

REVISTA BRASILEIRA DE GEOGRAFIA

Ano XXIII

ABRIL-JUNHO DE 1961

N.º 2

ASPECTOS DO FATO URBANO NO BRASIL

PEDRO PINCHAS GEIGER
FANY DAVIDOVICH

A geografia urbana é um ramo da geografia geral, cujo desenvolvimento é bastante recente.

Na bibliografia nacional a respeito, existe considerável número de trabalhos sobre as cidades brasileiras. Trata-se geralmente de monografias de cidades ou artigos sobre aspectos parciais do problema urbano, que raramente é encarado no seu conjunto.

O presente trabalho é um resumo adaptado por FANY DAVIDOVICH da obra do geógrafo PEDRO P. GEIGER sobre geografia urbana brasileira, elaborada para o INEP (MEC), que representa um esforço de focalizar os aspectos do organismo urbano geral no Brasil.

No que diz respeito à hierarquia das cidades dentro das redes urbanas, utilizou-se o método introduzido pelo Prof. M. ROCHFORT, empregando-se os dados sobre população ativa do censo demográfico de 1950 e os dos serviços do censo econômico de 1950.

A geografia urbana não interessa uma definição absoluta e universal das cidades; estas formas de agrupamento humano não são encaradas como entidades isoladas, mas dentro de um conjunto de relações recíprocas que se estabelecem entre uma cidade e outras cidades ou uma região.

Os critérios oficiais de cidade variam de um país a outro: no Brasil, o conceito oficial de cidade é de caráter político-administrativo: são as sedes de municípios que em 1950 somavam 1 825; as vilas, sedes de distrito, também estão incluídas na categoria urbana. Esta generalização mascara, naturalmente, grandes contrastes: aí estão englobadas as sedes de extensos municípios da Amazônia, dotadas de população ínfima e centros importantes, como São Gonçalo e Nilópolis, cujos respectivos municípios possuem áreas reduzidas. Por outro lado, nem sempre a elevação de uma vila à categoria de cidade implica no seu desenvolvimento efetivo — muitas vezes é resultado de injunções políticas e financeiras. No entanto, algumas vilas apresentam população superior à de certas cidades: em 1950, São Gonçalo possuía 20 000 habitantes aproximadamente e a vila de Neves acima de 50 000 habitantes.

Embora sem limites precisos, o contingente de população é um elemento expressivo para determinar um dos aspectos formais de uma cidade. Por sua vez, a questão da caracterização do setor urbano da população constitui outro problema. A separação entre os quadros rural e urbano torna-se freqüentemente vaga e sua classificação passa a ser apenas convencional. Estudos a êste respeito, realizados pelo Inter



Foto 1 — A vida urbana. Quando se trata de um aglomerado como São Paulo, não há problema para defini-lo como cidade. No foto, a agitação no centro da primeira metrópole brasileira: São Paulo. (Foto CNG. 5 937 — T.J.).

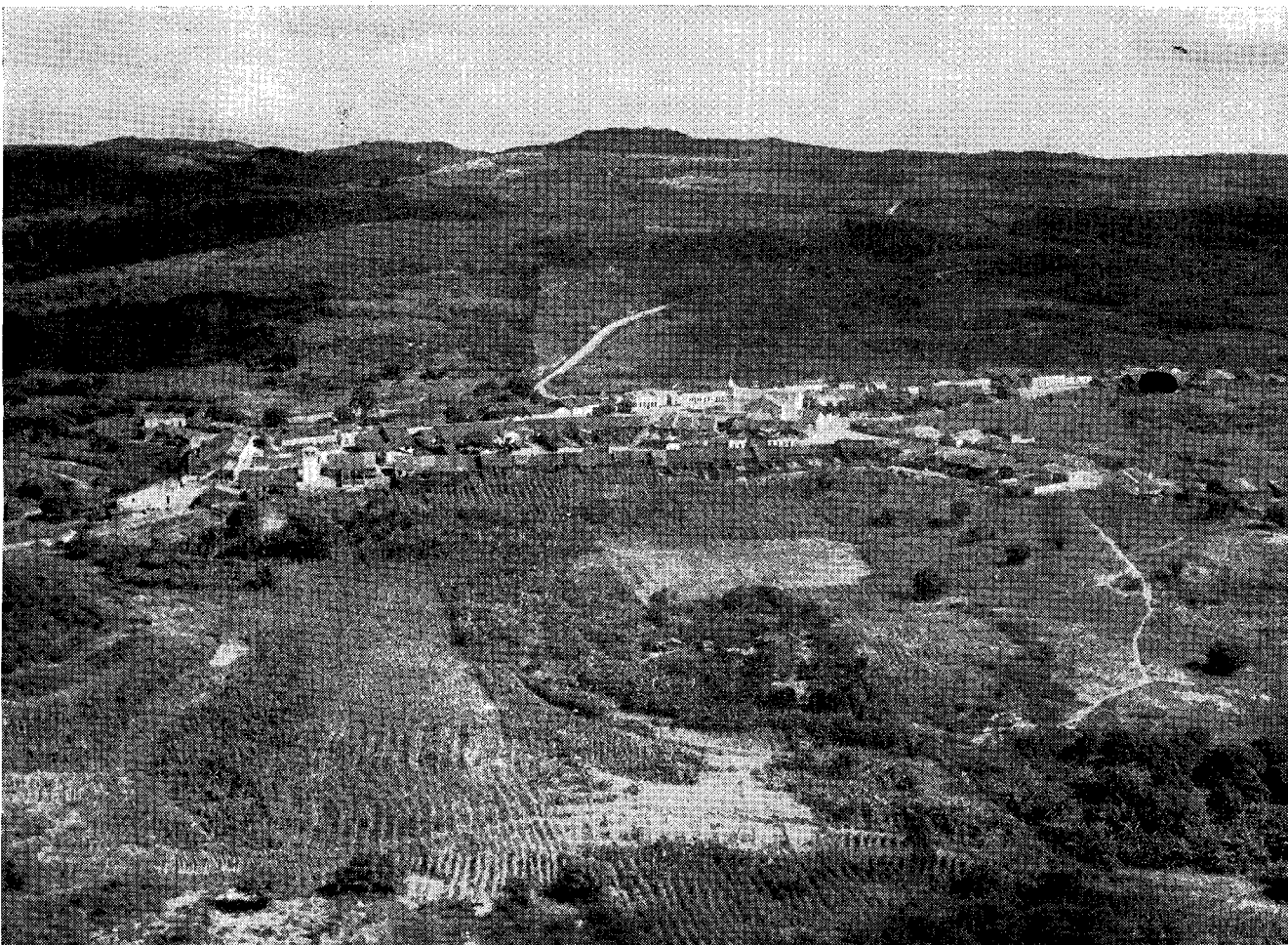
American Institute 1958, revelam que o Brasil foi o único país americano a indicar, além de uma população urbana, uma população suburbana referente aos residentes nas áreas que circundam o núcleo urbano central. Nesta generalização estão incluídos os subúrbios de cidades com mais de 100 000 habitantes e os de aglomerados com 1 000 habitantes.

A relatividade de critérios também se aplica na definição das cidades sob o ponto de vista de suas funções, referindo-se à análise da população ativa, ao número de estabelecimentos industriais e comerciais, etc. Por exemplo, embora se firme cada vez mais a tendência moderna de entrelaçamento do fenômeno industrial e urbano, é preciso assinalar a existência de inúmeras fábricas em zona rural.

De acôrdo com P. GEORGE, importa reconhecer a existência de várias séries de cidade, correspondendo a tipos diferentes de organização econômica e social. No caso brasileiro, os contrastes de desenvolvimento entre as diversas regiões do país são bastante pronunciados. Desta forma, certas localidades de população reduzida, que possuem expressão urbana na Amazônia, não teriam a mesma significação no Centro-Sul. Refletindo as condições histórico-econômicas das respectivas regiões, as cidades exprimem realidades diversas.

Para o Sudeste, por exemplo, grande parte das cidades pode enquadrar-se no conceito proposto por MICHEL ROCHEFORT (1956), que as reconhece como centro de funções de relação e de suporte industrial. Dentro de um conjunto urbano regional, as funções das cidades se acumulam ou se diversificam, com maior ou menor intensidade; os centros urbanos formam categorias escalonadas, dispondo-se em rédes urbanas, cujos limites nem sempre coincidem com os das regiões fisiográficas.

Foto 2 — Do ponto de vista administrativo, Pereiro, no Ceará, é cidade (sede de município), tanto quanto São Paulo. No entanto, aparenta ser, mais, o habitat concentrado de uma população dedicada às atividades agrícolas do que um aglomerado urbano; vejam-se os campos de cultura que circundam a localidade. Não existem, quase, construções nos terrenos que envolvem a cidade que lembra o plano em Strassendorf e é constituída de casas coladas. (Foto CNG. — 974).



Examinando o cartograma em que figuram as cidades com limite mínimo de 15 000 habitantes, podemos verificar como se distribui geograficamente o fato urbano no Brasil.

O que ressalta, em primeiro lugar, é o aspecto periférico desta distribuição: os núcleos urbanos dispõem-se numa faixa que acompanha o litoral, em contraste com o grande vazio que se encontra no interior; Cuiabá, Corumbá, Manaus e Belém são pontos isolados na imensa extensão territorial. As distâncias entre aglomerados mais importantes são também apreciáveis no Meio-Norte e no sertão nordestino; figuram como exceções as cidades de Petrolina e Juazeiro, entre

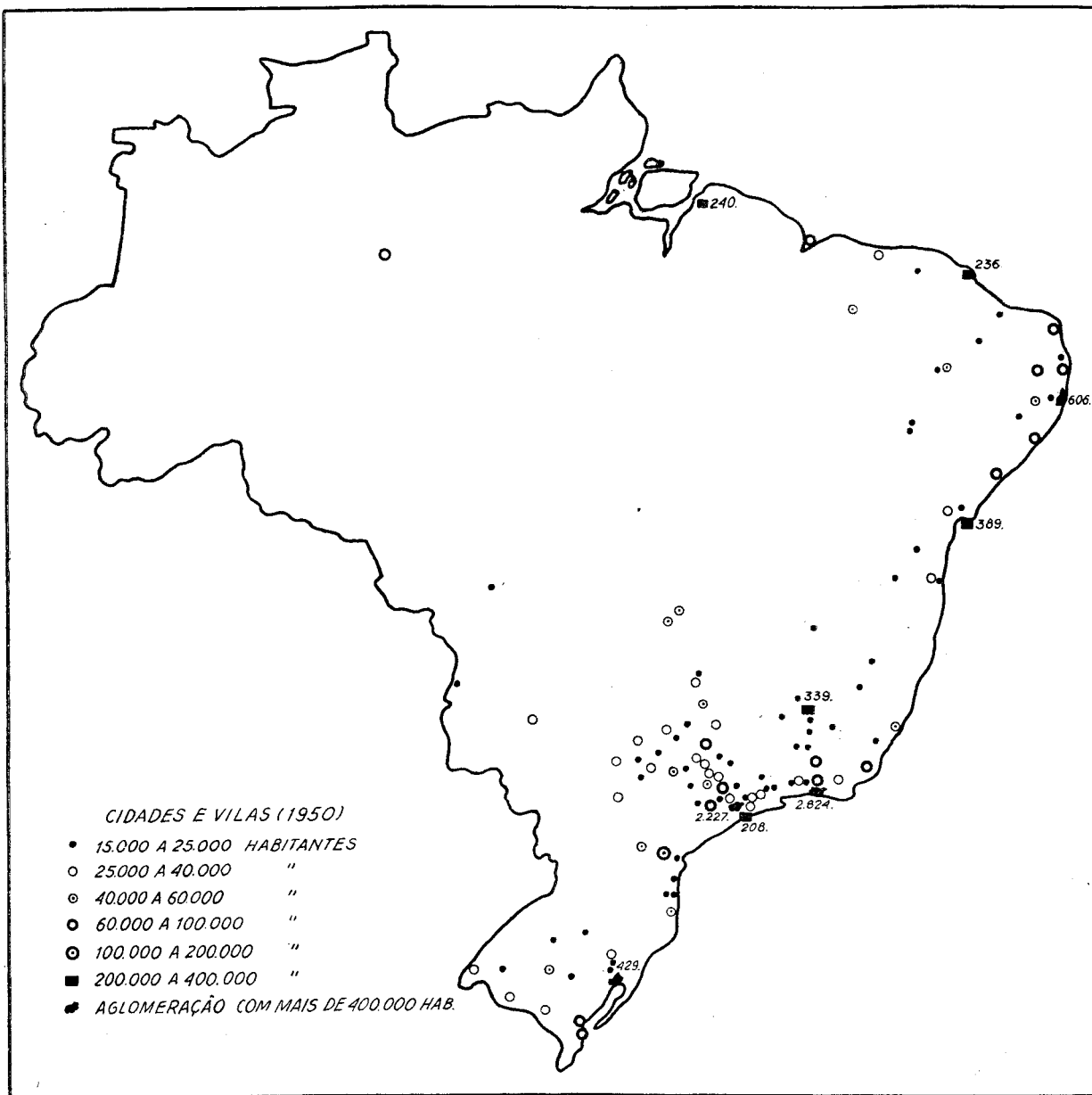


Fig. 1

Pernambuco e Bahia e, no Ceará, as cidades de Crato e Juazeiro do Norte.

A faixa urbana costeira não é contínua: as cidades formam agrupamentos intercalados por grandes espaços; por sua vez, cada agrupamento apresenta feição diferente. No litoral oriental nordestino, por exemplo, o conjunto é fragmentado: destacam-se em núcleos relativamente isolados as capitais estaduais, Natal, Maceió e Aracaju; o mesmo se pode dizer quanto a São Luís e Fortaleza na costa setentrional. Apenas Recife aparece à testa de uma constelação urbana. O grupo baiano com Salvador também está aí incluído. A maior parte do quadro urbano da população situa-se nos centros de 40 000 a 50 000 habitantes, que são em número de 8.

Amplio intervalo separa êste conjunto do grupamento fluminense-mineiro, que abrange também Vitória e Cachoeiro do Itapemirim, no Espírito Santo.

A proximidade do conjunto paulista tende a englobar ambas as rêdes numa única unidade, que corresponde à principal região econômica brasileira, o Sudeste. É neste ponto que a faixa litorânea avança para o interior, sob a forma de leque, traduzindo maior densidade urbana. São Paulo—Santos constituem a base do grupamento paulista, cuja área se estende ao norte do Paraná, ao Triângulo Mineiro e ainda a Mato Grosso (Campo Grande) e Goiás (Anápolis).

Algumas cidades paranaenses e catarinenses desde Ponta Grossa a Florianópolis, formam uma ponte entre o grupo anterior e o conjunto do Rio Grande do Sul.

Num quadro organizado com dados do censo de 1950, por município, obtém-se a seguinte porcentagem do setor urbano sobre a população total e sua distribuição em tipos de localidades, permitindo salientar as seguintes zonas:

	População urbana	População em localidades de 5 000 hab. e mais	População de localidades de 5 000 a 50 000 hab.	População das localidades de mais de 50 000 hab.
Sudeste Paulista.....	49,2	41,0	16,1	24,9
Sudeste Mineiro-Fluminense.....	48,7	39,2	11,0	28,2
Litoral Nordeste.....	36,9	27,7	10,3	17,4
Extremo Sul.....	33,1	24,2	13,1	11,1
Área do Paraná-Santa Catarina.....	24,7	17,5	12,3	5,2
Amazônia.....	29,6	19,0	3,9	15,1
Centro-Oeste.....	25,5	12,2	—	—
Sertão do Nordeste e do Centro.....	18,7	7,4	5,3	2,1
Meio-Norte.....	16,9	9,2	4,1	5,1

O Sudeste aparece como a região mais urbanizada do país; é também a mais industrializada: em 1950, vivia em São Paulo, Rio de Janeiro e Distrito Federal mais de 1/3 do total de operários do país. Cerca de 50% da população de 21 900 000 habitantes abrigavam-se em cidades e vilas; as duas grandes capitais, Rio de Janeiro e São Paulo

possuíam mais de 5 milhões de habitantes, isto é, praticamente a metade da população urbana do Sudeste. A ação dos dois grandes aglomerados ultrapassa o âmbito regional, conferindo-lhes caráter de metrópoles nacionais.

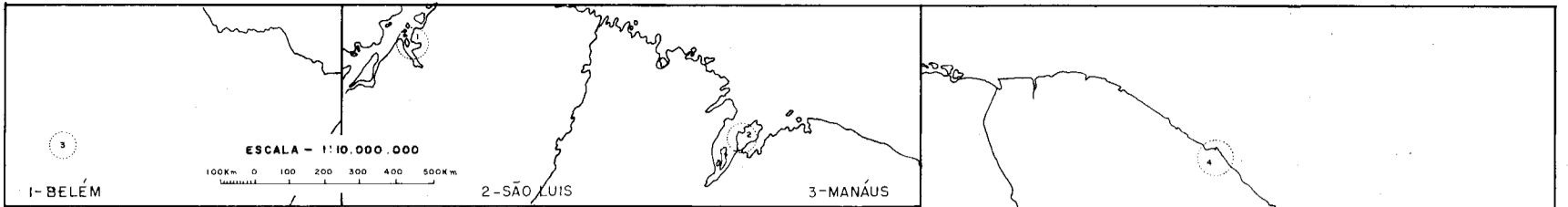
Apesar de encarados como um todo, verificam-se diferenças nas porcentagens urbanas do grupo fluminense e do paulista. Embora os totais sejam aproximados, há diferenças sensíveis na distribuição por localidades: no conjunto fluminense, há tendência mais pronunciada à concentração da população nas localidades com mais de 50 000 habitantes traduzida no índice de 28,2%; no conjunto paulista, assumem maior realce as cidades de 5 000 a 50 000 habitantes, conforme expressa a porcentagem de 16,1%.

Seguem-se em importância os agrupamentos do extremo-sul e do litoral oriental do Nordeste. Os índices urbanos apresentam certa semelhança, mascarando situações decorrentes de evolução histórica diferente. A concentração em grandes cidades é mais acentuada no Nordeste: até 1872, Recife e Salvador eram com o Rio de Janeiro as únicas cidades brasileiras de população acima de 100 000 habitantes. As localidades médias não são numerosas demonstrando articulação precária na rede de cidades; mas tornam-se mais expressivas no sul, demonstrando melhor equilíbrio na distribuição da população das cidades e, portanto, um grau de urbanização mais avançado. Isto é consequência de uma paisagem econômica mais viva, onde o sistema agrário, o regime de pequena e média propriedade e certos tipos de indústria contribuem para a formação de uma organização urbana melhor constituída.

As demais regiões caracterizam-se, de maneira geral, por um índice fraco de população urbana, concentrada sobretudo nas localidades com menos de 5 000 habitantes. Na Amazônia o conjunto Belém-Manaus engloba 15% da população urbana, com 315 000 habitantes. Isto significa que o total de 29,6% não corresponde a uma urbanização elevada, indica apenas uma forte concentração nas duas capitais; examinando a baixa porcentagem de habitantes das localidades de contingente superior a 5 000 (exceção das duas capitais), verifica-se a precariedade da ocupação urbana desta região, consequência da baixa densidade demográfica geral, em relação à extensão territorial.

Desta forma, na região paranaense-catarinense, embora com um coeficiente urbano total mais baixo, há maior equilíbrio na distribuição das cidades. O índice de 12,3% para a população residente nas localidades de 5 000 a 50 000 habitantes emparelha esta zona com a paulista (16,1%) e a rio-grandense (13,1%): também aí se aplicam as mesmas causas já apontadas para o fato urbano no sul do Brasil.

Conforme foi anteriormente mencionado, as redes urbanas não se identificam obrigatoriamente com os limites das zonas acima citadas. Constituem exceções a Amazônia coincidindo com a rede comandada por Belém e o extremo sul, com a de Pôrto Alegre. Por outro lado, cumpre ressaltar o papel de cabeça em relação ao quadro regional,

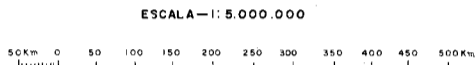
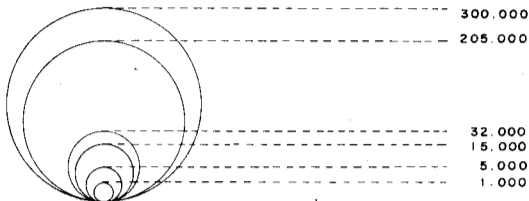
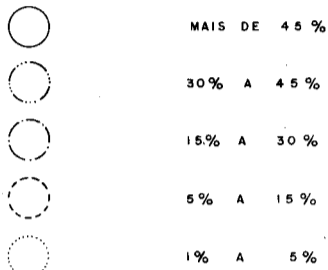


LOCAIS INDUSTRIALIZADOS

LEGENDA

RELAÇÃO ENTRE O NÚMERO DE OPERÁRIOS POR MUNICÍPIO E A POPULAÇÃO DAS CIDADES

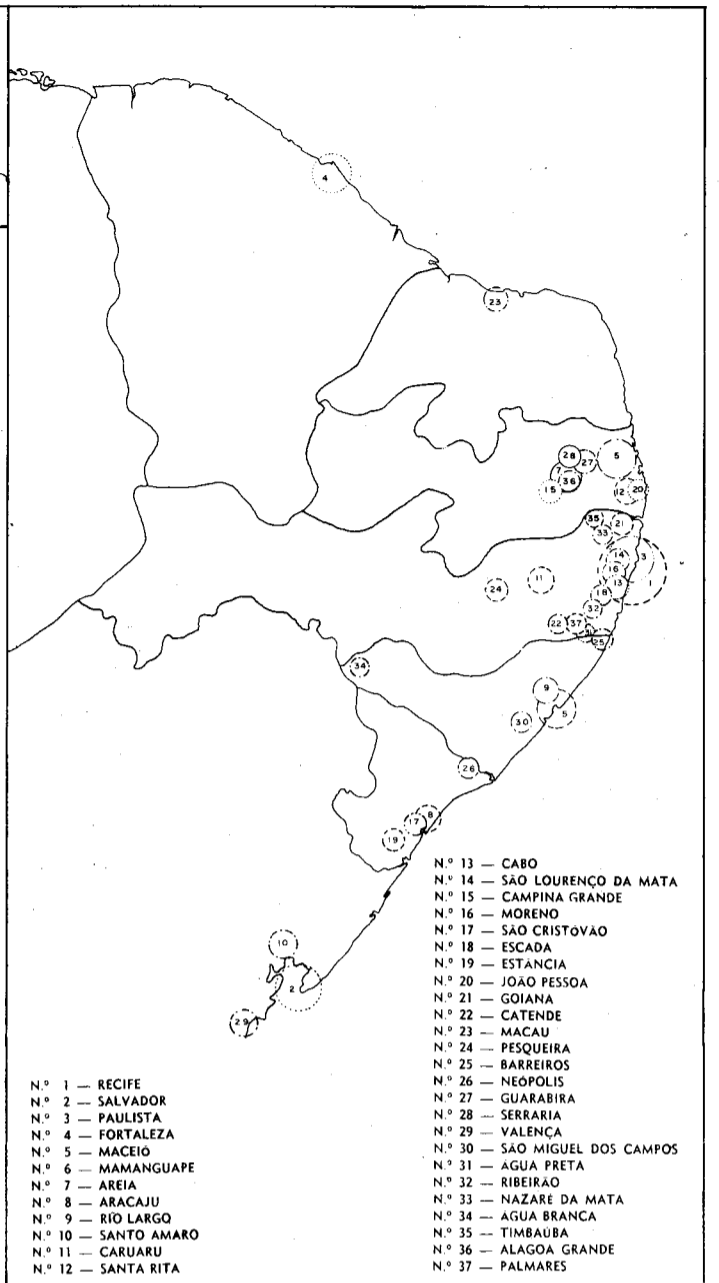
EM ALGUNS CASOS ADICIONOU-SE A POPULAÇÃO DAS PRINCIPAIS VILAS.
EM ALGUNS OUTROS ADICIONOU-SE A POPULAÇÃO DA CIDADE A POPULAÇÃO DE TODAS AS VILAS.



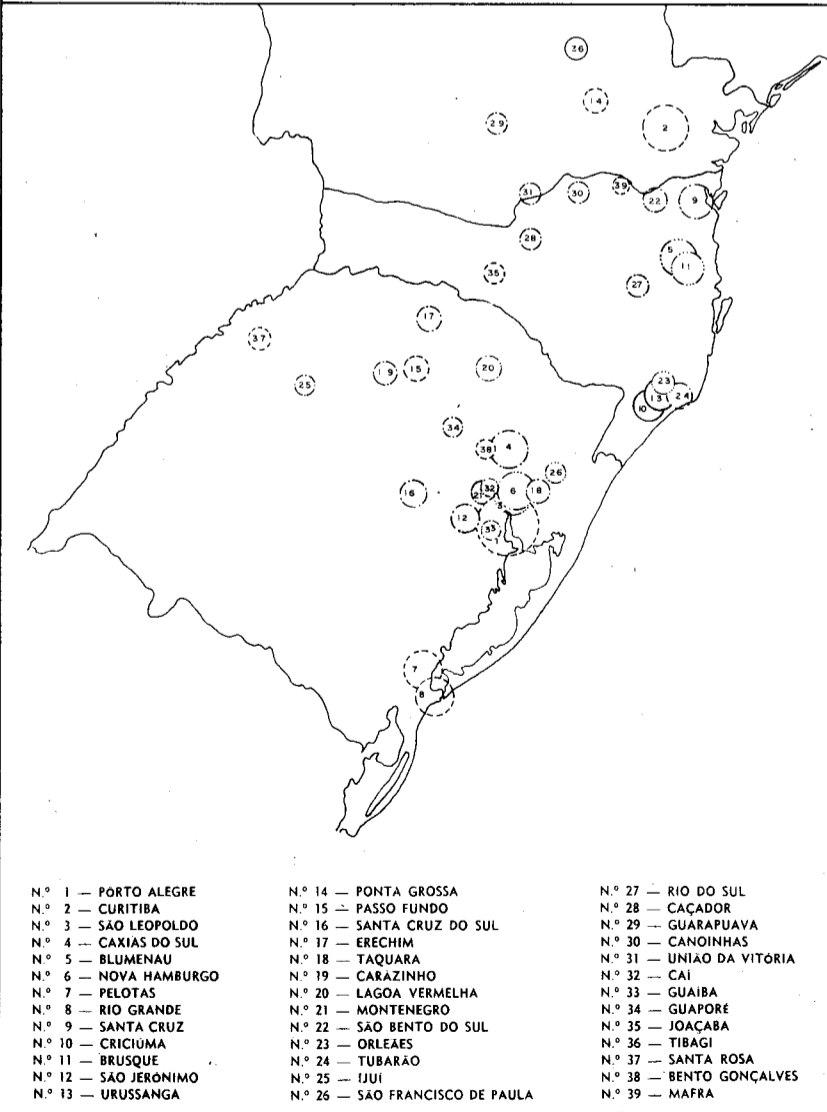
NOTA

FORAM CONSIDERADOS OS MUNICÍPIOS QUE TIVESSEM ACIMA DE 2.000 PESSOAS OCUPADAS NAS INDÚSTRIAS E EXCEPCIONALMENTE AQUELES MUNICÍPIOS QUE TENDO ENTRE 2.000 E 1.000, ESSE NÚMERO CORRESPONDESSE A MAIS DE 5% DA POPULAÇÃO TOTAL.

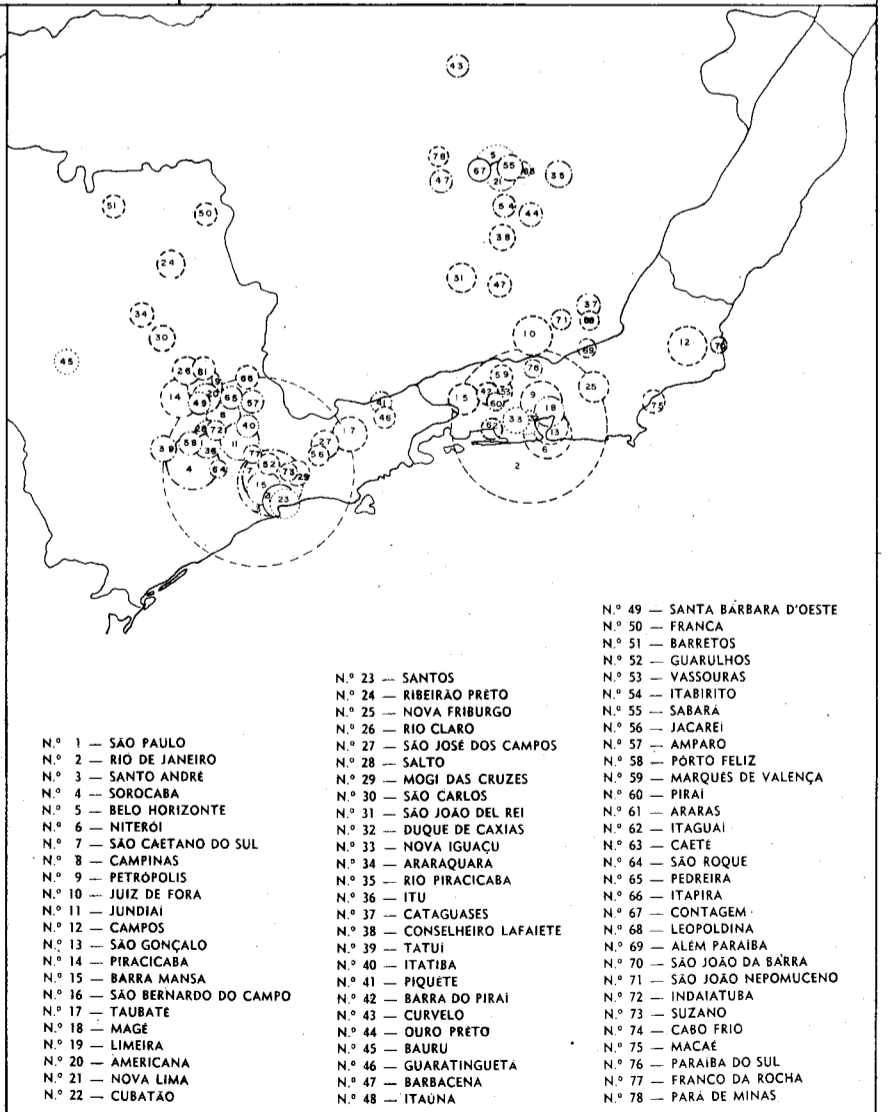
ORGANIZADO POR:
EDNA MASCARENHAS E PEDRO P. GEIGER



- N.º 1 — RECIFE
- N.º 2 — SALVADOR
- N.º 3 — PAULISTA
- N.º 4 — FORTALEZA
- N.º 5 — MACEIO
- N.º 6 — MAMANGUAPE
- N.º 7 — AREIA
- N.º 8 — ARACAJU
- N.º 9 — RIO LARGO
- N.º 10 — SANTO AMARO
- N.º 11 — CARUARU
- N.º 12 — SANTA RITA
- N.º 13 — CABO
- N.º 14 — SÃO LOURENÇO DA MATA
- N.º 15 — CAMPINA GRANDE
- N.º 16 — MORENO
- N.º 17 — SÃO CRISTÓVÃO
- N.º 18 — ESCADA
- N.º 19 — ESTANCIA
- N.º 20 — JOAO PESSOA
- N.º 21 — GOIANA
- N.º 22 — CATENDE
- N.º 23 — MACAU
- N.º 24 — PESQUEIRA
- N.º 25 — BARREIROS
- N.º 26 — NEOPOLIS
- N.º 27 — GUARABIRA
- N.º 28 — SERRARIA
- N.º 29 — VALENÇA
- N.º 30 — SÃO MIGUEL DOS CAMPOS
- N.º 31 — AGUA PRETA
- N.º 32 — RIBEIRAO
- N.º 33 — NAZARÉ DA MATA
- N.º 34 — AGUA BRANCA
- N.º 35 — TIMBAUBA
- N.º 36 — ALAGOA GRANDE
- N.º 37 — PALMARES



- N.º 1 — PORTO ALEGRE
- N.º 2 — CURITIBA
- N.º 3 — SÃO LEOPOLDO
- N.º 4 — CAXIAS DO SUL
- N.º 5 — BLUMENAU
- N.º 6 — NOVA HAMBURGO
- N.º 7 — PELOTAS
- N.º 8 — RIO GRANDE
- N.º 9 — SANTA CRUZ
- N.º 10 — CRICIUMA
- N.º 11 — BRUSQUE
- N.º 12 — SÃO JERONIMO
- N.º 13 — URUSSANGA
- N.º 14 — PONTA GROSSA
- N.º 15 — PASSO FUNDO
- N.º 16 — SANTA CRUZ DO SUL
- N.º 17 — ERECHIM
- N.º 18 — TAQUARA
- N.º 19 — CARAZINHO
- N.º 20 — LAGOA VERMELHA
- N.º 21 — MONTENEGRO
- N.º 22 — SÃO BENTO DO SUL
- N.º 23 — ORLEANS
- N.º 24 — TUBARÃO
- N.º 25 — IJUÍ
- N.º 26 — SÃO FRANCISCO DE PAULA
- N.º 27 — RIO DO SUL
- N.º 28 — CACADOR
- N.º 29 — GUARAPUAVA
- N.º 30 — CANOINHAS
- N.º 31 — UNIÃO DA VITORIA
- N.º 32 — CAI
- N.º 33 — GUAIBA
- N.º 34 — GUAPORÉ
- N.º 35 — JOACABA
- N.º 36 — TIBAGI
- N.º 37 — SANTA ROSA
- N.º 38 — BENTO GONÇALVES
- N.º 39 — MAFRA



- N.º 23 — SANTOS
- N.º 24 — RIBEIRÃO PRETO
- N.º 25 — NOVA FRIBURGO
- N.º 26 — RIO CLARO
- N.º 27 — SÃO JOSÉ DOS CAMPOS
- N.º 28 — SALTO
- N.º 29 — MOGI DAS CRUZES
- N.º 30 — SÃO CARLOS
- N.º 31 — SÃO JOÃO DEL REI
- N.º 32 — DUQUE DE CAXIAS
- N.º 33 — NOVA IGUAÇU
- N.º 34 — ARARAQUARA
- N.º 35 — RIO PIRACICABA
- N.º 36 — ITU
- N.º 37 — CATAGUASES
- N.º 38 — CONSELHEIRO LAFAIETE
- N.º 39 — TATUI
- N.º 40 — ITATIBA
- N.º 41 — PIQUETE
- N.º 42 — BARRA DO PIRAI
- N.º 43 — CURVELO
- N.º 44 — OURO PRETO
- N.º 45 — BAURU
- N.º 46 — GUARATINGUETA
- N.º 47 — BARBACENA
- N.º 48 — ITAUNA
- N.º 49 — SANTA BÁRBARA D'OESTE
- N.º 50 — FRANCA
- N.º 51 — BARRETOS
- N.º 52 — GUARULHOS
- N.º 53 — VASSOURAS
- N.º 54 — ITABIRITO
- N.º 55 — SABARA
- N.º 56 — JACAREI
- N.º 57 — AMPARO
- N.º 58 — PORTO FELIZ
- N.º 59 — MARQUÊS DE VALENÇA
- N.º 60 — PIRAI
- N.º 61 — ARARAS
- N.º 62 — ITAGUAÍ
- N.º 63 — CAETE
- N.º 64 — SÃO ROQUE
- N.º 65 — PEDREIRA
- N.º 66 — ITAPIRA
- N.º 67 — CONTAGEM
- N.º 68 — LEOPOLDINA
- N.º 69 — ALEM PARAIBA
- N.º 70 — SÃO JOÃO DA BARRA
- N.º 71 — SÃO JOÃO NEPOMUCENO
- N.º 72 — INDAIATUBA
- N.º 73 — SUZANO
- N.º 74 — CABO FRIO
- N.º 75 — MACAÉ
- N.º 76 — PARAIBA DO SUL
- N.º 77 — FRANCO DA ROCHA
- N.º 78 — PARA DE MINAS

Fig. 1

exercido por várias capitais estaduais: é o caso de Belém, na Amazônia, São Luís, no Meio-Norte; Rio de Janeiro, na zona fluminense-mineira; São Paulo, na zona paulista; e Pôrto Alegre, no extremo sul. No Nordeste, as influências parecem dividir-se entre Fortaleza, Salvador e Recife, com predominância desta última; não se pode, porém, deixar de lado as influências de São Paulo e Rio de Janeiro, que até aí se estendem também.

As regiões contíguas à zona paulista encontram-se sob o forte domínio da metrópole de São Paulo; é o caso da Centro-Oeste, onde se salientam as cidades de Cuiabá, Corumbá e Campo Grande, em Mato Grosso e Anápolis e Goiânia, em Goiás; e ainda da paranaense-catarinense em detrimento das próprias capitais, Curitiba e Florianópolis.

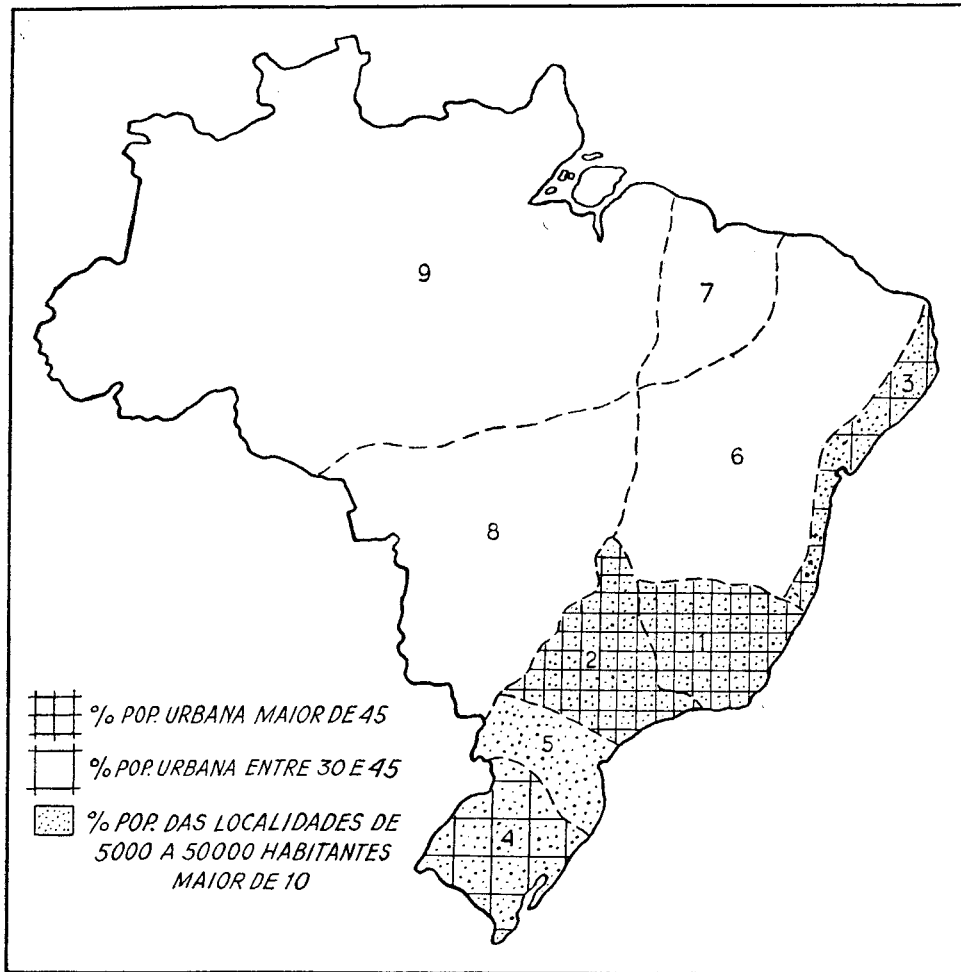


Fig. 2

Concluindo, o quadro comentado demonstra grandes diferenças da situação urbana entre as várias regiões brasileiras. Naturalmente, êste fato vai refletir-se também nos tipos de cidades que aí se encontram: a variedade é grande, exprimindo-se quer na fisionomia urbana, quer nas atividades e funções.

O problema da classificação de cidades tem sido objeto de estudo de alguns geógrafos, baseando-se em critérios diversos.

P. DEFFONTAINES (1944) apresentou uma relação de cidades, segundo a origem:

- nascidas de reduções, como Itapecerica;
- destinadas à função militar, como Fortaleza, Manaus;



Foto 3 — Ouro Preto: estilo colonial quanto às construções, quanto às ruas tortuosas, quanto ao plano irregular, quanto ao sítio impróprio para uma cidade moderna. (Foto CNG. 2935).

- criadas como centros de mineração, como Mariana, Goiás, Diamantina;
- desenvolvidas em torno de locais de pouso, como Ouro Fino, Pouso Alto;
- portos de navegação fluvial, como Januária no rio São Francisco;
- aglomerações junto a estações ferroviárias, como Marília, Pompéia, etc.

O critério da origem não serviria para estabelecer uma classificação de cidades uma vez que considera os centros urbanos num determinado período de sua evolução, apenas, sem exprimir um processo de crescimento. Duas cidades, unidas por uma origem comum, não se desenvolvem automaticamente da mesma forma: Mariana e Sabará, frutos da mineração, tomaram mais tarde rumo diverso — a primeira estagnou, enquanto a segunda, enquadrando-se na fase de industrialização do país, transformou-se em ativo centro siderúrgico. O exemplo de Ouro Preto também é significativo: nascida igualmente da mineração, conseguiu sobreviver ao declínio desta fase como capital administrativa; entretanto, num período mais recente, a perda de sua posição

Foto 4 — Cachoeiro do Itapemirim (Espírito Santo), localizada junto às cachoeiras de um curso d'água, repete uma posição bastante comum quanto à localização de cidades brasileiras originadas em determinado período histórico da evolução urbana. (Foto CNG. 4185 — T.J.).





Foto 5 — O sítio original de Tôrres, no Rio Grande do Sul. (Foto CNG 789).

frente às novas artérias de comunicação que se estabeleceram no estado, somadas às desvantagens do sítio, apertado entre encostas montanhosas íngremes, acarretaram-lhe o ocaso, que culminou com a transferência da capital para Belo Horizonte.

Ao fator posição, que, juntamente com o fator sítio, representa o aspecto geográfico do estudo urbano, cabe o papel mais importante no desenvolvimento das cidades. P. GEORGE (1952) define a posição “em relação ao conjunto regional, às bases de produção de matéria-prima e energia, às reservas de mão-de-obra, às zonas de contacto ou vias de passagem naturais”.

Considerando a posição que ocupam atualmente ou ocuparam em outros períodos, LYSIA M. C. BERNARDES apresentou cidades relacionadas a:

1 — Vias de passagem natural: alinhamento de vale — cidades do médio Paraíba; depressão — Campinas, Mojimirim; espigão — cidades do oeste paulista ou norte do Paraná; garganta — Juiz de Fora; colos — Petrópolis, Teresópolis; convergência de rios — Manaus; cabeça de estuário — pequenos portos do litoral do Nordeste, Recôncavo e sul da Bahia, Pôrto Alegre.

2 — Existência de obstáculo: cadeia montanhosa — Cruzeiro; mar — Salvador, Recife; rios — Governador Valadares, Paraíba do Sul e cidades gêmeas em ambas as margens, como Uruguaiana e Los Libres (Argentina), União da Vitória e Pôrto União; cachoeiras — Cachoeiro do Itapemirim.

3 — Contacto de regiões diversas: Campina Grande, Anápolis.

4 — Em relação a fatores de ordem econômica: em relação às áreas de produção de matéria-prima mineral — Monlevade, Ouro Preto; vegetal — São Félix; animal — Rio Grande; facilidade de mão-de-obra — São Paulo, Juiz de Fora; energia — São Paulo, Petrópolis.

O fator posição também não se presta a uma classificação geral de cidades, pois refere-se apenas a um único período da evolução das cidades, que, às vezes, se confunde com a origem. Determinada posição

pode ter sido essencial para o desenvolvimento de uma localidade numa certa época sem persistir sempre no mesmo papel. O exemplo já citado de Ouro Preto é ilustrativo. Por outro lado, pode ocorrer que as cidades, embora permanecendo numa mesma posição, exerçam funções muito diferenciadas: é o caso das localidades do médio Paraíba, que ocupam posição de alinhamento de vale, mas possuem diversificação funcional. Apesar de se identificarem como portos, Rio de Janeiro e Santos possuem conteúdo muito diverso. Não se pode encarar a posição de uma cidade como elemento estático: reveste-se de multiplicidade de aspectos, que depende do desenvolvimento da região, de maneira que, por si só, não é suficiente para uma classificação.

Também o critério da estrutura urbana, abarcando dados como o plano da cidade, a feição arquitetônica, os aspectos funcionais e sociais e ainda grande número de fatores, formaria um conjunto demasiadamente complexo. Por outro lado, servir-se apenas de um dos elementos, seria incorrer em formalismo; a identidade do plano de duas cidades ou mais, por exemplo, não corresponde necessariamente ao desempenho das mesmas funções. O oposto também pode suceder: Rio e São

Foto 6 — O sítio de Poços de Caldas, em depressão incrustada numa das superfícies aplainadas do sul de Minas. Poços de Caldas é a principal cidade do sul de Minas, centro de primeira categoria. (Foto CNG. 7543).





Foto 7 — A grande praça do plano em castrum na cidade de Poconé, centro de região arcaica no Mato Grosso. (Foto CNG. 659).

Paulo, funcionalmente semelhantes, apresentam planos diferentes. Esta ressalva refere-se à questão de classificar as cidades, sem diminuir a importância da estrutura urbana no estudo dos demais aspectos do problema. Basta citar como ilustração exemplos de relação entre algumas facetas da estrutura e tipos de vários aglomerados urbanos. Segundo O. VALVERDE (1958), há certa constância no traçado de localidades menos evoluídas da Zona da Mata, ora linear (*Strassendorf*), ora em *castrum*, isto é, ruas dispostas em torno de vasta praça central; as cidades mais importantes já apresentam planos de tipo misto, mais complexo. Podemos ainda acrescentar a distinção entre cidades de planejamento ordenado e desordenado.

A função de uma cidade, isoladamente, também não é suficiente para formular uma sistematização de tipos de centros urbanos. É verdade que, em alguns, se reconhece uma especialização em determinado setor: Novo Hamburgo (R. G. do Sul), na indústria de couros ou Volta Redonda, na siderurgia. Raros são os que se restringem a uma única atividade; Vitória, por exemplo, exerce primordialmente a função de porto exportador de minério, mas desempenha também a de capital administrativa e regional.

O critério do tipo de cidade baseado numa função parece tornar-se válido apenas para pequenas localidades. Situam-se, neste caso, cidades de peregrinação, como Aparecida, Bom Jesus da Lapa; feiras de gado, como Feira de Santana, que, entretanto, abarca outras atividades também; portos de armazenagem, como Paranaguá; estações de águas, como São Lourenço, Caxambu; cidades de veraneio, como Teresópolis.

O Prof. M. ROCHEFORT propôs, em 1956, uma classificação de tipos de cidades, em que se consideram as funções e a hierarquia dos aglomerados urbanos. Estabelece-se, de início, a centralidade de uma cidade dentro de um conjunto, o que implica nas funções de relação das localidades. As de tipo A seriam os centros locais; de tipo B, os de sub-região; de tipo C, os regionais; de tipo D, as metrópoles de grandes regiões e de tipo E, as metrópoles nacionais.

Segue-se a classificação das localidades, conforme a atividade industrial: A' corresponderia às que não possuem indústria; B' seriam centros industriais de caráter local; C' indicaria uma produção destinada à região; D', os centros voltados para o mercado nacional, e E', os núcleos industriais, cuja produção visa o país e também a exportação.

O tipo de cidade resultaria da combinação entre o tipo de centro de relação e seu tipo de centro industrial. O tipo de São Paulo seria EE', centro de influência nacional e centro industrial da categoria mais avançada; Volta Redonda seria AD', centro de relação local, mas núcleo industrial dirigido para o mercado nacional.

Esta classificação, levando em conta simultaneamente os aspectos funcionais e a posição hierárquica das cidades, reúne-as em redes urbanas, ligadas às grandes regiões econômicas do país. O fato urbano, assim representado, torna-se mais objetivo, permitindo examinar a posição das cidades, quer quanto às condições presentes, quer quanto às possibilidades futuras. Por outro lado, a variedade de tipos de cidade vai imprimir um cunho de diferenciação às redes urbanas.

Deixando de lado os aspectos analíticos, as cidades podem ser grupadas em grandes categorias, relacionadas aos estágios de desenvolvimento em que se encontravam em 1950:

1.^a categoria — Figuram em primeiro lugar as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo. A multiplicidade de funções, a organização bancária, a intensa circulação automóvel, a convergência de artérias rodoviárias e ferroviárias, os estabelecimentos fabris, a população superior a 1 milhão conferem a êstes centros enorme poder econômico. Acrescen-

Foto 8 — Goiânia é uma cidade construída segundo um plano previamente traçado. Sua origem se deve ao planejamento governamental. (Foto CNG. 3 206).



tem-se a faculdade de absorção que exercem sobre a população das regiões circunvizinhas e a capacidade de comandar modificações na paisagem rural que as cerca, como as plantações de eucaliptos e o cinturão verde em torno de São Paulo, a bacia leiteira próxima ao Rio de Janeiro, etc.

São cidades que se projetam como metrópoles não só no âmbito nacional, como no internacional.



Foto 9 — São Luís não sofreu as transformações mais profundas que envolveram as grandes cidades brasileiras. Guardou bem a linha arquitetônica de jases urbanas mais antigas, assim como tipos de ruas que correspondem à circulação anterior à era do automóvel. (Foto CNG. 323)

2.^a categoria — As grandes cidades modernas, cuja população é superior a 100 000 habitantes, geralmente antigos centros comerciais, atingidos pelo desenvolvimento industrial. Incluem-se neste caso Recife, Pôrto Alegre, Campinas, e outras mais recentes, como Juiz de Fora e Belo Horizonte. Alguns dos aspectos citados acima são encontrados também nesta categoria, porém em proporções menores e limitados ao quadro regional.

O exame da população ativa das principais cidades brasileiras revela o predomínio do setor industrial, a partir do Rio de Janeiro em direção ao sul; para o norte é à parte de serviços que cabe a primazia.

3.^a categoria — Núcleos industriais. Trata-se de cidades médias e, às vêzes, pequenas, cuja atividade principal é a industrial. Situam-se nesta categoria as cidades-satélites que se encontram nas regiões metropolitanas, como Petrópolis, cidade de veraneio também. Exemplos de núcleos industriais são: Novo Hamburgo (R. G. do Sul); Sorocaba (São Paulo); Paulista (Pernambuco); Taubaté (vale do Paraíba); Join-

ville (Santa Catarina). A população é geralmente superior a 10 000 habitantes. O objetivo de fundação de algumas cidades visou estritamente interesses de instalação industrial, o que não obistou rápida evolução posterior, como aconteceu com Volta Redonda.

4.^a categoria — Grandes centros comerciais. Estão aí incluídas cidades outrora mais importantes, portos, centros de comércio e de administração de grandes regiões, não submetidas ao mesmo ritmo de transformações modernas que atingiram as de categoria mais elevada. As atividades industriais limitam-se ao setor têxtil e alimentar, refletindo



Foto 10 — Aqui o estilo do aglomerado é completamente diferente do das fotos anteriores. Não é necessário, talvez, dizer que é o estilo amazônico: trata-se da localidade de Tarauacá. As casas são de madeira, sobre estacas, os telhados são íngremes para que escorra rapidamente a água das chuvas torrenciais. (Foto CNG. 1 061).

fases econômicas mais antigas dos respectivos quadros regionais. A lembrança do passado também se conserva nos aspectos arquitetônicos destas cidades; em algumas, porém, já se levantou certo número de construções modernas, edifícios altos, cinemas, etc. Pertencem a esta categoria Belém, Fortaleza, Vitória, Campina Grande, etc.

5.^a categoria — Centros comerciais ativos médios e pequenos das regiões agrícolas. São cidades cuja população varia entre 10 000 e 60 000 habitantes, situadas em regiões agrícolas desenvolvidas ou nos seus limites; caracterizam-se pela intensa vida comercial e concentração das indústrias de bens de consumo e beneficiamento de matéria-prima. Em muitas delas, as formas arquitetônicas apresentam peculiaridades que refletem sua íntima ligação com o quadro local: habitações de madeira no Sul, “sobrados” antigos no Leste e Nordeste, etc. Entretanto, os trechos centrais assumem fisionomias mais moderna, pois aí se localizam

as construções verticais, cinemas, lojas de melhor qualidade, etc. Alguns destes centros são importantes entroncamentos de circulação e acumulam maior número de funções.

O ritmo de crescimento das localidades desta categoria não é uniforme: enquanto nas cidades das frentes pioneiras êle é muito intenso, nas da zona da mata ou do Recôncavo mantém-se num nível estável. Talvez fôsse necessário estabelecer distinção entre aglomerados mais antigos, como Ilhéus, Itabuna (na zona cacauzeira), Campos (zona açucareira fluminense), etc. e os mais recentes do sudeste e sul do país, como Marília e Presidente Prudente (em São Paulo), Londrina (norte do Paraná), Anápolis (Goiás), etc.

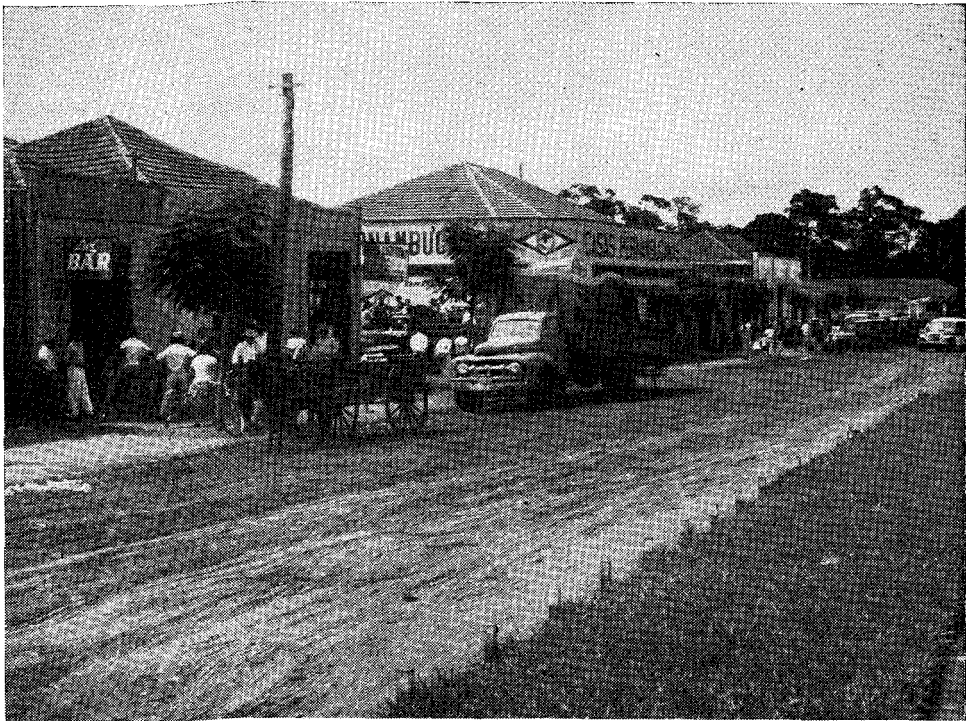


Foto 11 — Cianorte, no Paraná apresenta o aspecto da cidade de zona pioneira; ruas não calçadas, casas de madeira, porém, um movimento relativamente ativo. (Foto CNG. 9 810 — T.J.).

6.^a categoria — Centros administrativos. Como o nome indica, destinam-se fundamentalmente aos serviços de administração; além disso, representam o esteio da posição mantida ainda por algumas capitais estaduais, em fase de estagnação. É o caso de Florianópolis e Cuiabá. Atendendo a êste objetivo, criaram-se cidades, previamente planificadas, como Teresina, Goiânia e Brasília.

Excetuando os mais recentes, a característica comum a êstes núcleos é a movimentação reduzida, a limitação de atividades e a fisionomia urbana fortemente impregnada de heranças do passado.

7.^a categoria — Cidades decadentes e centros de áreas estagnadas ou pouco desenvolvidas. Êste grupo abrange dois tipos de localidades: cidades outrora relativamente importantes, cuja projeção se relaciona-

va a determinadas fases de economia do país mas que atualmente, entraram em decadência. Constituem exemplos: Diamantina (na antiga zona de mineração), Oeiras (ciclo do gado no Piauí), Parati (escoamento do café do vale do Paraíba), etc., cuja população oscila em torno de 5 000 habitantes.

O segundo tipo compreende pequenos centros coletores de áreas atrasadas. Ambos os tipos apresentam traços comuns que se traduzem na limitação das funções urbanas, na carência de comodidades, na



Foto 11-A — Outro aspecto de cidade de zona pioneira: Pato Branco. (Foto CNG. 5 502).

precariedade de recursos sócio-culturais essenciais. As atividades principais restringem-se à administração e comércio locais. Exemplo: Marabá no Pará.

8.^a categoria — Centros de significado meramente local, abrindo funções administrativas e comerciais inexpressivas; o contingente de habitantes varia entre 1 000 e 5 000.

A distribuição das categorias de cidades permite organizá-las em áreas geográficas: numa primeira área estaria englobada a maioria de 1.^a, 2.^a, 3.^a e 4.^a categorias.

A uma segunda área pertenceria grande parte das cidades comerciais de 5.^a e 6.^a categorias, estritamente limitadas ao respectivo quadro regional e, portanto, com raio de influência reduzido.

As duas áreas corresponderiam à maior concentração urbana do país, ao Brasil Sudeste e Sul, regiões onde a industrialização é mais expressiva e a agricultura mais evoluída.

As demais categorias de cidade formariam uma área caracterizada pela precariedade da organização urbana e o atraso dos sistemas agrários, abrangendo o Nordeste, Amazônia e grande parte do Brasil Central.

A atual organização urbana reflete ainda a presença marcante de uma estrutura mais antiga: os velhos portos voltados para a exportação são as cidades mais importantes do presente, enquanto os núcleos de categoria inferior absorvem a maioria das unidades do quadro urbano.

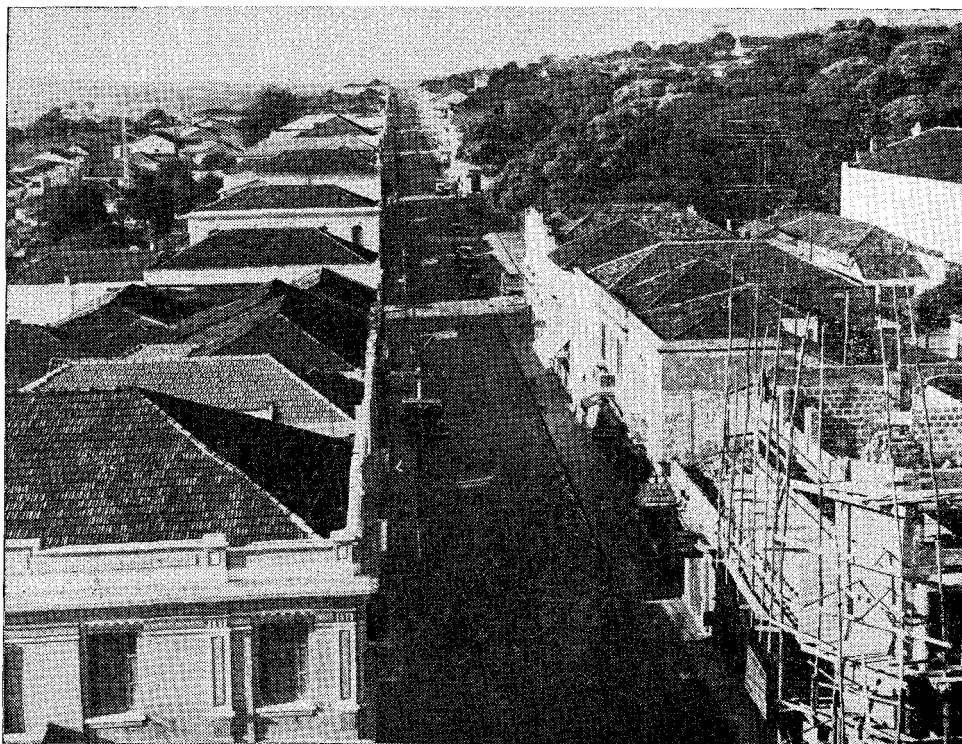


Foto 12 — Botucatu apresenta esta rua que se caracteriza pela uniformidade das construções. Elas revelam que Botucatu foi importante centro cafeeiro no passado e que, com a passagem da onda cafeeira, a cidade pouco progrediu, tendo sofrido, apenas, pequenas transformações. (Foto CNG. 5 572).

Entretanto, se compararmos os dados referentes à população urbana entre os diversos censos brasileiros, verificaremos sensível aumento deste setor, aumento este que também se reflete no crescimento do número de cidades grandes e médias. Basta referir que no início do século apenas Rio de Janeiro, São Paulo, Salvador e Recife apresentavam população superior a 100 000 habitantes; nas primeiras décadas, entretanto, Rio de Janeiro e São Paulo acusaram expansão vertiginosa, alçando-se à posição das grandes metrópoles internacionais. Cumpre acrescentar o nascimento e desenvolvimento de cidades como Londrina, fundada em 1931 e que, em 1950, já possuía 33 000 habitantes.

De acôrdo com o censo de 1950, o setor urbano representava 36,2% do total da população brasileira; subtraindo o quadro suburbano, este índice baixa para 25%. Nos recenseamentos de 1872 a 1920, avaliava-se a proporção de habitantes urbanos em tórno de 10%; CAIO PRADO JÚNIOR

indica a porcentagem de 5,7 nos fins da era colonial. Em 1940, já o coeficiente de população urbana alcançava 31,2%.

De acôrdo com PIERRE GEORGE (1952), os países cuja porcentagem de população urbana é de 20 a 40 caracterizam-se por uma estrutura agrária e certo tipo de cidades, representadas por grandes capitais, portos e núcleos industriais, submetidas a uma recente fase de industrialização. Na América Tropical, processou-se “uma associação da herança urbana... da primeira colonização européia com o desenvolvimento contemporâneo das cidades comerciantes”...

Tanto em 1940, quanto em 1950, o Brasil se enquadrava nesta categoria, conforme os índices do setor urbano. O aumento de 5% desta parte, em dez anos refletiu, entretanto, certas modificações na composição da população ativa: em 1940, o Brasil emparelhava-se aos países de tipo agrícola, com uma porcentagem de 67,5% neste ramo; mas, em 1950, houve um decréscimo de 10% no quadro agrícola e um aumento do setor terciário principalmente¹. O Brasil colocava-se no nível de países de economia agrícola, com atividade industrial subordinada.

O acréscimo do contingente urbano nacional, no decênio 1940-50, foi de 5 700 000 habitantes; enquanto o crescimento da população total brasileira, neste período, correspondeu a 25%, o da população urbana atingiu 45%. Este fato não implica porém, num desequilíbrio impres-

¹ Na realidade a diminuição da população agrícola deve ter sido menor do que a indicada, devido à subestimação da população agrícola pelo censo de 1950.

Foto 13 — A fisionomia sertaneja revela-se na pobreza da vegetação, no quadro físico que serve de fundo à paisagem urbana. (Foto Esso BR — 1979).



sionante entre os habitantes das cidades e dos campos: em termos absolutos, o quadro rural foi aumentado em 5 000 000 de habitantes. Assim, o conjunto demográfico brasileiro apresentava-se ainda em 1950, com uma proporção urbana relativamente reduzida e um setor campestre considerável.

A ampliação do contingente urbano não foi uniforme em todo o país; a industrialização, fator essencial dêste crescimento, imprimiu nas regiões geográficas marcante diferenciação, que se refletiu nos núcleos urbanos correspondentes. A maior urbanização relaciona-se às áreas de predomínio industrial, enquanto, nas zonas agrícolas, o processo de concentração nas cidades é mais limitado.



Foto 14 — A função de centro de atividades terciárias pode surgir, entre outras, na forma da feira da cidade. No Nordeste, a feira é comumente um elemento muito importante da vida urbana; na fotografia vê-se a famosa feira de Caruaru. (Foto CNG. 2301).

Servem de exemplos, o estado do Rio de Janeiro e o Paraná: entre 1940 e 50, a proporção da população urbana fluminense aumentou em 57%, enquanto a da rural foi apenas de 5%. Em relação ao cômputo total de habitantes, o quadro urbano ampliou-se de 37,5% em 1940 para 47,5% em 1950, acusando, portanto, um acréscimo de 10%. No Paraná, o crescimento da população urbana foi da ordem de 76%, no período considerado, mas o da população rural foi de 70%, de maneira

que, na totalidade, o aumento do setor urbano correspondeu apenas a 0,6%, passando de 24,4% a 25%. Enquanto no estado do Rio o processo industrial provocou um recuo nas atividades rurais, no Paraná as frentes pioneiras agrícolas comandam a marcha do povoamento.



Foto 15 — Aracati foi no passado, importante centro regional no Ceará, tendo desempenhado função portuária de relativo realce. As casas de Aracati vistas nesta fotografia guardam uma antiga nobreza que contrasta com o fraco movimento da rua. (Foto CNG. 323).

A elaboração do quadro abaixo permite estabelecer comparação mais nítida entre o fato urbano das diversas regiões; nêles são considerados o número de cidades com determinados limites de habitantes e os aspectos quantitativos e percentuais desta população.

QUADRO II

(Fonte: *Anuário Estatístico do Brasil*, 1957)

CIDADES E VILAS	Número de localidades	População das localidades	Relação da população das localidades com a população do Brasil
De menos de 2 000 hab.....	4 898	4 850 000	9,3 %
De 2 000 a 5 000 hab.....			
De 5 000 a 10 000 ».....	258	1 782 267	3,4 %
De 10 000 a 20 000 hab.....	119	1 650 431	3,2 %
De 20 000 a 50 000 hab.....	68	2 006 427	3,9 %
De 50 000 a 100 000 hab.....	22	1 613 409	3,1 %
De 100 000 a 200 000 hab.....	3	507 451	1,0 %
De 200 000 a 1 000 000 de hab.....	6	2 035 696	3,9 %
De mais de 1 000 000 de hab.....	2	4 320 088	8,3 %

A população urbana concentra-se fundamentalmente nos dois extremos da coluna, isto é, as localidades de 5 000 habitantes e menos e as duas metrópoles com mais de 1 milhão; as cidades médias (entre 25 000 e 80 000) e grandes (acima de 80 000) adquirem menor expressão, quer quanto ao número, quer quanto à porcentagem de população.

Se compararmos com as condições em 1940, verificaremos, porém, a tendência a um maior equilíbrio na distribuição da população por

localidades. O fenômeno da concentração nas metrópoles acentua-se, principalmente no Rio de Janeiro e São Paulo; mas é acompanhado por uma queda na concentração que se verificava nas localidades inferiores a 5 000 habitantes. Por outro lado, as cidades com mais de 20 000 habitantes passam a receber forte afluxo, como Marília, Londrina, etc.; as cidades médias também acusam significativo acréscimo — tal é o caso de Campinas, Juiz de Fora, sem incluir as que se localizam nas áreas metropolitanas, como Santo André, São Gonçalo, etc.

QUADRO III

Número de localidades, segundo o limite de população e porcentagem desta em relação à população urbana (Fonte: *Anuário Estatístico do Brasil*)

LOCALIDADES	1940		1950	
	Número de localidades	% da população das localidades em relação à população urbana	Número de localidades	% da população das localidades em relação à população urbana
Menos de 5 000 hab.....	—	32,5	—	25,9
De 5 000 a 10 000 hab.....	177	9,3	258	9,5
De 10 000 a 50 000 hab.....	125	17,4	187	19,5
De 50 000 a 100 000 hab.....	12	6,1	22	8,6
De 100 000 a 1 000 000 hab.....	8	12,5	9	13,5
De mais de 1 000 000 hab.....	2	22,2	2	23,0
Áreas metropolitanas do Rio e São Paulo				26,9

A comparação da situação urbana brasileira com a de outros países só se torna válida, quando encarada sob determinados prismas. Tomando-se como base a população das grandes aglomerações metropolitanas, obtêm-se os seguintes dados de porcentagem, em relação à população total das respectivas nações: Londres — 17,4%; Paris — 13%; Tóquio — 10%; Rio de Janeiro — São Paulo — 9,8%; Nova Iorque — Chicago

Foto 16 — Ilhéus é essencialmente um centro portuário da zona cacaueteira da Bahia na foz do rio Cachoeira. (Foto CNG. 408 — T.S.).

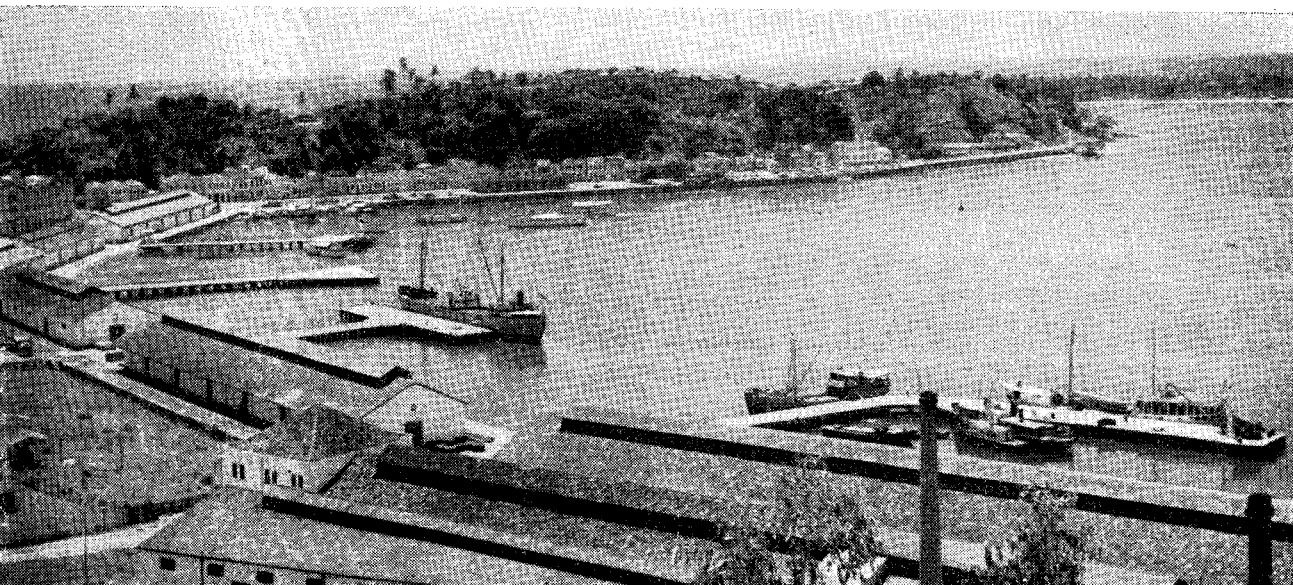




Foto 17 — A capital do Rio Grande do Sul evolui para pertencer à categoria de cidades da civilização industrial moderna, fato que se revela no crescimento vertical do seu centro. Observe-se a localização de Porto Alegre, junto à foz do Guaíba. (Foto CNG — T.J.).

— 10%. Inicialmente, é preciso levar em consideração as diferenças de estruturas econômico-sociais entre os países acima referidos e o Brasil, onde não há uma integração neste sentido: as regiões brasileiras apresentam-se em estágios diversos de desenvolvimento: dentro do mesmo conjunto coexistem a densidade industrial de São Paulo e a coleta indígena na Amazônia. Acrescente-se ainda a extensão territorial, que restringe os termos de comparação a países de semelhantes proporções, como os Estados Unidos e União Soviética, feitas as ressalvas anteriores. Na equiparação com países chamados novos, como a Argentina (Buenos Aires — 25%), é preciso assinalar as diferenças de formação histórica: o Brasil, como afirma J. LAMBERT, “não é simplesmente um país novo”.

A situação urbana nacional adquire expressão diversa, quando se determina a porcentagem de habitantes das grandes aglomerações em relação à população urbana. As três cidades que, em 1950, possuíam mais de 500 000 habitantes, eram Rio, São Paulo e Recife, naturalmente, as duas primeiras em considerável vanguarda; a porcentagem da po-

pulação de São Paulo e Rio sobre o setor urbano correspondia a 25,5%, índice da forte concentração nas metrópoles. Em relação à população urbana de localidades com mais de 10 000 habitantes, a Grande Londres representava 34,5%; Paris, 32,4%; Nova Iorque — Chicago, 32,9%; mas, Rio — São Paulo, 41%. Isto significa que, nos índices relativos às grandes aglomerações, o Brasil situa-se, neste caso, acima dos países mais industrializados e mais urbanizados; a diferença sensível reside na distribuição espacial do fato urbano: o número de cidades médias e grandes é considerável e nelas reside ponderável setor da população urbana, ao contrário do que se verifica num país como o nosso.

Em 1950, o Brasil apresentava a seguinte proporção: duas metrópoles com população superior a 1 milhão de habitantes; uma entre 500 000 e 1 milhão; seis entre 200 000 e 500 000; três entre 100 000 e 200 000. A representação gráfica indica uma série de estrangulamentos, que correspondem ao “arquipélago brasileiro”, imagem criada pelos economistas: o país dividido em regiões relativamente isoladas, cada qual

Foto 18 — Volta Redonda é centro de produção industrial. O aglomerado surgiu para habitat urbano da população dedicada às atividades industriais. Observe-se a uniformidade das casas, segundo um planejamento urbano. A disposição da usina siderúrgica e das principais ruas acompanha a direção do vale do Paraíba. (Foto CNG. 8 154 — T.J.).

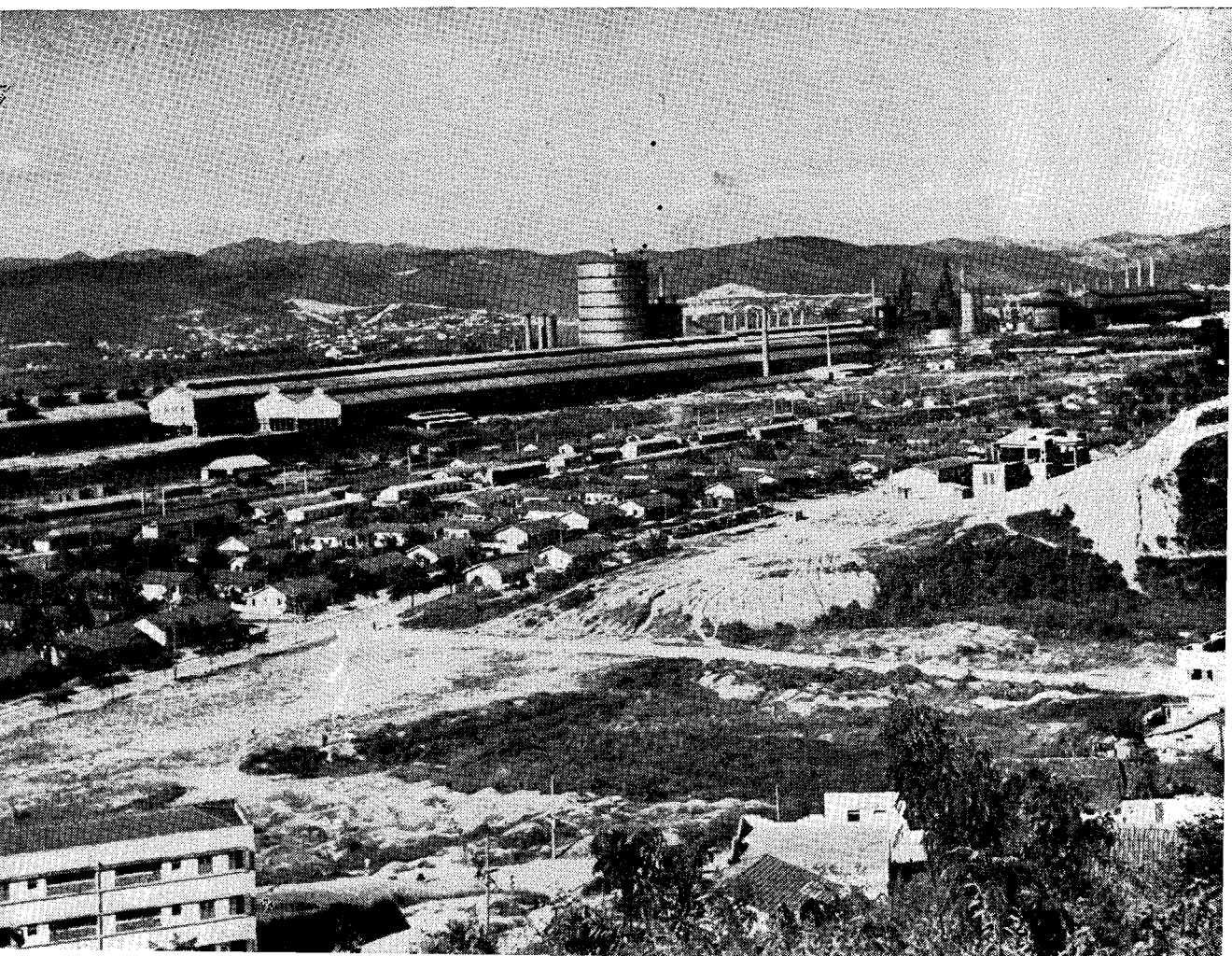




Foto 19 — Belém, metrópole regional da Amazônia, é centro comercial e portuário. A paisagem urbana do centro de Belém difere bastante da de Pôrto Alegre, vista em foto anterior: as modificações de modernização foram débeis, contam-se os arranha-céus; predominam as velhas construções e figura uma velha fábrica. Belém pertence a outra categoria de cidades, as que exprimem a civilização mercantil no Brasil. (Foto Esso — 1 059).

dotada de uma capital expedidora de produtos primários. Além disso, graças a uma fase de industrialização, que nelas se instalou, são cidades que se agigantaram em relação às demais localidades, sem acarretar uma articulação efetiva entre as diferentes partes do país. A concentração de considerável parcela dos habitantes urbanos num pequeno número de grandes cidades passou a constituir problema, causando profunda separação entre os padrões daquelas e a organização obsoleta das zonas rurais. O critério inicial de introdução dos estabelecimentos fabris foi o da existência de um mercado consumidor expressivo; desta forma, foram beneficiadas Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Rio de Janeiro, Pelotas e Rio Grande.

Numa fase mais recente, a indústria diversificou-se, assumindo aspectos mais complexos; ao período difuso anterior seguiu-se uma fase de condensação na área Rio — São Paulo, formando uma paisagem em que domina o paralelismo entre a urbanização metropolitana e o parque industrial. Conseqüentemente, acentuaram-se os contrastes com as demais áreas do país.

Conclui-se, pois, que o fato urbano está intimamente relacionado às modificações que se processaram na evolução econômica do Brasil, traduzidas na substituição de um sistema colonial por um sistema nacional.

A organização urbana correspondente à estrutura colonial era inexpressiva, evidenciando o predomínio da vida rural e uma precária economia citadina. A fazenda representava um pequeno feudo: detentora da produção alimentícia e artesanal, não dava margem ao desenvolvimento de centros urbanos importantes, nas zonas agrícolas. As cidades aí constituíam meros postos administrativos e residência temporária de fazendeiros, onde se abrigavam reduzidas atividades comerciais; somente por ocasião de festas religiosas ou cívicas adquiriam maior animação.



Foto 20 — Um centro regional de primeira categoria, Londrina. Trata-se da principal cidade da região agrícola do norte do Paraná. (Foto CNG. 1955).

Mais tarde, alguns núcleos se revestem de feição urbana mais acentuada. A população fixa aumenta, as atividades diversificam-se, o comércio, principalmente, toma bases mais definidas. No entanto, é ainda o campo que dirige a vida urbana, através de uma aristocracia rural poderosa.

Constituíam exceção os portos: uma massa flutuante e amorfa habitava os escoadouros da matéria-prima, pontos isolados entre si, cujas comunicações se faziam diretamente com a metrópole. No fim do período colonial, distinguiram-se as seguintes cidades: Rio de Janeiro (50 000 hab.); Bahia (45 000 hab.); Recife (30 000 hab.) e São Luís do Maranhão (22 000 hab.).

Se por um lado, as condições imperantes na economia colonial — o latifúndio auto-suficiente, a rala densidade demográfica, a exigüidade

de trocas comerciais, entre outras — foram impróprias ao incremento da vida urbana, por outro lado, não se pode sustentar a tese de um “anti-urbanismo colonial”. As cidades que surgiram nesta fase tiveram características próprias, independentes das peculiaridades que se apresentaram nos períodos seguintes.



Foto 21 — Juazeiro do Norte é um centro regional de primeira categoria, no sertão do Nordeste. As diferenças existentes entre a região de Londrina e a região de Juazeiro do Norte, no sentido econômico, social e geográfico, revelam-se nas distintas fisionomias de uma e outra cidade. Compare-se o número de automóveis na rua de Londrina com o da rua acima. (Foto CNG. 3 822).

O estudo da origem das cidades, bem como de outras questões, é de suma importância para o conhecimento das fases de desenvolvimento da sociedade brasileira. Verifica-se, assim, que inúmeras cidades atuais tiveram seu berço na era colonial: é o caso de Recife, Salvador, Rio de Janeiro, e muitas outras.

A penetração da colonização européia no Brasil obedeceu às mesmas formas ocorridas nos países chamados novos; a instalação de estabelecimentos fixos representava uma ponte para a futura ocupação e exploração econômica do território. Não é de estranhar que TOMÉ DE SOUSA trouxesse a incumbência de fundar a cidade que se tornou a primeira capital do país. Nos primórdios da colonização e, mesmo mais tarde, a fundação de cidades destinava-se essencialmente a fins militares e administrativos. Incluem-se, neste caso, Salvador e Rio de Janeiro, Pôrto Alegre e Florianópolis, Fortaleza e Manaus. A necessidade de defesa contra ataques inimigos fez com que os sítios de acrópole fossem geralmente escolhidos para êstes tipos de cidade; Salvador ainda

conserva esta posição. Ou, então, localizavam-se em ilhas, como Florianópolis e Vitória.

Unicamente o ciclo extrativista do pau-brasil não deixou vestígios na paisagem urbana: o caráter itinerante desta exploração não favorecia o estabelecimento de núcleos permanentes.



Foto 22 — Diamantino no Mato Grosso, representa a categoria de cidades decadentes. A rua da fotografia, com seu calçamento, muros e casas, reflete um urbanismo passado. (Foto CNG. 686).

A economia mercantilista do açúcar opôs-se à do pau-brasil no sentido de promover a ocupação efetiva do território. O reflexo na organização urbana expressiu-se no aproveitamento das cidades do litoral das áreas canavieiras, que passaram a ser portos açucareiros, ao serviço exclusivo das respectivas regiões; é o caso de Salvador e do Rio de Janeiro. O porto do Recife foi criado especialmente para este fim (século XVII); os holandeses, urbanistas por excelência, aí construíram uma cidade em moldes avançados para a época.

A medida que a grande lavoura da cana progredia para o interior, novos aglomerados urbanos foram surgindo em pontos intermediários, destinados à armazenagem da produção, antes de atingir o porto marítimo. O transporte utilizava embarcações fluviais, o que explica a localização de grande parte destes núcleos ao longo dos rios; é esta a origem de algumas cidades da atual rede pernambucana, como Goiana, Igarapé, Serinhaém. No entanto, na zona canavieira fluminense, somente Campos subsistiu².

² Sua origem remonta à atividade pecuária da região.

O papel dos cursos d'água, na determinação do sítio de cidades, foi de grande importância na era colonial, em virtude de representarem as principais artérias de circulação para sucessivos ciclos econômicos. São exemplos Caxias no Meio-Norte, Coxim em Mato Grosso, no itinerário da bacia do Paraguai, Peneço no São Francisco. O declínio da navegação fluvial, em muitos pontos, acarretou a estagnação de inúmeras localidades, que dependiam daquela atividade; escaparam a êste destino as que se situavam no fundo dos vales, mais tarde aproveitados para o traçado de ferrovias e rodovias.



Foto 23 — Alto Paraguai, centro de região arcaica. Faltam condições para a existência de construções maiores ou para a pavimentação das ruas. (Foto CNG. 674).

A nomenclatura de “cachoira” encontrada em várias cidades brasileiras decorre de sua situação junto a quedas d'água, obstáculo que implicava na mudança de transporte para via terrestre. É o caso de Cachoeira, no rio Paraguai e muitas outras.

No movimento de penetração do território, causado pelos ciclos da mineração e do gado, os limites da navegação fluvial também deram origem a cidades como Itu ou Pôrto Feliz, em São Paulo.

O século XVIII pode ser considerado um período de acentuação da vida urbana brasileira. O ciclo da mineração foi responsável pelo aparecimento de inúmeros núcleos. A riqueza das minas no interior do país representou forte atrativo para a imigração branca, acarretando sensível aumento na população brasileira.

As cidades situavam-se nas encostas, geralmente próximas aos locais de garimpagem. A importância desta fase refletiu-se na feição arquitetônica de vários centros, salientando-se as igrejas e ricos sobrados, que até hoje se conservam em cidades como Ouro Preto, São João d'El-Rei, Mariana, etc. Em algumas delas começou a formar-se uma

camada de população imbuída de ideais nativistas, traduzindo novas concepções econômico-sociais, que embalaram o germe da independência do Brasil.

A atividade da mineração impulsionou outros setores da vida do país, provocando, assim, indiretamente o nascimento de novas cidades; a origem de Sorocaba provém de uma feira de mulas, no caminho de trânsito dos animais das campinas do Sul para as zonas mineiras. Por outro lado, o desenvolvimento do comércio, principalmente nas cidades do litoral, vai alimentar a riqueza e o poder de uma classe em ascensão, a dos negociantes, via de regra, constituída de portugueses emigrados.

O ciclo do gado, também agente da circulação interior, determinou o aparecimento de inúmeros povoados. A denominação de Registro deriva da cobrança de taxas que aí se efetuava, por ocasião da passagem do gado. A cidade de Franca, por exemplo, tem seu nome ligado ao fato de situar-se à beira da estrada "francana", por onde se procurava escapar à obrigação de pagar os referidos impostos. As próprias fazendas, muitas vèzes, deram origem a núcleos urbanos: incluem-se neste caso

Foto 24 — Coronel Vivida, uma cidade em embrião no oeste do Paraná, em área pioneira. O traçado regular das ruas parece indicar que a localidade se origina de um loteamento ao longo da estrada. (Foto CNG. 5 508).



Curral d'El-Rei, em Minas; Campo Maior, no Piauí; Anápolis em Goiás. Igualmente as feiras de gado importantes: Feira de Santana, na Bahia; Sorocaba, em São Paulo. Os locais de pouso ao longo das estradas foram responsáveis pelo aparecimento de cidades, como Pouso Alto, Pouso Alegre, Passo Fundo, etc.

Ainda no período colonial é preciso não esquecer as cidades nascidas de antigas reduções jesuíticas: Niterói, Itanhaém; e das missões, como Missão Nova, Missão Velha, etc.



Foto 25 — Um centro elementar, a vila de Jaborá na estrada de Juaçaba a Lajes (Santa Catarina). Veja-se a influência da colonização européia no estilo das casas construídas de madeira. (Foto CNG — T.J.).

A fundação de numerosas localidades resultou da doação de terras, efetuadas pelos fazendeiros à igreja. O sistema do patrimônio, como se denominava êste legado, persistiu até fins do século passado e deu origem a Santos, Jundiá, Montes Claros, Barra Mansa, Botucatu, etc. Atualmente, o patrimônio é de caráter leigo, conseqüência do loteamento das grandes propriedades (DEFFONTAINE, PIERRE).

Considerando a data de 1850 como término da fase colonial, podemos concluir que não lhe cabe a caracterização de anti-urbanista. Muitas cidades nasceram neste período; o processo do crescimento não foi idêntico. Algumas estagnaram e entraram em decadência, enquanto novas cidades surgiam e outras mais antigas se desenvolviam. A reação dos aglomerados urbanos aos sucessivos ciclos econômicos explica êste fenômeno; declinaram aquêles que corresponderam exclusivamente a

uma determinada fase e, depois, não conseguiram adaptar-se a novas condições, por sua vez, geradoras de novas localidades. As cidades que não ficaram na dependência das zonas de imediata contigüidade, reforçaram sua posição, passando a relacionar-se com a produção de uma área econômica maior. Foi o que sucedeu a alguns portos, que começaram a assumir feição de metrópoles. Assim, Recife, que se desenvolvera,

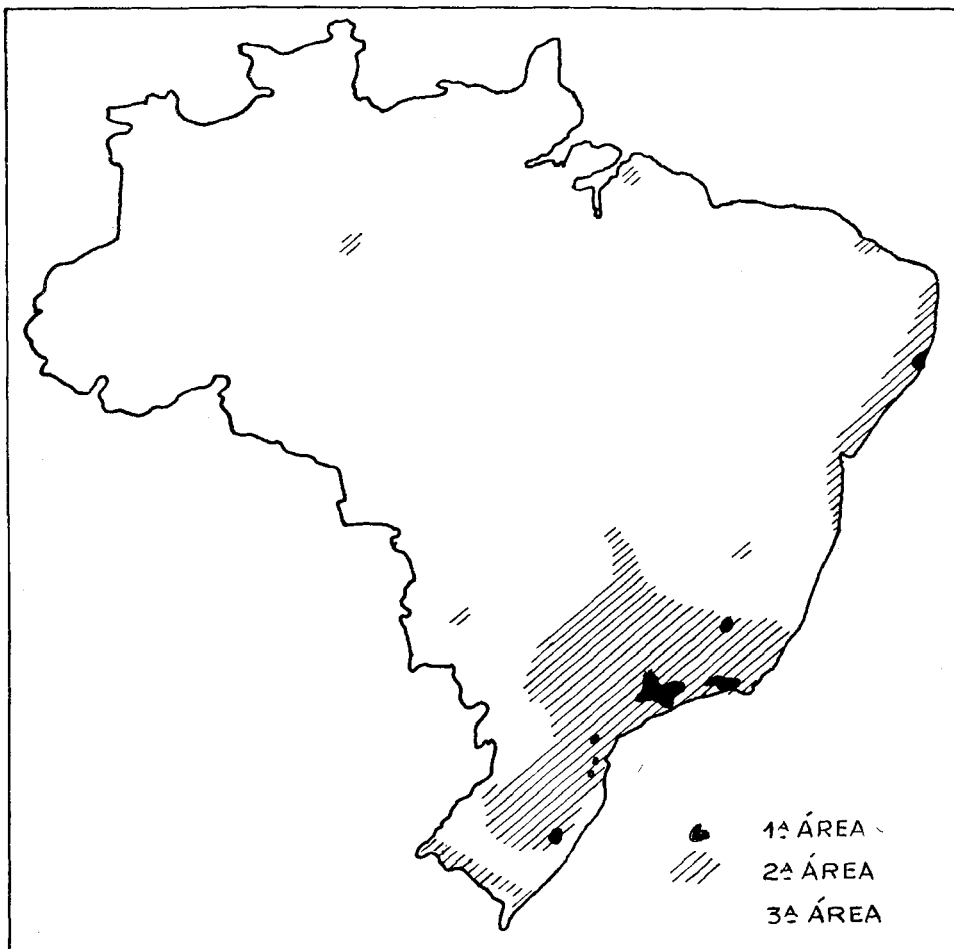


Fig. 3

inicialmente, à custa da exportação açucareira, no fim do século XVIII escoava também algodão do Nordeste, destinado às crescentes exigências da indústria inglesa. Salvador, além do açúcar, concentrava o fumo, o gado do sertão e, mais tarde, o cacau. Por ocasião da independência, o Rio de Janeiro representava vasta região, drenando a produção de áreas canavieiras, de mineração, gado, café, além de gêneros de abastecimento interno. Cumpre reconhecer, porém, que muitos dos antigos portos possuíam raio de ação maior do que atualmente: Salvador, por exemplo, cuja influência se estendia até o Nordeste e Minas Gerais; Belém, que dominava a Amazônia e largos trechos do Centro-



Foto 26 — O sítio em acrópole do centro da cidade de Salvador. (Foto CNG. 203).

Oeste e o próprio Rio de Janeiro, que se irradiava, além de Minas, até São Paulo.

Não se pode ignorar a tendência ao comando das atividades rurais, que começava a ser desempenhada pelas cidades mais importantes. O Rio de Janeiro, que na época do café constituía o principal mercado consumidor do país, provocou o desenvolvimento de uma área de pequenos lavradores no sul de Minas, incumbida de seu abastecimento. O mesmo fenômeno ocorreu em torno de outros centros de importância; a alimentação destes núcleos acarretou a formação de pequenos agricultores, paralelamente à expansão da grande lavoura.

Apesar da insignificância das indústrias manufatureiras urbanas, devido às proibições da corte portuguesa, as cidades já começavam a abrigar uma classe de profissionais, com identidade própria, bastante diferente do tipo de artesanato primitivo. Organizados em corporações, estes ofícios marcaram fortemente certas localidades nordestinas e da bacia do São Francisco; as formas artesanais presidem, ainda hoje, a evolução da produção em alguns destes centros, como Timbaúba, em Pernambuco.

As heranças da fase colonial manifestaram-se sob variados aspectos na atual estrutura urbana, quer quanto à forma, quer quanto ao con-

teúdo. A arquitetura mantém-se ainda em diversas cidades: casas, igrejas, chafarizes, etc., conservam-se não só em pequenas localidades estacionadas no tempo, como no Rio de Janeiro, Salvador e Recife. Ruas pequenas e apertadas podem ser ainda encontradas em trechos centrais do Rio, Campinas e Florianópolis. Os antigos planos de cidades, comportando vastas praças no centro, construídas em torno da matriz, representavam outros remanescentes. Estes apareciam até há pouco também em certas formas de comércio e serviços, que permanecem em capitais, como o Rio de Janeiro, traduzindo-se nas quitandas, nos vendedores ambulantes, etc.

Grande parcela de núcleos urbanos brasileiros acha-se ainda privada de serviços públicos essenciais, como água encanada, esgotos, luz elétrica e de indústrias e funções diversificadas. A fisionomia destas cidades revela o atraso econômico no casario baixo, nas raras ruas calçadas, na ausência de caracterização dos setores urbanos. São cidades que, em pleno século XX, refletem uma estrutura econômica correspondente a uma organização de tipo colonial.

Foto 27 — Situada em grande parte, sobre as ilhas da confluência do Capibaribe e Beberibe, Recife é conhecida por "Veneza Brasileira". A direita, a linha de recifes que valorizou as condições portuárias locais e, à esquerda, ao fundo, aparece Olinda, subúrbio da metrópole, situado sobre colinas dos tabuleiros terciários. Como se sabe, Olinda foi o sítio escolhido pelos portugueses e, Recife, o sítio escolhido pelos holandeses, nas origens das duas cidades. (Foto 1 615).





Foto 23 — Um aglomerado dentro da vasta região interior do país, pouco povoada e valorizada. Trata-se de Carolina, às margens do rio Tocantins que lhe serviu de meio de comunicação. (Foto CNG. 364).

Finalmente, cabe referência à disposição de grande número de portos e capitais estaduais ao longo do litoral, reminiscência das atividades exportadoras do passado.

A data de 1850, que corresponderia ao término do período colonial, marca o início de novo ritmo no cenário econômico do país. No espaço de um decênio instalou-se no Rio de Janeiro grande número de empresas industriais e de navegação, bancos, estradas de ferro, transportes urbanos e outros melhoramentos, que abalaram os padrões da velha cidade, transformando-a na representante lídima da moderna expansão urbana.

Desde o início do século XIX, dois fatores contribuíram para rasgar novas perspectivas para o Brasil: a abertura dos portos, promovendo o contacto com países industrializados e a interdição do tráfico de escravos, seguida da abolição, acarretando disponibilidade de capitais.

Dentre as indústrias que impulsionaram o desenvolvimento urbano salientam-se, particularmente, a de tecelagem, fruto do incremento algodoeiro no país. Uma das mais antigas do Brasil, a indústria têxtil permaneceu, durante o período colonial, numa semiclandestinidade; a

repressão portuguesa obrigou-a a recuar para o sertão, abrigo mais seguro contra os rigores da fiscalização. No século XIX, finda aquela fase de nossa história, processou-se um deslocamento desta atividade para os centros populosos do litoral, constituindo-se também em elemento de atração para novos contingentes de população.

Abrangendo todo o conjunto de indústrias, contavam-se, no fim do império, 600 fábricas, com uma inversão de 400 000 contos de capital; a indústria têxtil representava 60% e a alimentar 15%. O crescimento do setor assalariado, em função da industrialização incipiente e principalmente das novas formas de pagamento no campo, é considerado o fenômeno econômico mais importante deste período. Como consequência, assistiu-se à expansão do mercado interno e das atividades urbanas.

O papel da indústria como fator primordial de progresso das cidades começa a cristalizar-se: em 1872, o Rio de Janeiro, que, pelo fato de ser o centro mais populoso do país, atraía a maior parcela da industrialização, acusava o dôbro da população de Salvador, segunda cidade brasileira. Em 1900, o Rio de Janeiro apresentava-se com 692 000 habitantes, o triplo de São Paulo, então em segundo lugar.

Apesar da perda sensível de posição, o chamado "Norte" (Amazônia, Meio-Norte e Nordeste) também foi envolvido pela fase industrial; inúmeras fábricas têxteis apareceram em Salvador, Recife e Belém, que em 1900, eram respectivamente, a terceira, quarta e quinta cidades brasileiras. Por outro lado, novos núcleos urbanos nasceram, relacionados fundamentalmente à função industrial, como Blumenau e Joinville, em Santa Catarina.

O afluxo de capital estrangeiro, atraído pelas perspectivas lucrativas de novos mercados, representou agente poderoso na remodelação das cidades mais importantes. A partir de 1904, a Brazilian Traction Light & Power encarregou-se do fornecimento de luz e energia a vários centros urbanos, além de bondes para o transporte coletivo urbano e da participação nos serviços de gás, água, esgotos, etc.

No entanto, é inegável que a vida urbana era ainda um reflexo dos progressos do quadro rural: a ampliação das culturas destinadas à exportação comandava o ritmo econômico do país. Os portos de expedição da matéria-prima eram as cidades mais importantes; seu maior ou menor desenvolvimento estava condicionado à procura do produto regional nos mercados estrangeiros. A borracha explicava Belém, assim como o cacau explicava Salvador e a pecuária, alguns portos do Sul.

Também no setor dos transportes, que sofreram transformações radicais, prevaleceu o objetivo da melhor adaptação ao escoamento dos produtos primários nacionais para o exterior.

A introdução da ferrovia representou nova fase na circulação do país e, conseqüentemente, na organização urbana. A partir de 1852, as linhas ferroviárias foram instaladas em todo o Brasil, demonstrando não existir ainda desequilíbrio aparente entre as diversas regiões eco-

nômicas. A finalidade das estradas de ferro era estabelecer o contacto entre os centros exportadores do litoral e as zonas agrícolas ou pecuárias afins, situadas no interior. As novas possibilidades de penetração resultaram na conquista de solos virgens para a expansão agrícola; no entanto, para as antigas áreas agropastoris, próximas ao litoral, pouco significaram ou, ao contrário, apressaram a decadência, com o deslocamento das atividades para o interior.

O papel da ferrovia no processo de crescimento urbano brasileiro manifestou-se sob vários aspectos. A disposição inicial do traçado ferroviário, unindo o litoral ao interior, contribuiu para o grande desenvolvimento de alguns portos, de um lado, e de outro, para o nascimento de cidades “ponta de trilhos”. Outras influências revelaram-se na valorização de localidades situadas em seu percurso e na decadência de algumas, fora destas vias de acesso; na forma e disposição de cidades novas e antigas, atravessadas pelas suas linhas, etc.

Por outro lado, a estrada de ferro veio romper com os padrões coloniais de sítio urbano, que buscava, de preferência, os vales e a proximidade dos rios; o tópo dos espigões ofereceu maiores facilidades aos trilhos, como sucedeu no planalto paulista, marcando novo tipo de localização para as cidades pioneiras do café. Além de dirigir a onda cafeeira, a ferrovia encabeçou a colonização meridional do país, através da linha São Paulo—Rio Grande. Cidades como Marcelino Ramos, às margens do rio Uruguai e Três Lagoas, em Mato Grosso, criaram-se em tórno de obras ferroviárias. A preferência dos trilhos pelas superfícies planas dos chapadões explica também a localização em *dales*³ de cidades do sul e centro de Goiás e do Triângulo Mineiro: é o caso de Araguari e Uberlândia.

Como exemplo de cidades que se desenvolveram como “ponta de trilhos” em seqüência evolutiva, citam-se cidades da rede urbana paulista, como Casa Branca, depois Ribeirão Preto, Mococa e Barretos e, mais tarde, Rio Preto, Ourinhos, Uberaba. Entroncamentos ferroviários deram origem a Cruzeiro e Barra do Piraí e elevaram a posição de Santa Maria, no Rio Grande do Sul.

Quanto às conseqüências do traçado da ferrovia na estrutura urbana, refletem-se na disposição das partes da cidade situadas às suas margens: tanto pode determinar a direção do eixo comercial, a partir da estação (Colatina, por exemplo), quanto localizar bairros proletários e industriais (Campinas), etc.

Como exemplos de cidades de áreas mais antigas, beneficiadas pela passagem dos trilhos, podemos citar: em Pernambuco, Timbaúba que deixou Goiana para trás; no estado do Rio, Nova Iguaçu que substituiu Iguaçu.

A ferrovia exerceu particular influência no fenômeno da concentração de atividades, quer urbanas, quer agrícolas, colocadas nas extre-

³ *Dale* — depressão semifechada, em tórno de uma ou mais nascentes, numa superfície aplainada ou encosta.

midades de suas linhas. Desta forma, a aglutinação em alguns portos assumiu grandes proporções, em detrimento de outros, não servidos pela estrada de ferro. A conseqüente modernização das instalações portuárias permitiu-lhes absorver a produção de áreas diversas, provocando a decadência dos portos de menor capacidade e suas zonas contíguas. A construção de novos cais no Rio de Janeiro e Santos acarretou o declínio de São Vicente, São Sebastião, Caraguatatuba, Ubatuba, Parati, etc. A produção açucareira, concentrada em torno de Campos, passou a ser drenada pelo Rio, desviando-se dos antigos portos locais (São João da Barra, Macaé).

O mesmo processo de aglutinação se verificou no setor agrícola, que passou a concentrar-se nas áreas servidas pela ferrovia; a produção da cana-de-açúcar disseminada pelos engenhos, começava a ser centralizada pela usina. Conseqüentemente, certos aglomerados de zonas rurais, fora da órbita ferroviária, entraram em decadência.

O advento da navegação a vapor representou outro fator de expansão portuária: as comunicações marítimas passavam a prevalecer sobre os caminhos terrestres. Na primeira década do século atual os principais portos do país eram também suas cidades mais importantes: Rio de Janeiro, Salvador, Recife e Belém. Santos não figura nesta relação, mas São Paulo já era a segunda em população. Novas instalações portuárias foram inauguradas ao longo do litoral. Assim, a posição de Pôrto Alegre ascendeu rapidamente, a ponto de capturar parte da produção estadual que até então era escoada por Montevidéu.

A importância de Manaus, neste período, decorria de sua posição no rio Amazonas, artéria que representava o prolongamento da navegação de cabotagem, de maneira que as ligações com o estrangeiro tiveram precedência sobre as nacionais. O rio Paraguai, oferecendo as mesmas condições, possibilitou o desenvolvimento do pôrto de Corumbá, em detrimento da capital, Cuiabá.

Serviços regulares de embarcações a vapor passaram a circular nos cursos d'água principais, constituindo um dos esteios das comunicações internas do Brasil. O intenso tráfego fluvial refletiu-se na evolução de grande número de cidades; Januária, no São Francisco, surgiu como centro de abastecimento de lenha para os barcos. Mas, com a introdução da ferrovia, é sua conexão com o transporte dos rios que passará a representar a causa primordial para o desenvolvimento de localidades, como Guajará-Mirim e Pôrto Velho, no rio Madeira; Piracicaba, Pirapora e Juazeiro, no São Francisco; ou Pôrto Feliz e Pôrto Ferreira em São Paulo. Algumas, todavia, não resistiram à concorrência progressiva do avanço ferroviário.

Ainda no exame dos fatores que promoveram a expansão urbana no século XIX e início do século XX, incluem-se a imigração e a colonização.

No século passado, as grandes cidades transformaram-se em centros de atração para os estrangeiros que vinham estabelecer-se, de pre-

ferência, no comércio: ingleses, franceses e alemães passaram a dominar neste setor, formando contingente apreciável da população. Basta mencionar que, em 1872, o elemento estrangeiro representava 30% do total de habitantes do Rio de Janeiro. Em São Paulo, a proporção era de 22% em 1890; as migrações nacionais eram de pouco vulto e só começam a sobressair no início do século XX, para alcançar cifras impressionantes entre 1920 e 1929. A influência estrangeira ainda hoje se reflete em certos setores da cidade, principalmente nos ramos comerciais (sírios, ibéricos, etc).



Fig. 4

Outro elemento de atração para as correntes alienígenas foi a conquista de novas zonas agrícolas. A colonização provocou o aparecimento de vários núcleos urbanos, muitos deles derivados de antigas sedes de colônias agrícolas. Blumenau, Joinville e Novo Hamburgo foram cidades fundadas por colonos alemães, enquanto Caxias, Bento Gonçalves e Uruçanga o foram por italianos. A influência estrangeira espelha-se na fisionomia das cidades através das formas arquitetônicas,

dos planos urbanos e, provavelmente, até na mentalidade de trabalho de seus habitantes.

As novas concepções de vida urbana fizeram-se acompanhar de uma série de melhoramentos públicos, introduzidos quase simultaneamente, em tôdas as cidades importantes do Brasil. Os novos serviços de luz, água, gás, etc. vieram atender às reivindicações de conforto da abastada classe de fazendeiros que fixava residência nas cidades. Mansões luxuosas passaram a dar cunho de elegância a certos trechos das cidades, onde novos bairros se formavam, graças à introdução dos bondes, como meio de transporte coletivo. Em 1910, já havia 34 cidades servidas por este veículo inclusive Macaé e Vassouras, então centros de zonas rurais prósperas.

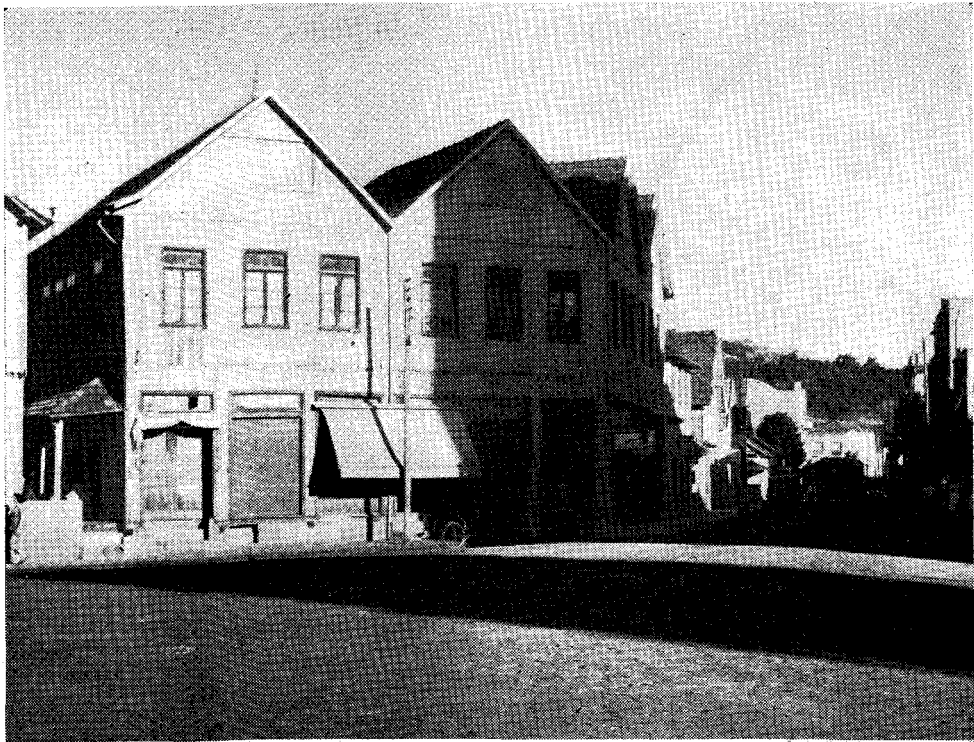


Foto 29 — Um belo exemplo da influência da colonização européia na paisagem urbana: uma rua em Marcelino Ramos, Rio Grande do Sul. Veja-se o emprêgo da madeira na construção das casas. (Foto CNG — T.J.).

O primeiro serviço telefônico foi instalado em 1884 (Salvador, São Paulo, Campinas). Em 1907, 83 cidades já dispunham de aparelhos, salientando-se os centros cafeeiros paulistas.

A diversificação de funções dentro das urbes começava a cristalizar-se, distinguindo-se os setores comerciais, industriais, residenciais, com suas variações de conteúdo social. Cresce a importância da classe média, firmando-se numa burocracia civil e militar de grande papel na vida do país.



Foto 30 — Vista do sítio da cidade de Joaçaba, num trecho de terrenos planos mais amplos formados na confluência de um pequeno curso d'água no rio do Peixe. O vale do rio do Peixe encontra-se entalhado no planalto basáltico, tendo servido à instalação de trecho do eixo ferroviário do sul do país. A influência da colonização européia se faz sentir no estilo arquitetônico da cidade. O moinho que se salienta em meio às outras construções, situado ao longo da ferrovia, lembra que uma das funções da cidade é o beneficiamento dos produtos agrícolas regionais.

O fenômeno da concentração de população e atividades acentua-se nas grandes cidades, conferindo-lhes características de metrópoles regionais. O Rio de Janeiro começa a aproximar-se de 1 milhão de habitantes no século XX. Ao mesmo tempo, define-se uma diversificação de funções entre as cidades, que passam a figurar em hierarquias diferentes.

Nos novos territórios agrícolas, o regime de pequena e média propriedade vai influir no tipo dos núcleos urbanos. Ao contrário dos grandes fazendeiros, que só procuravam recursos nos centros maiores, os lavradores destas áreas serviam-se diretamente no comércio das cidades locais, onde também encontravam estabelecimentos de beneficiamento.

O impulso demográfico para as regiões cobertas de matas, tradicionalmente preferidas pela agricultura, deu grande ênfase às posições das localidades “bôcas de sertão”.

Multiplicam-se as formas de criação de cidades: além das espontaneamente nascidas, graças à ferrovia ou outros fatores já apontados,

aparecem também as de iniciativa oficial, como Teresina e Belo Horizonte; e as de iniciativa particular, decorrentes dos loteamentos de grandes fazendas.

Por outro lado, cidades outrora importantes, tombam no declínio, como Goiás e Cuiabá.

Cumpre, entretanto, reconhecer ainda as marcas da estrutura colonial na fixação periférica dos maiores aglomerados e na ausência de uma rede urbana nacional propriamente dita. As grandes distâncias e a deficiência de vias de comunicação do território brasileiro, lançavam vastas regiões num quase isolamento, sem integrá-las num conjunto articulado.

O processo de industrialização iniciado a partir de 1850 caracterizou-se pela produção de bens de consumo, vindo ao encontro das necessidades do mercado urbano em ascensão, graças ao incremento do comércio e à imigração européia.

Esta fase prolonga-se até 1939, marcada por fases diversas de desenvolvimento.

Um primeiro estágio, compreendido entre 1850-1880, caracteriza-se pelo aparecimento de estabelecimentos de manufatura têxtil em diversos pontos do país, vinculados, muitas vezes, à existência de matéria-prima local. No Rio de Janeiro, o maior mercado do país, as instalações foram mais numerosas.

A imigração européia, por sua vez, animou a atividade industrial, baseada na experiência artesanal mais evoluída dos países de origem; são oficinas de proporções reduzidas, que iniciam o desenvolvimento industrial de cidades no sul do Brasil e ainda de Petrópolis, Juiz de Fora e outras.

Um segundo período de 1880 a 1924 marca uma intensificação do ritmo industrial, favorecido por uma série de condições, dentre as quais avultam a retração do setor agrícola de exportação, medidas cambiais e alfandegárias de proteção aos artigos produzidos no país e o crescimento da população.

A primeira guerra mundial acarretou grande impulso a estas atividades. Após o término do conflito, tomou vulto a indústria da carne, ao mesmo tempo que a siderurgia em Minas Gerais.

A influência do crescente elemento estrangeiro nas grandes cidades traduziu-se ainda nas maiores exigências de consumo, mobilizando a produção no desenvolvimento da vida urbana de numerosas sedes de colônias agrícolas, no Sul como foi anteriormente mencionado.

Segue-se uma tendência à concentração de indústrias no Centro-Sul, região mais próspera do país, onde a introdução da energia elétrica representou sensível contribuição ao desenvolvimento daquele setor econômico.

As grandes cidades desta área crescem em número de habitantes e espacialmente. Em 1907, o Rio de Janeiro já acusava 33% da produção industrial; em 1920, a proporção da população ocupada nesta

atividade era de 32% e no município de São Paulo o índice era de 35%. Sorocaba, Campinas e Pôrto Alegre também se expandem, graças ao mesmo surto.

As duas grandes metrópoles, Rio de Janeiro e São Paulo passam a constituir o ponto de partida de ampla rêde ferroviária e rodoviária, acelerando o movimento de trocas internas; esboça-se, assim, a tendência à maior articulação entre as diversas partes do território nacional.

No período de 1924-30, o reerguimento da agricultura de exportação e as facilidades de importação estrangeira, graças à valorização monetária, provocaram um retrocesso no setor industrial.

Paralelamente à urbanização de base industrial, a marcha das frentes pioneiras do café, no planalto ocidental paulista, produzia o desenvolvimento de uma plêiade de cidades.

A penetração pela ferrovia e rodovia provocou o nascimento de centros urbanos nas zonas agrícolas conquistadas ou beneficiou núcleos mais antigos. A evolução destas localidades decorreu das sucessivas posições de "bôca de sertão", "ponta de trilhos" e "capital regional", de acôrdo com a nomenclatura de PIERRE MONBEIG (1952). Fundada em 1824, Rio Prêto só se desenvolveu depois que passou a ponta de trilhos, em 1912; Marília, nascida como patrimônio, em 1924, tornou-se ponta de trilhos em 1928; Araçatuba foi bôca de sertão entre 1920 e 1924.

O processo de fundação de cidades relaciona-se aos patrimônios leigos, resultantes do loteamento de grandes propriedades e também aos planejamentos de companhias de terras. Muitos centros adotam designação derivada dos nomes dos fundadores: Orândia (coronel ORLANDO), Andradina (família MOURA ANDRADE), etc. Além disso, nasce novo conceito do papel da cidade na valorização dos terrenos agrícolas; torna-se freqüente a prioridade de instalação urbana sôbre a venda de parcelas rurais. É o caso de Andradina, Lucélia, etc.

Depois da crise de 1929, que provocou regressão na exportação agrícola, o processo industrial toma novo alento, reforçando o desequilíbrio entre o Norte e o Centro-Sul do país.

O parque industrial paulista assume grandes proporções, enquanto nas novas áreas agrícolas a introdução de indústrias representa fator de consolidação de algumas cidades. Evoluem para uma hierarquia mais elevada aquelas onde se grupa maior número de instalações fabris, graças à uma posição privilegiada em relação às vias de circulação. Diversificam-se as atividades, de acôrdo com os requisitos dos mercados regionais; a estrutura urbana modifica-se, apresentando setores variados, que correspondem à diferenciação funcional. Como exemplo, podemos citar Marília, atualmente centro de 1.^a categoria na rêde paulista.

A segunda fase da industrialização do país se inicia em 1939, voltando-se para os bens de produção. Siderurgia e metalurgia passam a representar os objetivos essenciais.

Nas grandes metrópoles, processa-se um movimento centrífugo na localização dos novos estabelecimentos industriais; são preferidas as faixas periféricas, evitando o congestionamento das áreas urbanas interiores. Este fenômeno aplica-se, não só ao Rio e São Paulo, como a Pôrto Alegre, já então na posição de metrópole regional.

Os interesses do Estado, somados às contingências da segunda conflagração mundial, representaram um salto na evolução do processo industrial. A instalação de Volta Redonda constituiu um passo decisivo para o desenvolvimento das indústrias de base nacionais.

Aumenta o afluxo de capitais estrangeiros para a região Centro-Sul, onde existem maiores perspectivas de lucro, graças à concentração financeira, ao maior poder aquisitivo da população e à mão-de-obra mais capacitada, principalmente de São Paulo.

As duas metrópoles nacionais formam enormes aglomerações, incorporando localidades suburbanas. Cidades antigas do vale do Paraíba são rejuvenescidas, enquanto no extremo sul as primitivas sedes de colônias agrícolas transformam-se em cidades médias, como Blumenau, Caxias do Sul e São Leopoldo.

No Centro-Sul, as cidades assumem funções diversificadas, articulando-se em categorias hierárquicas, de acôrdo com a atividade industrial que apresentam. O desequilíbrio econômico entre a região meridional e setentrional do país torna-se flagrante. Entretanto, é ainda a penetração do moderno surto industrial em algumas cidades do Nordeste, por exemplo, que lhes garante maior projeção; trata-se, principalmente, do caso do Recife, cuja posição metropolitana é apoiada na existência do maior número de indústrias de toda a região.

A terceira fase da industrialização se inicia em 1950 e acentua as transformações da estrutura urbana de considerável parte do país, dirigidas pelos focos de irradiação industrial, representados pelas metrópoles nacionais.

Já não se trata, apenas, da absorção de localidades próximas, transformadas em subúrbios ou centros-dormitório das grandes aglomerações. A especialização industrial constituiu-se em função essencial de várias cidades, partes integrantes de um sistema econômico mais complexo; assim, as indústrias químicas em Campinas, as de peças automobilísticas em Joinville e Taubaté destinam-se às necessidades ditadas por São Paulo.

A localização de indústrias em outras cidades obedece a critérios diversos: facilidades de energia elétrica e de mão-de-obra; a posição frente às vias de circulação; a presença de matéria-prima, etc., fatores conjugados ou não.

Formam-se, portanto, regiões industriais que passam a gerar condições próprias de desenvolvimento.

A industrialização como elemento dinâmico da nova ordem econômica do país, torna-se agente propulsor da vida urbana. As cidades,

atingidas pelo fenômeno, libertam-se da antiga dependência da estrutura agrária, assumindo papel dirigente da economia de áreas cada vez mais amplas. Enquanto aquelas que ficaram à margem deste processo, perdem a posição hierárquica no quadro urbano do país e as respectivas áreas de influência, capturadas pelo poder econômico dos grandes centros industriais. Por outro lado, novos núcleos urbanos continuam a proliferar nas áreas agrícolas de povoamento pioneiro recente; no entanto, sua posição hierárquica dependerá certamente da introdução do processo industrial.

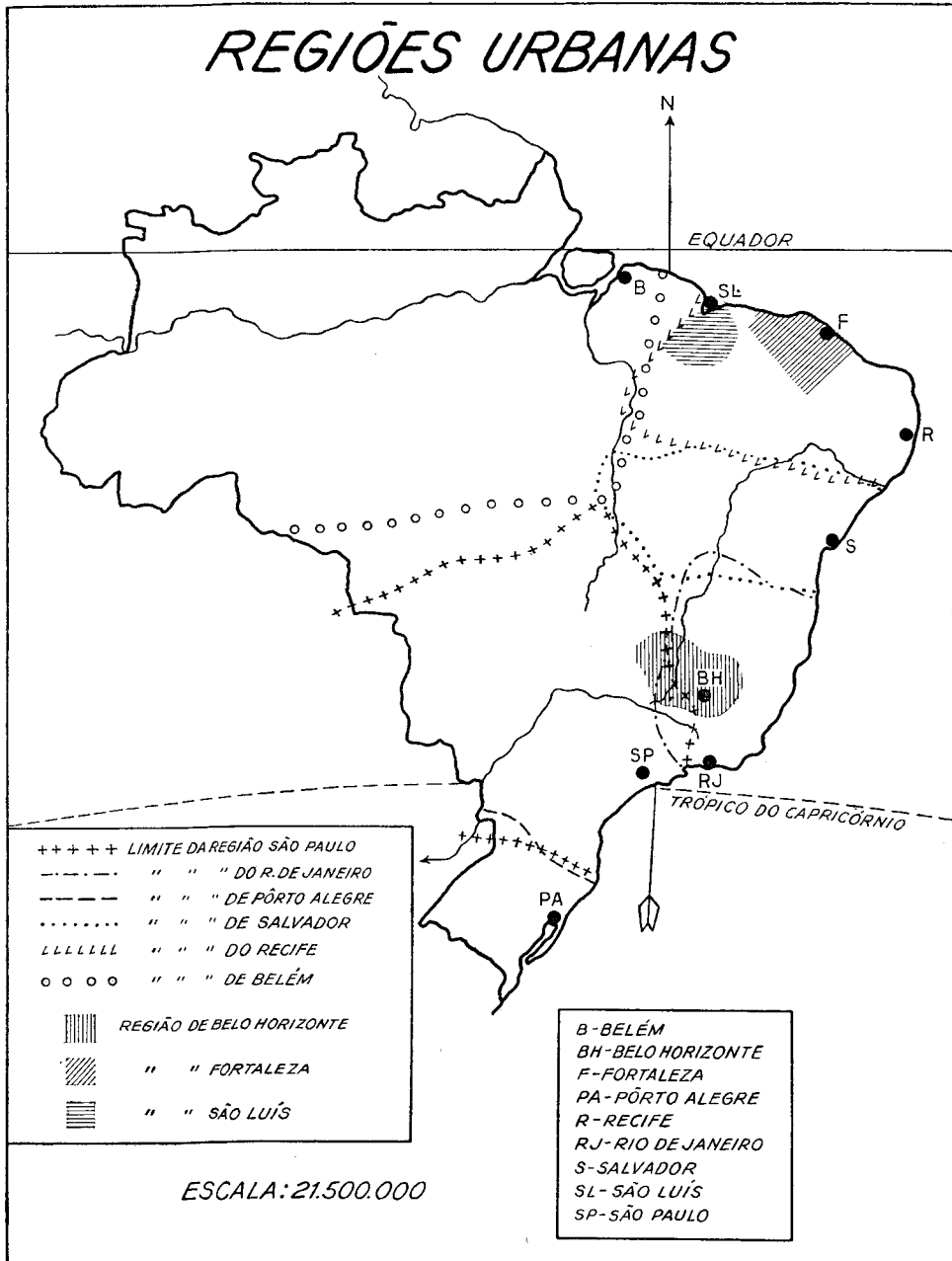


Fig. 5

As principais características da industrialização sôbre a atual estrutura urbana resumem-se em alguns aspectos: 1.º crescimento da população das cidades em números absolutos e relativos; 2.º gigantismo das aglomerações metropolitanas; 3.º transformação de antigas cidades em núcleos industriais; 4.º criação de novos aglomerados urbanos ligados a esta função; 5.º organização das cidades em hierarquia escalonada, graças à introdução industrial nas chamadas capitais regionais e centros regionais de 1.ª categoria; 6.º aumento do setor terciário da população; 7.º ampliação do mercado urbano, determinando diretrizes novas para a produção.

A METRÓPOLE DO RIO DE JANEIRO

Em 1950, a cidade do Rio de Janeiro e sua área metropolitana apresentavam a maior população urbana do Brasil; mais de 3 milhões de habitantes formavam a aglomeração, que no sentido leste-oeste cobria uma extensão de 75 quilômetros, enquanto a distância norte-sul, era de 30 quilômetros. Representavam seus pontos extremos as localidades de Alcântara, no oriente, Santa Cruz, no ocidente, Copacabana, ao sul e Caxias, ao norte.

A expansão metropolitana extravasou os limites do então Distrito Federal, atingindo: Niterói, São Gonçalo (com as vilas de Neves e Sete Pontes), Duque de Caxias, São João de Meriti (com as vilas de São Mateus e Coelho da Rocha), Nilópolis (com Olinda), Nova Iguaçu (com as vilas de Berfort Roxo e Queimados), além de aglomerados menores. Este fenômeno é relativamente recente, decorrendo da nova fase de industrialização introduzida no país, desde o princípio do século; em conseqüência, aglutinaram-se em tórno da ex-capital da República atividades comerciais, industriais e de serviços.

Um breve retrospecto histórico da cidade permite reconhecer as principais fases de sua evolução.

Os propósitos iniciais dos portugueses, de fundação de um pôsto defensivo nas terras recém-descobertas encontraram sítio adequado nos morros e colinas que se erguem à entrada estreita da baía.

Foi entretanto graças ao estabelecimento da economia açucareira no recôncavo da Guanabara e às condições naturais vantajosas de seu pôrto, que o Rio de Janeiro pôde progredir como centro urbano. A partir dos últimos anos do século XVI, o sítio da cidade começa a deslocar-se dos morros para as margens alagadiças da baía. Iniciava-se, então, a longa luta contra os obstáculos naturais, travada pelo homem, no decorrer da vida da capital carioca. O braço escravo foi o primeiro a trabalhar nos aterros e abertura de valas (LAMEGO, A. R. — 1948).

O ciclo da mineração e o povoamento de Minas Gerais vieram conferir novos elementos ao fortalecimento da posição do Rio de Janeiro: intensificou-se o movimento de seu pôrto, por onde escoavam as rique-

zas minerais e por onde se distribuíam mercadorias para o interior. A alteração dos valores econômicos coloniais refletiu-se nas novas atividades políticas e administrativas de que se investiu a cidade, transformada em capital pelos vice-reis, em 1763. Modificou-se também, sua fisionomia urbana, com o crescimento em várias direções, avançando sôbre as partes pantanosas; ao mesmo tempo, intensificavam-se os trabalhos de atêrro e de instalações portuárias.

No fim do século XVIII, o ciclo de mineração decaiu e as atividades agrícolas sofrem novo impulso. O café começa a tomar vulto no século seguinte encontrando no Brasil Sudeste, as condições ideais; partindo da Baixada Fluminense, a rubiácea invade paulatinamente os planaltos mineiro e paulista, onde se conjugavam fatôres de clima, solo e proximidade de um pôrto exportador. É ao novo produto que a cidade deve seu crescimento neste período.

O Rio de Janeiro eleva-se à categoria de primeira cidade do país no século XIX, desbancando definitivamente Salvador. Uma série de melhoramentos públicos foram introduzidos com a presença da família real portuguesa; por sua vez, a independência fomentou as trocas comerciais com o estrangeiro, fortalecendo a posição portuária e mercantil e favorecendo a centralização política. A introdução da ferrovia na segunda metade do século XIX veio reforçar a expansão do Rio de Janeiro, alargando-lhe a área de influência e conferindo-lhe caráter metropolitano. Graças ao novo meio de transporte, seu pôrto passa a controlar não só a produção cafeeira fluminense, como a dos planaltos do sul de Minas e do Espírito Santo. As ramificações ferroviárias multiplicam-se em várias direções, acarretando, inclusive, o desvio da produção açucareira campista para o grande escoadouro da Guanabara. Já nos referimos às conseqüências sôbre os pequenos portos das imediações.

Igualmente fizemos referência à introdução da industrialização de bens de consumo, atraída pelas condições propícias da cidade mais importante do país.

A extensão espacial da cidade dilata-se, envolvendo o maciço montanhoso num movimento de pinça, para o norte e para o sul. Progressivamente vão sendo ocupados os vales entalhados na serra da Carioca, fixando-se como bairros residenciais; as primeiras indústrias passam a ocupar as planícies inundáveis, que também servem de sítio para bairros proletários. Forma-se um centro comercial bem caracterizado, onde se salientam negociantes estrangeiros em diversos setores; ao mesmo tempo, processa-se o despovoamento residencial desta área, repetindo-se o fenômeno das grandes capitais internacionais.

A imigração européia representou fator importante no crescimento da cidade; em 1892, constituía 25% da população de 522 000 habitantes.

No século XX, vieram juntar-se ao elemento estrangeiro as correntes migratórias nacionais, acarretando forte aumento demográfico

do Rio de Janeiro; em 1950, os dois contingentes somavam quase 50% da população da cidade.

Crescimento da população do Rio de Janeiro:

1920	—	1 157 800	habitantes
1940	—	1 764 100	"
1950	—	2 377 400	"

No século presente verificou-se a expansão metropolitana da ex-capital da República, que se agigantou no espaço e no número de habitantes e na multiplicidade de funções. A transformação da cidade comercial e portuária na metrópole da envergadura atual foi principalmente obra da industrialização.

Além da concentração financeira, da capacidade de consumo e da existência de mão-de-obra, vinham ao encontro dos interesses industriais fatores de ordem natural: facilidades de obtenção de energia hidrelétrica, graças à proximidade dos rios que descem da serra do Mar e as condições do pôrto, capaz de atender aos complexos requisitos da organização industrial.

Número de operários

1920	—	56 000
1940	—	123 000
1950	—	171 500

Consumo de CV pela indústria

69 700
137 100
276 000

A industrialização tomou grande impulso após a segunda guerra mundial; além dos tradicionais ramos têxtil e alimentício, somaram-se outros setores industriais, como o químico e o farmacêutico, vidros, tintas, editorial e gráfico, metalúrgico, etc. Em 1955, era de 21 bilhões de cruzeiros a produção industrial da cidade do Rio de Janeiro.

Quanto à localização dos estabelecimentos industriais, observa-se, atualmente, uma orientação para a periferia da cidade, em busca de terrenos mais baratos e evitando o congestionamento das áreas centrais. Dentro do perímetro urbano, permanecem algumas fábricas têxteis mais antigas, às margens de cursos d'água, em bairros que se tornaram residenciais, como Gávea, Tijuca, Andaraí, etc. Por outro lado, um bairro outrora aristocrático, como São Cristóvão, tomou feição industrial, graças principalmente à proximidade do pôrto, da Avenida Brasil e da estrada de ferro. Acrescente-se, ainda, a existência de grande número de pequenas oficinas e instalações artesanais em trechos do centro.

A ocupação industrial na zona suburbana estende-se, fundamentalmente, ao longo de alguns eixos, como a Avenida Brasil, a Avenida das Bandeiras, a Avenida Presidente Dutra, a Estrada de Ferro Rio Douro, etc. O avanço também se efetuou em território fluminense, provocando a expansão de alguns núcleos e, conseqüentemente, ampliando a área metropolitana. São Gonçalo, do outro lado da baía, é

o principal subúrbio do Rio de Janeiro industrial. Destacam-se ainda na produção industrial Duque de Caxias e Nova Iguaçu.

Na década 1950-1960 o desenvolvimento da indústria paulista assumiu a primazia nacional. Ainda em 1950, o número de operários industriais no Rio era, aproximadamente, de 200 000 e, em 1957, os investimentos na indústria atingiram a cifra de 1 800 000 000 de cruzeiros; o consumo de kW anual das indústrias corresponde a 40% do total de 2 bilhões.

A função portuária assegurou ao Rio de Janeiro a liderança entre os portos do país, até recente data, quando foi ultrapassado por Santos. Entretanto, detém ainda a primeira colocação em relação à importação, mobilizando cerca de 8 milhões de toneladas de mercadorias.

A posição de capital do país, mantida até há pouco tempo, imprimiu seu cunho à evolução da cidade. Era superior a 20% a renda territorial do governo, em relação ao setor terciário, entre 1948-1956 (CAPES-1959). Empresas econômicas oficiais e particulares tinham sede no Rio de Janeiro. Vinculado à função político-administrativa da cidade, o setor bancário representava depósitos que, em 1956, correspondiam a 46% dos depósitos dos bancos de todo o país, incluindo o Banco do Brasil.

A instalação de numerosas bases militares também se ligava ao papel de capital exercido pelo Rio de Janeiro. Da mesma forma, a construção de edifícios destinados ao serviço público federal deu margem ao desenvolvimento de moderno padrão arquitetônico.

Na função comercial, atividade do passado, por excelência, a cidade não se retraiu. Entre 1950 e 1956, o Rio de Janeiro apresentava as porcentagens de 16 a 20% para o comércio, na renda relativa ao setor terciário, enquanto o de serviços era de 19 a 21%.

Em 1950, o Rio continuava a ser a principal praça atacadista do país, posição esta que se firmou desde o início do século. A cidade representa um centro de convergência de produtos provenientes de largo trecho do Sudeste e, ao mesmo tempo, distribui mercadorias estrangeiras e nacionais, além de suas próprias manufaturas.

A proporção de ocupados no atacado abrangia 25% de todo o pessoal do ramo no país. Sobressaiam, em primeiro lugar, os gêneros alimentícios, seguidos dos combustíveis, lubrificantes e produtos agropecuários.

As principais relações comerciais internas são mantidas com São Paulo, Minas, estado do Rio e Espírito Santo.

Quanto ao comércio varejista, acentuou-se sua expansão, determinando que, além do centro da cidade, surgissem centros secundários nos bairros, como a Avenida N. S. de Copacabana e adjacências, o Largo do Machado, a Praça Saens Peña e Madureira.

Cabe referência ainda às funções educacional e cultural e à turística, não suficientemente desenvolvida, apesar das afamadas belezas naturais da cidade.