedecida, não passando de letra morta. Em meados do século XVI, ao visitar São Vicente e Santos, observou TOMÉ DE SOUSA que estavam "as casas de tal maneira espalhadas que se não podem cercar senão com muito trabalho e perda dos moradores, porque tem casas de pedra e cal e grandes quintais e tudo feito em desordem"... Essa mesma desordem foi notada na própria capital da Colônia, em princípios do século XVIII, por um viajante: as casas da cidade do Salvador achavam-se dispostas segundo o capricho dos moradores, sendo tudo ali de tal modo irregular que a praça principal, onde se erguia o palácio do Governador, parecia estar no local por mero acaso<sup>45</sup>.

Depois de acentuar que "o traçado geométrico jamais pode alcançar, entre nós, a importância que veio a ter em terras da coroa de Castela", conclui o eminente historiador seu interessantíssimo paralelo com estas palavras:

"A cidade que os portugueses construíram na América não é o produto mental, não chega a contradizer o quadro da natureza, e sua silhueta se enlaça na linha da paisagem. Nenhum rigor, nenhum método, nenhuma providência, sempre esse significativa abandono que exprime a palavra desleixo"...<sup>46</sup>.

42 HOLANDA (Sérgio Buarque de), *Raízes do Brasil*, cap. IV, págs. 130-133, 2ª ed., Liv. José Olímpio, Rio, 1948.

43 Cf. SEPP (Padre Antônio), S.J., *Viagem às Missões Jesuítas e Trabalhos Apostólicos*, tradução brasileira de A. Reymundo Schneider, Liv. Martins, São Paulo, 1943.

44 CASAL (Aires de), obra cit., tomo I, pág. 108.

45 Cf. HOLANDA (Sérgio Buarque de), obra cit., pág. 155

46 HOLANDA (Sérgio Buarque de), obra cit., pág. 157.

### As Funções Urbanas dos Aglomerados Coloniais

Como acontece ainda hoje quando apanhamos um exemplo isolado de centro urbano do Brasil, assistimos, no período colonial, à mutação de sua principal função através do tempo. É o aldeamento de índios, núcleo de catequese, que se transforma num lugar fortificado e, depois, num pequeno centro de trocas em espécie e de comércio—caso tão freqüente na Amazônia. É o arraial de Bandeirantes, que chega a viver dias de agitação e de efêmera riqueza, no borborinho de uma população heterogênea flutuante, para, poucos anos mais tarde, mergulhar em melancólico marasmo, sobrevivendo não se sabe bem porque motivo ou desaparecendo quase sem deixar vestígios — como aconteceu, tantas vezes, nas áreas da mineração. É o pouso de tropeiros ou de simples viajantes, etapas obrigatórias dos que percorriam os caminhos coloniais, transformados depois em pequenos centros agrícolas e comerciais — de que existem exemplos tão expressivos, sobretudo na porção centro-meridional do país. É o posto militar ou o simples acampamento de tropas, que passa a ter um caráter civil e estável, vindo a tomar-se vila e, depois, cidade — como se verificou tantas vezes em Mato Grosso ou no Rio Grande do Sul.

Entretanto, se quisermos nos limitar aos casos gerais, sem levar em consideração tais minudências (que mais interessam ao estudo da *evolução* dos centros urbanos do que, propriamente, às suas funções), poderemos afirmar que não foram muito numerosas as funções urbanas, no decorrer dos séculos coloniais.

A função *político-administrativa*, a exemplo do que ainda atualmente acontece, representou quase sempre um papel de destaque na vida, no grau de importância e no destino dos aglomerados urbanos. A cidade do Salvador reinou, sem competidor, no panorama urbano do Brasil colonial, antes de tudo por ser a capital da Colônia; no momento em que perdeu tal posição, teve início a rápida e ininterrupta ascensão do Rio de Janeiro, que acabou por sobrepujá-la. Mas a regra teve muitas exceções, numa demonstração de que não era suficiente gozar dessa regalia para que se mantivessem intatos o prestígio e a importância dos centros urbanos. Basta que lembremos o exemplo da vila de São Paulo ofuscando a veneranda São Vicente, a louta entre Olinda e Recife, a rivalidade entre Alcântara e São Luís, a própria decadência de Vila Rica cessado o fastígio da mineração, apesar de continuar como sede do governo.

Duas outras funções tiveram, no conjunto das vilas e cidades coloniais, importância bem maior: a *função comercial* e a *função religiosa*. Na verdade, os aglomerados urbanos eram, antes de tudo, o lugar onde se faziam as compras indispensáveis ao bem-estar dos habitantes e onde se realizavam os negócios, como também o ponto de concentração da vida religiosa.

Era neles que se encontravam os produtos que vinham da Europa e para eles levavam os agricultores e criadores os produtos de seus sítios e fazendas. Daí o movimento de suas "vendas" e de suas modestas lojas, a realização de feiras

semanais, a presença de mas tipicamente comerciais (como aquela "Rua das Casinhas", da capital paulista, que tanta impressão parece haver deixado no espírito de SAINT-HILAIRE).

Todavia, afora esse atrativo, era a presença da *Igreja* a grande força catalisadora, a cuja influência ninguém ousava resistir. Principal fator de coesão para os aglomerados nascentes, jamais cessou de constituir um motivo para a presença obrigatória não apenas da população urbana, mas também da gente da zona rural circunvizinha, que não titubeava em fazer sacrifícios para assistir às missas dominicais e não se furtava ao prazer de tomar parte nas festividades do calendário católico, oportunidades ansiosamente esperadas numa época de vida social tão restrita.

Por isso mesmo, talvez possamos generalizar para todo o país aquele conceito tão exato de JOÃO CAMILO DE OLIVEIRA TORRES, referente aos arraiais mineiros: nas vilas e cidades coloniais, dois lugares havia de suma importância para a população — "a igreja que era de todos e a venda que era para todos"<sup>47</sup>.

No mais, só nos cabe lembrar a existência de outras funções urbanas bem menos importantes que as citadas. Em primeiro lugar, uma incipiente *função industrial*, de proporções modestíssimas e de caráter rigorosamente doméstico, sobretudo depois daquele lamentável alvará de 5 de janeiro de 1785, que, sob o pretexto de dar maior impulso à agricultura e evitar a falta de braços nas atividades da mineração, pôs um ponto final às veleidades de nossa pequena e nascente indústria, ao determinar "que todas as Fábricas, Manufaturadas, ou Teares de Galões, de Tecidos, ou de Bordados de Ouro e Prata; de Veludos, Brilhantes, Setins, Tafetás, ou de outra qualquer qualidade de Seda; de Beltudes, Chitas, Bombazinas, Fustões, ou de outra qualquer qualidade de Fazendas de Algodão, ou de Linho, branca ou de cores; e de Panos, Baetas, Droguetes, Saetas, ou de outra qualquer qualidade de Tecidos de Lã, ou os ditos Tecidos sejam fabricados de um só dos referidos Gêneros, ou misturados, e tecidos uns com os outros"... "sejam extintas e abolidas em qualquer parte onde se acharem nos Meus Domínios do Brasil, debaixo de pena do perdimento, em tresdobro, do valor de cada uma das ditas manufaturas, ou Teares, e das Fazendas, que nelas, ou neles houver". Portugal, representado pela Rainha Dona Maria I, curvara-se, submisso, ante à indústria de tecidos da Inglaterra... Por isso mesmo, nossos centros urbanos não possuíam mais do que olarias, selarias, ourivesarias e, já no século XIX, pequenas forjas do tipo catalão; dessas modestas indústrias, algumas se concentravam em certas ruas das cidades e vilas, emprestando-lhes a denominação (Rua dos Ourives, Rua dos Latoeiros, etc).

---

47 TORRES (João Camilo de Oliveira), *O Homem e a Montanha* (Introdução ao estudo das influências da situação geográfica para a formação do espírito mineiro), pág. 55. Liv. Cultura Brasileira, Belo Horizonte, 1944.

As funções de caráter econômico da cidade do Rio de Janeiro no último quartel do século XVIII, ao tempo do Vice-Rei D. Luís de Vasconcelos, podem ser bem caracterizadas através dos seguintes dados numéricos<sup>48</sup>:

<i>Estabelecimentos</i>	
Lojas de fazenda . . . . .	140
Casas de comissários. . . . .	98
Ferragens. . . . .	19
Louças finas. . . . .	14
Vidros. . . . .	10
Livrarias. . . . .	4
Sapatarias. . . . .	128
Alfaiatarias. . . . .	89
Barbearia s. . . . .	48
Cabelereiros. . . . .	29
Bóticas. . . . .	25
Botequins. . . . .	21
Tabernas. . . . .	196
Padarias. . . . .	14
Açougues. . . . .	13
Casas de pasto. . . . .	14
Barracas de quitandeiras .. . . .	181
Comerciantes de escravos. . . . .	34
Oficinas de relojoeiros. . . . .	5
Fábricas de Violas. . . . .	5
Casas de alugar seges. . . . .	6
Casas de alugar carros. . . . .	9
Lojas de guarda-chuvas. . . . .	10
Ouiversarias. . . . .	68
Bancas de peixe. . . . .	124
Tendas de ferreiro. . . . .	21
Estanques de azeite de baleia. . . . .	2

Por outro lado, não seria possível deixar no esquecimento uma também incipiente *função cultural*, representada pelos colégios religiosos e, sobretudo a partir do setecentismo e exclusivamente nos centros urbanos de maior importância (como Salvador, Rio de Janeiro, Vila Rica), por aquelas famosas "academias literárias", cuja existência pode ser considerada um dos sinais da maturidade alcançada pelo Brasil colonial.

48 C.F. BARRETO FILHO (Melo) e LIMA (Hermeto), *História da Polícia do Rio de Janeiro (1565-1831)*, pág. 127, ed. "A Noite", Rio, 1939.

## A Nomenclatura dos Aglomerados Coloniais

A poderosa influência da Igreja Católica, tão fortemente radicada em Portugal, não se fez sentir apenas no setor do culto e do ensino, durante o período colonial. Refletiu-se marcadamente na própria nomenclatura de nossas vilas e cidades, conforme se depreende da simples leitura das relações que atrás figuram; e deu margem, em pleno Império, àquela crítica mordaz mas suspeita de DANIEL P. KIDDER, missionário protestante, ao declarar-se inconformado com o sistema, "imposto pelo clericalismo", de utilizar-se o *nome de santos* para designar "províncias, cidades, vilas, fazendas, fortalezas, baterias, teatros, ruas, etc", não sendo, por isso, de admirar-se "que Roma tenha feito tão longa lista de canonizados" ... ' ' .

Sem pretender fazer estatísticas, tudo parece indicar ter sido o nome da *Virgem Maria, Nossa Senhora*, o que maior número de vezes se repetiu durante a época colonial. Dentre os santos, a predominância parece caber a *São José*, a *Santo Antônio* e a *São João* — tão enraizados na alma religiosa dos portugueses —, seguindo-se-lhes: São Jorge, São Vicente, São Paulo, São Cristóvão, São Luís, São Francisco, Santo Amaro, Sant'Ana, São Sebastião, São Pedro, São Carlos, São Bernardo, Santo Antônio, São Miguel — tradicionais figuras do velho hagiológico cristão ou santos de canonização mais recente, testemunhando velhas influências religiosas ou a ação dos missionários. A figura de *Jesus Cristo* aparece sob a forma de Salvador, São Salvador, ou Senhor Bom Jesus, ou ainda através de Seu sacrifício, com invocações à Santa Cruz, e de Sua natividade, sob a forma de Natal e Belém. Resta-nos lembrar a homenagem aos *Santos* em geral (Santos, Todos os Santos), à *Santíssima Trindade*, ao *Espírito Santo*, aos *Reis Magos*. Em conclusão: para um total de 225 aglomerados urbanos, entre vilas e cidades, nada menos de 95 (isto é, 43%) apresentavam caráter religioso em sua denominação.

Bastante numerosos foram os *nomes indígenas*, particularmente de origem Tupi, utilizados na nomenclatura urbana. Mas uma referência especial merece a transplantação de *topônimos portugueses*, afora os de caráter religioso. Observa-se que o fato se registrou mais em certas regiões do que em outras, sendo particularmente notável no que se refere à Amazônia, como o resultado de verdadeira política de lusitanização da nomenclatura urbana, através do repúdio aos nomes indígenas, levada a efeito sobretudo no reinado de D. José I. Se ao total das vilas acrescentarmos o das povoações, a relação dos aglomerados amazônicos chega a dar a impressão de que Portugal viu-se transferido para a América: Vila Viçosa, Bragança, Ourem, Santarém, Barcelos, Óbidos, Monte Alegre, Alenquer, Faro, Chaves, Olivença, Ega, Almeirim, Alter do Chão, Esposende, Arraiolos, Portei, Melgaço, Colares, Viveiros, Sousel, Pombal, Porto de Moz, Vigia, Tomar...

49 KIDDER (Daniel P.), *Reminiscências de Viagens e Permanência no Brasil*, vol. T, pág. 219, Liv. Martins, São Paulo, 1940.



Além disso, particularmente no século XVIII, surgiram com muita frequência as *Vilas Novas* e as referências a figuras da monarquia lusa — *Vilas Novas* e as referências a figuras da monarquia lusa — *Vila Real*, *Vila del Rei*, *Vila da Rainha*, *Vila do Príncipe*, *Vila do Infante*, *Vila da Princesa*; a primeira cidade que teve Minas Gerais—Mariana, foi assim chamada em homenagem à Rainha Dona Maria Ana d'Áustria, esposa do Rei Dom João V.

## VII

### O ANTI-URBANISMO DO BRASIL COLONIAL

#### A Sociologia e a História a Serviço da Geografia Urbana

Em suas "Instituições Políticas Brasileiras", OLIVEIRA VIANA acentua que os centros urbanos do Brasil colonial resultaram da ação urbanizadora das autoridades coloniais e não foram criações espontâneas da massa popular. "Fundar povoações e, depois, erigi-las em vilas era um título de benemerência dos governadores coloniais, um serviço prestado ao Rei" — tarefa em que sobremaneira se destacaram o Conde dos Arcos, em cujo quinquênio (1755-60) foram criadas 29 novas vilas, o Vice-Rei Conde de Resende (1790-1801), criador de 18 vilas, ou, num âmbito mais restrito, aquele afamado Governador da Capitania de São Paulo — o Morgado de Mateus, que se orgulhava das numerosas povoações e vilas de que fora o criador. O objetivo desses governantes coloniais consistia em reunir os moradores dispersos nas extensas glebas de terra, o que nem sempre era conseguido sem a prática de violências; por isso mesmo, quando o fundador se retirava do lugar, muitos dos novos moradores desertavam para a zona rural e voltavam a labutar em suas fazendas e nos seus sítios.

"Este absentismo urbano estava na lógica de nossa formação social", porque "tudo, na nossa sociedade colonial, nos educava e impelia para este anti-urbanismo, para este centrifugismo à aglomeração comunal", bem ao contrário daquilo que se verificava na metrópole.

Segundo a opinião de eminente sociólogo, somente a mineração teria contribuído de maneira efetiva para a concentração urbana (de que os "arraiais" do Bandeirismo constituíram a melhor prova), isto porque, nas regiões auríferas, as "datas" de terras eram pequeníssimas, verdadeiros minifúndios. O próprio sistema de povoamento e as atividades econômicas mais típicas, fora da área mineradora, contribuíram para essa tendência anti-urbanizante: eram as "sesmarias" e as fazendas de gado, que estimulavam a dispersão demográfica; eram os engenhos de açúcar, responsáveis por uma forma diferente de concentração (que girava em torno das "casas-grandes"), mas que só excepcionalmente evoluíam para o povoado, a vila e a cidade.

Em consequência disso tudo, surgiu o "homo coloniais", que OLIVEIRA VIANA procurou assim caracterizar: amante da solidão e do deserto, rústico e anti-urbano, fragueiro e dendrófilo, que evitava a cidade e amava o campo e a floresta — homem de que a expressão mais acabada e representativa teria sido o paulista do Bandeirismo. Daí o "complexo do sertão", que o dominava, o gosto pelo insulamento, "apesar de todos os amavios da vida urbana civilizada". "Certo, — esclarece o douto sociólogo — os paulistas primitivos residiam numa vila; mas não se lhes pode dar, com rigor científico, o título de *urbanos*. Eram puros *agricultores aldeados*, que deixavam as suas casas fechadas para irem aos seus campos lavradios plantar as suas leiras, os seus trigos ou pastorear os seus rebanhos".

No período colonial, os pequenos centros urbanos que vieram a se constituir "não eram, nem nunca foram centros residenciais para os lavradores e criadores e apenas meros pontos de passagem, de pouso ou de aprovisionamento de utilidades e vitualhas". Isto porque "o brasileiro é fundamentalmente individualista, mais mesmo, muito mais de que os outros povos latino-americanos", o que valeu aquela frase de SIMÃO DE VASCONCELOS, forte como um labéu: "nenhum homem nesta terra é repúblico, nem vela ou trata do bem comum, senão cada um do bem particular".

Em última análise, para OLIVEIRA VIANA o aglomerado vilarejo era sempre mesquinho na sua estrutura e na sua população, ao mesmo tempo que as cidades coloniais não tinham importância como expressão do espírito público; o núcleo urbano — vila ou cidade — era sempre *centrífugo* para as classes dominantes, pois os homens de posse evitavam de morar neles. As exceções a essa regra seriam poucas: os arraiais e vilas da mineração, os centros mercantis da orla costeira e o caso particular da vila, depois cidade de São Paulo, que fazia lembrar a aldeia portuguesa ou o "village" francês (pois grande parte de seus habitantes trabalhava na área circunjacente) e que contava com muitos "oficiais mecânicos" na sua Vereança.

Essas idéias do saudoso sociólogo fluminense<sup>50</sup> — que fizemos questão de resumir da maneira mais fiel possível, pelo interesse que apresentam para o presente estudo — haviam sido perfilhadas, em suas linhas gerais, por SÉRGIO BUARQUE DE HOLANDA<sup>51</sup>. "No Brasil colonial — afirma o ilustre historiador —, as terras dedicadas à lavoura eram a morada habitual dos grandes. Só afluíam eles aos centros urbanos a fim de assistirem aos festejos e solenidades. Nas cidades apenas residiam alguns funcionários da administração, oficiais mecânicos e mercados em geral". À pujança dos domínios rurais se opunha a mesquinhez da vida urbana, sendo freqüente o descuido com que se tratavam as habitações das cidades, por parte daqueles que preferiam viver no campo.

50 VIANA (Oliveira), *Instituições Políticas Brasileiras*, vol. I, págs. 119-165, Liv. José Olímpio, Rio, 1949.

51 HOLANDA (Sérgio Buarque de), obra cit., págs. 121-125

Anos antes, já ALCÂNTARA MACHADO<sup>52</sup> havia demonstrado a "supremacia incontestada do meio rural sobre o meio urbano", ao estudar o São Paulo do Bandeirismo. "Na cidade — diz ele —, o fazendeiro tem apenas a sua casa para descansar alguns dias, liquidar um ou outro negócio, assistir às festas civis ou religiosas. Um pouso. Nada mais". Através dos inventários, percebe-se claramente que o mobiliário e as alfaías da casa da *roça* eram superiores em qualidade e em número aos da casa da *vila*. Da mesma maneira, PAULO PRADO<sup>53</sup> escrevera que "os moradores só acorriam às vilas para as festas do fim do ano".

Essa verdadeira aversão à vida urbana, assim acentuada por autores de tanto peso; vê-se plenamente confirmada numa simples frase de Dom Antônio Rolim, CONDE DE AZAMBUJA, escrita em 1751: "a maior parte dos moradores assistem nos seus sítios"<sup>54</sup>; e continuou a existir através do século XIX, não só no período colonial, mas também sob o Império, de acordo com o testemunho dos viajantes. MARTIUS, por exemplo, afirmou que "o costume de morar a maior parte do ano em fazendas distantes, fora dos lugares habitados, domina em todo o Brasil"<sup>55</sup>. SAINT-HILAIRE foi mais explícito, quando escreveu: "Nos distritos auríferos, assim como nas regiões exclusivamente agrícolas, os lavradores só vêm à povoação para assistir à missa do domingo e das festas, e suas casas ficam fechadas durante os dias de trabalho. A população permanente da povoação é composta quase toda de homens de cor, tendeiros e artesãos"<sup>56</sup>; ou, nesta outra passagem: "Os lavradores passam a vida nas fazendas e só vão à vila nos dias em que a missa é obrigatória, forçando-os a se reunirem e comunicarem uns com os outros, o cumprimento das obrigações religiosas os impede, talvez mais do que qualquer outra causa, de cair em um estado próximo da vida selvagem"<sup>57</sup>.

Se tudo isso não bastasse, seria suficiente recordar a existência daquelas 12 cidades e 213 vilas, no término do período colonial, para ficar definitivamente comprovado esse anti-urbanismo da população brasileira em tão longo lapso de nossa História.

### O Verdadeiro Sentido do Anti-urbanismo Colonial

Cumprido, todavia, não exagerar o fenômeno e não considerá-lo, como o fez OLIVEIRA VIANA, um caso à parte a contrariar uma tendência universal para a urbanização. Na verdade — tudo parece indicar —, a concessão do título de cidade

52 MACHADO (Alcântara), *Vida e Morte do Bandeirante*, págs. 40-41.

53 PRADO (Paulo), *Paulística*, pág. 88, São Paulo, 1925.

54 AZAMBUJA (Conde de), *Relação da Viagem que fez da Cidade de São Paulo para a Vila de Cuiabá em 1751*, em "Relatos Monçoeiros", Liv. Martins, São Paulo, 1954.

55 SPIX (J. B. von), *Viagem pelo Brasil*, vol. I, pág. 335, trad. de Lúcia Lahmeyer, Imprensa Nacional, Rio, 1938.

56 SAINT-HILAIRE (Augusto de), *Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*, vol. I, pág. 270, trad. de Clado Ribeiro Lessa, Comp. Editora Nacional, São Paulo, 1938.

57 SAINT-HILAIRE (Augusto de), *Viagem às nascentes do Rio São Francisco e pela Província de Goiás*, tomo I, pág. 121, trad. de Clado Ribeiro Lessa, Comp. Editora Nacional, São Paulo, 1937.

a um aglomerado urbano, no período colonial, não constituía um atestado de sua importância demográfica, social ou econômica. Traduzia, muitas vezes, um simples galardão, mera honraria, que circunstâncias de momento poderiam justificar; outras vezes, um simples capricho de caráter pessoal, do monarca ou de seus auxiliares, quando não um injustificável acaso. Os exemplos de Filipéia, Cabo Frio e Oeiras falam por si. Diante disso, somos forçados a reconhecer que o papel hoje representado pelas cidades e era, na época, indiferentemente, pelas cidades e pelas vilas. Na análise de cada um dos séculos, atrás por nós realizada, tivemos oportunidade de destacar a presença de cidades e vilas, quando não de povoações (como o Recite, no seiscentismo), indistintamente, na relação dos mais importantes centros urbanos. Assim sendo, aquele tão proclamado anti-urbanismo perde bastante de sua força, pois 225 aglomerados urbanos para um país com menos de 5 milhões de habitantes não constitui nada de estranhável, nem de alarmante. Por outro lado, não poderíamos silenciar quanto a um último argumento destinado a atenuar a importância dessa tendência anti-urbanizante ou, pelo menos, justificá-la em parte: a *Geografia Geral* não nos ensina, comprovadamente, que a concentração urbana é um fenômeno recente, apenas registrado a partir do século XIX? Por que motivo imaginar-se que o Brasil colonial, na modéstia de sua posição demográfica e com as alternâncias contrastantes de sua evolução econômica, haveria de constituir uma exceção à regra universal?...

#### BIBLIOGRAFIA CITADA

AB'SABER (Aziz Nacib) —

1. **A cidade do Salvador** — Comentários a fotografias — "Boletim Paulista de Geografia", nº 11, São Paulo, julho de 1952.
2. **Na região de Manaus** — Comentários a fotografias — Boletim Paulista de Geografia, nº 14, São Paulo, julho de 1953.
3. A cidade de Manaus (Primeiros Estudos) — "Boletim Paulista de Geografia", nº 15, São Paulo, outubro de 1953.
4. **Os terraços fluviais da região de São Paulo** — "Anuário da Faculdade de Filosofia Sedes Sapientiae", São Paulo, 1953.
5. **Geomorfologia do sítio urbano de São Paulo** (Tese de doutoramento) — Boletim nº 219 da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, 1957.

AB'SABER (Aziz Nacib) e BERNARDES (Nilo) — **São Paulo, 1ª metrópole du plateau** — em "Vallée du Paraíba, Serra da Mantiqueira et Région de São Paulo", Livro-guia da Excursão nº 4, XVIII Congresso Internacional de Geografia, Rio de Janeiro, 1956.

ABREU (Sylvio Fróes) — **O Distrito Federal e seus recursos naturais** — ed. Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro, 1957.

AGACHE (Alfred) — **Cidade do Rio de Janeiro** (Extensão, remodelação, embelezamento) — ed. Foyer Brésilien, Paris, 1930.

ALMEIDA (Fernando F. Marques de) — **As camadas de São Paulo e a tectônica da Serra da Cantareira** — "Boletim da Sociedade Brasileira de Geologia", vol. 4, nº 2, São Paulo, setembro de 1955.

AMADO (Jorge) — **Bahia de Todos os Santos** (Guia das ruas e dos mistérios da cidade do Salvador) — Livraria Martins, São Paulo, 1945.

ARAÚJO FILHO (J.R. de) —

1. **Alguns aspectos da cidade do Salvador** — "A Tarde", Salvador, 10 de outubro de 1955.
2. **Alguns aspectos da população de São Paulo** — "Revista de História", nº25, São Paulo, janeiro-março de 1956.

ARBOS (Philippe) —

1. **Petrópolis — Esquisse de géographie urbaine** — "Revue de Géographie Alpine", vol. XXVI, Grenoble, 1938.
2. **Petrópolis — Esboço de geografia urbana** — Tradução e notas de Odilon Nogueira de Matos — Em "Trabalhos da Comissão do Centenário de Petrópolis", vol. VI.

3. **Petrópolis — Esboço de geografia urbana** — "Boletim Geográfico", nº37, Rio de Janeiro, abril de 1946. ASSOCIAÇÃO DOS GEÓGRAFOS BRASILEIROS (Seção Regional de São Paulo) — **A Cidade de São Paulo — Estudos de geografia urbana** — Por um grupo de geógrafos sob a direção de Aroldo de Azevedo — 4 volumes — Companhia Editora nacional, São Paulo, 1958.

AZEVEDO (Aroldo de) —

1. **Goiânia, uma cidade "criada"** — "Revista Brasileira de Geografia", ano III, nº 1, Rio de Janeiro, janeiro-março de 1941.
2. **La ciudad del Salvador** — Em "El Recôncavo de la Bahia" — "Revista Geográfica Americana", ano IX, vol. XVIII, nº 108, Buenos Aires, setembro de 1942.
3. **Subúrbios de São Paulo** (Primeiros estudos) — "Anuário da Faculdade de Filosofia Sedes Sapientiae", São Paulo, 1943.
4. **A cidade do Salvador** — Em "Recôncavo da Bahia" — Boletim nº 38 da Faculdade de Filosofia, Ciências e letras da Universidade de São Paulo — São Paulo, 1944.
5. **Os subúrbios de São Paulo e suas funções** — "Boletim da Associação dos Geógrafos Brasileiros", no IV, nº 4, São Paulo, maio de 1944.
6. **Subúrbios orientais de São Paulo** (Tese de concurso à cátedra de Geografia do Brasil da Faculdade de Filosofia, Ciências e letras da Universidade de São Paulo) — São Paulo Editora Limitada, São Paulo, 1945.
7. **A cidade do Salvador** — Em "Recôncavo da Bahia — Estudo de geografia regional" — "Revista da Universidade de São Paulo", nº São Paulo", nº 1, São Paulo, 1950.
8. **São Paulo, metrópole moderna** — Comentários a fotografias aéreas de Paulo C. Florençano — "Boletim Paulista de Geografia" nº 5, São Paulo, julho de 1950.
9. **São Paulo, cidade tentacular** — "Paulistânia", nº 38, São Paulo, janeiro-fevereiro de 1951.
10. **La capitale: Salvador ou Bahia** — Em "Salvador et le Recôncavo de Bahia" — "Les Cahiers d'Outre-Mer", nº 15, Bordeaux, 1951.

11. São Luís do Maranhão (Primeiros estudos) — Em "Viagem ao Maranhão", Boletim nº 120 da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1951.
  12. Terezina, capital do Piauí — Comentários a fotografias — "Boletim Paulista de Geografia", nº 8, São Paulo, julho de 1951.
  13. São Luís do Maranhão (Primeiros Estudos) — "Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros", vol. V, tomo I (1950-51), São Paulo, 1953.
  14. A cidade do Salvador — Cap. VI de "Regiões e Paisagens do Brasil", Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1952.
  15. São Paulo, Stadt des dynamischen Wachstums — "Staden Jarhbuch", vol. 3, São Paulo, 1953.
  16. Cuiabá, capital de Mato Grosso — Comentários a fotografias — "Boletim Paulista de Geografia", nº 15, São Paulo, outubro de 1953.
  17. São Paulo, metrópole du plateau — En "La Route du café et les fronts pionniers", Livro-guia da Excursão nº 3, XVIII Congresso Internacional de Geografia, Rio de Janeiro, 1956.
  18. Cuiabá (Estudo de geografia urbana) — Relatório de um trabalho de equipe — "Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros", vol. VII, tomo II(1952-53), São Paulo, 1957.
- AZEVEDO (Thales de) — Povoamento da cidade do Salvador — Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1955.
- BACKHEUSER (Everaldo) —
1. Comércio ambulante e ocupações de rua no Rio de Janeiro — "Revista Brasileira de Geografia", ano VI, nº 1, Rio de Janeiro, janeiro-março de 1944.
  2. A planta atormentada da cidade (Rio de Janeiro) — "Boletim Geográfico", nº 27, Rio de Janeiro, junho de 1945.
  3. Crescimento da cidade do Rio de Janeiro — "Boletim Geográfico", nº 29, Rio de Janeiro, agosto de 1945.
  4. Densidade demográfica (Distrito Federal) — "Boletim Geográfico", nº 31, Rio de Janeiro, outubro de 1945.
  5. Geografia Carioca: aspectos geológicos no tempo colonial — "Boletim Geográfico", nº 32, Rio de Janeiro, novembro de 1945.
  6. Geografia Carioca: primeiros delineamentos urbanos — "Boletim Geográfico", nº 35, Rio de Janeiro, fevereiro de 1946.
  7. Breve notícia sobre a geologia do Distrito Federal e seus sambaquis — ed. I.B.G.E., Rio de Janeiro, 1946.8. Geografia Carioca" a população colonial da cidade — "Boletim Geográfico", nº 37, Rio de Janeiro, abril de 1946.
  8. Geografia Carioca: a população colonial da cidade — " Boletim Geográfico", nº 37, Rio de Janeiro, abril de 1946.
- BASTIDE (Roger) — Deux capitales: Rio et São Paulo — Cap. VIII de "Brésil, terre des contrastes", Lib. Hachete, Paris, 1957.
- BASTIDE (Roger) e FERNANDES (Florestan) — Relações raciais entre negros, brancos em São Paulo (Ensaio sociológico sobre as origens, as manifestações e os efeitos do preconceito de cor no município de São Paulo) — ed. Anhembi Limitada, São Paulo, 1954.
- BRANDÃO (Darwin) e SILVA (Motta e) — Cidade do Salvador (Caminho do Encantamento) — Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1958.

- BRANDT (B.) — Situação e traçado dos centros urbanos no Brasil. A casa — Em "Geografia Cultural do Brasil" — Boletim Geográfico n° 21, Rio de Janeiro, dezembro de 1944.
- BROCHU (Michel) — Cartes économiques des villes et régions de Rio de Janeiro et São Paulo — "Revue Canadienne de Géographie", vol. X, n° 1, Montreal, janeiro-março de 1956.
- BRUNO (Ernani Silva) — História e tradições da cidade de São Paulo — 3 volumes — Livraria José Olímpio, Rio de Janeiro, 1954.
- CABRINI (Grabrielle) — Rio de Janeiro et le District Federal — Em "L'Amérique du Sud", tomo I, de Doré Ogrizek, ed. Odé, Paris, 1957.
- CARVALHO (Delgado de) — A cidade de São Paulo — Em "Aspectos geográficos da Terra Bandeirante", ed. Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro, 1954.
- CASTRO (Josué de) —
1. Fatores de localização da cidade do Recife (Um ensaio de geografia urbana) — Tese de concurso à cátedra de Geografia Humana da Faculdade Nacional de Geografia da Universidade do Brasil — Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1948.
  2. A cidade do Recife (Ensaio de geografia urbana) — Livraria Editora da Casa do Estudante do Brasil, Rio de Janeiro, 1954.
- COARACY (Vivaldo) —
1. O Rio de Janeiro no século 17 — Livraria José Olímpio, Rio de Janeiro, 1944.
  2. Memórias da cidade do Rio de Janeiro — Livraria José Olímpio, Rio de Janeiro, 1955.
- CONSELHO NACIONAL DE ESTATÍSTICA — Estimativa do desenvolvimento demográfico dos municípios das Capitais nos anos de 1950 a 1960 — "Estudos Demográficos", n° 166 — I.B.G.E., Rio de Janeiro, 1956.
- CORREIA (Magalhães) — O Sertão Carioca — Em "Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro".
- CRULS (Gastão) — Aparência do Rio de Janeiro (Notícia histórica e descritiva da cidade) — 2 volumes — Livraria José Olímpio, Rio de Janeiro, 1949.
- DEFFONTAINES (Pierre) —
1. O sítio de São Paulo — Em "Regiões e paisagens do Estado de São Paulo" — "Geografia", ano I, n° 2, São Paulo, 1935.
  2. A zona hortense de São Paulo — Em "Regiões e paisagens do Estado de São Paulo" — "Geografia", ano I, n° 2, São Paulo, 1935.
  3. Rio de Janeiro, une grande victoire urbaine — "Revue d'Economie Politique", n° 1, Paris, 1937.
  4. Rio de Janeiro, la plus grande ville blanche des tropiques — Imprimerie et Publicité Flor Burton — Antuérpia, 1939.
  5. As duas grandes cidades: Rio de Janeiro e São Paulo — "Revista Brasileira de Geografia", ano I, n° 2, Rio de Janeiro, abril-maio de 1939; cap. III de "Geografia Humana do Brasil", Livraria Editora da Casa do Estudante do Brasil, Rio de Janeiro, 1952.
  6. Las dos grandes ciudades: Rio de Janeiro y São Paulo, cap. BI de "El Brasil — Latierray el hombre", Barcelona, 1944.
- DENIS (Pierre) — Amérique du Sud, tomo XV (1ª parte) da "Géographie Universelle" de Vidal de la Blanche e L. Gallois — Lib. Armand Colin, Paris, 1927.

- DIAS (Wilmar) — **Florianópolis — Ensaio de geografia urbana** — "Boletim Geográfico do Departamento Estadual de Geografia e Cartografia", ano I, nº 1 (janeiro de 1947) e nº 2 (julho de 1947); ano B, nº 3 (janeiro de 1948) — Florianópolis.
- DOMINGUES (Alfredo José Porto) — **Estudo sumário de algumas formações sedimentais do Distrito Federal** — "Revista Brasileira de Geografia", ano XIII, nº 3, Rio de Janeiro, julho-setembro de 1953.
- DUNLOP (Carlos) — **Rio Antigo** — 3 volumes — comp. Editora e Comercial F. Lemos, Rio de Janeiro, 1952-53.
- EDMUNDO (Luis) —
1. **O Rio de Janeiro no tempo dos Vice-Reis (1763-1808)**, Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1932.
  2. **O Rio de Janeiro no tempo de Dom João VI**, Livraria Jackson, Rio de Janeiro.
  3. **O Rio de Janeiro de meu tempo** — 3 volumes — Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1938.
- FAISSOL (Speridião) **Goiânia** — Em "O Mato Grosso de Goiás", ed. Conselho nacional de Geografia, Rio de Janeiro, 1952.
- FORTES (Bonifácio) — **Evolução da paisagem humana da cidade do Aracaju** — Aracaju, 1955.
- FRANÇA (Ary)
1. **Notas sobre a freqüência dos ventos na cidade de São Paulo** — "Boletim da Associação dos Geógrafos Brasileiros", ano IV, nº 5, São Paulo, novembro de 1944.
  2. **Estudo sobre o clima da Bacia de São Paulo** — Tese de doutoramento — Boletim nº 70 da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo — São Paulo, 1946.
- FREYRE (Gilberto) —
1. **Guia prático, histórico e sentimental da cidade do Recife** — Livraria José Olímpio, Rio de Janeiro, 1942.
  2. **Geografia urbana** — "Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia", vol. BI, ed. Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro, 1944.
- GAULD (Charles Anderson) — **Belo Horizonte e Salt Lake City** — "Boletim Geográfico", nº 54, Rio de Janeiro, setembro de 1947.
- GEIGER (Pedro Pinchas) — **Baixada Fluminense e área metropolitana do Rio de Janeiro** — Em "Enciclopédia dos Municípios Brasileiros", vol. VI, ed. I.B.G.E., Rio de Janeiro, 1958.
- GUERRA (Antônio Teixeira) — **Alguns aspectos geográficos da cidade do Rio Branco e do Núcleo Colonial Seringal Empresa** — "Revista Brasileira de Geografia", ano XIII, nº 4, Rio de Janeiro, outubro-dezembro de 1951.
- JAMES (Preston E.) —
1. **Belo Horizonte and Ouro Preto: a comparative study os two Brazilian cities** — "Papers of the Michigan Academy of Science, Arts and Letters", vol. XVIII, Chicago, 1932.
  2. **Rio de Janeiro and São Paulo** — "Geographical Review", vol. 23, Nova York, 1933.
  3. **Belo Horizonte and Ouro Preto. Rio de Janeiro. Porto Alegre. São Paulo City** — Em "Brazil", The Odyseu Press, Nova York, 1946.
  4. **Belo Horizonte e Ouro Preto: estudo comparativo de duas cidades brasileiras** — "Boletim Geográfico", nº 48, Rio de Janeiro, março de 1947.



- JUNOT (Lucas R.) — **Estudo da temperatura da cidade de São Paulo** — "Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia", vol. E, ed. Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro, 1942.
- JUREMA (Aderbal) — **O sobrado na paisagem recifense** — Editora Nordeste, Recife, 1952.
- KELLER (Elza Coelho de Souza) — **A cidade do Salvador** — Em "Bahia", Livro-guia da Excursão nº 6, XVIII Congresso Internacional de Geografia, Rio de Janeiro, 1956.
- LAMEGO (Alberto Ribeiro) —
1. **Escarpas do Rio de Janeiro** — Boletim nº 93 do Serviço Geológico e Mineralógico, Ministério da Agricultura, Rio de Janeiro, 1938.
  2. **Folha do Rio de Janeiro** — Boletim nº 126 da Divisão de Geologia e Mineralogia, Ministério da Agricultura, Rio de Janeiro, 1948.
  3. **Rio de Janeiro**—Em "O Homem e o Brejo", ed. Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro, 1948.
- LANNOU (Maurice Le) —
1. **São Paulo** — Cap. VI de "Le Brésil", Lib. Armand Colin, Paris, 1955.
  2. **Rio de Janeiro et sa région** — Cap. VII de "Le Brésil", Lib. Armand Colin, Paris, 1955.
- LATIF (Miran de Barros) — **Uma cidade nos trópicos: São Sebastião do Rio de Janeiro** — Livraria Martins, São Paulo, 1948.
- LUZ (Nícea Vilela) — **Belo Horizonte** — "Boletim da Associação dos Geógrafos Brasileiros", ano IV, nº 4, São Paulo, maio de 1944; e "Anais do X Congresso Brasileiro de Geografia", vol. I, ed. Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro, 1949.
- MALA (Francisco Prestes) —
1. **Plano de avenidas para a cidade de São Paulo**—Ed. Melhoramentos, São Paulo, 1930.
  2. **O zoneamento urbano**—ed. Sociedade dos Amigos da Cidade, São Paulo, 1936.
  3. **Os melhoramentos de São Paulo** — ed. Prefeitura Municipal, São Paulo, 1945.
  4. **Os grandes problemas urbanísticos de São Paulo**—"Digesto Econômico", São Paulo, nº 96, novembro de 1952; nº 97, dezembro de 1952; nº 98, janeiro de 1953; nº 99, fevereiro de 1953; nº 100, março de 1953; nº 102, maio de 1953.
  5. **Introdução** — Em "São Paulo" (**Álbum** de fotografias coloridas), de Kurt Peter Karfeld — ed. Melhoramentos, São Paulo, 1954.
- MATOS (J.N. Belfort de) —
1. **Breve notícia sobre o clima de São Paulo** — Boletim nº 17 da Comissão Geográfica e Geologia do Estado, São Paulo, 1906.
  2. **O clima de São Paulo** — Boletim nº 48 do Serviço Meteorológico, São Paulo, 1925.
- MATOS (Odilon Nogueira de) — **A cidade de São Paulo no século XIX** — "Revista de História", vol. X, nº 21-22, São Paulo, janeiro-julho de 1955.
- MATTOS (Dirceu Lino de)—**Principais aspectos da geografia urbana de Belo Horizonte** — "Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros", vol. IV, tomo II (1949-50), São Paulo, 1956.
- MELO (Mário Lacerda de) — **A cidade do Recife** — Em "Paisagens do Nordeste em Pernambuco e Paraíba"—Livro-guia da Excursão nº 7, XVIII Congresso Internacional de Geografia, Rio de Janeiro (1956), 1958.

- MENDES (Josué Camargo) — **O problema da idade das camadas de São Paulo** — "Boletim Paulista de Geografia", nº 5, São Paulo, julho de 1950.
- MONBEIG (Pierre) —
1. **La Ville de Saint-Paul** — "Revue de Géographie de Lyon", XXV, nº 5, Lyon, 1950.
  2. **La croissance de la Ville de São Paulo** — "Revue de Géographie Alpine", Grenoble, 1953.
  3. **Aspectos geográficos do crescimento da cidade de São Paulo** — "O Estado de São Paulo", 25 de janeiro de 1954; "Boletim Paulista de Geografia", nº 16, São Paulo, março de 1954; em "Novos estudos de Geografia Humana Brasileira", Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1957; e em "Ensaio Paulistas", Ed. Anhembi Limitada, São Paulo, 1958.
  4. São Paulo et son Etat — Em "L'Amérique du Sud", tomo I, de Doré Ogrizek, ed. Odé, Paris, 1957.
- MORAES (Cícero) —
1. **Vitória, capital do Espírito Santo por determinação geográfica.**
  2. **Vitória, cidade-porto.**
- MORAES (Rubens Borba de) — **Contribuição para a história do povoamento em São Paulo até fins do século XVIII** — "Geografia", ano I, nº 1, São Paulo, 1935.
- PEDROSO (Tabajara) — **O crescimento de Belo Horizonte** — Comunicação apresentada ao XVIII Congresso Internacional de Geografia, Rio de Janeiro, 1956.
- PEIXOTO (Afrânio) — **Breviário da Bahia** — Livraria Agir Editora, Rio de Janeiro, 1945.
- PENTEADO (Antônio Rocha) —
1. **Belém do Pará** (Primeiros Estudos) — "Anuário da Faculdade de Filosofia Sedes Sapientiae", São Paulo, 1949.
  2. **Belém, metrópole da Amazônia** — "Boletim Paulista de Geografia", nº 9, São Paulo, outubro de 1951.
- PEREIRA (José Veríssimo da Costa) — **Vitória: a cidade e o porto** — "Boletim Geográfico", nº 20, Rio de Janeiro, novembro de 1944.
- PETRONE (Pasquale) —
1. **Ensaio sobre a função industrial de São Paulo** — "Paralelos", nº 6, São Paulo, 1947.
  2. **Breve estudo sobre o sítio urbano de São Paulo** — "Filosofia, Ciências e Letras", ano XII, nº 10, São Paulo, 1948.
  3. **As indústrias paulistas e os fatores de sua expansão** — "Boletim Paulista de Geografia", nº 14, São Paulo, julho de 1953.
  4. **A cidade de São Paulo no século XX** — "Revista de História", vol. X, nº 21-22, São Paulo, janeiro-julho de 1955.
  5. **A zona rural de Cuiabá** — "Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros", vol. VII, tomo B (1952-53), São Paulo, 1957.
- PORTO (Fernando) — **A cidade de Aracaju, 1855-65** (Ensaio de evolução urbana), vol. B da coleção "Estudos Sergipanos", Aracaju, 1945.
- PRADO JÚNIOR (Caio) —
1. **O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo** — "Geografia", ano I, nº 3, São Paulo, 1935; e "Revista do Arquivo Municipal de São Paulo", ano II, vol. XIX, São Paulo, 1936.

2. Nova contribuição para o estudo geográfico da cidade de São Paulo— "Estudos Brasileiros", ano III, vol. 7, nº 19-20-21, Rio de Janeiro, 1941; capítulo da obra "Evolução política do Brasil e outros estudos", Editora Brasiliense, São Paulo, 1953.
- QUELLE (Otto)—Rio de Janeiro—Beitrag zur Geographie einer tropischen Grosstadt — Zeitsch. gesell. für Erdkunde zu Berlin, 1931.
- QUERINO (Manuel) — A Bahia de outrora — Livraria Progresso Editora, Salvador, 1955.
- RECLUS (Élisée) —
1. Nouvelle Geographie Universelle, vol. XIX, Lib. Hachette, Paris, 1894.
  2. Estados Unidos do Brasil (Geografia, Etnografia, Estatística)—Tradução e notas de Ramiz Galvão — Livraria Garnier, Rio de Janeiro, 1900.
- REGO (Luís Flores de Moraes) e SANTOS (Tarcísio Damy de Souza) — Contribuição para o estudo dos granitos da Serra da Cantareira — Boletim nº18 do Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo, São Paulo, 1938.
- RIOS FILHO (Adolfo Morales de los) — O Rio de Janeiro imperial — ed. "A Noite", Rio de Janeiro, 1946.
- ROCHE (Jean) —
1. Porto Alegre, metrópole du Brésil Meridional — "Les Cahiers d'Outre-Mer", nº 28, Bordeaux, 1954.
  2. Porto Alegre, metrópole do Brasil Meridional — "Boletim Paulista de Geografia", nº 19, São Paulo, março de 1955.
- RUE (E. Aubert de la) — Recife, porte d'entrée trompeuse du Nord-Est — Cap. III de "Le Brésil aride", Lib. Gallimard, Paris, 1957.
- RUELLAN (Francis)
1. Evolução geomorfologia da Baía de Guanabara e das regiões vizinhas — "Revista Brasileira de Geografia", ano VI, nº 4, Rio de Janeiro, outubro-dezembro de 1944.
  2. Estudos geomorfológicos na zona urbana do Rio de Janeiro — "Boletim Carioca de Geografia", ano VI, nº 3-4, Rio de Janeiro, 1953.
- SCHMIDT (José Carlos Junqueira) — Considerações sobre alguns problemas da cidade do Rio de Janeiro: meio físico e circulação — "Boletim Geográfico", nº 38, Rio de Janeiro, maio de 1946.
- SERRA (Adalberto B.) e RATISBONNA (Leandro) — O clima do Rio de Janeiro—ed. Serviço de meteorologia, Ministério da Agricultura, Rio de Janeiro, 1941.
- SETTE (Mário) —
1. Maxambombas e maracatus — Livraria Universal, Recife, 1938.
  2. Arruar — História pitoresca do Recife antigo — Livraria Editora da Casa do Estudante do Brasil, Rio de Janeiro.
- SETZER (José) — Os solos do município de São Paulo — "Boletim Paulista de Geografia", São Paulo, nº 20, julho de 1955; nº 22, março de 1956; e nº 24, outubro de 1956.
- SILVA (Alberto) — A cidade de Tomé de Souza (Aspectos quinhestistas) — Irmãos Pongetti Editora, Rio de Janeiro, 1949.
- SILVA (Raul de Andrada e) — São Paulo nos tempos coloniais — "Revista de História", vol. X, nº21-22, São Paulo, janeiro-junho de 1955.
- SIMAS FILHO (Américo) — Ângulos do problema da habitação popular em Salvador — Bahia, 1954.

- SIMÕES (Ruth Matos Almeida) — **Contribuição à Geografia Carioca: Notas sobre a geografia do bairro das Laranjeiras** — "Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros", vol. VII, tomo I (1952-53), São Paulo, 1955.
- SOUZA (Bernardino José de) — **Por Mares e Terras** — Livraria Catilina, Bahia, 1913.
- TAUNAY (Affonso d'E) —
1. **São Paulo nos primeiros anos** — 1554-1601 (Ensaio de reconstituição social) — ed. Arrault, Tours, 1920.
  2. **São Paulo no século XVI** — ed. Arrault, Tours, 1921.
  3. **História seiscentista da vila de São Paulo** — 4 volumes — ed. Canton, São Paulo, 1926-29.
  4. **História da cidade de São Paulo no século XVIII** — Ed. Melhoramentos, São Paulo.
  5. **Velho São Paulo** — 3 volumes — Ed. Melhoramentos, São Paulo, 1952.
  6. **História da cidade de São Paulo** — Ed. Melhoramentos, São Paulo, 1954.
- TAVARES (Odorico) — **Bahia — Imagens da terra e do povo** — Livraria José Olímpio, Rio de Janeiro, 1951.
- TEULIÉRES (Roger) —
1. **Bidonvilles du Brésil — Les favelles de Belo Horizonte** — "Les Cahiers d'Outre-Mer", tomo VIII, nº 29, Bordeaux, 1955.
  2. **Favelas de Belo Horizonte** — "Boletim Mineiro de Geografia", nº 1, Belo Horizonte, julho de 1957.
- VALADARES (José) — **Beabá da Bahia** (Guia turístico) — Livraria Progresso Editora, Salvador, 1951.
- VÁRZEA (Afonso) — **Geografia Carioca.**

## NOTAS SOBRE O FENÔMENO URBANO NO BRASIL

*Pasquale Petrone*

As anotações que se vão ler não constituem um estudo sobre as cidades brasileiras mas, simplesmente, algumas idéias, a maioria das quais já bem conhecidas, a respeito da forma como o fenômeno urbano se apresenta no Brasil.

Não é, portanto, pelo menos no seu conjunto, o que se costuma considerar um trabalho original. Seu sentido é, entretanto, o de fornecer alguns pontos de partida para trabalhos de maior envergadura, o que cabe, segundo nos parece, em um Simpósio sobre cidades brasileiras.

Apesar da presença de alguns grandes centros urbanos, em certos casos verdadeiras metrópoles, como é o caso de São Paulo e Rio de Janeiro, no seu conjunto os quadros urbanos brasileiros são relativamente modestos. Realmente, de conformidade com os elementos do último recenseamento, em 1950, a população do conjunto das áreas urbanas e suburbanas das vilas e cidades brasileiras atingia um total de 18.755.198 pessoas, ou seja, 32% da população total do país. Tal percentagem é relativamente pequena, se comparadas com as que ocorrem em países europeus, ou então, como é mais correto, com outros países novos de grande superfície, a exemplo dos Estados Unidos, Canadá, Argentina e, principalmente, Austrália.<sup>1</sup>

Seria um erro, entretanto, tecer considerações em função da acima citada percentagem de 32%. Conforme é amplamente conhecido, no Brasil, vigoram, no referente à definição de cidade e vila, critérios político-administrativos, segundo os quais as primeiras são as sedes municipais e as segundas as distritais. Daí decorre que, na verdade, muitíssimas sedes municipais, sem falar nas distritais, auferem oficialmente condição urbana, sem reunirem, entretanto, um mínimo de características que possam justificá-las como nódulos sedes de funções urbanas. Por outro lado, os critérios de delimitação de zonas urbanas e suburbanas são os mais diversificados, muitas vezes obedecendo apenas interesses de natureza tributária,

---

1 IBGE — Conselho Nacional de Estatística — VI Recenseamento Geral do Brasil, Ano de 1950.

de modo que os elementos estatísticos a elas referentes não correspondem, necessariamente, à real distribuição do fenômeno urbano e suburbano.

Em todo caso, dadas as dificuldades para se obter elementos mais seguros, julgamos ser interessante o ponto de partida utilizado por Aroldo de Azevedo,<sup>2</sup> segundo o qual, estaremos mais "próximos da realidade se tomarmos como limite mínimo para a conceituação das cidades. . . . a população urbana de 10.000 habitantes". Nessa base é que o autor citado considera a existência, em 1950, de apenas 204 cidades no Brasil, seu efetivo demográfico representando 22% do total brasileiro.

De 1950 aos nossos dias a percentagem acima deve ter se elevado bastante, considerando que a urbanização tem sido ultimamente um dos elementos caracterizadores da evolução brasileira. Por motivos óbvios evitamos estimar a verdadeira percentagem da população urbana brasileira, mas tudo leva a crer que, mesmo passados quase 10 anos do último Recenseamento, ela não deve ser muito superior a 30%. Não é exagero, portanto, afirmar que no conjunto a população brasileira ainda é predominantemente rural, fato que se torna mais nítido se lembrarmos que, conforme veremos, algumas pequenas áreas concentram os principais núcleos de cristalização urbana.

Tendo em vista as condições acima, e o inegável fato de que nos últimos lustros se tem esboçado, com tendência a se tornar sempre mais nítido, um fenômeno de migração rural-urbana,<sup>3</sup> cremos seria interessante estudar o processo em plena fase de desenvolvimento, no sentido de enquadrar o fenômeno urbano de evolução recente, ou mesmo nascente, dentro dos quadros mais amplos de planejamento e orientação para uma utilização mais adequada do espaço brasileiro.

O caráter relativamente modesto do fenômeno urbano brasileiro nos leva, inevitavelmente, à consideração de um anti-urbanismo brasileiro, responsável, no conjunto da evolução do país, pelo predomínio dos efetivos rurais sobre os urbanos.

Não parece haver dúvidas sobre a existência de um anti-urbanismo durante o período colonial — e boa parte do período de soberania — fato já destacado algumas vezes por vários autores. Assim é que em sua obra sobre as vilas e cidades do período colonial, Aroldo de Azevedo julgou necessário não encerrar suas considerações sem um aceno ao problema do anti-urbanismo colonial, terminando,

---

2 AZEVEDO, Aroldo de — *Vilas e Cidades do Brasil Colonial*, Ensaio de Geografia Urbana Retrospectiva, Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Boletim n° 208, Geografia n° 11, S.Paulo, 1956, págs. 5 e 6.

3 Ver especialmente: ALMEIDA, Vicente Unzer de e MENDES SOBRINHO, Octávio Teixeira — *Migração Rural-Urbana*, Secretaria da Agricultura do Estado de São Paulo, Diretoria de Publicidade Agrícola, São Paulo, 1951; CAMARGO, José Francisco de — *Êxodo Rural no Brasil*, Faculdades de Ciências Econômicas e Administrativas da USP, Boletim n° 1, São Paulo, 1957; BARROS, Souza — *Êxodo e Fixação*, Ministério da Agricultura, Serviço de Informação Agrícola, Rio de Janeiro, 1953.

embora, por lembrar que o fenômeno não deve ser exagerado, principalmente porque, guardadas as devidas proporções, o fenômeno urbano existia e, de resto, como em todo o mundo, a evolução urbana é fenômeno recente, apenas sendo mais recente no Brasil que em algumas outras partes.<sup>4</sup>

Acreditamos que seria interessante aprofundar o problema apresentado por Aroldo de Azevedo, no sentido de melhor aquilatar da procedência da consideração de um anti-urbanismo colonial e, em caso positivo — o que, repetimos, é praticamente indubitável — defini-lo melhor com a verificação de suas verdadeiras proporções.

Partindo-se da premissa que, mesmo sem ter sido muito exagerado, houve um anti-urbanismo no período colonial, e que o enraizamento da população se fez basicamente em função da organização de espaços agrários, seria interessante verificar em que condições e quando tal situação começou a modificar-se, e quais as principais decorrências desse processo de modificação. Em última análise, verificar quando se iniciou no Brasil — exceção do caso de Minas Gerais e das "ilhas" litorâneas de povoamento, o processo de urbanização como fato paralelo ao a organização do espaço brasileiro.

De qualquer forma, parece-nos que a expansão das culturas comerciais para o interior, a partir das franjas litorâneas, ampliando demasiadamente a retro-terra dos núcleos portuários e condicionando a criação de centros, mercados regionais ou locais, necessários nódulos de articulação do intercâmbio comercial; a evolução de muitas áreas, do sistema de economia fechada para o de economia aberta, em parte consequência do fato anterior; a abertura de novas frentes econômicas; a intensificação da circulação, tanto a ferroviária quanto, mais recentemente, a rodoviária; o desenvolvimento da indústria de oficina ou de fábrica, com paralelo decréscimo das atividades de natureza doméstica ou tipicamente artesanal; a criação de uma classe média que se foi definindo melhor com a industrialização e a imigração, foram alguns dos fatores que trouxeram condições favoráveis para o incremento do fenômeno urbano.

Ao referir-se às cidades dos países novos, particularmente do continente americano, Pierre George<sup>5</sup> lembra que nesses países a civilização material é de base urbana, sendo a cidade, freqüentemente, uma forma primária, ponto de partida para a colonização rural. Não parece difícil perceber que o Brasil, no seu conjunto, fugiu a essa característica, dado que, com poucas exceções, o povoamento foi antes de mais nada rural, tendo as cidades surgido como consequência das necessidades político-administrativas comerciais e religiosas, criadas por esse povoamento.

Uma especial menção como exceção merece a região geo-econômica paulista, dentro da qual, especialmente nos últimos cinquenta anos, a cidade constituiu-se, freqüentemente, em ponto de partida para a ocupação das áreas rurais. Na pior das hipóteses, formas de organização do espaço urbano e rural surgiram ao mesmo

---

4 AZEVEDO, Aroldo de — *Obra citada*, pág. 83 e seg.

5 GEORGE, Pierre — *La Ville, Le fait urbain através le monde*, Presses Universitaires, Paris,

tempo. Nesse sentido, são interessantes os estudos relativos às áreas pioneiras, a exemplo do trabalho de Pierre Monbeig.<sup>6</sup>

É relativamente comum ouvir-se falar em rede urbana brasileira, da mesma forma que se fala em rede urbana britânica ou do continente africano. Seria interessante perceber até que ponto o fato é verdadeiro para o caso brasileiro.

Entendemos ser possível a consideração da rede urbana quando o fenômeno urbano se reparte por unidades (centros urbanos) participantes de conjuntos organizados hierarquicamente e mantendo entre si uma vida de relações mais ou menos intensa, possibilitada por uma rede de circulação mais ou menos densa. Em um território vasto como é o brasileiro, ainda escassamente utilizado e, com uma população que se distribui de modo muito irregular em conjuntos de áreas mais ou menos "ilhadas" pela precariedade dos instrumentos de circulação, torna-se difícil aceitar a existência de um rede urbana. Na melhor das hipóteses seria possível falar em redes urbanas.

Em trabalho já citado anteriormente, Aroldo de Azevedo, lembra que dos 204 núcleos com mais de 10.000 habitantes, 95% concentravam-se em apenas três regiões brasileiras, o Sul, o Leste e o Nordeste e que, somente a região Sul abrigava 45% do total (com 92 cidades), destacando-se o estado de São Paulo com suas 56 cidades (representando 27% do total brasileiro).<sup>7</sup>

Dados como os citados acima, aliados a uma observação de um mapa da distribuição dos centros urbanos brasileiros, permitem-nos fazer as seguintes considerações:<sup>8</sup> 1) Em vastíssimas áreas do país, compreendendo praticamente toda a região Norte e a Centro-Oeste, e ainda grandes extensões do Meio-Norte, do Oeste e extremo Sul da Bahia, do Norte do Espírito Santo, Noroeste de Minas Gerais, Oeste do Paraná e Santa Catarina, o fenômeno urbano ou é inexistente, ou sem expressão, ou ainda, vê-se representado por unidades relativamente isoladas, de modo a tornar difícil a consideração de uma verdadeira rede urbana; 2) Na maior parte do Nordeste Oriental (excluída a faixa litorânea),<sup>9</sup> em quase todo o estado da Bahia,<sup>10</sup> assim como no Norte e Oeste de Minas Gerais e nos estados de Paraná e Santa Catarina, embora rala, já se percebe a formação de uma rede urbana, pelo menos esboçada, com tendência a se definir melhor paralelamente ao aumento das densidades de população e ao desenvolvimento econômico regional; 3) no Sudeste do país, abrangendo principalmente os estados de São Paulo e Rio de Janeiro e mais o Centro, o Sul e a Zona da Mata de Minas Gerais, o Sul do Espírito Santo, o Norte do Paraná, e ainda no Rio Grande do Sul e em zonas litorâneas esparsas (Nordeste,

6 MONBEIG, Pierre — *Pionniers et Planteurs de São Paulo*, Librairie Armand Colin, Paris, 1952.

7 AZEVEDO, Aroldo — *Obra Cilada*, pág. 6.

8 IBGE — Conselho Nacional de Geografia — *Atlas do Brasil, Geral e Regional, População Urbana* — 1950, comentários de Ruth Lopes da Cruz Magnanini.

9 MELO, Mário Lacerda de — *Tipos de localização de cidades em Pernambuco*, mimeografado

10 SANTOS, Milton — *Zonas de influência comercial no estado da Bahia*, in "Estudos de Geografia da Bahia". Universidade da Bahia, 1958, pág. 25 e seg.



por exemplo), já existem, bem definidas, redes urbanas que, no caso do Sudeste formam um só e expressivo conjunto. Elas correspondem a áreas mais densamente povoadas e, principalmente, de maior desenvolvimento econômico, principalmente industrial. São também, como é compreensível, as áreas de mais densa e orgânica rede rodo-ferroviária do país.<sup>11</sup>

O fenômeno urbano, no Brasil como na maioria das antigas áreas coloniais, surgiu, conforme é sabido, em função da presença do europeu. Compreende-se, daí, que tenha se expandido de conformidade com a marcha do povoamento provocada pelo elemento europeu. Daí decorre que, em vista do povoamento ter partido do litoral em direção ao interior, as mais antigas cidades são as litorâneas,<sup>12</sup> tendo sido periférico o esboço das redes urbanas. Sob esse aspecto o caso brasileiro assemelha-se ao de áreas como a Austrália, ao continente africano e, mesmo, ao norte-americano.

A simples observação de uma carta recente da distribuição da cidades brasileiras demonstra que o caráter periférico do fenômeno urbano brasileiro ainda é muito nítido na atualidade, mesmo levando-se em consideração as cunhas representadas pelas cidades paulistas e por casos menos expressivos do Nordeste, Minas Gerais e Rio Grande do Sul. Tal fato nos faz distinguir o Brasil de outros países novos de grande superfície onde o processo de urbanização teve as mesmas características iniciais, porém evoluiu mais rapidamente para o interior; é o caso dos Estados Unidos, onde o povoamento, o desenvolvimento econômico e a circulação permitiram forte interiorização do fenômeno urbano, pelo menos a partir do Atlântico até o Mississipe.

Não é exagero afirmar que no Brasil coexistem, se não se opõem, uma área litorânea de civilização material urbana, ou pelo menos de significativa presença urbana, e uma interiorana, ainda tipicamente rural. O contraste merece, segundo nos parece, ser levado em consideração quando se pensa na "conquista" das áreas centrais do país e, particularmente, quando dentro desse processo de conquista, se enquadra o problema da mudança da capital federal para o planalto central. Tal consideração ainda mais se justifica se nos lembrarmos que o caráter periférico do fenômeno urbano brasileiro identifica-se com o caráter periférico da distribuição da população, com o das áreas economicamente mais desenvolvidas em contraste com as subdesenvolvidas do interior, fatos todos definidores de uma situação de colonialismo que perdura, com o país voltado quase inteiramente para o exterior.

Sendo o Brasil um "país novo", da mesma forma que a Argentina ou a Austrália, os Estados Unidos ou o Canadá, é natural que o fenômeno urbano nele se apresente com características decorrentes desse fato. Comparados cornos centros urbanos europeus, da Ásia Menor ou Oriental, ou do Norte da África, os brasileiros são relativamente recentes. No Brasil nem mesmo tivemos, como nos planaltos do

11 Leia-se AZEVEDO, Aroldo de — *Obra citada*; PETRONE, Pasquale — *O Homem Paulista*, in "Boletim Paulista de Geografia", n°23, São Paulo, julho de 1956, págs. 39 a 77; GEIGER, Pedro Pinchas—*Exemplos de hierarquia de cidades no Brasil*, in "Boletim Carioca de Geografia", Ano X, n° 3 e 4, 1957, págs 5 a 15

12 AZEVEDO, Aroldo de — *Obra citada*.

México, Peru ou Bolívia, exemplos pré-colombianos de aglomerados urbanos. Por outro lado, a própria idade do povoamento europeu não pode servir de base, tendo em vista o quanto já foi dito em relação ao anti-urbanismo do período colonial e que a generalização do fenômeno de urbanização é bem recente, datando principalmente dos últimos cinquenta anos. Nessas bases, compreende-se que os aglomerados urbanos brasileiros devem, no seu conjunto, diferenciar-se daqueles característicos das áreas de velhas civilizações, embora possuam, como não poderia deixar de ser, algumas características basicamente européias, particularmente ibéricas, dado que a instituição urbana foi um dos frutos da europeização do país.

De um modo geral, embora não se caracterizem pelo crescimento monolítico comum às cidades dos Estados Unidos, os centros urbanos brasileiros evoluíram, em razão de sua idade relativamente tenra, dentro de fases pouco diferenciadas, para os mais velhos centros é possível distinguir, mais nitidamente, uma fase colonial e uma ou duas fases posteriores. Mesmo grandes e velhos centros, a exemplo de São Paulo, tem seu crescimento caracterizado por poucos períodos realmente distintos.<sup>13</sup> Daí decorre que no conjunto do espaço urbano das cidades brasileiras não é muito freqüente a percepção de áreas cujos aspectos marquem as características residuais de fases típicas de seu passado. No máximo, e como é natural, para uma parcela pequena de cidades, é possível falar no "velho núcleo colonial", como falamos, guardadas as devidas proporções, em "velho núcleo medieval" para muitos centros europeus.

Todavia ao se tratar de aspectos como esses, é preciso lembrar que a evolução mais recente das cidades brasileiras se fez dentro de um período em que a renovação dos fatos da civilização material se verifica com grande rapidez, e dentro de um país onde, em certas áreas, os fatos demográficos e econômicos, assim como os sociais, caracterizam-se por uma extraordinária mobilidade no tempo e no espaço. Daí o paradoxo de um pleno "país novo", não serem raras as "cidades velhas" das "zonas velhas", quando não as "cidades mortas" das zonas decadentes. Tributo pago à mobilidade acima citada mas, também, talvez, à inevitável seleção que se verifica na utilização de áreas novas, com sucessão de tentativas e talhas comuns no processo.

Poder-se-ia concluir que em face do caráter recente de seu desenvolvimento, as cidades brasileiras deveriam apresentar-se com o espaço urbano organizado de modo adequado às condições mais recentes de vida urbana satisfatória. Tal fato parece não se verificar na maioria dos casos.

O problema dos fatores que contribuíram para o surgimento de cidades brasileiras já foi tratado de forma exaustiva por Pierre Deffontaines e Aroldo de Azevedo,<sup>14</sup> e por Rubens Borba para as cidades do estado de São Paulo.<sup>15</sup> Aroldo

13 Veja-se o estudo dirigido por Aroldo de Azevedo, *A Cidade de São Paulo* (Estudos de Geografia Urbana), 4 vol., Comp. Editora Nacional, São Paulo, 1958.

14 DEFFONTAINES, Pierre — *The origin and growth of the Brazilian network of towns*, in "Geographical Review", vol. XXVIII, Nova York, 1938; AZEVEDO, Aroldo de — *Embrões de cidades brasileiras*, in "Boletim Paulista de Geografia", n°25, março 1957, São Paulo, pág. 31 a 69.

de Azevedo, particularmente, abordou, em feliz estudo, o problema dos embriões das cidades brasileiras. Assim, segundo este último, os lugares fortificados e postos militares, as aldeias e aldeamentos de índios, os arraiais e corrutelas, os engenhos e usinas, as fazendas e os bairros rurais, os patrimônios e núcleos coloniais, os pousos de viajantes e estações ferroviárias seriam os principais embriões de cidades. Cabe lembrar, entretanto, que se os núcleos urbanos surgiram em função de um ou outro dos fatores citados acima e freqüentemente puderam se desenvolver em função dos próprios elementos que lhes deram origem, mais recentemente o fenômeno urbano brasileiro, como é comum em países novos de rápido crescimento, tornou-se um fato de especulação. Particularmente onde o fato urbano é mais significativo — veja-se o caso do estado de São Paulo, onde a população urbana já representa quase a metade da população total—ele reflete a livre iniciativa e a livre concorrência, crescendo como fruto de empreendimento antes de mais nada capitalista. A grande cidade, especialmente, é um negócio em que estão em jogo vultosos interesses financeiros; estes não só se aproveitam das tendências ao agigantamento de alguns aglomerados mas, também, chegam a criar situações mais ou menos forçadas e artificiais de desenvolvimento, a exemplo do que se verifica em São Paulo, em Porto Alegre, Rio de Janeiro e até mesmo em cidades do interior paulista. Em muitos casos o interesse especulativo preside o próprio aparecimento dos núcleos, como pode ser observado especialmente na criação de muitos patrimônios leigos dos estados de São Paulo e Paraná, ou de centros de áreas de colonização nos estados do Sul do país.

Tais fatos, pelo menos no referente às cidades maiores, talvez possam explicar, em parte, o caráter desordenado da organização do espaço urbano, dado que esta se fez em função de interesse particulares nem sempre bitolados por órgãos que deveriam enquadrá-los dentro dos interesses da coletividade.

Surgindo algumas vezes como decorrência de iniciativas de caráter especulativo, e freqüentemente desenvolvendo-se nas mesmas bases, o fenômeno urbano em certos casos como que se adianta em relação ao desenvolvimento das áreas rurais próximas, com as quais mantém ou deveria manter intensa vida de relações. Daí decorre uma certa instabilidade do fenômeno. Tal instabilidade transparece também, entretanto, quando quadros rurais e urbanos evoluem dentro das mesmas bases, maciçamente. É que neste caso, a instabilidade das condições de conquista econômica do espaço agrário freqüentemente acaba por repercutir no desenvolvimento dos centros urbanos.

Em virtude dessa instabilidade, as cidades brasileiras às vezes são marcadas por rápido e desordenado crescimento, outras vezes destacam-se por fases de estagnação ou decadência que conhecem. Freqüentemente essas bruscas rupturas

---

15 MORAIS, Rubens Borba de — *Contribuição para a história do povoamento em São Paulo até fins do século XVIII*, in "Geografia", Ano I, n= 1, São Paulo, 1935.

do processo de evolução verificam-se em poucos anos. É como se a evolução das cidades brasileiras também se caracterizasse pelos "ciclos", acompanhando o desenvolvimento mais típico do fenômeno econômico brasileiro. Da mesma forma que tem influído nas mutações dos quadros de povoamento, a instabilidade dos ciclos econômicos tem feito com que os centros urbanos se ressintam em particular modo nas suas funções, na organização dos quadro sociais que abrigam, no efetivo e composição de seus habitantes. Talvez ainda uma conseqüência do caráter de país novo, e da relativa pobreza de quadros regionais bem definidos e estabilizados.

Observando-se uma carta da distribuição dos centros urbanos brasileiros, não é difícil perceber que algumas partes do país parecem ter favorecido não apenas a formação de grandes aglomerados urbanos mas, também, de verdadeiras metrópoles e suas respectivas "áreas metropolitanas". A zona de desembocadura do Beribere e Capibaribe,<sup>16</sup> a margem direita da foz do rio Pará,<sup>17</sup> a baía de Guanabara,<sup>18</sup> o planalto paulistano,<sup>19</sup> a zona da margem esquerda do Guaíba,<sup>20</sup> e mesmo a relativamente acanhada baixada santista<sup>21</sup> encontram-se nesse caso. Outras, talvez menos significativas, poderiam ser citadas, a exemplo da baía de Todos os Santos ou de Belo Horizonte e áreas contíguas.

São todas áreas para as quais talvez se possa Mar na presença de uma verdadeira "vocaçao urbana". Nas regiões a eu pertencem foram aproveitadas desde os primórdios da colonização e, em certos casos, como o da baixada santista, em bases antes de mais nada urbanas.

Provavelmente será nessas áreas que se definirão melhor os quadros paisagísticos marcadamente urbanos, com todas as suas implicações, notadamente demográficas, econômicas e sociais.

A respeito dessas áreas conviria notar pelo menos dois fatos que julgamos merecedores de maior atenção. Em primeiro lugar, vale lembrar que nos casos mais expressivos, trata-se, ainda uma vez, de fenômenos ligados à fachada litorânea do país. Aparentemente tal fato se explica na base de uma renovação de técnicas de organização econômica e social que se verifica — na esteira do que sucedeu com o povoamento — da periferia para o centro. A renovação econômica que se está verificando no país, por exemplo, elemento importantíssimo no aceleração do processo de urbanização, se faz de preferência a partir da fachada litorânea, tendo

16 MELO, Mário Lacerda de — *Paisagens do Nordeste em Pernambuco e Paraíba*, Guia de excursão n° 7, XVIII Congresso Internacional de Geografia, Rio de Janeiro, 1958, págs. 28 1 57; CASTRO, Josué de — *A Cidade do Recife*, Casa do Estudante do Brasil, Rio de Janeiro, 1954.

17 Observe-se a concentração urbana da área bragantina,

18 PINTO, L. A. Costa e BORGES, T.P. Accioly — *O Comércio Metropolitano do Distrito Federal*, SENAC, Rio de Janeiro, 1957.

19 *A Cidade de São Paulo*, estudos de Geografia Urbana, Obra citada.

20 ROCHE, Jean — *Porto Alegre, metrópole do Brasil Meridional*, in "Boletim Paulista de Geografia", n° 19, São Paulo, março 1955, pág. 30.

21 PETRONE, Pasquale — *A Cidade de Santos*, in Guia n° 3, XVIII Congresso Internacional de Geografia, Rio de Janeiro

em vista as condições mais favoráveis de infra-estrutura econômica que aí encontra.

Em segundo lugar, torna-se interessante anotar a presença de áreas tipicamente urbanas, ou em via de se-las, dentro de um país onde, no conjunto, o fenômeno urbano é relativamente pobre. Embora o Brasil não se apresente, como único exemplo nessas condições, e nem mesmo como o mais expressivo, dados casos como o da Argentina, Austrália ou Uruguai, o fato não deve deixar de preocupar, tendo em vista o que representa como elemento de contraste em face de quadros rurais não satisfatoriamente desenvolvidos.

Não acreditamos que a macrocefalia do tipo da já existente no estado de São Paulo (4.000.000 de habitantes na capital, em um total de 12.000.000), ou do que se está esboçando em vários estados (Pernambuco, por exemplo), traga necessariamente más conseqüências. Entretanto, acreditamos que suas repercussões serão prejudiciais, caso ao grande desenvolvimento das metrópoles não se acompanhe, paralelamente, um desenvolvimento das áreas rurais. Um aumento da produtividade agrícola na base de menor número de mão de obra e na base da motorização e racionalização das atividades, pode permitir um maior desenvolvimento dos centros urbanos, particularmente na base da industrialização. Nesse caso a enorme concentração representada pelos grandes aglomerados, em face da relativa diminuição da população rural não significa, necessariamente, desequilíbrio.

Em todo caso, cremos que a consideração da existência dessas áreas de vocação urbana não pode deixar de ser aproveitada em estudos de conjunto para melhor orientação do desenvolvimento demográfico e econômico do país.

Resultante de uma acomodação a condições de um país novo, não suficientemente conhecido, dentro de um processo de tentativas e erros, desperta-nos a atenção os casos da presença, especialmente na faixa litorânea, de cidades irmãs, na falta de melhor designação, ligadas sempre pela idade aproximada, e correlacionadas pelas influências mútuas exercidas na evolução de cada uma. Referimo-nos especialmente a casos como os de Olinda-Recife, Espírito Santo-Vitória, São Vicente-Santos. De certa forma, guardadas as suas peculiaridades, o caso de Santo André-São Paulo assemelha-se aos citados.

As primeiras características da formação das referidas cidades irmãs poderiam ser assim sintetizadas: 1) em todos os casos elas compreendem a presença de um núcleo mais antigo, o primeiro criado com a colonização em cada uma das áreas consideradas; assim nos exemplos citados, os mais antigos são respectivamente Olinda (vila em 1537), Espírito Santo (vila em 1551), São Vicente (vila em 1532).<sup>22</sup> 2) Em todos os casos, em local próximo a cada um dos núcleos mais antigos, surgiram em seguida outros, no caso respectivamente, Recife, Vitória e Santos. 3) Embora cada processo guardasse características peculiares, em todos os casos tivemos uma primeira fase em que o núcleo mais antigo desenvolveu-se mais rapidamente, transformando-se em verdadeiro centro de dispersão das atividades ligadas à colonização de cada uma das áreas consideradas. Em uma segunda fase,

---

22 AZEVEDO, Aroldo de — *Vilas e Cidades do Brasil colonial* — Obra citada.

os núcleos mais recentes acabaram por vencer os primeiros quanto ao desenvolvimento, relegando-os à condição de centros secundários. 4) Os núcleos mais antigos conheceram fases de estagnação e até mesmo de decadência, voltando a se desenvolver, em grande parte, devido às repercussões que neles se fizeram sentir, do próprio crescimento dos mais recentes; passam, desse modo, a serem aglutinados pela expansão das áreas urbanas destes últimos. 5) O processo, tal como podemos verificar, define-se com a coagulação urbana dos dois núcleos, o mais antigo, entretanto, tornando-se praticamente subúrbio, importante embora, do mais recente, participam ambos do mesmo organismo urbano, embora continuem autônomos do ponto de vista político-administrativo.

Os casos do tipo definido acima nos parecem significativos porque, regra geral, verificaram-se nas áreas de vocação urbana a que fizemos alusão. Esses exemplos indicam que não houve propriamente falta de acerto na escolha das áreas, como pontos de apoio para um processo de colonização, mas apenas uma acomodação dentro de cada uma delas, com uma seleção de sítios mais adequados, especialmente portuários.

De certo interesse, embora não muito numerosos, são os casos de cidades conjugadas. O exemplo mais significativo, porque praticamente reúne duas áreas de vocação urbana, é o de São Paulo-Santos, mas sugestivos são, também, os casos de Curitiba-Paranaguá e o de Campina Grande com João Pessoa e Cabedelo. A presença das cidades conjugadas nos leva à correlação do fenômeno urbano com o caráter predominantemente quente e úmido do país.

A duplicidade de nódulos urbanos dentro de um mesmo grande e complexo organismo, um em área de planalto, geralmente centro de articulação com a retro-terra mais distante, outro no litoral, caracterizado pela sua função portuária, se impôs, em alguns casos, como solução para unidades de povoamento que viviam das relações com o exterior mas que procuravam encontrar nos planaltos, dentro do possível, condições climáticas consideradas mais satisfatórias.

Convém frisar, todavia, que são relativamente numerosos os casos de grandes aglomerados situados a beira-mar, dentro de condições nitidamente tropicais, como percentagens expressivas de elementos brancos. Bastaria lembrar exemplos como o do Rio de Janeiro ou de Recife. Mesmo no caso em que a população apresenta-se com contingentes brancos pouco significativos, a presença de organismos urbanos de grande porte em área tipicamente tropical constitui exemplo da possibilidade de fixação de civilização material de cunho ocidental (européia), embora ainda não totalmente satisfatórios, tendo em vista que em regra são litorâneos.

O espaço urbano, mesmo o das cidades maiores, regra geral apresenta-se organizado de modo relativamente simples. O caráter freqüentemente monolítico

do crescimento, especialmente nas cidades cogumelos de áreas pioneiras, resultou numa certa continuidade no conjunto do espaço de cada cidade.

Pondo-se de lado, com reservas, as cidades que já apresentavam desenvolvimento apreciável no período colonial, geralmente os planos são regulares, com predominância do ortogonal, em tabuleiro de xadrez. Nesse sentido há uma certa identidade entre as cidades brasileiras e aquelas de outras partes do continente, mesmo anglo-saxônicas. Entretanto, enquanto na América anglo-saxônica o tabuleiro de xadrez dominou em conseqüência do processo global de utilização orientada de terras novas,<sup>23</sup> na América espanhola foi decorrência de determinações oficiais que presidiram à formação de todos os núcleos novos — de tal forma que podemos encontrar as mesmas normas no plano da parte central de Los Angeles e no de Buenos Aires — no Brasil o sistema parece ter dominado em parte ter dominado em parte por tradição e em grande parte porque mais simples e fácil de ser traçado. A tradição parece ter sido importante em virtude de termos, no caso brasileiro, alguma coisa de semelhante com o caso das áreas de antiga colonização espanhola.<sup>24</sup>

Nas grandes cidades, a simplicidade e caráter geométrico do plano continuam a prevalecer em suas diferentes partes, inexistindo entre as referidas partes, entretanto, qualquer organicidade. Daí decorre o caoticismo de conjunto em planos como o de São Paulo ou Rio de Janeiro, para ficarmos nos maiores aglomerados.

O espaço urbano divide-se em áreas mais ou menos nítidas, melhor definidas para as cidades maiores. As áreas centrais, a "cidade", abrigam uma atividade poli-funcional, dominando a comercial varejista, a político-administrativa, além da presença de escritórios, consultórios, bancos, oficinas e ateliês, e da igreja, freqüentemente um dos importantes pólos centrais, mais expressivos nas cidades menores. O centro é ponto de irradiação dos meios de circulação urbana, dando ao aglomerado um caráter geralmente mono-nuclear. nas pequenas cidades a área central freqüentemente é também residencial. Nos grandes centros litorâneos, e especialmente nas cidades paulistas, o arranha-céu está se tomando símbolo do desenvolvimento urbano, algumas vezes satisfazendo imperiosas necessidades locais, outras vezes constituindo elemento de prestígio econômico ou mesmo servindo de elemento de destaque na emulação conseqüente da rivalidade entre núcleos vizinhos.

Nas grandes cidades pode ser distinguido o anel periférico ao centro, de deteriorização. Não são, entretanto, típicos e comuns como nas cidades norte-americanas. Nessa área periférica encontram-se as atividades atacadistas, que se situam junto ao porto nas cidades litorâneas e junto a uma ou mais importantes saídas nas cidades menores.

---

23 Leia-se TAYLOR, Griff — *Geografia Urbana*, Labor, Barcelona

24 Tomamos conhecimento da existência de uma orientação para o planejamento das cidades portuguesas nas terras de colonização, em palestra efetuada por Alice Piffer Cannabrava, no decorrer da realização do I Congresso Brasileiro de Geógrafos, Ribeirão Preto, julho 1954. Por outro lado, percebemos, em todas as iniciativas oficiais para criação de centros urbanos, a preocupação do tabuleiro de xadrez; veja-se, por exemplo, os casos de São Luiz do Paraitinga, de Ararapira, de Franca, do Crato, ou mesmo da parte central antiga do Rio de Janeiro.

As áreas residenciais escalonam-se em face da condição financeira de seus habitantes, em bairros ricos, médios e pobres, até as favelas, mocambos ou cortiços. Diferem, todavia, das cidades americanas do norte, embora não sempre, pela ausência de uma distinção bem definida pela origem nacional ou étnica de seus habitantes.

Zonas industriais dispõem-se ao longo dos eixos de circulação ferroviária particularmente, ou junto às áreas portuárias. Em pouquíssimos casos, como acontece em várias partes da cidade de São Paulo, junto a centros portuários como Santos, Rio de Janeiro ou Recife, ou em cidades-usinas do tipo de Volta Redonda, as atividades industriais tem papel de destaque dentro dos aspectos paisagísticos dos quadros urbanos.

Os subúrbios, também comuns nas cidades maiores, ligados a eixos ferroviários ou rodoviários, repartem-se em áreas dormitórios, ou então em áreas industriais e embrionariamente em residenciais de luxo, fato este possibilitado pela motorização da circulação urbana.

Em país de urbanização ainda pouco expressiva, os fenômenos de conurbação apresentam-se em número relativamente pequeno, porém nem por isso inexpressivos. Recife, Rio de Janeiro, Santos, São Paulo e Porto Alegre são os mais significativos. Grandes organismos, poli-nucleares em razão do aglutinamento de núcleos menores vizinhos, abrangendo áreas de duas ou mais circunscrições político-administrativas, ainda não mereceram uma consideração mais acurada dos poderes públicos, no sentido de dispô-los de uma orientação orgânica, entrosando-os no seu desenvolvimento e na solução de seus problemas. Impõe-se sempre mais, conforme já afirmamos a propósito de São Paulo<sup>25</sup>, a criação de órgãos administrativos em plano superior ao das atuais prefeituras. O modesto, não ainda satisfatório, mas sugestivo exemplo do A.B.C. (Santo André, São Bernardo e São Caetano) poderia servir de ponto de partida para medidas mais objetivas nesse sentido.

Alguns aspectos referentes às partes das cidades brasileiras parecem mostrar como a sua gênese está ligada a fatos de natureza rural. Assim é que os bairros geralmente tiveram sua definição mais autêntica no processo de expansão dos centros urbanos em áreas rurais, abrangendo o que foi inicialmente bairro rural. A própria expressão "cidade", em muitos casos utilizada para o centro do núcleo urbano, revela a permanência de um hábito, de uma época em que o atual centro confundia-se efetivamente com o núcleo urbano.

Embora de crescimento geralmente monolítico e de planos predominantemente geométricos, fatos que contribuem para que vingue uma certa monotonia de aspectos, as cidades brasileiras em certos casos chegam a chocar pelos contrastes que apresentam. Nesses contrastes, que às vezes marcam vigorosamente

---

25 PETRONE, Pasquale — *A Cidade de São Paulo no século XX*, in "São Paulo, estudos de Geografia Urbana", trabalho dirigido por Aroldo de Azevedo, VV vol., Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1958.



os aspectos fisionômicos das cidades brasileiras, percebe-se quase sempre as decorrências de oposições de natureza econômica e social, atenuadas, mas não inexistentes, nas grandes cidades, pela recente definição de uma classe média relativamente numerosa.

À dualidade "casa grande e senzala", implicando ao mesmo tempo oposição e complementação de quadros sociais e econômicos nas áreas rurais, "sede e colônia" das zonas de cultura cafeeira do Sul, sucedeu a dualidade "sobrados e mucambos", ou "arranha-céus e favelas", ou ainda, "vilas e cortiços". Todo um processo envolvendo fenômenos de urbanização em várias partes do país, e em épocas diferentes, com paralelos reajustamentos de quadros sociais e econômicos, sugestivamente observados, para o Nordeste açucareiro, por Gilberto Freire<sup>26</sup>.

Não atingindo as proporções dos contrastes de mesma natureza, comuns em cidades de áreas coloniais dos trópicos, eles chocam, entretanto, pelo que representam e significam em um país onde certos aspectos decorrentes de sua situação colonial passada já deveriam estar bastante atenuados. Seria preciso verificar até que ponto os referidos contrastes, bem marcados nas paisagens urbanas, correspondem, também, a especiais condições étnicas das populações urbanas.

Em território extenso quanto o brasileiro, onde as diversificações regionais criadas pelo homem são bastante grandes, o fenômeno urbano apresenta-se, naturalmente, com peculiaridades próprias em cada uma das regiões, algumas vezes chegando a constituir verdadeiras famílias de tipos de cidades. É que as características dos quadros urbanos refletem, de modo mais ou menos acentuado, as condições do quadro natural e, necessariamente, a antiguidade e formas do povoamento, as bases das organizações do espaço econômico, os tipos de grupos humanos e suas características sociais.

É muito cedo, evidentemente, para tentar uma classificação dos tipos de cidades brasileiras, dada a relativa escassez de estudos particulares de natureza geográfica. Entretanto, em alguns casos já se toma possível esboçar alguma distinção. cremos, conforme já afirmamos outra vez,<sup>27</sup> ser possível distinguir uma família de cidades de tipo paulista.

Comuns dentro dos limites do estado de São Paulo, elas são numerosos em outras unidades pertencentes à região geo-econômica paulista, vez ou outra surgindo em áreas mais distintas das citadas. Identificando-se com a grande família de cidades de tipo americano,<sup>28</sup> caracterizar-se-iam pela idade relativamente recente, pelo seu rápido crescimento, pelo empreendimento de natureza especulativa que representam, pelo cosmopolitismo de seus quadros demográficos e pelo dinamismo de sua vida urbana. É quanto se percebe em Marília ou Londrina, Rio preto ou

26 Trata-se das obras do sociólogo, sugestivamente intituladas *Casa Grande e Senzala* e *Sobrados e Mucambos*, publicados pela Editora José Olímpio, do Rio de Janeiro.

27 PETRONE, Pasquale — *Obra citada*.

28 Ver Pierre George, *La Ville*, obra citada.

Campina Grande, Uberaba ou Campo Grande.

Naturalmente, consideramos dentro das condições acima as unidades urbanas que atingiram uma certa maturidade, e não necessariamente aquelas decorrentes de fenômenos de pioneirismo, ainda em fase de desenvolvimento comum a esse tipo de fenômeno. Neste último grupo poderiam ser enquadradas outras unidades urbanas, que, entretanto, quando melhor definidas, após o período de desenvolvimento de cidade cogumelo, poderiam pertencer a outros tipos. Pensamos, por exemplo, nas cidades das áreas pioneiras do oeste, catarinense, sudoeste paranaense ou norte do Espírito Santo. Xapecó, Joaçaba, Xanxerê, Pato Branco, Cascavel, São Francisco, Mantena e outras, possuem aspectos particulares que as diferenciam das cidades de tipo paulista.

Com certa propriedade, também, não é difícil distinguir uma família de cidades fruto do processo de colonização estrangeira em áreas do Sul e Sudeste do país. O fato de todas elas terem surgido — às vezes planejadas — dentro de um processo de povoamento orientado, as características que apresentam, decorrentes do modo de construir por parte de alemães, italianos ou eslavos, a própria população — freqüentemente denotando sua origem no aspecto físico ou nos seus hábitos — tudo leva a distinguir esse dos demais núcleos urbanos brasileiros. Caxias do Sul ou Blumenau, Santa Tereza ou Novo Hamburgo, Joinville ou Nova Trento, e muitos outros, são exemplo significativos.

Da mesma forma, talvez seja possível falar em uma família de cidades amazônicas, ou em uma família de cidades das zonas semi-áridas do Brasil de Nordeste. Sugestões que um estudo acurado pode ou não revalidar ou completar.

De qualquer forma, a distinção das famílias de cidades brasileiras pode servir de complementação à interpretação dos fenômenos de conquista do espaço brasileiro, com poucas exceções até o presente baseada principalmente na consideração dos quadros de conjunto.

Como dissemos, trata-se de notas sobre alguns aspectos e problemas das cidades brasileiras. Muito gerais, não permitem chegar a verdadeiras conclusões. Fazem entrever, todavia, como de resto foi o sentido de sua apresentação, a possibilidade de sugerir alguns estudos de profundidade sobre aspectos que nos parecem de grande valor dentro do processo científico de interpretação da realidade brasileira. Referimo-nos especialmente ao problema do anti-urbanismo colonial e bases do desenvolvimento moderno dos quadros urbanos brasileiros; ao fenômeno urbano nas suas relações com os processos de povoamento; ao fenômeno urbano como elemento base na orientação e planejamento do espaço brasileiro.

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

*Roberto Lobato Corrêa*

### **I — O FATO URBANO EM ALAGOAS**

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

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

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

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

---

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

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

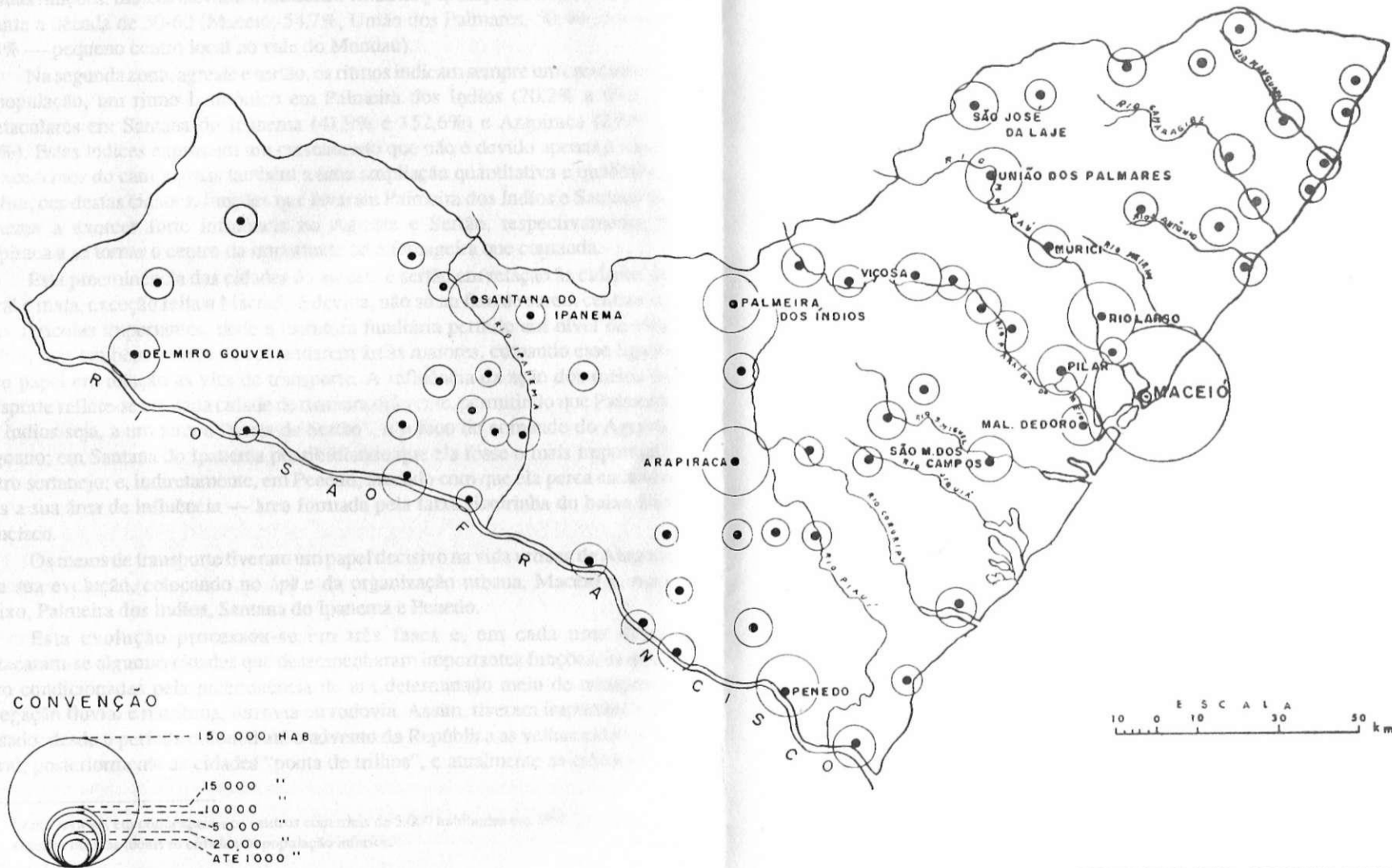
Nas zonas agreste e sertão, já a diversidade é devida, essencialmente, a uma atuação de determinados centros no comando na vida regional. Além dos numerosos pequenos centros locais, e de um centro industrial (Delmiro Gouveia), aparecem nestas zonas três cidades maiores: Palmeira dos Índios, Arapiraca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

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

# DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO URBANA

## EM ALAGOAS

(1960)



ORGANIZADO POR ROBERTO LOBATO CORRÊA

Fig. 1.

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

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

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

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

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

---

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

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

## II — AS VELHAS CIDADES DO LITORAL

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

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

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

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

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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

# PRINCIPAIS CAMINHOS EM ALAGOAS EM 1871

Segundo Bom Fim Espíndola

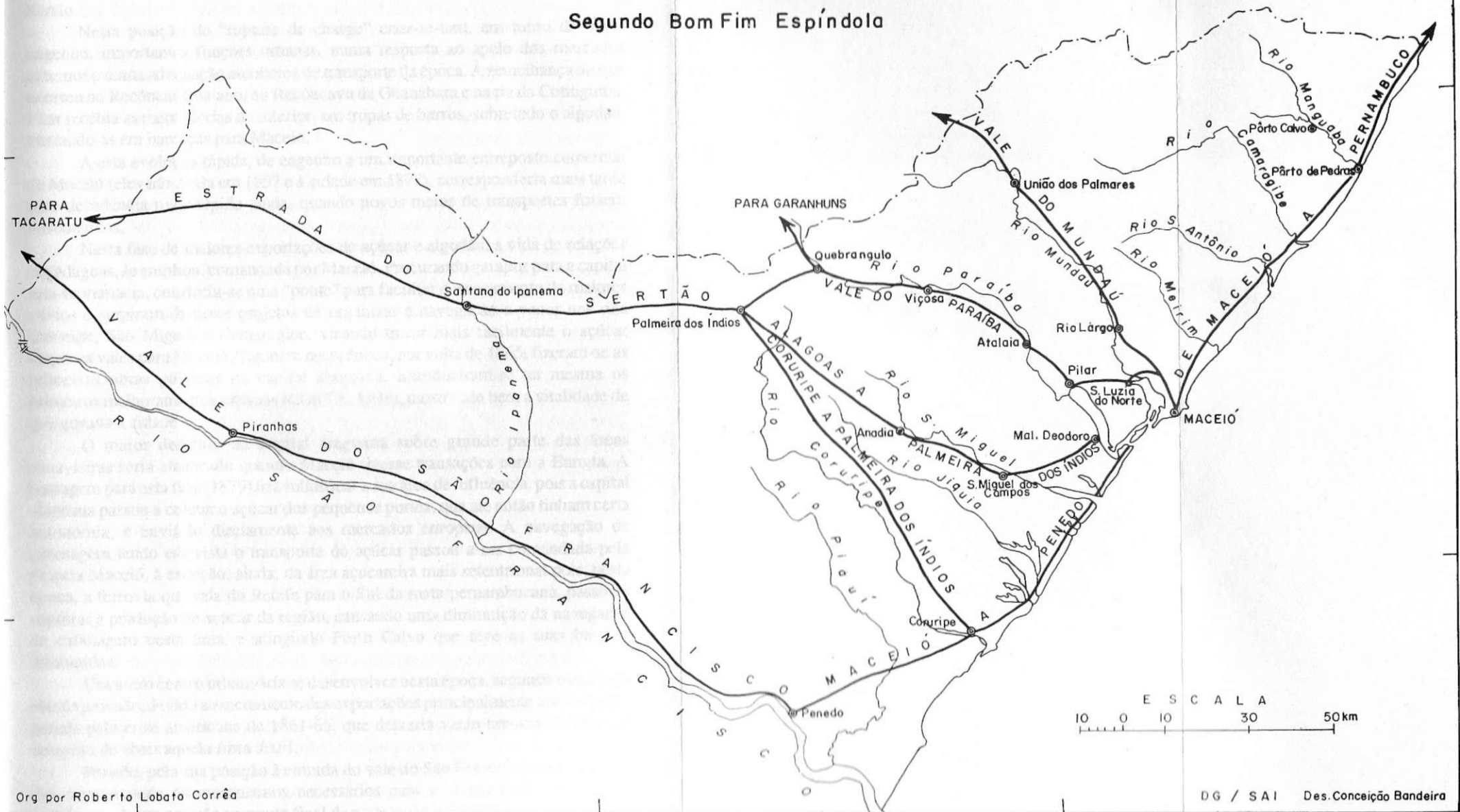


Fig. 3

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### III — AS CIDADES "PONTA DE TRILHOS"

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# EVOLUÇÃO DA RÊDE FERROVIÁRIA EM ALAGOAS

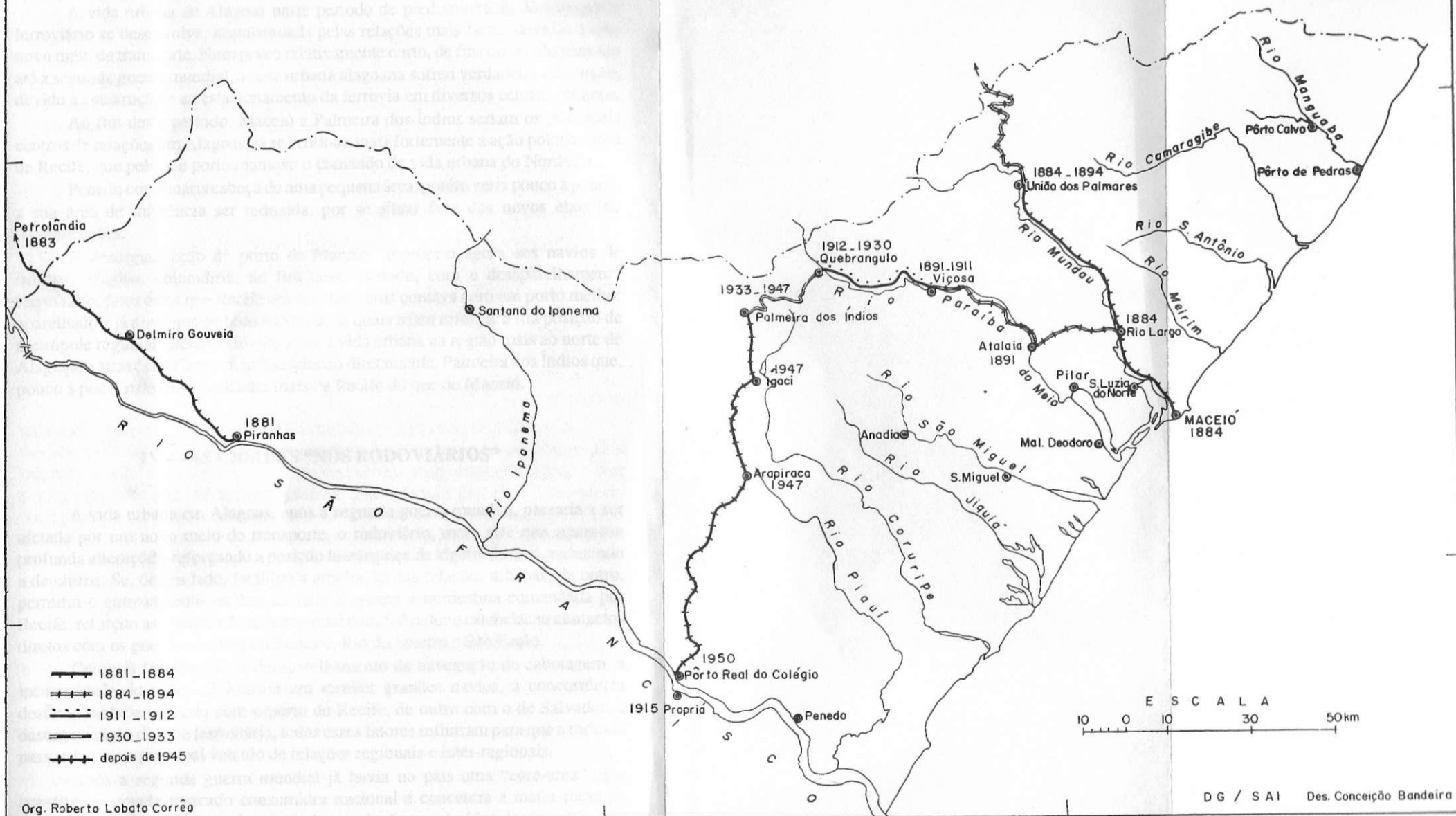


Fig. 4

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

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

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

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

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

#### IV — AS CIDADES "NÓS RODOVIÁRIOS"

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

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

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



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

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

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

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

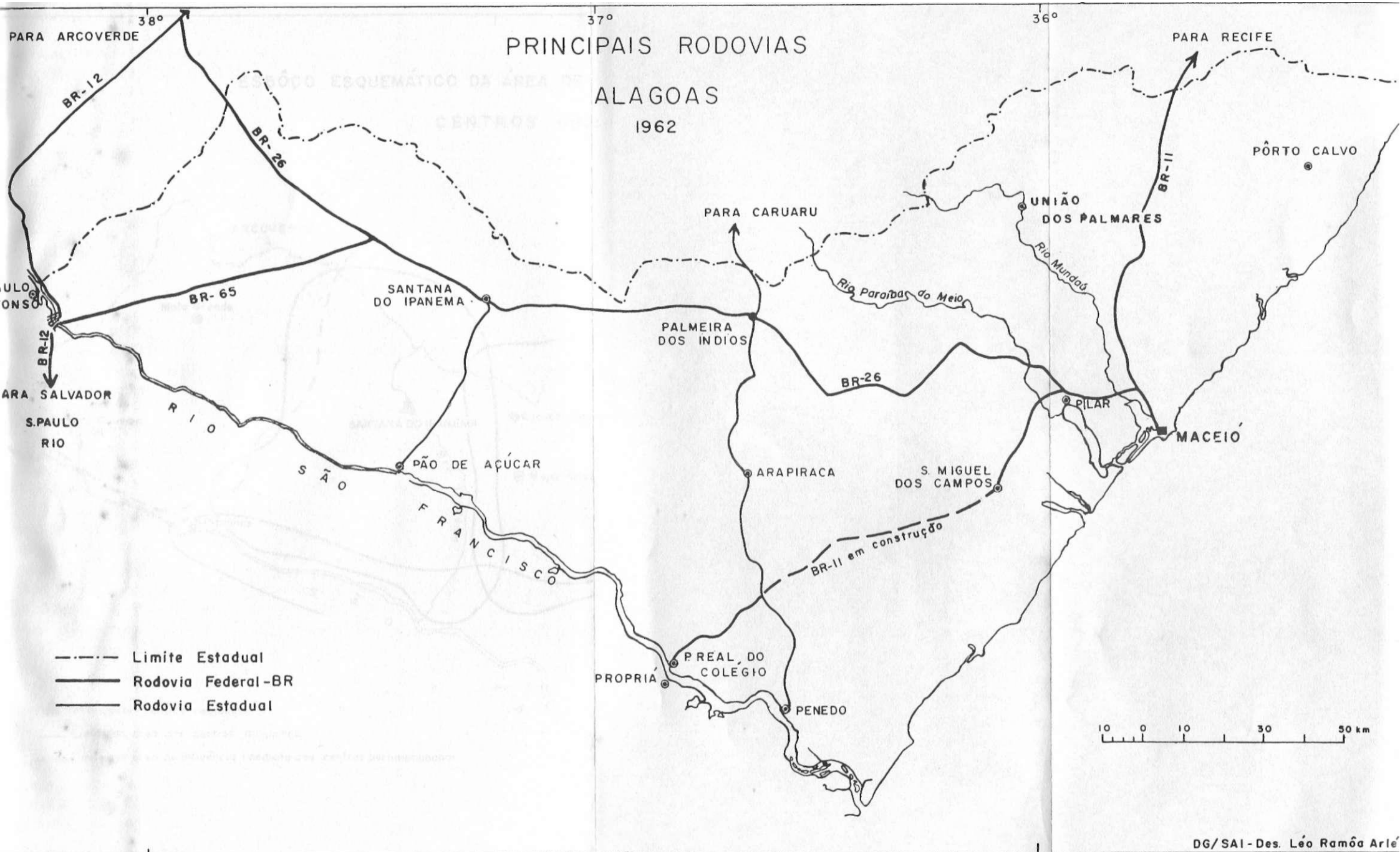
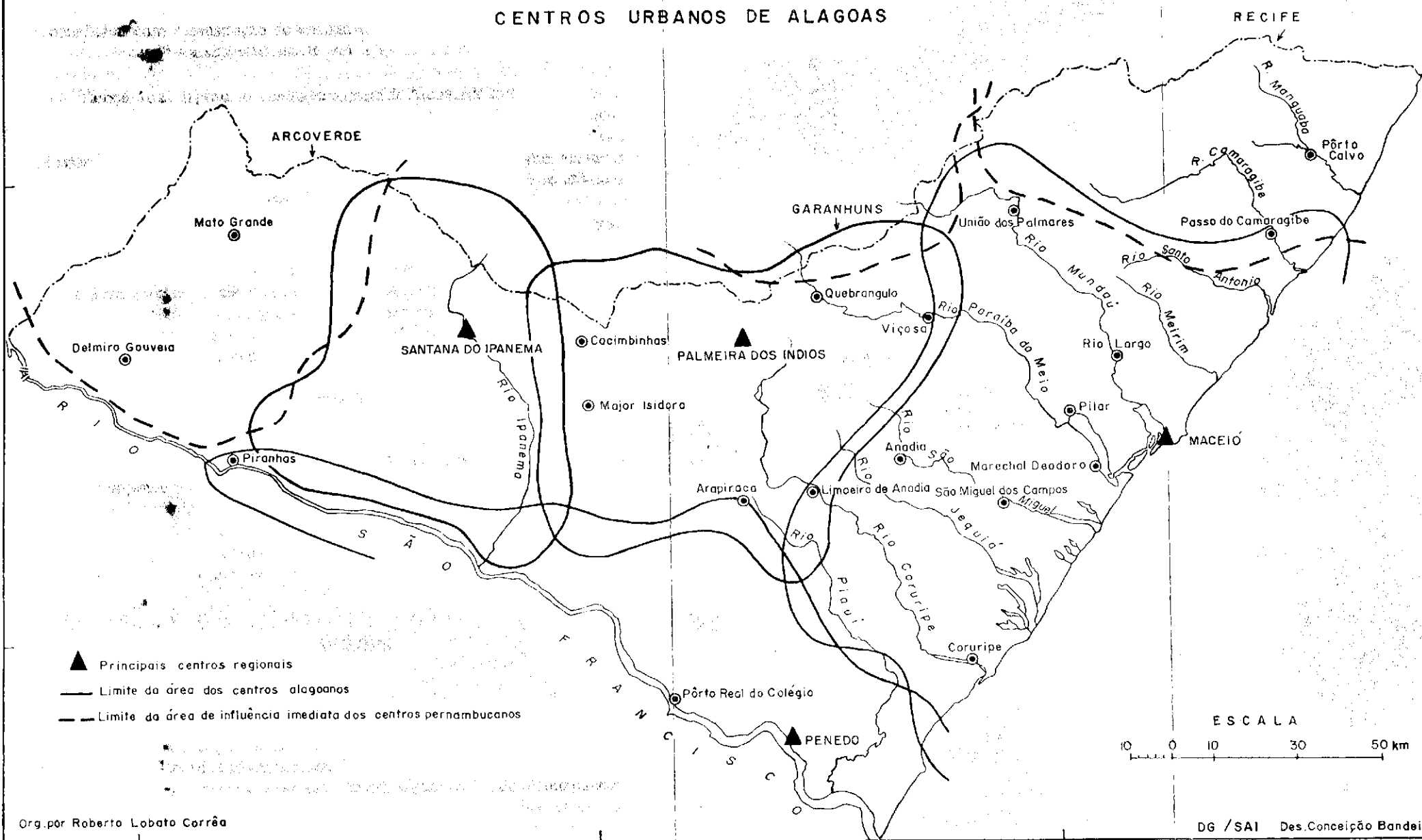


Fig. 6

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



Org. por Roberto Lobato Corrêa

DG / SAI Des. Conceição Bandeira

Fig. 7.

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

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

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

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

## CONCLUSÕES

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

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

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

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

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

## BIBLIOGRAFIA

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

## **PRÉ-HISTÓRIA DA AGB CARIOCA" \***

*Orlando Valverde*

Embora não me tenham escalado para falar sobre este tema, na presente Mesa-Redonda do Cinquentenário de nossa AGB, quero deixar aqui um registro sobre a fase inicial da Seção Regional do Rio de Janeiro, quase totalmente desconhecida, e da qual me orgulho de ter participado e ser dela, hoje em dia, um dos raros testemunhos sobreviventes.

A fase da História da qual não existem documentos escritos é chamada "Pré-História". Como, aparentemente, não existem mais documentos sobre a fase da Seção da AGB do Rio que lhes vou descrever, aí está a razão pela qual escolhi o título deste relato.

Recentemente transferido da Universidade de São Paulo, onde fundara a Associação dos Geógrafos Brasileiros, Pierre Deffontaines passou a dar curso de Geografia Humana na Universidade do Distrito Federal, inaugurada em 1935.

Curiosa e encantadora era a personalidade do fundador de nossa Associação: alto, magro, esguio, a ponto de ser curvo; cabelos, sobrancelhas e pestanas louros quase brancos; olhos azuis muito vivazes... Aulas e conferências de Deffontaines, mais do que trabalhos científicos eram verdadeiras obras de arte! Ele fazia geografia a golpes de inteligência. Mais do que pesquisas profundas, suas preleções revelavam lindas descrições de paisagens, comparações de agudeza invulgar, que eram sobretudo inspiradores de idéias. Por isso, Deffontaines foi um catalisador de atividades, animadas por sua curiosidade inquieta.

Como não havia no Rio de Janeiro, naquele tempo, ninguém formado em Geografia, em curso superior, os colaboradores de Deffontaines eram sobretudo geólogos, engenheiros de minas, professores de geografia; engenheiros civis

---

(\*) Texto Apresentado no 4º Congresso Brasileiro de Geógrafos, na mesa-redonda, AGB 50 Anos de Trabalho, São Paulo, 1984

dedicados à geodésia e topografia, à economia; médicos, bacharéis, mas especialmente seus entusiasmados alunos.

No começo, o preparo desses alunos em Geografia era tão incompleto que Deffontaines espontaneamente resolveu suplementar seu curso: em vez de duas horas consecutivas de Geografia Humana, passou a dar hora e meia desta matéria, seguida de outra hora e meia de Geomorfologia.

Isto ainda não lhe bastava. A Geografia fazia parte da própria vida de Deffontaines. Assim, resolveu ele criar outra "Associação dos Geógrafos Brasileiros", em 1936, para "conversar sobre geografia", à noite, uma vez por semana.

Porque teria Deffontaines fundado outra entidade com o mesmo nome? Temeria ele o desaparecimento da AGB paulistana, ou estaria já antevendo o desenvolvimento desta Associação, nos moldes federativos que teve mais tarde?

Talvez, a princípio, a primeira hipótese ocorresse a Deffontaines, em vista da terrível repressão policial que se desencadeou, após o levante promovido pela Aliança Nacional Libertadora, no final de 1935. É, por outro lado, muito provável que Deffontaines estivesse inspirado no modelo da Association des Géographes Français.

Seja como for, nunca ouvi uma opinião clara do mestre, a esse respeito. O que importava a Deffontaines era reunir os interessados em Geografia, e com eles trabalhar, fazer excursões, debater...

Assim, enquanto em São Paulo o jovem Pierre Monbeig, que o substituíra na USP, criava a mais sólida escola de geógrafos do país no núcleo USP-AGB, Deffontaines criava no Rio um outro ramo, até então independente.

É óbvio que um suporte fundamental às atividades de Deffontaines foi dado com a criação em 1938, pelo Eng<sup>o</sup> Cristóvão Leite de Castro, do Conselho Nacional de Geografia, dentro do Instituto Nacional de Estatístico, vindo a formar o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

A colaboração prestada por Leite de Castro e Sílvio Fróis Abreu a recém-criada Associação dos Geógrafos Brasileiros, do Rio, foi irrestrita. As reuniões da AGB carioca se realizavam à noite, no auditório do Instituto Nacional de Tecnologia (já seria Fróis Abreu, naquele época, diretor do INT?), na Avenida Venezuela, perto da Praça Mauá. Era um lugar ermo; porém naquele tempo não eram perigosas as ruas escuras e desertas do Rio de Janeiro.

Fui designado secretário e tesoureiro da Associação. Ganhei um livro de atas, fino, mas de capa preta e dura, como os de cartório. As contribuições, que eram de três mil réis (3\$000) por mês, eu as guardava em moeda corrente, no final do livro, dentro de um envelope.

Lamento nunca mais ter visto aquele livro de atas, pois isto me obriga a recompor os fatos, de memória. Nestas circunstâncias, as datas me faltam; a ordem em que as palestras foram feitas, só lhes asseguro até a terceira, e os temas nelas tratados, quando eu não tiver certeza, colocarei escrupulosamente um (?), após o título:

- 1ª) P. Deffontaines: " Geografia Humana de montanha, no Brasil".
- 2ª) S. Fróis Abreu: "Regiões Naturais da Bahia". (Esta comunicação foi posteriormente transformada em artigo, saído na Revista Brasileira de Geografia, no I, nº 1).
- 3ª) C. Leite de Castro: "O CNG e o Decreto-Lei nacional nº 311".

Este diploma legal, que o referido autor alcunhou de "Lei Geográfica do Estado Novo", serviu de base à fundação do Conselho Nacional de Geografia, dentro do IBGE, racionalizou a divisão municipal do Brasil, obrigou as Prefeituras a mapearem os respectivos municípios (uns — a maioria — eram meros croquis; outros possuíam base cartográfica precisa; outros, enfim, contrataram levantamentos planimétricos).

Leite de Castro, jovem, competente, cheio de iniciativa, compreendia que, fundamentado naquele decreto-lei, que ele próprio idealizara, realizaria uma obra grandiosa e duradoura. Dentro da Geografia, Cartografia e Geodésia, ele possuía uma perspectiva histórica semelhante à de Oswaldo Cruz na Higiene; de Pereira Passos e Prestes Maia, no Urbanismo; de Juscelino Kubitcheck, na Política. Montou uma estrutura e a fez funcionar!

Colega dele, no curso de Geografia da extinta Universidade do Distrito Federal, eu era bem mais jovem e inexperiente, porém mais sofrido pelas perseguições políticas da direita. Por isso, via com certa antipatia qualquer decreto-lei. E o de nº 311 ameaçava com a perda de autonomia ao município que não elaborasse seu mapa, no devido tempo. Sem dúvida, era um ato ditatorial! Entretanto, em decorrência desse ato, obtive emprego, fiz carreira como pesquisador em Geografia, enquanto por longos decênios as Universidades me fechavam as portas. No plano pessoal, pude encontrar a mulher de minha vida e criar nossos filhos.

Claro que nessa infinidade de acontecimentos entraram muitos outros fatos circunstanciais, e eu tive de fazer muitas opções.

Mas, sem dúvida, o Decreto-Lei que criou o CNG foi uma variável que teve reflexos fortes na Geografia Brasileira e até na minha vida profissional e pessoal: grão de areia, perdido nessa imensa praia!

Eis um exemplo da "Dialética da História". Mas, retornemos à velha AGB carioca:

Oton Henry Leonardos fez um relato de suas pesquisas de campo no alto Tocantins e Araguaia (?).

Josué de Castro falou sobre "Os Mucambos do Recife". Ele correlacionou esse tipo de habitação com os da África negra. Sua palestra levantou animados debates, inclusive com o geólogo acima citado.

Numa noite de verão, estava no Rio um geógrafo norte-americano, Preston E. James, que retomava de uma excursão de pesquisas no Planalto Meridional. Falou sobre "A expansão do povoamento no Sul do Brasil", tema de seu artigo depois publicado na "Geographical Review".



Antes de sair para a conferência, ele me telefonou, consultando se deveria ir de "smoking", e eu lhe disse que o traje era informal. Felizmente! Pesado aguaceiro desabou em seguida, e, por isso, para vergonha nossa, apenas seis pessoas assistiram à palestra.

O geólogo paraense Henrique Capper Alves de Souza discorreu, com acentuado sotaque lisboeta, sobre "Os garimpos de ouro do Gurupi".

Já no final da permanência de Deffontaines no Brasil, ele convidou um médico chamado Vitor Mayall, para falar sobre "Petrópolis".

Ao sair do nosso país, Deffontaines deixou Silvio Fróis Abreu como sucessor, na presidência da AGB carioca. Na UDF o substituíram: Ernesto Street, nas aulas de Geografia Humana, e o Engº José Carlos de Junqueira Schmidt, nas de Geografia Física.

Ao começo de cada sessão da AGB, eu efetuava a leitura da ata da reunião anterior, mas no resto, a burocracia era praticamente nula. Falava-se sobre geografia. E essa é a grande virtude das reuniões profissionais. Além disso, conhecem-se colegas e pessoas que trabalham no mesmo ramo ou em ciências afins. Desse modo, conheci eu quase todos os oradores mencionados e mais vários geólogos: Avelino Inácio de Oliveira, Luciano Jaques de Moraes, Alberto Ribeiro Lamego, assim como a esposa de Ernesto Street, também professora, que eventualmente o substituía nas aulas.

Colegas meus compareceram com frequência à AGB. Lembro-me bem de: Fábio de Macedo Soares Guimarães, Antônio José de Matos Musso, Jorge Zarur, Carlos Marie Cantão, Miguel Alves de Lima e, mais tarde, um menino inteligente e animado, que se chamava Hilgard O'Reilly Sternberg.

As discussões corriam, às vezes, um pouco à deriva; mas sempre sob a orientação simpática de Deffontaines. Além dos temas das palestras, eram elas motivadas pelas observações das excursões. E estas não foram poucas, sempre com grande participação dos alunos da UDF e de funcionários do CNG.

Numa época em que os automóveis eram raros, tomava-se bonde, trem ou barca, e depois andava-se muito a pé. Assim, foram feitas as excursões seguintes\*:

- Ao Sumaré, e daí pela serra da Carioca, à Pedra Bonita, até o Alto da Boa Vista.  
Ao pico da Tijuca.  
A Ilha de Paquetá.
- A Jurujuba, e daí até o Forte de Santa Cruz.
- A Vassouras, daí de carro até Pati do Alferes, seguindo a pé, pela Serra do Mar, até o Bingen (subúrbio de Petrópolis).

---

(\*) Não estão em seqüência cronológica.

Em setembro de 1940, a Sociedade Brasileira de Geografia promoveu, com o apoio do CNG, o IX Congresso Brasileiro de Geografia, na cidade de Florianópolis.

A 2ª Guerra Mundial estava deflagrada. A França já havia caído. A propaganda nazista lavrava no Sul do Brasil. Na exposição de mapas, anexa ao Congresso, organizada pelo CNG, o cônsul alemão depositou um grande caixote, com livros de propaganda nazista, para serem distribuídos à tarde. No horário de almoço, com o recinto da exposição fechado, furtivei o caixote, auxiliado por alguns colegas do CNG, e o joguei no mar.

Poucas semanas depois, entreguei dois exemplares, que eu tirei do caixote, ao Prof. Preston **James**, então revertido ao posto de coronel do Exército norte-americano, encarregado do serviço de informações do Departamento de Estado, para a América Latina.

Era a geopolítica em ação.

O importante para a Geografia Brasileira naquele conclave foi o primeiro encontro dos jovens geógrafos dos dois grupos da AGB (de São Paulo e do Rio) com os velhos adeptos da Geografia de nomenclatura, da "veneranda" Sociedade de Geografia.

Os paulistas eram capitaneados por Monbeig. Lá estavam: Aroldo de Azevedo, João Dias da Silveira, Ary França, Dirceu Lino de Matos, Maria da Conceição Vicente de Carvalho... Do grupo do Rio estavam, além de mim Cristóvão Leite de Castro, Lúcio de Castro Soares, Jorge Zarur...

Como essa moçada perturbou a velharia, é difícil de descrever! Pela primeira vez, em lugar de palmas e comentários laudatórios, aqueles senhores passaram a ouvir críticas inflamadas, ironias e propostas de recusa dos seus trabalhos. Este choque de idéias reproduzia no Brasil, aliás, o que havia ocorrido no princípio do século na velha Société de Géographie de Paris, entre os geógrafos tradicionais e OS jovens grupos então liderados por Emmanuel De Martonne e P. Vidal de La Blache.

Em 1941, apareceu no Conselho Nacional de Geografia um geógrafo francês, vindo do Japão. Chamava-se Francis Ruellan. Era geomorfólogo, ex-discípulo de De Martonne. Foi imediatamente contratado pela Faculdade nacional de Filosofia. Em pouco tempo, ele empolgou um grande número de estudantes, atraindo-os para o curso de Geografia. Um bom grupo deles foi contratado pelo Conselho Nacional de Geografia, onde Ruellan passou a dar assessoria técnica.

A partir daí, é difícil distinguir o que era pesquisa de AGB, de CNG ou de FNFi. Quase sempre, as três entidades estavam mais ou menos envolvidas. Os trabalhos de campo e as reuniões de debates se sucedem: ao vale do Cachoeirinha, a Cabo Frio, a Campos, a Paraíba do Sul, ao Paraná e Santa Catarina, ao Vale do Rio Doce...

Apoiada irrestritamente pelo Conselho Nacional de Geografia, do qual era uma das cinco associações filiadas (juntamente com a Sociedade Brasileira de

Geografia, o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, o Clube de Engenharia e a Academia Brasileira de Ciências), a AGB carioca estava em plena floração; era um verdadeiro curso de pós-graduação para pesquisadores e de atualização para professores, quando se deu a fusão dos dois núcleos — o de São Paulo e o do Rio de Janeiro — em 1943, na Assembléia Geral, reunida em Lorena.

Estava terminado o ciclo que chamo de "pré-histórico" da AGB do Rio de Janeiro. Antes de partir o grupo carioca para a referida cidade do Vale do Paraíba paulista, eu entreguei àquela que seria diversas vezes a tesoureira da Associação Nacional — Dora de Amarante Romariz — as duas provas materiais de minha participação, até ali: o livro negro de atas e um envelope contendo quinze mil réis.

Esta narração despretensiosa encerre alguns ensinamentos importantes.

Não se cuidava quase de organização, e muito menos de defesa da classe; mas a AGB era atraente, vivaz, fecunda. Hoje, as Secções locais se preocupam muito com questões profissionais, de emprego e epistemológicas... Não se pode condenar essa orientação, numa conjuntura de crise, como a que vivemos. Porém, quase ninguém comparece às sessões.

O fator básico que tornou a AGB a mais fértil organização privada de estudos geográficos em nosso País foram os trabalhos de campo em equipe, guiados por geógrafos experientes. Os debates que se seguiam envolviam questões teóricas para a solução de problemas práticos; não derivavam de situações hipotéticas.

É bem verdade que as pesquisas de campo são, hoje em dia, dificultadas pela carestia dos transportes automóveis. No passado, entretanto, se os combustíveis não eram caros, os próprios veículos o eram, e as estradas de rodagem eram muito ruins.

Os nossos precursores agebeanos resolveram essas dificuldades marchando sobretudo a pé. Nós podemos fazer a mesma coisa. Ademais, o enfoque social enriqueceu o nosso arsenal metodológico, tomando a Geografia um instrumento mais eficaz no planejamento regional.

## PLANEJAMENTO INTEGRADO DE DESENVOLVIMENTO NATUREZA, VALIDADE E LIMITES (\*)

Marcelo José Lopes de Souza (\*\*)

### SÓ MAIS UM NOME SONORO?

Fala-se bastante em planejamento—e, em países como o Brasil, comenta-se à exaustão a sua falta ou incipiência —, mas seria inútil procurar em uma livraria, a seção "planejamento". Isto porque o assunto em questão se acha dividido por temas (planejamento econômico, planejamento urbano, planejamento ambiental...) e escalas (planejamento municipal, planejamento regional, planejamento nacional), sendo cada "tipo de planejamento" via de regra tratado como se constituísse campo legitimamente autônomo. Ou seja, os parcialismos analíticos dominam a paisagem intelectual, e as articulações intertemáticas e interescares são frouxas, de baixa densidade.

Tal realidade, em meio à qual se depara com criticáveis dicotomias (territorial vs. setorial, local ou regional vs. nacional) e recortes temáticos empobrecedores (planejamento econômico separado do planejamento físico-territorial, de uso do solo, ou desvinculado de um efetivo planejamento ambiental), reflete, na verdade, o caráter fragmentador da divisão do trabalho acadêmico vigente, expressão por seu turno de uma epistemologia positivista, analiticista, e, na base, de uma ontologia que compartimenta o Social em esferas (estruturas, instâncias...) dotadas, cada uma, de vida própria: econômica, política, cultural e até a espacial, conforme já ousaram alguns<sup>1</sup>. O problema vai muito além da fragmentação temática, na medida em que a compartimentação é "institucionalizada"; cada corporação profissional, ao identificar um dado recorte como uma espécie de propriedade sua, oferece sua

---

1 O Autor vem se debruçando sobre o tema do esfacelamento do real pela Razão Analítica desde alguns anos, inicialmente tendo como pretexto a crítica à idéia de uma "ciência do espaço social" (vide "Espaciologia": uma objeção (Crítica aos prestigiamentos pseudocríticos do espaço social)". Terra Livre, AGB/Marco Zero, São Paulo, 1988, nº 5).

contribuição para cristalizar deformações e criar constrangimentos que transcendem a epistemologia rumo à Sociologia da Ciência e às melindrosas disputadas no mercado de trabalho. Quando se fala em "planejamento urbano", por exemplo, tende-se a sinonimizá-lo com "Urbanismo" e a reduzi-lo ao planejamento físico-territorial, "coisa de arquiteto" — como se um planejamento urbano verdadeiramente crítico e inteligente não demandasse a consideração da economia urbana, da cultura, das formas de organização das populações envolvidas (ativismo de bairro), do contexto político-institucional, e inclusive dos processos sociais atuantes a nível regional, nacional e mesmo internacional (notadamente no que tange aos condicionamentos econômicos à conjuntura política). Outro exemplo é o "planejamento regional", usualmente entendido como planejamento econômico à escala regional, portanto "coisa de economista" — como se a pretensão de formular recomendações para o desenvolvimento de uma região, com um mínimo de espírito progressista e mente arejada, não tivesse de levar em conta (e em profundidade!) aspectos culturais (culturas regionais, apego à região = "regionofilia"), políticos (regionalismos, conjuntura nacional) e físico-naturais (sensibilidade ambiental, adequação ambiental a certos aproveitamentos economicamente interessantes), tudo isso, claro, sem perder jamais de vista os principais fatores condicionantes nos planos nacional e internacional..

No âmbito da pesquisa social, não é de hoje que se clama por **interdisciplinaridade** como um meio para compensar a especialização "inerente ao avanço do conhecimento". Essa compensação, entretanto, não tem vindo na magnitude desejada por muitos; seja porque a disseminação de equipes e centros de pesquisa interdisciplinares encontra ainda grandes obstáculos materiais e institucionais para realizar-se, seja porque a interdisciplinaridade raramente vai além de uma cooperação entre especialistas, onde cada qual, durante e ao cabo, se exime de questionar sua condição de zelador exclusivo de um pedaço da realidade teoricamente autonomizável perante os demais — e por conseguinte quase auto-explicável. Daí advém uma decepção bastante generalizada para com a interdisciplinaridade enquanto remédio milagroso, atualmente sentida. A interdisciplinaridade, que poderia ser uma estratégia de se por em contato pesquisadores com diferentes formações interessados na elaboração de **sínteses críticas e de longo alcance**, bem como na superação gradual de condicionamentos monodisciplinares e da mentalidade compartimentadora, revolucionando a compreensão de cada "parte" (cada especialista) à luz da constatação de que o todo é maior do que a soma das partes — e de que cada conhecimento parcelar adquire um novo e mais profundo sentido quando reintegrado ao todo concreto -, acaba normalmente sendo nada mais que uma "interação fraca", que uma articulação de terminologias e técnicas e uma troca de experiências com o fito de equacionar determinado problema. Nos marcos de uma tal "interdisciplinidade rala"<sup>2</sup>, o que importa é somar esforços para dar conta de um

---

2 O epistemólogo Hilton Japiassu, reduzindo a dois os quatro tipos de interdisciplinaridade divisados

objetivo, sem preocupar-se em colocar em dúvida a legitimidade do modelo de produção e organização do conhecimento científico que produz especialistas sabedores "cada vez mais sobre cada vez menos".

A plethora de "planejamentos" nada mais é que a extensão, ao plano da ciência aplicada, do referido modelo de produção e organização do conhecimento imperante ao nível da ciência básica, da análise e do diagnóstico. Pode-se, a propósito, ressaltar que a divisão entre ciência básica e aplicada é muito problemática em se tratando do domínio social-histórico; como observa Hilton Japiassu, nas ciências humanas "sempre há a intervenção explícita ou implícita de valorizações particulares"<sup>3</sup>, seus equipamentos técnico-metodológicos são gerados com a finalidade de "intervir e transformar os horizontes do agir humano (...)"<sup>4</sup>, propondo direta ou indiretamente modelos de conduta mas isentando-se de uma reflexão crítica acerca dos fins (no caso da "ciência oficial", ou do que a Escola de Frankfurt denominou Razão Instrumental). Tão fortes ligações com a prática já valeu às ciências humanas, aliás, o epíteto de "praxeologias"<sup>5</sup>. Todavia, é forçoso reconhecer que nada é tão "aplicado" quanto o planejamento, por constituir um programa explícito de ação. É portanto curioso como, justamente nesse nível de mais direta aplicação, onde a necessidade de integrar conhecimentos se toma particularmente patente, as compartimentações ainda dominem o universo acadêmico, tanto as que isolam uma dimensão social das demais (como abstrair menos ou mais os problemas econômicos do quadro espacial, da cultura e dos conflitos e relações de poder) ou uma escala analítica das demais (por exemplo, o planejamento municipal que não medita seriamente sobre o entorno metropolitano, se for o caso, e sobre os fatores decisivos de ordem supralocal — regional, nacional e internacional). Isto não é, porém, nenhum paradoxo, mas apenas a conseqüência "lógica" da junção de uma epistemologia fragmentadora e corporativismos acadêmicos, de um lado, com um "dividir para reinar" motivado por um pragmatismo interessado precisamente em desintegrar, em desarticular (por exemplo, analisando hipotéticos econômicos sem

---

por H. Heckhausen (interdisciplinaridade heterogênea, pseudo-interdisciplinaridade, interdisciplinaridade auxiliar e compósita), sugere distinguir uma interdisciplinaridade linear ou "cruzada", meramente "uma forma mais elaborada de pluri-disciplinaridade", de uma interdisciplinaridade "estrutural", cabeça-de-ponte para a criação de novos campos de pesquisa e mesmo novas disciplinas (conforme "Interdisciplinaridade e patologia do Saber". Imago, Rio de Janeiro, 1976, p. 79 e segs.). O que no presente ensaio alcinhou-se de "interdisciplinaridade rala" corresponderia fundamentalmente à interdisciplinaridade linear de que fala Japiassu. Sem embargo, a própria interdisciplinaridade "estrutural" não afronta o modelo disciplinar de organização do conhecimento, limitando-se a promover rearranjos compatíveis como este. Uma interdisciplinaridade "estrutural" poderia, não obstante, ser um momento rumo a algo como uma "transdisciplinaridade" (termo proposto por Piaget — conforme Japiassu, op. cit.) ou uma "adisciplinaridade" (expressão introduzida por Massimo Quaini, e que o autor do presente ensaio aproveita no trabalho citado na nota anterior).

3 Conforme Hilton Japiassu, "O Mito da Neutralidade Científica". Imago, Rio de Janeiro, 1981, pág. 85.

4 Ibid.

5 Ver Ibid.

avaliar e internalizar custos sociais — diferenciados por classe! — e ambientais). Integrações e articulações, decerto que existem também no planejamento acrílico, a serviço da reprodução do "status quo", a soldo do Estado ou diretamente do capital privado; verdadeiras sínteses estratégicas são operadas em algumas instâncias — o Estado-maior técnico-científico da corporação multinacional ou o núcleo da agência central de planejamento do governo -, mas já aí não se trata, é evidente, nem de saber "socializável", nem de instâncias controladas por técnicos enquanto técnicos. O fato de que o "bruxo" Gal. Golbery do Couto e Silva fosse um fã da sugestiva frase (de um poeta grego) "a raposa sabe muitas coisas, mas o porco-espinho sabe um grande coisa", deve em verdade fazer lembrar que esse geopolítico não era um técnico brincando de tecnocrata em uma secretaria municipal, mas um integrante do núcleo de Poder.

O quadro de fragmentação do saber-planejamento anteriormente pintado não tem, conceda-se, valor absoluto. Contudo — e é isso que interessa -, assim como as orientações críticas que buscam, no plano da pesquisa, praticar uma interdisciplinaridade profunda e mesmo ultrapassá-la, não passam de esforços isolados, da mesma forma as exceções à regra de organização do planejamento enquanto saber e teoria são tão-somente isto mesmo: exceções, as quais confirmam a regra. As integrações, os costuramentos são muito mais da alçada da prática — da prática das instâncias decisórias — do que da reflexão acadêmica sobre a prática.

A expressão planejamento de desenvolvimento, a qual há tempos vem se consolidando no ambiente técnico-científico de outros países (ironicamente, nos já "desenvolvidos": "development planning", "Entwicklungsplanung"...), designa normalmente um esforço intelectual imbuído do desejo de não circunscrever o equacionamento de problemas relativos à superação do subdesenvolvimento e de situações de desigualdade e injustiça social e disparidades regionais em geral a um dos "planejamentos" característicos do loteamento do tema. Tal esforço, no entanto, permanece amiúde bastante incompleto. Um bom exemplo é o trabalho de Diana Conyers e Peter Hills "An Introduction to Development Planning in the Third World", com sua proposta de abordagem integrada ("integrated approach") enquanto integração do planejamento de desenvolvimento econômico com o planejamento físico-territorial. Essa integração, absolutamente necessária — e, diga-se de passagem, já há muito encetada e conduzida, com níveis de consistência variáveis, pela Economia Regional, pela Geografia Econômica e pela "Regional Science" fundada por Walter Isard —, é, porém, insuficiente.

---

6 Conforme Golbery do Couto e Silva, "Aspectos geopolíticos do Brasil". In (idem): "Conjuntura Política nacional — O Poder Executivo & Geopolítica do Brasil". José Olympio, Rio de Janeiro, 1981, pág. 94.

7 (7) Diana Conyers e Peter Hills, "An Introduction to Development Planning in the Third World". John Wiley & Sons, Chichester, 1984.

Em primeiro lugar, é preciso admitir que a própria compreensão da natureza e das causas do subdesenvolvimento necessita sofrer um salto de qualidade. Meditar sobre um desafio de se conceber criticamente o processo de desenvolvimento na atual conjuntura (de implosão do "socialismo real" e de aparente triunfo da economia de mercado), integrar consistentemente as diversas dimensões constituintes da realidade social (economia, política, etc.) com o objetivo de melhor entender um problema complexo como o subdesenvolvimento, articular com maior profundidade os fatores "exógenos" e "endógenos" do subdesenvolvimento visando uma compreensão mais abrangente de sua gênese e das causas de sua reprodução; eis algumas tarefas teóricas pendentes, importantes para que se possa ultrapassar as limitações das abordagens críticas existentes — teorias do imperialismo e da dependência, análise do "sistema mundial capitalista" (Wallerstein) — sem, contudo, endossar os enfoques acríticos e a-históricos tão na moda na presente conjuntura internacional (análise com as de Manfred Wöhlcke<sup>8</sup> e outros tantos, que superestimam — às vezes até grosseiramente — os chamados fatores internos ou endógenos, o "subdesenvolvimento feito em casa"). Dessa ambiciosa missão, relevante para reanimar a análise crítica nesta quadra difícil de triunfalismo neoliberal, não será possível desincumbir-se aqui<sup>9</sup>. Mas é fundamental que fique claro que esse progresso no plano da teoria — bem como a incorporação de um conceito amplo de desenvolvimento, que não confunda crescimento econômico e avanço tecnológico com desenvolvimento social e que não faça vista grossa às mazelas dos países desenvolvidos, pretensos modelos irrecusáveis — deve ser a base de políticas e estratégias de desenvolvimento alternativas. Somente então a expressão planejamento integrado de desenvolvimento adquirirá um sentido forte e, ademais disso, progressista, designando um projeto teórico inovador e uma práxis anticonservadora, não sendo simplesmente mais um rótulo pomposo à disposição no mercado de idéias. Para efeito didático, podem-se distinguir os seguintes tipos de integração necessários no bojo de um tal exercício de planejamento:

- 1) Integração entre níveis escalares (local, regional, nacional e internacional — e, ainda, níveis intermediários entre estes principais, notadamente o supramunicipal metropolitano, o estadual/provincial e o continental). Não é possível compreender um ponto no espaço (uma cidade e seus problemas, por exemplo) ignorando as determinações geradas em níveis mais amplos; da mesma forma, a análise de uma realidade identificada com um dado nível escalar não pode prescindir do exame da heterogeneidade interna a ela, vale dizer, da dinâmica própria a cada um dos subespaços que a compõem. A ponte com o

---

8 Ver, por exemplo, Manfred Wöhlcke, "Der Fall Lateinamerika: Die Kosten des Fortschritts". C. H. Beck, Munique, 1989

9 Um tratamento menos superficial do assunto, por parte do autor deste artigo, poderá ser encontrado em "A derrota do socialismo", o "Triunfo da Economia de Mercado" e os países subdesenvolvidos: reflexão sobre os desafios para a análise crítica nos anos 90" (trabalho entregue para publicação).



planejamento é evidente: assim como as possibilidades de enfrentamento de problemas situados em níveis escalares mais acanhados não devem ser superestimadas (evitando-se destarte que um esforço de ampliação do espaço de manobra rumo a níveis mais abrangentes não seja comprometido por desgaste político), também a situação inversa é verdadeira: a formulação de recomendações e intervenções de alcance amplo exige que particularidades locais e regionais sejam devidamente contempladas, sob pena de se violentar culturas específicas, ignorar forças e resistências políticas, etc. (um bom exemplo seria, aqui, a "regionalização" de uma hipotética e urgente reforma agrária<sup>10</sup>).

- 2) **Integração entre rural e urbano.** Ainda que a questão que motiva um dado estudo seja muito mais atinente, de modo direto, a problemas localizados nas ou típicos das cidades do que àqueles característicos do campo, ou vice-versa, é possível iluminar bem melhor certas discussões articulando os dois "sistemas" — por exemplo, não esquecendo que um Plano Diretor pode, no máximo, "disciplinar" o crescimento de uma cidade e ajudar a promover uma distribuição mais justa dos investimentos públicos, e que diminuir o êxodo rural e o impacto das migrações (traduzíveis como crescente pressão sobre infra-estrutura de serviços e demanda real por postos de trabalho, cuja oferta é cronicamente insuficiente) implica em resolver o problema da injustiça social no campo, eliminando a maior parte dos fatores de repulsão por meio de uma reforma agrária efetiva. A articulação entre rural e urbano deve ser igualmente contemplada a nível local ou sub-regional, quando de planejamentos municipais ou metropolitanos integrados que se disponham a enfrentar o desafio (especialmente grande em contextos nos quais a especulação imobiliária grassa) de fomentar cinturões verdes de abastecimento e equacionar problemas típicos de franjas rural-urbanas, caracterizadas por grande mescla de usos, mas sob comando crescente da "lógica" urbana de uso da terra.
- 3) **Integração entre dimensões dos processos sociais.** Cumpre, aqui, integrar — radicalmente, para o que se utilizou alhures, relativamente ao plano da análise, o termo holismo<sup>11</sup> — as distintas dimensões constitutivas dos processos sociais. Intervenções que visem, por exemplo, transformar estruturas econômicas sem

---

10 Exemplo inspirado pelo pequeno e interessante artigo de Orlando Valverde "regionalização da Reforma Agrária". In (idem): "Estudos de Geografia Agrária Brasileira". Vozes, Petrópolis, 1985.

11 Uma perspectiva holística fora já definida teoricamente pelo autor das presentes linhas em "Espaciologia:..., op. cit., e sua aplicação no trato de questões concretas foi tentada em "O que Pode o Ativismo de Bairro? Reflexão sobre as Limitações e Potencialidades do Ativismo de Bairro à Luz de um Pensamento Autonomista" (dissertação de Mestrado, Departamento de Geografia da UFRJ, 1988). Uma fusão do Capítulo 2 com uma parte do Capítulo 3 dessa dissertação foi publicada, sob o título "O bairro contemporâneo: Ensaio de Abordagem Política" e coalhada de erros de impressão, na Revista Brasileira de Geografia, 51(2), abr./jun/ 1989) e no artigo anteriormente mencionado "A Derrota do Socialismo...".

considerar sensibilidades cultural-psicológicas e condicionantes políticos podem até ser eficazes do ponto de vista dos objetivos imediatos do capital ou do Estado, mas dificilmente deixarão de gerar tensões; conflitos poderão ser aguçados, seqüelas poderão ser acarretadas e, no limite, a inviabilidade política da proposta talvez responda pelo seu puro e simples engavetamento.

4) **Integração entre espaço social, história e relações sociais.** Toda sociedade possui uma base espacial, toda problemática "setorial" comporta um alcance e um significado territoriais. O que se entende por planejamento setorial é via de regra nada mais que um planejamento econômico nacional, onde este nível escalar—o território do Estado-nação, o país — é tratado, para fins práticos, como se fosse um todo espacialmente homogêneo, e apenas compostos de diferentes setores econômicos articulados entre si, onde um deles pode ser destacado para fins de programação específica. Quanto mais concreto, compreensivo e crítico for o planejamento, mais explícita será tomada a dimensão espacial do que se pretende planificar. A par disso, o planejamento verdadeiramente revestido de espírito crítico não deverá ser a-histórico, não deverá buscar e conceber um "ideal" (a cidade ideal, a região harmoniosa, etc.) esquecendo ou desprezando a conflituosa realidade (a "cidade clandestina" das favelas e loteamentos irregulares, por exemplo) e negligenciando os complexos processos históricos que conduziram à realidade presente. A percepção densa da dimensão histórica auxilia na compreensão de um dos limites intrínsecos de qualquer planejamento, qual seja, o de que a contingência — bem como a criação, enquanto fenômeno coletivo — é inerente ao Social, para desespero dos planejadores hiperformalistas. Uma visão crítica da complexidade do domínio social-histórico é crucial, também, para que se resista à tentação de muitos planejadores de gabinete, que de alguma forma acreditaram ser possível modificar substancialmente estruturas sociais com base em intervenções "racionalizadoras" no espaço social (caso do urbanismo funcionalista de um Le Corbusier, de um Lúcio Costa, às vezes absurdamente denominado "progressista"<sup>12</sup>).

5) **Integração entre sociedade e natureza.** O homem, enquanto ser social, não pode ser analisado à maneira de um "espectro suprafísico e suprabiológico", conforme criticou Edgar Morin<sup>13</sup>; a sociedade se autoproduz por meio da transformação da natureza (ou "natureza primeira"). A sociedade, natureza natural hominizada através do trabalho (o que já fora classicamente tematizado por Marx e Engels), culturalmente apropriada pelo imaginário, é, assim, uma "natureza segunda", cuja lógica não se reduz, obviamente, à da natureza inconsciente, mas onde o estrato natural originário, para usar uma expressão da

---

12 Conforme Françoise Choay, "O Urbanismo". Perspectiva, São Paulo, 1979.

13 Conforme Edgar Morin, "O Método". Vol. I, "A natureza da Natureza". Europa-América, Mira Sintra (?), s/d, pág. 17.

Castoriadis, não pode ser desprezado. Este fato aparentemente elementar, obscurecido durante muito tempo pela fé acrítica no "progresso da civilização" e pela idéia de "domínio da natureza", é hoje lembrado em cores vivas pelo movimento ecológico. Fala-se, nos dias que correm, crescentemente em "planejamento ecológico"<sup>14</sup>, e já se encara um certo "planejamento ambiental" como uma nova prateleira na estante do "planejamento". A intervenção humana precisa, no entanto, em quaisquer circunstâncias — seja no planejamento do desenvolvimento de áreas rurais ou urbanas, e seja em que escala for — ter os seus impactos sobre o meio ambiente devidamente estimados, e preferencialmente de modo não-generalizante. Vale dizer, avaliando as conseqüências sociais de impactos negativos sobre o meio ambiente diferenciadamente segundo as classes ou grupos sociais atingidos, e, no que concerne às causas e aos fatores dos impactos, não minimizando a sua complexidade por conta de um exame superficial da "ação antrópica" em questão, conforme costumam expressar-se os cientistas naturais, e sim procurando descortinar criticamente os fatores econômicos, políticos e mesmo culturais e ela subjacentes.

- 6) **Integração entre o planejador e os sujeitos-objetos do planejamento.** Evidentemente, seja ele progressista ou conservador, o planejador normalmente já estará, enquanto tal, "integrado" a outros atores sociais, como o Estado e o capital privado (caso em que o espaço para progressismo tende a inexistir), que são aqueles que lhe pagam o salário ou financiam o projeto de pesquisa. Raramente, porém, interessa-se o planejador em entrosar-se com a populações que vivem e trabalham nos espaços que serão objeto de tentativas de planificação. "Planejamento Participativo" é expressão atualmente em evidência, mas a autêntica participação popular encontra formidáveis obstáculos; não só da parte dos políticos, defensores de uma democracia representativa que reproduz a ordem heterônoma que lhes convém e adversários de uma democracia participativa que os amedronta, mas também da parte de muitos técnicos, pouco dispostos a abrir mão de seu poder enquanto detentores de um discurso competente de validade absoluta e que despreza a opinião do usuário. Participar, todavia, não pode significar meramente ser ouvido, ter a opinião "auscultada". Um tal exercício de "dar voz aos objetos" é o tipo da

14 "Première strate naturelle" no original (Cornelius Castoriadis, "L'imaginaire: la création dans le domaine social-historique". In (idem): "Domaines de l'homme". éditions du Seuil, Paris, 1986.

15 A Alemanha, país onde o movimento ecológico é mais organizado que em qualquer outro, oferece não por acaso inúmeros bons exemplos na linha do "Planejamento Ecológico": mencione-se, aqui, apenas a guisa de referência, as duas coletâneas Adam/Grohé (orgs.), "Ökologie und Stadtplanung. Erkenntnisse und Praktische Beispiele integrierter Planung" (Deutscher Gemeindeverlag/W. Kohlhammer, Colônia, 1984), e Deutscher Verband für Angewandte Geographie (Associação Alemã de Geografia Aplicada), "Räumliche Planung und Ökologie — Grüne Fassade oder Ressourcens-trategie?" (Bochum, 1987).

concessão que o técnico aceita sem maiores problemas, por emprestar ares de progressismo, o político adora, por prestar-se bem o objetivos demagógicos e de cooptação, e, por fim, não vai além de uma ilusão de participação, ou de uma hipocrisia. Os "objetos" devem ser elevados à condição de **sujeitos** do planejamento, pois que deles serão, em termos mais imediatos, os usuários — ou beneficiários, ou vítimas. O saber técnico, de um lado, e a experiência, as aspirações e os condicionantes psicosociais da população diretamente envolvida, de outro, não precisam entrar necessariamente em choque, devem antes enriquecer-se mutuamente. Para tanto, é necessário que os cidadãos comuns cujas vidas venham a ser afetadas tenham garantidos o acesso às instâncias decisórias e o poder de deliberar, e de forma direta — como fóruns de associações de moradores, sindicatos, etc, constituídos especificamente para intervir em debates em tomo de Planos Diretores Municipais, leis de parcelamento e uso do solo, políticas de saúde, educação e transportes, dentre outros exemplos -, superando dessa forma algumas das limitações da democracia representativa. Sem que os critérios técnico-científico-filosóficos de racionalidade sejam temperados pelos sentimentos e mesmo pelo saber prático dos usuários, e sem que os fóruns autônomos constituídos no seio da Sociedade Civil sejam respeitados, a rubrica "planejamento participativo" estará condenada a um inevitável desgaste.

### **A LEGITIMIDADE DO PLANEJAMENTO INTEGRADO DE DESENVOLVIMENTO SOB UM ÂNGULO CRÍTICO — PODE O PLANEJAMENTO NÃO SERVIR AO CAPITAL?**

No meio acadêmico brasileiro, hoje bem mais arejado que nos anos do Regime Militar, o qual entronizou o planejamento "tecnocrático" (como se fossem propriamente os técnicos que, a despeito de sua arrogância, detivessem de fato o poder...) e implantou um complexo e centralizado sistema de planejamento, não constitui mais qualquer novidade objetar a tecnocracia e o centralismo. A despolíticação do encaminhamento de soluções (sic) para problemas econômico-sociais (metropolização prenhe de tensões estruturais, disparidades regionais, etc), estribada nas pretensas neutralidade e racionalidade inerentes à ideologia do planejamento, e mais as limitações do planejamento enquanto tal e especialmente os vícios formalistas das abordagens tradicionais, tudo isso pode ser atualmente encontrado em inúmeros artigos e várias obras fundamentais de ampla divulgação dedicados à crítica e à desmistificação dos instrumentos intelectuais de reprodução do "status quo". Essa circulação de idéias explica os anticorpos gerados por boa parte dos

jovens geógrafos e sociólogos à simples menção da palavra "planejamento". Mesmo entre economistas e arquitetos, historicamente as "corporações de ofício" mais beneficiadas pelo reinado de Sua Majestade, o Planejador, é possível encontrar (auto) críticas importantes.

O perigo, agora, na estréia da desmitificação do planejamento tecnocrático e formalista, ocorrida no Brasil na esteira de um processo histórico que costura a crise do "Milagre Econômico", a decepção pós-"Milagre" e o aprofundamento dos problemas econômicos a partir dos dois cheques do petróleo (1973 e 1979) e da eclosão da crise da dívida (1983) com a Abertura política de meados dos anos 70 e a lenta redemocratização, é, na verdade, o perigo da simplificação inversa. Após um período em que tantos, por ingenuidade ou conveniência, acreditaram que o planejamento tudo podia, e que a falta de planejamento e racionalidade seria a causa fundamental do subdesenvolvimento, do "caos urbano" etc, aprende-se na presente quadra a recitar que o planejamento é uma falácia, uma máscara, instrumento de promoção de intervenções pseudoracionais a serviço do capital e do Poder. O enfoque simplista tanto da questão do planejamento na sociedade atual quanto da questão da luta contra a injustiça social induz muitos intelectuais a crer que o domínio do arsenal conceitual e técnico dos planejadores conservadores por parte de seus opositores é de menos importância, já que o essencial já está posto — planejar é estar a soldo dos interesses dominantes — e que tudo o que não atenda imediatamente a exigência de superação dos fundamentos últimos dos problemas sociais — a dominação de classe, a contradição capital x trabalho, o imperialismo — não passa de diversionismo reacionário ou, na melhor das hipóteses, de "reformismo". Em larga medida inspirados em intelectuais críticos estrangeiros, como o Manuel Castells de "A Questão Urbana"<sup>16</sup>, o David Harvey da fase iniciada com "A Justiça Social e a Cidade"<sup>17</sup> e vários outros -, o que se explica pelo fato de que igualmente no Primeiro Mundo, de onde nós, à direita e à esquerda, quase sempre importamos nossos brevíários, por diversas razões se desenrola, sobretudo a partir dos anos 70, a crítica da Razão planejadora, na esteira do desenvolvimento da Sociologia de orientação marxista, do aparecimento da "radical geography" e da "Geographie Critique", etc. — os estudiosos brasileiros se puseram a demonstrar à exaustão que o planejamento serve, e implicitamente só serve, aos interesses capitalistas, sejam privados ou de Estado.

Sob um prisma progressista e sensato, o perigo não é, claro, o de se denunciar que o planejamento tecnocrático é um saber conformado — seus princípios, seus procedimentos técnicos — aos imperativos do crescimento capitalista, mas sim o de negligenciar um ponto da maior relevância: também o discurso do contrapoder, também o contraprojeto político ("reformista" ou "revolucionário", tanto faz) necessita estar tecnicamente embasado, necessita distinguir entre estratégia e tática,

---

16 Manuel Castells, "A questão Urbana". Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1983.

17 David Harvey, "A Justiça Social e a Cidade". HUCITEC, São Paulo, 1980.

necessita diferenciar a urgência de se clamar por macrotransformações estruturais da ingenuidade de se pensar que a valorização do conjunturalmente possível é inexoravelmente diversionista, necessita articular dialeticamente projetos globais com propostas de detalhe. Cabe, portanto, reconhecer que, se por um lado o cientista e o planejador não podem oferecer respostas teóricas ou técnicas acabadas para todos os problemas sociais e impasses políticos — é imprescindível, obviamente, que as forças sociais ponham em marcha o encaminhamento de soluções, através de conflitos que abrirão novas possibilidades e cujas resultantes realimentarão o labor dos intelectuais — por outro o homem de planejamento ou pesquisa não se pode furtar a contribuir com recomendações técnicas para o balizamento da luta. Aí não reside, necessariamente, qualquer pedantismo, qualquer unção do Rei-filósofo, do "intelectual orgânico" iluminado a guiar, de posse da Verdade contida nos cânones do "socialismo científico", as massas, tidas por incapazes de pensar. Pelo contrário: arrogância — e elitismo! — é, por pudibundez de diletante, cingir-se à especulação, restringir-se à denúncia, recusar-se a mergulhar na realidade e a valorizar pequenos-grandes problemas sem perder de vista os verdadeiros grandes (ou melhor, as causas básicas dos pequenos).

Não se pode imaginar, uma vez que se admita que a superação do capitalismo e a exigência revolucionária carecem, à luz da experiência histórica do totalitarismo e do "socialismo real" em geral, de alternativas de viabilização, e que, por razões táticas, o Estado capitalista pode, de acordo com a correlação de forças que componham o Parlamento ou sustentem a Prefeitura etc, representar dialeticamente um instrumento de reversão de uma pequena parcela do quadro de desigualdade, permitindo à Sociedade Civil organizada respirar, e, ao lado disso, servir como um ponto de apoio parcial (e contraditório) para o exercício da conscientização e da contra-hegemonia (no espírito da "guerra de posição" de que falava o marxista Gramsci), imaginar, repita-se, que se pode abrir mão de um saber técnico apurado, de um saber científico aplicado e de horizontes largos. Quem tão-somente aprendeu a citar e recitar os clássicos do socialismo e mesmo os "heterodoxos" modernos e pós-modernos, quem subconscientemente busca compensar deficiências de formação técnico-científica refugiando-se na especulação generalizante e menosprezando a empiria, as técnicas e a tecnologia, não será muito útil a uma administração não-conservadora ungida pelo voto popular e confrontada com o desafio de não comprometer a credibilidade da mensagem progressista, prestigiar os movimentos sociais sem esvaziá-los e resistir às pressões das forças reacionárias. Esse desafio, que é por exemplo aquele das prefeituras petistas no Brasil de hoje, reclama não apenas abertura, capacidade de diálogo, sensibilidade e espírito democrático radical — predados que, assumam-se como premissa, as forças políticas verdadeiramente comprometidas com o novo encarnam -, mas também criatividade técnica, objetividade, uma certa dose de pragmatismo e competência planejadora.

Conceda-se de bom grado, entretanto, que a valorização do planejamento integrado de desenvolvimento enquanto conhecimento crítico e socialmente útil

não precisa e nem deve limitar-se à arena estatal. A Sociedade Civil organizada, os movimentos populares, devem autonomamente elaborar, na medida do possível, (contra) propostas de planejamento. Tais propostas podem ser coadjuvantes dos esforços oriundos das próprias administrações progressistas, ou podem mesmo, dialeticamente, calibrá-los, reafirmando a independência dos movimentos sociais perante o Estado ou o(s) partido(s). A autonomia intelectual da Sociedade Civil organizada em face da administração pública e do(s) partido(s) no Poder é condição "sine qua non" da autonomia política dos movimentos. Para que os movimentos se armem técnico-cientificamente a contento é imprescindível, por outro lado, que pesquisadores e intelectuais não-conservadores demonstrem seu compromisso ético com a famosa maioria da população de modo efetivo, alternando o diálogo interpares com o diálogo (e não simplesmente assessoria) com os movimentos sociais, dos quais eles devem se sentir parte integrante.

### OS LIMITES ESTRATÉGICOS DO PLANEJAMENTO PROGRESSISTA

Se, por uma parte, medidas institucionais e soluções técnicas que não questionem a repartição de poder e riqueza existente em uma sociedade tão desigualitária como a brasileira, nem assumam honestamente o conteúdo político de que inevitavelmente se revestem, devem ser denunciadas como conservadora, de outra parte é superficialíssimo e irresponsável reduzir todas as questões sociais à fórmula com a qual pretende-se muitas vezes diminuir a importância do saber técnico-científico: "o problema é político". Ora, isto é, de certa forma, um truísmo; o homem é um animal político, a dimensão político está presente em todo processo social complexo, e no caso da pobreza, do subdesenvolvimento e da exploração, alicerces objetivos de conflitos sociais, presente de modo bastante imediato. Perceber que a permanência de um quadro de injustiça social como o encontrado no Brasil não se deve, em primeiro lugar, à falta de soluções técnicas, mas sim à falta de vontade política dos governantes e, mais amplamente, a um conjunto de fatores que remetem ao cerne da "lógica" do modelo capitalista de "desenvolvimento" e à estrutura do sistema mundial capitalista, é absolutamente correto. O que não se admite é a leviandade de supor que o enfrentamento e a tentativa de se exercer uma contra-hegemonia prescindem de planejamento estratégico consistente e inclusive de soluções técnicas de detalhe — o que equivale a endossar um voluntarismo juvenil.

De toda maneira, uma discussão acerca das limitações do conhecimento científico aplicado, do planejamento nos marcos da sociedade instituída, não deve

ser evitada. Apreciar mais ponderadamente a questão, examinando o que esse conhecimento pode, é, aliás, a antessala ideal para se avaliar, com maior equilíbrio, o que ele não pode.

Uma administração local ou sub-regional (estadual, provincial) ou uma bancada no Parlamento precisa aceitar o fato inarredável de que sua ação estará sempre fortemente condicionada pela materialidade das instituições vigentes e pelas forças antagonicas existentes na sociedade instituída: a Constituição, o conjunto das leis, o sistema da democracia representativa, os mecanismos de corrupção, o poder econômico das classes e dos grupos dominantes e seus "lobbies", as ameaças de ruptura da ordem democrático-representativa por golpes bonapartistas. A própria ossatura do Estado — a polícia, o sistema penal, as forças armadas — poderá só muito parcialmente ser domesticada ou reformada de dentro para fora — e quanto mais ao nível local ou sub-regional e no prazo de um mandato ou dois! O espaço de manobra real, tanto econômica quanto político, será em princípio bem restrito. Faz-se mister, por conseguinte, mobilizar todas as reservas de inteligência política e competência administrativa para aproveitar esse espaço ao máximo. Caso contrário, a decepção e a desmobilização populares converterão a vitória nas umas em uma vitória de Pirro, deixando seqüelas de dimensões não subestimáveis (notadamente na atual conjuntura internacional de "triunfo da economia de mercado, do capitalismo e da liberdade", de "fim da história" como sugerem os ideológicos mais afoitos). Por inteligência política entenda-se, dentre outras coisas, a maturidade para resistir à tentação de criar ilusões com objetivos eleitorais, momento em que superotimismo e oportunismo sem dificuldade podem confundir-se. É erro fatal infundir a idéia de que a melhoria da qualidade de vida será rápida, substancial e sem custos, ao invés de ganhar as massas para o embate e a resistência. Otimizar o aproveitamento dos espaços de manobra existentes não deve, com efeito, elidir a consciência dos seguintes fatos:

- 1) Os grandes fatores de desigualdade em nível nacional, largamente rebatimentos de problemas internacionais, capitalistas globais—programas de reajustamento impostos pelo FMI decorrentes de capitulação governamental no contexto da crise da dívida externa, por exemplo -, definem uma boa parte do espaço de manobra econômico real em nível local ou sub-regional. Eficiência administrativa, austeridade, combate à corrupção, otimização da arrecadação de impostos de sua competência, a evitar o desperdício e priorizar politicamente o que é socialmente prioritário são medidas essenciais ao alcance do Poder local ou sub-regional, mas não são suficientes. A dependência tecnológica e financeira, o ritmo de crescimento da economia e o estilo de desenvolvimento (com ou sem aspas) é que determinam, em última análise e a longo prazo, a tendência de evolução do quadro de disparidades e injustiça social. E tais fatores escapam ao controle de administrações municipais ou estaduais. Na verdade, a não ser — quiçá — a longo prazo e sob circunstâncias especiais, fogem grandemente mesmo à liberdade decisória de governos nacionais, sobretudo se



enredados em crises e asfixiantes problemas estruturais (crise da dívida, espiral inflacionário, deterioração dos termos de intercâmbio das matérias-primas exportadas, déficit crônico do balanço de pagamentos), o que é, com variações, praticamente o caso de todos, realidade que certos analistas conservadores do subdesenvolvimento tendem, especialmente na presente conjuntura internacional fortemente reacionária, a minimizar<sup>18</sup>).

- 2) Não se conclua, do acima exposto, que o planejamento integrado de desenvolvimento, em um país cujo desenvolvimento é significativamente bloqueado por fatores exógenos (ainda que com estes se acumpliciem fatores endógenos, em interações dialéticas onde a própria distinção rígida perde sentido) é inútil, porquanto impotente. A reflexão sobre o que cada nível de governo, como, onde e em que prazo, com que custos e mediante quais recursos (econômico-financeiros, políticos, propagandísticos, pedagógicos), é potencialmente capaz de realizar, precisa ser elaborada. Esse é um dos caminhos da necessária construção de sólidos projetos alternativos de desenvolvimento "nacional". Outro caminho, que deve ser trilhado autonomamente em relação ao anterior, consiste na otimização da praxis dos movimentos sociais de um país, articulados tanto vertical (questões, referenciais ou arenas de luta, catalisadores) quanto horizontalmente (federações e confederações), costurando a denúncia incisiva à proposta alternativa, e avançando inclusive ramo ao repensamento original de possibilidades de transformação e ação concertada em nível mundial. Tais planejamentos estratégicos, amarrados ao longo de processos iterativos (experiências locais alimentando a reflexão em escala nacional, macrodiretrizes orientando o navegar no plano micro), jamais serão garantias de êxito, principalmente se não estiverem abertos ao inesperado, se não forem projetos realmente construídos através da participação das bases populares e nelas politicamente sustentados (lembrete válido em primeiro lugar para as administrações públicas, mas também para as instâncias mais elevadas dos ativismos sociais). Isto, e mais as outras integrações pelas quais pugnou-se na primeira seção deste artigo, representa um imenso desafio, tanto intelectual quanto prático.
- 3) A administração progressista pode não privilegiar os interesses dos proprietários de meios de produção e dos segmentos abastados em geral, muito especialmente aqueles que mais diretamente se opuserem, em circunstâncias concretas dadas, aos da maioria da população. As resultantes inevitáveis da "lógica" da acumulação capitalista, do egoísmo dos residentes em bairros nobres, etc. precisarão ser domadas e amortecidas recorrendo-se à transparência, à legitimidade do voto popular, ao cumprimento de certas salvaguardadas legais e, "last but not least", à pressão direta da Sociedade Civil organizada. Os interesses dos grupos dominantes não poderão, contudo, ser erradicados, nem

---

18 É o caso de Manfred Wöhlcke, op. cit.

mesmo frontal e ostensivamente combatidos — excetuando-se tratar-se da situação-limite de uma revolução. Particularmente no caso de administrações locais ou sub-regionais, tais interesses não poderão sequer ser solenemente ignorados. Eles representam uma ínfima minoria da população de um país subdesenvolvido, mas essa minoria dispõe de poder para afetar bruscamente a qualidade de vida da maioria — via boicotes, greves patronais e sabotagens — e, assim, desgastar a administração diante da opinião pública, mormente se a massa for predominantemente analfabeta ou semi-analfabeta, pouco consciente e fracamente organizada, e, além do mais, muito sofrida e cansada. Concessões serão amiúde recomendáveis para evitar um impasse corroedor. Negociar é preciso. O desafio, aqui, é triplo: 1) saber o que negociar (saber discernir os limites), quando e como; 2) contribuir para educar e mobilizar a Sociedade Civil, ajudando a despertar a consciência política, ao invés de concorrer com os movimentos sociais ou tentar cooptá-los; 3) não permitir que a tática devore a estratégia, que a conjuntura eclipse a estrutura, que o possível venha a banir a compreensão do necessário — enfim, que o pragmatismo se transmute em emasculação e oportunismo partidário.

Feitas todas estas ressalvas, repensados o papel e o alcance do planejamento nos marcos de uma práxis anticonservadora, coloquem-se agora os pingos nos "is": o planejamento não pode tudo, e sua implementação é sempre dependente de um fator não-técnico: uma correlação de forças favorável; mas, desde que inteiramente reformulado e ideologicamente recontextualizado, o saber—planejamento pode e deve alguma coisa, enquanto pilar técnico-científico de projetos sociais alternativos. Reconhecer isto clara e profundamente é a motivação necessária para que se proceda a um balanço do acervo de conceitos, técnicas e teorias abrigados hoje sob as rubricas "planejamento urbano", "planejamento regional", etc, discriminando o que pode — e em que circunstâncias — ser aproveitado dentro de um outro contexto epistemológico, metodológico e, naturalmente, ético-político. Esse balanço deve constituir-se em tarefa coletiva, a substituir o obscurantismo e a postura juvenil do "não sei, não quero saber e tenho raiva de quem sabe".

Um último ponto, sobre o qual os críticos do modelo social capitalista que são, ao mesmo tempo, adversários do "socialismo autoritário", estão ainda a dever análises aprofundadas: pelo que substituir o paradigma "real-socialista" de planificação central? Não se pode ter a pretensão de planejar a sociedade pós-capitalista dos sonhos socialistas anti-autoritários desde já, transformando uma "utopia experimental"<sup>19</sup> quase que em uma espécie de programa de

19 A expressão é de Henri Lefebvre ("O Direito à Cidade". Documentos, São Paulo, 1969), que visou com ela resgatar a significação positiva de utopia enquanto projeto ainda não realizado mas não necessariamente irrealizável e fantasista, tradução vulgar popularizada.

de adivinhação da criação do **NOVO** no correr da história com um exercício intelectual dedutivo de tão grande complexidade seria de um racionalismo desmedido. Não obstante, é possível e desejável, à luz da experiência histórica do "socialismo realmente existente", hodiernamente em franco colapso, tomar posição no que respeita aos modelos soviético e chinês (leia-se: maoísta) de planificação<sup>20</sup>. A não ser que se descole equivocadamente a dimensão econômica do restante da vida social (como fazem os trotskistas, ao asseverarem que a base econômica da Rússia é — era? — socialista, apenas a instância política precisando ser novamente revolucionária e as sociedade livrada dos "parasitas", da "burocracia"), é forçoso admitir que o modelo de planejamento adotado no "socialismo real" é um dentre as inúmeras expressões de uma sociedade centralista e heterônoma. O estilo de planejamento é indissociável da moldura política mais geral. Assim sendo, aqueles que teimam em remar contra a correnteza e se recusam a ver na "economia de mercado livre"<sup>21</sup>, mesmo após a queda do Muro de Berlim, a forma mais racional de organização econômica, mas que nem por isso desejam endossar a tecnologia organizacional herdada do "socialismo real", devem meditar mais sobre as questões do desperdício, da compatibilidade entre economia e ecologia, da motivação do produtor, dos objetivos da produção, da tecnologia, das relações de produção setorial e espacial etc, no bojo de um repensamento do planejamento em uma hipotética sociedade alternativa, descentralista e ecológica, autônoma, cuja economia não se pautar na exploração e no imperativo de crescimento. Semelhante empresa intelectual, ao lado daquelas referidas nas páginas precedentes a propósito das lutas "aqui e agora", parece não deixar dúvidas de que planejar está longe de ser um privilégio necessariamente exclusivo dos que se ocupam profissionalmente com tarefas ligadas à otimização da acumulação de capital, ao embelezamento e ao aprimoramento urbanístico de bairros residenciais nobres, e por aí vai.

#### BIBLIOGRAFIA CITADA

ADAM & GROHÉ (orgs.): *Okologie und Stadtplanung. Erkenntnisse und praktische Beispiele integrierter Planung*. Deutscher Gemeindeverlag W. Kohlhammer, Colônia, 1984.

CASTELLS, Manuel: *A questão Urbana*. Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1983.

---

20 O leitor brasileiro não familiarizado com a teoria econômica do planejamento no "socialismo real" achará em "Planejamento Socialista", de Michel Ellman (Zahar, Rio de Janeiro, 1980), uma séria introdução ao tema.

21 Como se o planejamento fosse algo estranho às economias de mercado modernas, balela desmascarada inclusive por não-socialistas de vários matizes, como o brilhante John Kenneth Galbraith ("O Novo Estado Industrial". Nova Cultural, São Paulo, 1988, série "Os Economistas").

- CASTORIADIS, Cornelius: L'imaginaire: la création dans le domaine social-historique. In (idem): Domaines de l'homme. Éditions du Seuil, Paris, 1986.
- CHOAY, Françoise: O Urbanismo. Perspectiva, São Paulo, 1979.
- CONYERS, Diana e HILLS, Peter: An Introduction to Development Planning in the Third World. John Wiley & Sons, Chichester, 1984.
- DEUTSCHER VERBAND FÜR ANGEWANDTE GEOGRAPHIE: Räumliche Planung und Ökologie — Grüne Fassade oder Ressourcenstrategie? Bochum, 1987.
- ELLMAN, Michel: Planejamento Socialista. Zahar, Rio de Janeiro, 1980.
- GALBRAITH, John Kenneth: O Novo Estado Industrial. Nova Cultural, São Paulo, 1988, série "Os Economistas.
- HARVEY, David: A Justiça Social e a Cidade. HUCITEC, São Paulo, 1980.
- JAPIASSU, Hilton: Interdisciplinaridade e Patologia do Saber. Imago, Rio de Janeiro, 1976.
- \_\_\_\_\_. O Mito da Neutralidade Científica. Imago, Rio de Janeiro, 1981.
- LEFEBVRE, Henri: O Direito à Cidade. Documentos, São Paulo, 1969.
- MORIN, Edgar: O Método. Vol I, A natureza da natureza. Europa-América, Mira-Sintra (?), s/d.
- SELVA, Golbery do Couto e: Aspectos Geopolíticos do Brasil. In (idem): Conjuntura Política Nacional — O Poder Executivo & Geopolítica do Brasil. José Olympio, Rio de Janeiro, 1981.
- SOUZA, Marcelo José Lopes de: "Espaciologia": uma objeção (Crítica aos prestígios pseudo-críticos do espaço social). Terra Livre, AGB — Marco Zero, São Paulo, 1988, n° 5.
- \_\_\_\_\_. O que Pode o Ativismo de Bairro? Reflexão sobre as Limitações e Potencialidades do Ativismo de Bairro à Luz de um Pensamento Autonomista. Dissertação de mestrado, UFRJ, 1988.
- \_\_\_\_\_. O bairro contemporâneo: ensaio de abordagem política. Revista Brasileira de Geografia, 51(2), abr./jun. 1989, Rio de Janeiro.
- \_\_\_\_\_. A "Derrota do Socialismo", o "Triunfo da Economia de Mercado" e os países subdesenvolvidos: reflexão sobre os desafios para a análise crítica nos anos 90. Entregue para publicação.
- VALVERDE, Orlando: Regionalização da Reforma Agrária. In (idem): Estudos de Geografia Agrária Brasileira. Vozes, Petrópolis, 1985.
- WÖLCKE, Manfred: Der Fall Lateinamerika: die Kosten des Fortschritts. C.H. Beck, Munique, 1989.

(\*) Redigido em maio/1991

(\*\*) Pesquisador do Departamento de Geografia da UFRJ, doutorando na Universidade de Tübingen — Alemanha.

## AMÉRICA LATINA: PRESENTE, PASSADO E FUTURO

*Manuel Correia de Andrade*

Não é fácil analisar, numa visão globalizante, o problema da América latina, quer do ponto de vista da categoria espaço, quer da categoria tempo. O que a América Latina é hoje resulta de uma evolução de séculos, de mais de quinhentos anos, de um grande impacto, — "Descobrimento" — seguido de outro, faz dois séculos — Independência. E o que ela será no futuro está a depender de uma série de alternativas e de opções que serão ditadas pelos acontecimentos que vão de suceder, e que são, em grande parte, de difícil previsão. Os estudiosos dos problemas mundiais devem estar cada vez mais precavidos, diante dos acontecimentos do início dos anos Noventa, como a queda do sistema do socialismo real em quase um terço da superfície da terra.

Analisando-se a América latina agora, no momento presente, vê-se que ela vive uma fase crítica face a diversos acontecimentos, como a divisão internacional do trabalho que colocou em contraste um hemisfério Norte, desenvolvido e rico, frente a um hemisfério Sul, pobre e subdesenvolvido; face ao sistema de forças políticas internacionais que dividiu o mundo em áreas de influência das grandes potências e, mais recentemente, com a debacle da União Soviética, que facilitou a implantação da Pax Americana; face às estruturas econômicas e sociais implantadas pela colonização europeia, criando sociedades fechadas e estruturadas em classes sociais onde as distâncias são determinadas tanto pela diferença de riquezas como pelas características étnicas; pela situação de pobreza e miséria em que vive a maioria da população, sem grandes esperanças de modificação, e pela grande divisão política em que se encontra o continente, formado tanto por países de grande extensão territorial como por países médios e até por países pequenos e muito pequenos.

Refletindo-se sobre a América Latina, aquela que foi colonizada por espanhóis, portugueses e franceses, se é levado a incluir, no conjunto, alguns pequenos países colonizados por povos não latinos — holandeses, ingleses, dinamarqueses, etc. — mas que, face à posição geográfica e à dependência econômica em que se encontram, participam do conjunto maior.

O primeiro grande problema com que o estudioso se defronta é com o fato de os países da América Latina, apesar de apresentarem níveis de desenvolvimento relativamente elevados, são todos pobres e subdesenvolvidos diante das grandes potências e dos países ricos. Observa-se logo um grande contraste quando se compara os padrões latino-americanos com os anglo-americanos. Essa pobreza e subdesenvolvimento vêm sendo apontados por ensaístas, escritores e políticos,

como oriundos de causas as mais diversas, como o clima tropical, a origem racial e o baixo nível cultural.

As pessoas comprometidas com o status quo, procuram explicar o fato dando a entender que ele nunca terá solução, que os países latino-americanos estão fadados a permanecer como produtores de matérias-primas e alimentos para os países ricos, industrializados. Admitem uma industrialização secundária, complementar, dependente e controlada por grandes grupos econômicos, em geral estrangeiros, chegando a considerar esta política como de modernização, de defesa do mercado, como se no mercado, lutassem em igualdade de condições, os pobres e fracos e os ricos e poderosos; daí quererem eliminar a ação do Estado da Economia. Na realidade, esta dependência não se dá em função da raça nem de clima, mas do sistema colonial que destruiu civilizações em desenvolvimento, por ocasião da conquista, eliminou e desapropriou as populações indígenas, escravizou os índios e os negros trazidos da África e estabeleceu um sistema latifundiário de exploração da terra, ao mesmo tempo em que elegia a exportação de produtos primários como o caminho a ser seguido por governos subservientes aos grupos econômicos internacionais. O modelo colonial de desenvolvimento levou à dizimação de populações, de nações inteiras e ao enriquecimento de uma "elite" que atua muito mais em consonância com os interesses imperiais estrangeiros do que com os nacionais. Daí a política de construção de obras faraônicas, de programas de fachada que atendam aos interesses de 20 ou 30% da população — conforme o país — e submetem a condições interiores de vida a maioria da população. Esta política, ao lado da desvalorização do preço dos produtos de exportação, leva o país ao endividamento externo, à dependência do FMI e de outros organismos internacionais, à pauperização e queda dos padrões de saúde e educação.

O problema das relações internacionais é fundamental para se compreender o estado atual da América Latina, de vez que o mundo vem sendo dividido, através dos tempos, em dependência dos países ricos, imperiais. Assim, nos séculos XV e XVI, Portugal e Espanha dominaram os continentes não europeus à proporção que iam "descobrimo", ocupando e se apropriando de terras onde as populações nativas iam sendo submetidas. Com a revolução comercial, a Inglaterra, a Holanda e a França foram, gradativamente, construindo impérios coloniais, suplantando em importância e domínio os países ibéricos. No século XVIII, ao assinar o Tratado de Methuen<sup>1</sup>, Portugal praticamente tornou-se um protetorado inglês. No século XX, assistiu-se ao desmoronamento destes impérios e à divisão do mundo em duas áreas de influência, a soviética e a americana. A América Latina, próxima aos Estados Unidos, ficou sob a dependência deste que usou da força todas as vezes em que sentiu que seus interesses poderiam ser atingidos. Primeiro, ele conquistou a metade do território mexicano, o Porto Rico e algumas das pequenas Antilhas, em seguida, com os seus marinheiros, invadiu numerosos países da América Central e das Antilhas—Haiti e São Domingos, estimulou a secessão da Colômbia, com a criação

---

1 SODRÉ, Nelson Werneck — O Tratado de Methuen. Rio de Janeiro. ISEB, 1957.

do Panamá, interviu na Guatemala, na Nicarágua, em El Salvador, em Granada. Com apoio das elites locais, influiu na derrubada de governos que não lhe eram servis, na América do Sul, estabeleceu causas legais para intervenção em países como Cuba — Emenda Pratt — e no Panamá — concessão do Canal -, em numerosos outros países, tentou isolar governos que não lhe eram simpáticos. Em 1989 chegou a invadir o Panamá, depor o governo existente e levar o Presidente preso, onde ele foi julgado e cumpre pena, baseado em leis americanas. Em 1992 a política de ameaça intervencionista chegou a tal nível que a Suprema Corte de Justiça americana estabeleceu que os Estados Unidos têm o direito de seqüestrar pessoas por ele consideradas perigosas, em território estrangeiro, ou nos seus próprios países.

O caso de Cuba é um exemplo bem ilustrativo: quando Fidel Castro derrubou o governo de Batista e estabeleceu um sistema socialista na antiga "pérola do Caribe", os Estados Unidos boicotaram, tentaram uma invasão — episódio da Baía dos Porcos — e mantêm até hoje o país em um regime de bloqueio. O governo cubano fez uma série de reformas que davam uma maior participação popular na administração do Estado<sup>2</sup>, desenvolveu um modelo de sistema de educação e saúde, mas tem grande dificuldade de promover uma política de elevação no nível de vida da população, face ao férreo bloqueio econômico a que a ilha está submetida; bloqueio que se agrava agora com o desaparecimento da União Soviética e com a adesão à economia de mercado e ao sistema capitalista da maioria dos países ex-socialistas.

Quanto às estruturas econômico-sociais, a América latina permanece, em grande parte, sob o sistema colonial, onde uma classe social elevada e predominantemente branca — salvo algumas exceções como no Haiti, na Jamaica, em Trinidad e Tobago, etc. — controla os meios de produção e os postos governamentais. Ela se considera superior aos povos de cor e mesmo nos países onde houve grande miscigenação, os mestiços procuram, para ascender socialmente, se apresentar como brancos ou esbranquiçados. Em alguns países como o Brasil, a Venezuela e nas Antilhas, os grupos negros são muito numerosos e se organizam em associações e partidos, reivindicando a conquista de novos direitos, enquanto em outros, como uma grande população indígena, já civilizada por ocasião da conquista — México, Guatemala, Nicarágua, Colômbia, Equador, Peru, Bolívia e Paraguai -, há movimentos para integração em uma sociedade pluri-racial, ou, ao contrário, movimentos em que estes grupos procuram afirmar suas tradições culturais. Muitas vezes camponeses andinos não falam o espanhol e sim línguas anteriores à conquista como o aimará e o quéchua. Há ainda o caso de países com uma expressiva população indígena, embora minoritária, em que estes vivem segregados em certas áreas — Brasil, Chile, Argentina, Venezuela, etc — e vêm sendo acossados pelos brancos que os espoliam, conquistando suas terras, os minérios nelas existentes, destruindo-

---

2 MORAIS, Fernando—A Ilha (Um Repórter Brasileiro no País de Fidel Castro). São Paulo. Editora Alfa-Omega, 1976.

os como nações. É o caso, no Brasil, dos yanomamis, dos vaimiri-atroaris, dos guaranis, etc.<sup>3</sup>

No Caribe também se encontram grupos de chineses, indonésios e indianos que foram trazidos pelos colonizadores no século XIX, após a proibição do tráfico de escravos, e que são muito expressivos na Guiana e no Surinã, onde eles vêm disputando o poder.

Não se pode esquecer ainda a expressiva quantidade de descendentes de povos europeus — não ibéricos — e asiáticos vindos para a América do Sul, nos últimos cento e cinquenta anos. É grande a influência alemã no Chile, italiana na Argentina, italiana, alemã e eslava no Brasil, alemã na Venezuela, etc, além de colônias chinesas, japonesas e coreanas em vários países. Estes colonos encontraram condições as mais favoráveis à sua instalação nos países em que se estabeleceram, recebendo apoio daqueles que desejavam europeizar ou embranquecer as suas populações, e dos países de origem, que muitas vezes os protegiam. Os japoneses, chineses e coreanos se instalaram em cidades grandes, dedicando-se inicialmente às atividades terciárias — comércio e serviços.

Esta diversificação étnica tanto no sentido vertical — distribuição das pessoas pelas classes e grupos sociais — como horizontal, formando núcleos em determinadas áreas, pode ter uma grande influência sobre as modificações futuras do país, embora se deva levar em conta que da mesma forma que o imigrante influência é também influenciado. Apenas para citar um exemplo, o maior grupo ligado à indústria sucro-alcooleira do país — o Ometo — não é de origem lusitana ou espanhola, mas de origem italiana. E a agroindústria é um dos setores econômicos mais tradicionais e os italianos que se enquadraram na atividade utilizam os mesmos métodos que os luso-brasileiros.

Esta estrutura social, que pouco varia de um país para outro, é um grande fator de impedimento do desenvolvimento econômico e causador do esclerosamento, da miséria e da fome da maioria da população. Na América latina, o controle da propriedade da terra é um grande elemento de dominação política e econômica da classe dominante, o que faz com que haja, por parte dos governos comprometidos com o *status quo*, um compromisso com o impedimento de uma reforma agrária. Inicialmente, a reforma agrária era estigmatizada como um programa comunista e combatida policialmente. Seus defensores eram presos e, se tentavam mobilizar os camponeses em favor de um movimento mais progressista, eram muitas vezes mortos. Com o desenvolvimento do capitalismo, quando compreenderam que as pressões, inclusive internacionais, eram fortes, permitiram em alguns países que os camponeses se organizassem e canalizaram suas pressões para os caminhos legais. Cada país criou o seu Instituto de Reforma Agrária, dando emprego e oportunidade política a muita gente das classes média e alta, desenvolvendo tímidas experiências de colonização. Escritores mais comprometidos com o sistema chegaram até a

---

3 ANDRADE, Manuel Correia de — A Cassiterita nas Regiões Norte e Nordeste do Brasil. Rio de Janeiro. CNPq/CETEM, 1991.



afirmar que "a Reforma Agrária era um grande programa de colonização".

Mas os camponeses, desde o período colonial, já faziam revoltas, embora esmagadas, como o Quilombo dos Palmares no Brasil, e a revolta de Tupac Amaru, no Peru. Só no Haiti, durante a Revolução Francesa, é que os escravos negros tomaram o poder, mas, sem maiores opções ideológicas, não promoveram uma política favorável ao povo, mantendo governos despóticos até os dias atuais. Os dirigentes mais conscientes foram sempre depostos, como aconteceu recentemente com o Padre Aristides. No México, onde se deu a grande revolução agrária latino-americana<sup>4</sup>, após o período heróico da confiscação das terras dos grandes fazendeiros e da organização dos "égidos", a reação capitalista foi forte e bem organizada, e a Reforma Agrária fracassou, de vez que a pequena agricultura das terras montanhosas não pôde competir com a nova cultura irrigada dos desertos do norte. Na Bolívia, a reforma agrária radical de 1952, feita pelo Movimento Nacionalista Revolucionário de Paz Estensoro, foi traída em face da pressão internacional e da pouca estrutura ideológica do governo revolucionário. Os índios continuaram a ser pobres e explorados e hoje se dedicam sobretudo à produção da coca, matéria-prima da cocaína. Em Cuba, onde foi feita uma reforma agrária radical, pelo governo de Fidel Castro, ela se encontra em perigo de ser interrompida devido à fragilidade do regime socialista cubano frente às pressões feitas pelos Estados Unidos, que o procuram isolar da comunidade internacional. Na Nicarágua, a reforma agrária sandinista não se efetivou devido à pressão feita pelos "contra", financiados pelos Estados Unidos que desestabilizaram o governo renovador e trouxeram a velha oligarquia ao poder.

Sem que haja uma reforma agrária real, através da qual o produto do trabalho reverta em benefício do trabalhador rural, não há condições para se formar um grande mercado interno na América Latina, que faça com que a sua economia deixe de depender do mercado do Primeiro Mundo e possa ter um desenvolvimento equilibrado, favorecendo aos próprios latino-americanos. Com populações famintas, miseráveis e com a introdução de técnicas agrícolas poupadoras de mão-de-obra no campo, as populações rurais se transferem para as cidades, provocando a degradação da qualidade de vida nas mesmas que, dentro em pouco, se tornam inabitáveis. Nos centros urbanos médios e grandes já se observa a completa destruição do sistema de segurança, dificuldade de abastecimento, desorganização dos serviços e quebra dos padrões sanitários com o aparecimento de epidemias e até endemias que haviam sido eliminadas no século XIX. Que se pode esperar do século XXI, do Terceiro Milênio, se não forem grandes transformações?

Um outro sério problema para a América Latina é o da divisão político-administrativa; nela coexistem países de tamanho continental como o Brasil, a Argentina e o México, com países de médio, de pequeno e de pequeníssimo porte<sup>5</sup>.

4 CASANOVA, Pablo Gonzalez e FLORESCANO (Coordenadores). México Hoy — 2ª-edition. México. Siglo XXI, 1979.

5 ANDRADE, Manuel Correia de — O Brasil e a América Latina, São Paulo. Contexto, 1989.

A tendência é de se dividir o continente em áreas de influência dos países principais, que dominam e exploram os seus vizinhos, como agentes e intermediários dos grandes países imperialistas. São famosas as divergências entre o Brasil e a Argentina, hoje atenuadas pelo MERCOSUL, desejosos de dominar o Rio da Prata; divergências entre a Argentina e o Chile pela posse da Patagônia e terras meridionais; entre a Bolívia, que deseja obter uma saída para o mar, e o Chile e o Peru que se opõem à mesma; as disputas entre o Peru e o Equador pelas terras amazônicas. No Caribe, onde estão somados 27 estados de pequeno porte, a influência imperial dos Estados Unidos seguida da Venezuela, da Colômbia e do México, tentando exercer o poder sobre os países menores, e a difícil viabilidade de países-ilhas, de pequena população e dimensão territorial, como Granada, Barbados, Antígua, etc.

Vê-se, assim, que a instável e difícil situação econômica da América Latina resulta da dominação externa e do controle de sua economia por grupos transnacionais aos quais se aliam aos grupos dominantes locais. Resulta também do baixo nível cultural e de conscientização das classes menos favorecidas que aceitam a transferência para elas de ideologia elaborada pela classe dominante. Para muitos dos presentes, esta afirmativa pode apresentar ranços de antiquada e superada concepção pelo novo pensamento neo-liberal hoje dominante. Convoco aqueles que aceitam o neo-liberalismo a refletir sobre o que seria uma política de modernização e uma ideologia da modernidade tal como é praticada no Terceiro Mundo.

O neo-liberalismo prega a competição sujeita apenas às leis do mercado, levando ricos e pobres, desenvolvidos e subdesenvolvidos a competirem "em igualdade de condições", como se as diferenças de riqueza, de poder e de controle da tecnologia não desunissem esta igualdade. Eles combatem o monopólio de empresas como a PETROBRÁS e de leis que regulamentam a produção de determinadas linhas industriais, em nome da internacionalização da economia, mas esquecem a posição de países ricos como os Estados Unidos que na ECO-92 se negaram a assinar o tratado de biodiversidade e que mantêm a defesa de suas patentes. Eles admitem que uma política recessiva, que acentua as condições de fome e de miséria da população é necessária para o combate à inflação para depois incentivar o desenvolvimento. E qual a situação em que ficará a maior parcela da população durante o período recessivo?

Quanto a política de privatização, tão decantada, pergunta-se se em certos setores a presença do Estado não deveria ser ampliada ao invés de retirada. Critica-se a PETROBRÁS, mas antes de sua criação as grandes empresas transnacionais, as sete irmãs nunca se interessaram na exploração do petróleo brasileiro, deixando as nossas jazidas como reservas a serem exploradas quando as mais ricas fossem esgotadas, Foi a PETROBRÁS, com todos os seus altos e baixos, quem tornou o Brasil um produtor expressivo de petróleo. O desenvolvimento da indústria siderúrgica, acelerado a partir do Governo Vargas com a criação da usina de Volta Redonda e a implantação da Companhia Vale do Rio Doce, não foi em grande parte o resultado da atuação do Estado na Economia? E isto foi feito sem que se impedisse que grupos econômicos estrangeiros continuassem a atuar ou iniciassem a atuação

no setor. Ao se criticar que Volta Redonda não dava os lucros necessários, esquecem que os prejuízos decorreram da política governamental que determinava a venda da matéria prima beneficiada à indústria automobilística por preços não compensadores. E a indústria automobilística, a grande beneficiada, era e é controlada por empresas privadas transnacionais. Esquecem-se também da grande performance da USIMINAS que não só dava lucros como também se destacava entre as siderúrgicas melhor equipadas e administradas do mundo, competindo no mercado internacional. E esta companhia foi a primeira a ser privatizada, a preço de "bananas", e trocada por "moedas podres", cujo valor nominal era muito superior ao valor real.

A política de privatização visa beneficiar os grandes grupos econômicos e alienar o patrimônio nacional, produzido com um grande esforço com recursos fornecidos pelo povo dos países do chamado Terceiro Mundo. É verdade que muitas empresas estatais não têm razão de ser mantidas pelo Estado e devem ser vendidas ou fechadas, sobretudo aquelas ligadas a atividades e serviços de menor importância para o desenvolvimento, como os hotéis, os restaurantes e pequenas indústrias de bens de consumo, assim como as pertencentes a empresas que faliram e foram socorridas pelos governos que pretendiam proteger os seus proprietários, em uma série de intervenções realizadas nos últimos anos. mas é preciso distinguir o que deve e pode ser privatizado do que não deve e não pode, assim como é necessário fiscalizar e controlar as vendas das ações para evitar o favoritismo a grupos econômicos ligados ao Governo.

O neo-liberalismo esquece também que cada país e cada região tem as suas características e as suas necessidades próprias, tentando impor um modelo único para todo o universo. Daí se apontar exemplos de sucessos ou pseudo-sucessos em países distantes e que por determinadas circunstâncias apresentaram, nos últimos anos, um crescimento industrial acelerado, como a Coreia do Sul, Taiwan, Hong-Kong e Singapura, sem apresentarem o reverso da medalha, as situações sociais criadas por este crescimento. Para usar um exemplo, sabe-se que a instabilidade política da Coreia do Sul é de tal magnitude que são constantes as manifestações anti-governamentais e as manifestações populares contra o governo "moderno" e "modernizador". Não se deve esquecer também que Taiwan e Hong Kong são pequenas ilhas, próximas à costa chinesa, onde há uma mão-de-obra abundante e barata e onde os países imperialistas investiram muito capital visando criar contrastes com a China e, ao mesmo tempo, se beneficiarem do grande mercado consumidor chinês, em expansão.

Na América Latina a política de modernização acentuou a pobreza da população em todos os países, convindo lembrar a intranquilidade existente na Venezuela, apontada pelo FMI como aplicadora de um modelo econômico para os outros países, e no Peru, onde a instabilidade econômica e política estimulou o Presidente Fujimori a dar um golpe de Estado e a implantar uma ditadura para conter a fome, a pobreza e a miséria a que sua política econômica conduziu o país. Pode-se contraditar com o suposto sucesso neo-liberal no Chile onde a ditadura Pinochet conseguiu uma estabilidade financeira às custas de uma tremenda recessão

e da queda do nível de vida da população. Até quando esta "prosperidade" continuará a ser apregoada pelos neo-liberais?

O futuro da América Latina só será promissor se cada país se voltar para o seu passado, refletir sobre sua cultura, optar pela forma de exploração dos recursos de que dispõe, desenvolver uma política não elitista de educação e saúde e enfrentar os desafios das grandes potências. Apesar dos neo-liberais apregoarem o fim da história<sup>6</sup>, justamente para desenvolver uma política alienante nos meios universitários, alienando a história que pode se constituir na grande lição para os povos do Hemisfério Sul que desejam melhores dias. O problema do desenvolvimento está muito ligado às bases culturais e sociais, do que às bases econômicas propriamente ditas, embora estas se constituam uma infra-estrutura que influencia consideravelmente aquelas.

Partindo destas transformações que consideramos essenciais e básicas, teriam os países latino-americanos necessidade de uma série de reformas políticas, como a agrária — uma melhor distribuição da propriedade da terra e o desenvolvimento de uma política agrícola mais ligada à preservação do meio ambiente e ao abastecimento da população -; como a reforma urbana—com um planejamento das cidades, levando em conta que elas são também o abrigo da população menos favorecida, e o ponto onde a população vinda do campo procura emprego, necessitando antes de se qualificar profissionalmente.

Nas áreas que estão sendo abertas ao povoamento, como a Amazônia torna-se necessária uma política que impeça a destruição das populações que aí vivem — índios e caboclos, sobretudo — e que preserve a natureza de uma destruição desenfreada. Esta população dispõe de conhecimentos que conduzem a um relacionamento equilibrado com a natureza e de técnicas de exploração do solo que não o degradem, condições que contrariam o interesse das mineradoras, que tem um total desprezo pelo meio ambiente<sup>7</sup> e pelos indígenas, das madeireiras e dos empresários aventureiros e gananciosos que procuram enriquecer o mais rapidamente possível.

Da mesma forma que nas áreas de florestas úmidas, nas áreas áridas e semi-áridas, é necessário que a política de intervenção não seja dominada pelas grandes empreiteiras que vêm na mesma unicamente a oportunidade de multiplicarem os seus capitais, através da construção de obras de infra-estrutura para implantação de grandes represas e de sistemas de produção de energia elétrica e de irrigação, sem se preocuparem com a capacidade dos mananciais e com as consequências ecológicas e sociais provocadas por estas intervenções. A construção da hidrelétrica de Sobradinho, no São Francisco, nas décadas de Setenta e Oitenta, trouxe impactos ambientais muito fortes e provocou um verdadeiro flagelo social<sup>8</sup>.

---

6 FUKUYAMA, Francis — El final de la Historia? Tijuana, México. Revista Occidental. Estúdio Latino Americano. Ano 8 n- 2, 1991.

7 SHOUMATOFF, Alex. O Mundo em Chamas. A Devastação da Amazônia e a Tragédia de Chico Mendes. São Paulo. Editora Best-Seller, 1991.

Também se conhece o debate gerado pela construção de Itaipu<sup>8</sup> e os problemas causados por ela. Até que ponto a produção de energia da maior usina hidrelétrica da América Latina compensa a inundação de terras agrícolas, a submersão da Cachoeira de Sete Quedas que tinha um grande potencial de exploração turística, o desalojamento de agricultores, etc?

Todas estas chamadas são feitas a fim de que geógrafos, cientistas sociais, historiadores, sacerdotes, políticos, administradores, líderes de comunidades e a própria comunidade reflitam sobre os caminhos a seguir, as opções a tomar.

O problema do futuro da América Latina ainda passa por um exame do processo geopolítico, por um processo original de integração. Processo de integração que respeite a modernização, diferentes das propostas pelas classes dominantes, vão, naturalmente, contrariá-las e aos arautos do neo-liberalismo que dispõem de poder para bloquear qualquer política que beneficie o povo, a maioria da população. E eles têm grandes aliados nos países do Primeiro Mundo que necessitam adquirir matérias-primas a baixo preço e de manter e explorar uma mão-de-obra barata. O custo de produção nos países do Primeiro Mundo é muito mais elevado, em vista da coesão e do poder da classe trabalhadora, organizada em sindicatos fortes, e da pressão da opinião pública contra a degradação do meio ambiente e dilapidação dos recursos naturais e em vista ainda, da necessidade de controle do mercado consumidor que garante parte do escoamento de sua produção.

Hoje se evita falar em imperialismo, mas ele continua a atuar e a dominar nações, povos e estados, apenas usando métodos diferentes dos utilizados anteriormente. Muitas vezes, eles recorrem à força militar quando os seus interesses são postos em cheque, como se viu na intervenção no Panamá — 1990 — e no Iraque — 1991, embora não se possa defender as posições dos governos destes países. Se eles desenvolviam políticas contrárias aos interesses de seus povos e da humanidade, o processo de intervenção, da forma como foi feito, também não tem justificativa.

Nestas circunstâncias se pode apresentar alternativas para a América latina que vão desde a sua auto-determinação até a melhoria do padrão de vida de suas populações e a manutenção e a agravação do estado de pobreza, de miséria, de recessão, de queda do padrão sanitário e cultural e da acentuação da dominação em que se encontra. É claro que entre as duas alternativas extremas, pode-se admitir a existência de caminhos intermediários que conduzam a determinados fins e que se apresentarão, conforme haja rupturas no sistema dominante mundial. A Futurologia é um saber muito incerto e dependente do próprio processo evolutivo, que se faz de forma não linear, cheio de avanços e recuos de difícil previsibilidade.

---

8 ANDRADE, Manuel Correia de—Tradição e Mudança. A Organização do Espaço Rural e Urbano na Área de Irrigação d Médio São Francisco. Rio de Janeiro. Zahar Editora, 1983.

9 PEREIRA, Osny Duarte — Itaipu. Prós e Contras. Rio de Janeiro. Civilização Brasileira, 1968.

## SEÇÕES LOCAIS DA AGB

### ACRE

#### **PRÓ-AGB RIO BRANCO**

Depto. Geografia — UFAC  
BR-364, km4  
69.915-900 — Rio Branco — AC

### ALAGOAS

#### **AGB MACEIÓ**

A/C Antônio Lameiras  
R. Abelardo Pontes Lima, 42, ap.502  
57.052-240 — Maceió — AL

### AMAZONAS

#### **AGB MANAUS**

Caixa Postal 1358  
69.006-970 — Manaus — AM

### BAHIA

#### **AGB SEÇÃO LOCAL DE SALVADOR**

A/C José Evangelista  
R. Fco. Ferraro, 53 — Nazaré  
40050-020 — Salvador — BA

#### **PRÓ-AGB VITORIADA CONQUISTA**

Caixa Postal 84  
45.100-000 — Vitória da Conquista — BA

### CEARÁ

#### **AGB CRATO**

A/C Prof. Arlindo Siebra Jr.  
R. Cel. Antônio Luis, 1161  
63.100-000 — Crato — CE

#### **AGB FORTALEZA**

Caixa Postal 342  
60.001-970 — Fortaleza — CE

#### **PRÓ-AGB LIMOEIRO DO NORTE**

Fac. Fil. D.Aureliano de Matos  
62.930-000 — Limoeiro do Norte — CE

### DISTRITO FEDERAL

#### **AGB SEÇÃO LOCAL DE BRASÍLIA**

A/C Prof. Neli Melo  
Univ. Nac. de Brasília — Asa Norte  
79.910-900 — Brasília — DF

### ESPIRITO SANTO

#### **AGB VITÓRIA**

A/C Jean L. Boudou  
Caixa Postal 97  
29.160-970 — Carapina — ES

### GOIÁS

#### **AGB SEÇÃO LOCAL DE GOIÂNIA**

A/C Horieste Gomes  
Caixa Postal 131 — Depto. Geografia  
74.001-970 — Goiânia — GO

### MARANHÃO

#### **AGB SEÇÃO LOCAL DE SÃO LUIS**

A/C Nataniel de Jesus Coelho  
S.dos Prof. de Geografia — UFMA CEB  
C.BACANGA  
65.080-040 — São Luis — MA

#### **PRÓ-AGB IMPERATRIZ**

A/C Prof. Roberto Ferreira  
UEMA — Depto. Ciências Sociais  
65.900-000 — Imperatriz — MA

### MATO GROSSO

#### **AGB CUIABÁ**

Depto. Geografia — CCS — Bl.A  
Compus Universitário  
78.060-900 — Cuiabá — MT

#### **PRÓ-AGB RONDONÓPOLIS**

A/C Júlio César Suzuki  
Caixa Postal 186 — Depto. Geografia  
78.700-970 — Rondonópolis — MT

## **MATO GROSSO DO SUL**

**AGB AQUIDAUANA**  
Universidade Federal MS  
Depto. Geociências — CEUA  
Pça. N.Sra.Conceição, 163  
79.200-000 — Aquidauana — MS

### **AGB SEÇÃO LOCAL DE CAMPO GRANDE**

A/C FUCMT  
Av. Mato Grosso, 421, Bl.A, sala 118  
79.002-904 — Campo Grande — MS

### **AGB CORUMBÁ**

Centro Universitário de Corumbá  
79.300-901 — Corumbá — MS

### **AGB SEÇÃO LOCAL DOURADOS**

Depto. de Geociências  
R. João Rosa Góes, 1761  
79.825-070 — Dourados — MS

### **AGB TRÊS LAGOAS**

Av. Olinto Mancini, 1662  
79.603-011 — Três Lagoas — MS

## **MINAS GERAIS**

### **AGB BELO HORIZONTE**

Caixa Postal 457  
30.161-970 — Belo Horizonte — MG

### **AGB UBERLÂNDIA**

Caixa Postal 06  
38.412-970 — Uberlândia — MG

### **PRÓ-AGB JUIZ DE FORA**

A/C André L.L.de Faria  
R. São Mateus, 334, ap. 302-A  
36.025-001 — Juiz de Fora — MG

### **PRÓ-AGB MONTES CLAROS**

A/C Depto. de Geociências  
FAFIL — R. Cel. Celestino, 75  
39.400-014 — Montes Claros — MG

## **PARÁ/AMAPÁ**

### **AGB BELÉM**

A/C Haroldo Freitas  
Travessa Vileta, 2440  
66.093-380 — Belém — PA

### **PRÓ-AGB MARABÁ**

Av. Tocantins, 150 — Novo Horizonte  
68.502-170 — Marabá — PA

### **AGB SEÇÃO LOCAL DE CAMPINA GRANDE**

A/C Hélio de Oliveira Nascimento  
R. Raimundo Alves, 370, 3, sl.303  
58.102-378 — Campina Grande — PB

### **PRO-AGB JOÃO PESSOA**

A/C Belarmino M. Neto  
Caixa Postal 272  
58.000-970 — João Pessoa — PB

## **PARANÁ**

### **AGB CAMPO MOURÃO**

R. Com. Norberto Marcondes, 1972  
87.303-100 — Campo Mourão — PR

### **AGB CURITIBA**

Caixa Postal 19.032  
81.531-970 — Curitiba — PR

### **AGB FRANCISCO BELTRÃO**

Faculdade de Ciências Humanas  
R. Maringá, 1200  
85.605-010 — Francisco Beltrão — PR

### **AGB LONDRINA**

Caixa Postal 6034  
86.051-970 — Londrina — PR

### **AGB MARINGÁ**

UEM — Depto. Geografia  
Av. Colombo, 3690  
87.030-120 — Maringá — PR

### **PRÓ-AGB PONTA GROSSA**

A/C Marco Aurélio T. Silveira  
R. XV de Novembro, 65/33  
84.020-010 — Ponta Grossa — PR

## **PERNAMBUCO**

### **AGB RECIFE**

Caixa Postal 7865 — Cidade Universitária  
50732-970 — Recife — PE

### **PRÓ-AGB GARANHUNS**

A/C Jasiel Rego  
Caixa Postal 81  
55.290-000 — Garanhuns — PE

## **PIAUI**

### **AGB TERESINA**

A/C Marco Antônio Teixeira  
R. Arlindo Nogueira, 878 / Sul  
64.010-010 — Teresina — PI

## **RIO DE JANEIRO**

**AGB NITERÓI**  
Caixa Postal 100.425  
24.001-970 — Niterói — RJ

**AGB RIO DE JANEIRO**  
Caixa Postal 4705  
20.010-970 — Rio de Janeiro — RJ

## **RIO GRANDE DO NORTE**

**AGB NATAL**  
A/C Ademir Araújo da Costa  
Caixa Postal 1528  
59.072-970 — Natal — RN

**PRÓ-AGB MOSSORÓ**  
Av. Augusto Severo, 115  
59.600-240 — Mossoró — RN

## **RIO GRANDE DO SUL**

**AGB PELOTAS**  
Pça. 7 de Julho, 180  
96.020-010 — Pelotas — RS

**AGB PORTO ALEGRE**  
Av. Alberot Bins, 480, si. 401  
90.030-140 — Porto Alegre — RS

**AGB SANTA MARIA**  
UFSM — CCNE — Depto. Geociências  
Prédio 17, sala 1135 — Camobi  
97.119-900 — Santa Maria — RS

## **RONDÔNIA**

**PRÓ-AGB PORTO VELHO**  
UNIR — Depto. Geografia  
78.900-900 — Porto Velho — RO

## **RORAIMA**

**AGB BOA VISTA**  
A/C Arlindo Roberto de Souza  
Av. Major Wília, 527 — SINTES  
69.301-110 — Boa Vista — RR

## **SANTA CATARINA**

**PRÓ-AGB FLORIANÓPOLIS**  
Secr. Depto. Geociências  
UFSC — Centro Ciências Humanas  
88.040-900 — Florianópolis — SC

**PRÓ-AGB ITAJAÍ**  
FFCL Vale do Itajaí  
R. Uruguai, 43  
88.302-201 — Itajaí — SC

## **SÃO PAULO**

**AGB CAMPINAS**  
Caixa Postal 482  
13.021-970 — Campinas — SP

**AGB SÃO PAULO**  
Caixa Postal 64.525  
05.497-970 — São Paulo — SP

**AGB PRESIDENTE PRUDENTE**  
R. Roberto Simonsen, 305  
19.100-900 — Presidente Prudente — SP

**PRÓ-AGB BOTUCATU**  
A/C Prof. Álvaro J. Souza  
R. Décimo Cassetari, 54  
18.609-540 — Botucatu — SP

**PRÓ-AGB RIO CLARO**  
UNESP — Depto. Planejamento Regional  
Rua 10, nº 2527  
13.500-230 — Rio Claro — SP

## **SERGIPE**

**AGB SEÇÃO LOCAL DE ARACAJU**  
A/C Profª Maria Tereza Souza Cruz  
Caixa Postal 353  
49.001-970 — Aracaju — SE

## **TOCANTINS**

**AGB PORTO NACIONAL**  
R. Cruzeiro do Sul, 353  
77.500-000 — Porto Nacional — TO

**PRÓ-AGB ARAGUAÍNA**  
R. Humberto de Campos, 508 — São José  
A/C Jacira Garcia Gaspar (Geografia)  
77.858-000 — Araguaína — TO



# GEOGRAFIA

**espaço &  
memória**

Como manter a distância em relação a sua época, como não superestimá-la em nome de um passado glorioso? Esta Revista Especial é uma somatória, ela pretende registrar a emergência de pensamentos que a geografia produziu ao longo dos tempos e pontuam nossa atualidade, cujas leituras são esclarecedoras, e dá as costas para a mitologia que tem a pretensão de reconstituir o funcionamento do pensamento geográfico brasileiro, dentro da Associação dos Geógrafos Brasileiros.



apoio  
  
SAGRES EDITORA