

A estrutura urbana da área metropolitana permite distinguir dois tipos de organização do espaço: o espaço urbano propriamente dito, onde a ocupação é contínua e a faixa pioneira urbana, caracterizada por uma urbanização descontínua (SEGADAS SOARES T. — 1959).

O espaço urbano é composto de centro, bairros, subúrbios e cidades-subúrbios à volta do Rio de Janeiro.

As contínuas remodelações a que foi submetida a ex-capital da República, desde o início do século, tornaram irreconhecíveis várias de suas antigas zonas. Dentre estas, a mais atingida foi a zona central, progressivamente modificada, graças aos aterros, à abertura de vias mais largas para a circulação automóvel, ao desmonte dos morros do Castelo e mais recentemente, do de Santo Antônio, à construção de edifícios cada vez mais imponentes. Remanescentes da velha cidade perduram ainda em certos trechos, onde se conservam o casario antigo e ruas estreitas, anteriores à circulação automóvel, como as Ruas do Ouvidor, da Alfândega, etc. Vinculadas ao novo tipo de locomoção urbana, formaram-se dois tipos de ruas: as da fase inicial, como Uruguaiana e a Avenida Passos, de largura média e as mais recentes, de traçado largo e retilíneo, como a Avenida Presidente Vargas, a Avenida Antônio Carlos, etc.

O centro da cidade, também designado de “cidade”, é o trecho onde se concentram atividades comerciais e de serviço. É nesta área que se agita o grande burburinho do mundo de negócios, bancos e lojas, escritórios particulares e repartições públicas, distribuindo-se em setores funcionais: distinguem-se, assim, a área do comércio atacadista, a do varejo fino e do popular, a parte bancária, a “Cinelândia”, etc.

A Av. Rio Branco é o principal eixo desta parte da cidade, formando um traço de união entre a circulação da zona sul e a da zona norte.

A crescente aglutinação das atividades comerciais, administrativas, de serviços e artesanais, no centro, processou-se em detrimento da primitiva função residencial, atualmente muito reduzida.

A permanência do artesanato em alguns trechos do centro explica-se por certos estabelecimentos fixados pela tradição e ainda pela conveniência da proximidade com as partes mais movimentadas. O casario velho serviu de abrigo a grande número de oficinas e instalações artesanais, introduzidas por imigrantes estrangeiros, que aí também passaram a residir, ao lado de uma população de poucos recursos. Constituem os fabricantes de guarda-chuvas, bôlsas, capas, meias, etc.

Entre o núcleo central e os bairros, pode-se distinguir uma área intermediária, denominada zona periférica, cujos limites são imprecisos: aí se encontram tanto lojas comerciais mais baratas, quanto habitações de classes pobres, além de estações ferroviárias e depósitos. Nesta zona também se formaram áreas de degradação, desvalorizadas como bairros residenciais pela localização de comércio e artesanato inferiores, onde subsistem moradias em mau estado. É o caso do Mangue, de parte da Praça da República e Rua Frei Caneca, etc.

Em torno da periferia, estende-se a zona residencial, cuja urbanização se acelerou no século XX, graças à introdução de bondes e, porterior-

mente, de coletivos automóveis. Compreende os diversos bairros da cidade de composição variada e complexa.

A construção de edifícios de apartamentos residenciais imprimiu crescimento vertical a alguns bairros, principalmente nos que possuem melhores comunicações com o centro. Situa-se, neste caso, a zona sul, isto é, a parte da cidade que contorna o bloco montanhoso pelo lado meridional, abrangendo bairros da orla marítima até Ipanema e Leblon. Área de reduzido valor para indústrias, tornou-se zona residencial da classe média, por excelência.

Copacabana é dotada de um comércio importante, que a torna auto-suficiente para atender às exigências, não só de seus moradores, como também dos residentes nos demais bairros da zona sul. Por outro lado, a crescente necessidade de empregados para serviços de toda natureza, acarretou a proliferação de favelas, onde se abriga uma população pobre e numerosa.

As classes mais ricas tendem a fixar residência em trechos cada vez mais afastados do centro, formando áreas "exclusivas" (SOARES, T.S. — 1958), como Leblon, Gávea e Alto da Boa Vista.

No lado setentrional do maciço montanhoso, estende-se a zona norte, que se prolonga para os subúrbios, abrigando mais de dois terços da população carioca. Os bairros que a compõem apresentam grande variedade de conteúdo social, desde o tipo residencial de classe média, como a Tijuca, aos de tipo misto residencial e industrial, como São Cristóvão e Andaraí. As ruas longas e tortuosas seguem a orientação das antigas estradas para o interior e penetram, às vezes, na zona suburbana ou pelo menos de bairros-subúrbios. Esta denominação refere-se a antigos subúrbios que, com a evolução urbana, tornaram-se bairros da cidade, mas conservam ainda o nome tradicional. É o caso do Méier.

Cumpram ainda fazer referência aos morros da cidade, onde predominam as favelas ou habitações modestas, sendo raras as residências de padrão mais elevado. Santa Teresa constitui a exceção: é o único morro bem urbanizado da cidade, provavelmente graças a facilidades de acesso e de obtenção de água; seus moradores são essencialmente estrangeiros da classe média.

A transição entre as zonas urbana e suburbana nem sempre é precisa, de maneira que sua delimitação constitui um problema.

A zona suburbana corresponde à área derivada da fase de desenvolvimento industrial, cuja expansão assumiu formas tentaculares, acompanhando a direção dos principais eixos da circulação para o interior. O preenchimento dos espaços laterais efetuou-se posteriormente.

Zona residencial das camadas populares da cidade, os subúrbios têm na estrada de ferro o transporte fundamental. A característica comum em grande parte desta zona é a ausência de serviços públicos completos, as ruas não pavimentadas, a falta de canalização para água, esgoto, gás, etc.

Por outro lado, é nesta área que os loteamentos proliferam, ligados à especulação imobiliária; embora promovendo melhor planejamento dos arruamentos, não representam, via de regra, a introdução de melhoramentos urbanos, ao contrário do que se verifica nos loteamentos da zona sul.

Os subúrbios diferenciam-se, entre si, de acôrdo com o predomínio de determinadas atividades: Bangu é centro têxtil, Deodoro é zona residencial de militares, Campo Grande possui centralidade para uma zona rural. Em certos subúrbios, a proximidade concomitante da ferrovia e da rodovia acarretou-lhes a concentração de indústrias e depósitos.

A zona dos subúrbios periféricos (SEGADAS SOARES, T.) abrange localidades fluminenses, que passaram a ser cidades-dormitório do Rio e representam a ponta de lança da expansão metropolitana. O transporte ferroviário estabelece a comunicação com o centro do Rio de Janeiro, mas uma série de linhas auxiliares e de ônibus a liga com outros subúrbios. Incluem-se, nesta zona, Duque de Caxias, São João de Meriti, Nilópolis, Nova Iguaçu e São Gonçalo, núcleos anteriores ao recente progresso da urbanização, mas atualmente submetidos ao seu ritmo. Os loteamentos também aí se verificam, acarretando a ampliação desordenada da população suburbana e o prolongamento excessivo das linhas de comunicação.

A última zona da área metropolitana é chamada de faixa pioneira urbana. Distingue-se das anteriores por apresentar menor continuidade de ocupação urbana, mas, ao mesmo tempo, acusa maior densidade e ritmo de crescimento da população, do que as localidades situadas fora da área dominada diretamente pela metrópole. A produção industrial deu aí origem aos centros-satélites, correspondendo a novos aglomerados e a antigos núcleos rejuvenescidos. Pertencem a esta zona Itaguaí, Majé, Itaboraí.

O crescimento vertiginoso do Rio de Janeiro revestiu-se de aspectos vantajosos e desvantajosos, quer quanto ao espaço urbano, quer quanto à periferia.

Na primeira área, a expansão urbana elevou a cidade carioca ao plano das grandes metrópoles estrangeiras; a modernização prossegue ainda em nossos dias. Entretanto, é preciso não deixar de lado os fatores negativos, resultantes da evolução demasiado rápida: o congestionamento do tráfego, as favelas, a deficiência de serviços públicos constituem alguns exemplos.

A irradiação industrial da grande metrópole promoveu o desenvolvimento de boa parte do estado do Rio de Janeiro; também seu quadro rural foi beneficiado, graças à formação de bacias leiteiras, à produção de frutas, etc. destinadas ao mercado carioca. Entretanto, a especulação dos loteamentos não permitiu o estabelecimento de um "cinturão verde" correspondente às reais necessidades da capital guanabarina.

Além disso, tornou-se onerosa a instalação de melhoramentos públicos nas zonas suburbanas, devido à sua extensão exagerada e densidade mais baixa de habitantes. Em relação ao setor "serviços", a centralidade desmesurada da metrópole e, também de Niterói, do outro lado da baía, não permitiu seu incremento nas demais localidades.

ESBÔÇO DA RÊDE URBANA FLUMINENSE-MINEIRA DO SUDESTE

Tomando como base as exportações do antigo Distrito Federal, avaliadas em porcentagens das rendas territoriais por estado, (SAG MACS — 1957) estabeleceu-se que o agrupamento regional de cidades mais ligado ao Rio de Janeiro era o estado do Rio, Espírito Santo e partes de Minas Gerais, principalmente a zona da mata.

O limite com as áreas de influência da metrópole paulista parece encontrar-se em Cruzeiro, seguindo a fronteira entre os dois estados, até o sul de Minas e Triângulo Mineiro, ambos sob maior controle de São Paulo. Rumo ao norte, o raio de ação da metrópole carioca alcança o sul da Bahia, devendo contrabalançar-se com o da capital bandeirante, se considerarmos as exportações por via marítima.

A situação de Belo Horizonte, entre os dois pólos de atração, assume duplo aspecto: por um lado, a influência regional da capital mineira, tende a ampliar-se graças à indústria siderúrgica e às recentes rodovias; e, por outro, sua tradicional ligação com o Rio de Janeiro vai cedendo lugar à pressão paulista, em virtude dos novos traçados rodoviários.

As características demográficas da região subordinada à ex-capital brasileira não são uniformes: ao norte do paralelo traçado à altura do cotovêlo do rio Doce, a densidade de população e de centros urbanos é mais baixa que ao sul deste limite, onde se encontra o Sudeste, a grande região formada de territórios sob controle do Rio de Janeiro e de São Paulo.

A maioria das cidades da rede fluminense-mineira formou-se a partir do século passado, graças ao desenvolvimento agrícola da zona da mata, posteriormente secundado pelo beneficiamento dos produtos e pela difusão da indústria têxtil. No século XX, a siderurgia e outros setores industriais tornam-se fatores de importância na expansão urbana de cidades velhas ou recentes.

A distribuição dos centros urbanos deste agrupamento parece orientar-se segundo dois eixos principais, excluindo as localidades do grande Rio de Janeiro: o que parte do Rio de Janeiro para o norte (Petrópolis, Juiz de Fora, Barbacena, Belo Horizonte); e o que guarda a direção sudoeste-nordeste (Barra Mansa, Campos, Cachoeiro do Itapeirim e Vitória).

Belo Horizonte. A população da capital mineira, em 1950, era de 338 600 almas, o que representa grande avanço sobre os 15 000 habitantes de 1900.

A localização da cidade previa sua expansão: ampla bacia de planalto serve-lhe de sítio, enquanto o relevo em torno não chega a constituir sério obstáculo às comunicações: ao norte e a oeste a topografia é suave e, ao sul e a leste, os vales encaixados nas montanhas foram amplamente aproveitados.

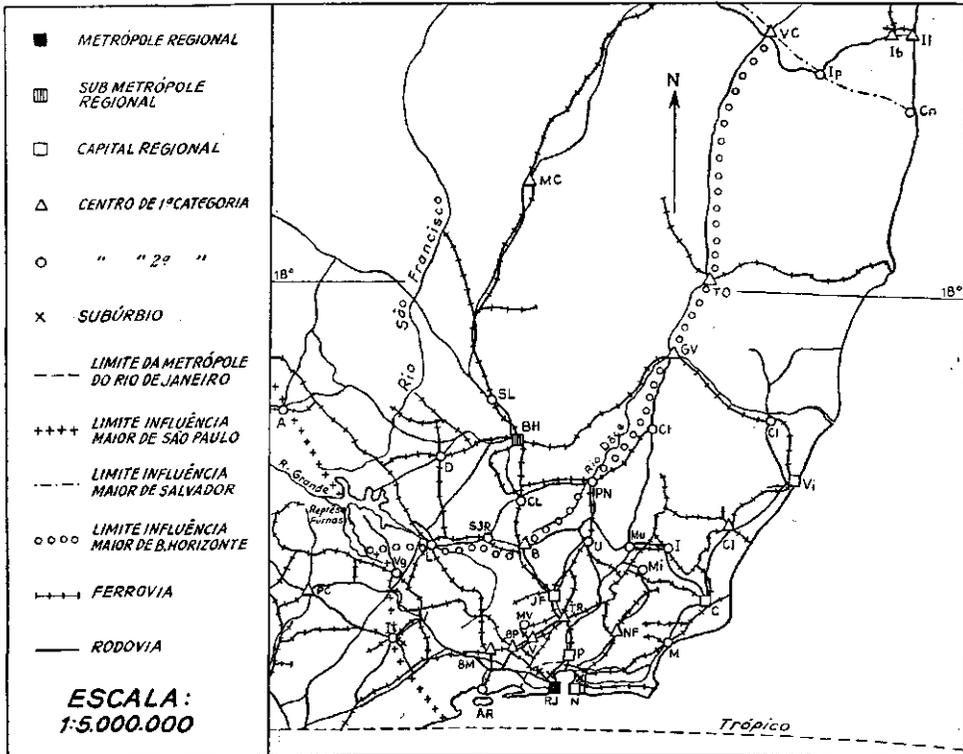


Fig. 7 — A—Araxá — AR—Angra dos Reis — B—Barbacena — BH—Belo Horizonte — BM—Barra Mansa — BP—Barra do Pirai — C—Campos — CL—Colatina — Cn—Canavieiras — Ct—Caratinga — CI—Cachoeiro do Itapemirim — CL—Conselheiro Lajaiete — D—Divinópolis — GV—Governador Valadares — I—Itaperuna — Ib—Itabuna — Il—Ilhéus — Ip—Itapetinga — It—Itajubá — JF—Juiz de Fora — L—Lavras — M—Macaé — Mi—Miracema — Mu—Muriae — MC—Montes Claros — MV—Marquês de Valença — N—Niterói — NF—Nova Friburgo — P—Petrópolis — PC—Poços de Caldas — PN—Ponte Nova — RJ—Rio de Janeiro — SJR—São João d'El-Rei — SL—Sete Lagoas — TO—Teófilo Ottoni — TR—Três Rios — U—Ubatuba — V—Vassouras — Vi—Vitória — Vg—Varginha — VC—Vitória da Conquista.

Acrescente-se que Belo Horizonte situa-se em posição pioneira, numa zona de contacto entre áreas demográficas diferentes. Seu desenvolvimento como verdadeira metrópole regional vai depender do incremento da região ao norte, uma vez que a zona meridional se subordina ao Rio de Janeiro ou São Paulo. De acôrdo com LINO DE MATOS, (1956) a capital mineira detém, fundamentalmente, as funções política e administrativa; a centralidade econômica é prejudicada pela sua posição de "ponto de divergência, mais do que de convergência da circulação de riquezas".

O crescimento da cidade, que já ultrapassou o âmbito do planejamento original, é, todavia, um dos índices de sua crescente projeção econômica. Contagem é um subúrbio industrial de Belo Horizonte.

Seguem-se, em ordem de importância hierárquica, as cidades de Juiz de Fora e Vitória, cuja evolução data da segunda metade do século

passado. Embora investidas de funções diferenciadas, a primeira de maior realce econômico do que a segunda, parecem equiparar-se quanto ao grau de centralidade; classificam-se como capitais regionais de primeira categoria, às quais, possivelmente, pode-se acrescentar a cidade de Campos e talvez Petrópolis.

Vitória, com 71 000 habitantes, em 1950, é por excelência, um centro portuário e administrativo. Apesar das condições naturais vantajosas de seu porto, Vitória não se desenvolveu até fins do século passado, devido a dificuldades de acesso para Minas Gerais, formadas pela barreira montanhosa do Caparaó e pela cobertura florestal do rio Doce. Esta artéria fluvial constituía também obstáculo para o aproveitamento econômico do norte do estado. A zona meridional subordinava-se à capital do país, à qual se comunicava por estrada de ferro a Cachoeiro do Itapemirim, então principal centro econômico do Espírito Santo.

Por outro lado, a legislação portuguesa, visando o controle das riquezas das áreas de mineração, já havia proibido seu escoamento por outro porto que não fosse o do Rio de Janeiro.

A ascensão de Vitória inicia-se com o avanço cafeeiro para o norte do Espírito Santo, a partir do começo do século XX. A ligação ferroviária com a Guanabara, depois da primeira guerra mundial fez com que Vitória capturasse a área de influência de Cachoeiro do Itapemirim; melhoraram as instalações portuárias e a posição da cidade fortaleceu-se mais com a estrada de ferro para Minas e, mais tarde, com a ponte rodoviária sobre o rio Doce, em Colatina, que permitiu o influxo pioneiro para o norte do estado.

Em 1942, Vitória era o segundo porto do país na exportação de café (ano de guerra, em que a rubiácea se destinava sobretudo ao consumo interno). A exportação do minério, a partir de 1939, passou a constituir a atividade principal, tendo sido o porto dotado de aparelhagem especializada.

Juiz de Fora, cuja população em 1950 era de 85 000 habitantes, é um dos mais importantes centros industriais do país.

Apesar de situar-se em posição privilegiada, no vale do Paraibuna, passagem obrigatória para a circulação entre Minas e Rio de Janeiro, desde a época da mineração, Juiz de Fora permaneceu na obscuridade até 1830: começava então, a ocupação da zona da mata pelo café. A ligação rodoviária e ferroviária com o Rio não representou impulso extraordinário para o crescimento da cidade; este decorreu da introdução da indústria, já em fins do século passado. Os empreendimentos industriais resultaram principalmente da influência da colônia alemã próxima a Juiz de Fora e da disponibilidade de mão-de-obra, liberada pelo declínio do café em zonas antigas. O impulso do setor têxtil conferiu-lhe o justo título de "Manchester Brasileira", mas iniciativas industriais de outra natureza também se fizeram sentir.

A cidade possui acentuada centralidade para considerável região do sul de Minas; congregando atividades comerciais de varejo e ata-

cado, bancárias, culturais, etc., Juiz de Fora é também nó de ramificações ferroviárias.

A importância de Campos, como capital regional, reside no seu poder de condensação da vida urbana de toda a zona canavieira do norte-fluminense; e, ainda, na sua função de centro da circulação rodoviária e ferroviária, sobre o rio Paraíba, em direção ao Espírito Santo e a trechos do estado do Rio e de Minas Gerais. A principal atividade da cidade é o comércio: a precariedade de recursos de energia elétrica não permitiu até o presente uma industrialização expressiva. Campos é um centro importador de produtos manufaturados nacionais e até estrangeiros, que são distribuídos para as zonas circunvizinhas. Entretanto, o ritmo de suas atividades depende, ainda em grande parte das condições econômicas da lavoura açucareira do município. A cidade é cercada de canaviais, de modo que a expansão urbana acarretou trabalhos de adaptação a um sítio nem sempre favorável. Por outro lado, no seu processo de crescimento, inúmeras usinas foram incorporadas à área suburbana.

Dentre as cidades chamadas médias da rede do Rio de Janeiro, isto é, dotadas de 50 000 a 100 000 habitantes, inclui-se Petrópolis, a cidade serrana, situada a 800 metros de altitude. O clima mais ameno que o do Rio conferiu-lhe, desde o Império, importante função de veraneio, intensificada, atualmente, graças a vias de acesso modernizadas. Além disso, Petrópolis pôde desenvolver importantes atividades industriais, devido aos recursos hidrelétricos fornecidos pelos rios de suas montanhas e à mão-de-obra constituída de descendentes de colonos alemães.

A posição hierárquica que se segue a estas cidades é a dos centros regionais de 1.^a categoria, correspondendo geralmente a centros de entroncamentos ferroviários ou de algumas indústrias, via de regra, destinadas à produção de bens de consumo. A população oscila entre 10 000 e 30 000 habitantes. São cidades deste nível: Cachoeiro do Itapemirim sobre a Estrada de Ferro Rio—Vitória; Nova Friburgo, centro de veraneio; Três Rios, Barra do Piraí e Barra Mansa, sedes ferroviárias situadas no médio Paraíba; a última apresenta importante surto industrial, que acarreta o crescimento da cidade em direção a Volta Redonda.

No estado de Minas Gerais, esta categoria abrange Teófilo Ottoni, principal centro do nordeste mineiro; Barbacena, núcleo de indústria têxtil; Governador Valadares, no cruzamento da ferrovia e rodovia Vitória—Minas; Montes Claros, centro pastoril; e talvez, ainda, Divinópolis e São João d'El-Rei.

Correspondem a centros regionais de 2.^a categoria: Colatina (Espírito Santo); Itaperuna, centro atacadista de café; Macaé, Miracema, Angra dos Reis e Marquês de Valença (estado do Rio); e em Minas, provavelmente Ubá, Ponte Nova, Caratinga, Sete Lagoas, Muriaé, Conselheiro Lafaiete, Lavras e Cataguases, onde existem inúmeros estabelecimentos fabris.

O número de habitantes destas cidades varia entre 10 000 e 20 000 mas, naturalmente, seu raio de influência regional é menor que o da categoria anterior.

Dentro da visão de conjunto sobre a organização urbana fluminense-mineira, cabe ainda uma referência a certos tipos de cidade. Além da variedade, decorrente do predomínio de uma ou de mais funções, salientam-se centros criados ou rejuvenescidos pela indústria: Volta Redonda (32 000 hab. — 1950), fruto da fase de industrialização da segunda guerra mundial, é um dos exemplos; Barão de Cocais, cujo trecho novo nasceu em torno da usina produtora de ferro, além de Monlevade, Sabará, Caetés.

Outras cidades sofreram rebaixamento na posição que dantes ocupavam, como Vassouras, Macaé e mesmo Itaperuna, enquanto se processava a ascensão de Barra Mansa, por exemplo.

Aglomerados decadentes são Diamantina, centro de garimpagem e Ouro Preto, cidade-museu, ou Pirapora, pôrto fluvial no São Francisco, além de antigas localidades residenciais de fazendeiros, como Itaboraí e velhas cidades costeiras, como Saquarema, Angra dos Reis, em fase de rejuvenescimento, com a instalação de empresas de construção naval. Parati e Cabo Frio (atualmente sob impulso da indústria de álcalis) etc.

A METRÓPOLE PAULISTANA

São Paulo, cuja ascensão à categoria de mais populosa cidade brasileira já se esboçava em 1950, é atualmente a maior metrópole do país: maior centro industrial, maior núcleo de irradiação econômica, mantém também a liderança quanto ao ritmo de crescimento do número de seus habitantes (mais de 100 000 por ano).

A metrópole paulistana engloba, não só a cidade de São Paulo, como vasta área de continuidade urbana. De acordo com trabalhos da SAGMACS e da Comissão de Pesquisa Urbana da Prefeitura, distinguem-se:

- a) a "Aglomeração de São Paulo", compreendendo a cidade e os subúrbios do ABC (Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul), além de Guarulhos; e
- b) o "Grande São Paulo", abrangendo a primeira e os subúrbios-dormitório (Ferraz de Vasconcelos, Poá, Susano, Moji das Cruzes, Mauá, etc.); o número de habitantes alcança 3,5 milhões. Além do espaço metropolitano, figuram ainda:
- c) o "São Paulo Maior", área subordinada à aglomeração, formada de partes do vale do Paraíba, Cubatão, São Vicente, Santos, Jundiaí, Campinas, Americana, Piracicaba, São Roque, Botucatu, etc.
- d) o "São Paulo Máximo", região para onde avança o parque industrial "paulistano", incluindo o litoral, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, até um limite ocidental com Ourinhos, Marília e Barretos.

Um breve resumo histórico da evolução da cidade de São Paulo revela o caráter recente de seu desenvolvimento: há 70 anos possuía apenas 65 000 habitantes.

Fundada em 1554, portanto contemporânea de Salvador e anterior a Recife e Rio de Janeiro, a São Paulo dos jesuítas permaneceu como um povoado obscuro e reduzido durante séculos.

Sítio e posição eram entretanto, dos mais privilegiados. Para a primeira localidade do planalto do Brasil foi escolhida uma região distante apenas de uns 30 quilômetros do rebôrd, correspondente à serra do Mar que, neste trecho, apresenta uma única escarpa voltada para o litoral, enquanto a vertente interior prolonga-se na topografia suave do planalto. Havia, portanto, facilidades de acesso com a costa, onde o estuário profundo do rio Cubatão garantia as comunicações marítimas com a região.

Acrescente-se ainda a localização na depressão permiana limitada quanto aos recursos de solo, mas favorecendo a posição futura da cidade, como encruzilhada dos caminhos para o interior. Sua conformação ampla e o relêvo ligeiramente ondulado facilitaram o livre acesso ao vale do Paraíba, possibilitando as relações com o Rio de Janeiro e Minas, que, aliás também podia ser atingida pelo norte da Mantiqueira, através da depressão; para sudoeste, estabelecia-se o contacto com o sul do país, utilizando-se a área coberta de campos; a oeste e noroeste, o relêvo cristalino mais vigoroso não impediu a penetração. O rio Tietê, quase junto ao núcleo inicial, representou por sua vez, importante artéria de circulação, permitindo a penetração até Mato Grosso. (CAIO PRADO JÚNIOR)

A estagnação de São Paulo, durante tanto tempo, resultou do tardio desenvolvimento econômico da sua região. Como referimos acima a fertilidade das terras contíguas não favorecia atividades agrícolas compensadoras. Apesar de representar o ponto de partida das incursões bandeirantes na caça ao índio e depois, no ciclo da mineração, a velha cidade pouco lucrou: embora tenha dilatado seu raio de influência até Goiás e Mato Grosso, São Paulo na verdade despovoou-se, devido à atração exercida pela riqueza das áreas mineiras.

Os primeiros progressos da capital paulista datam do início do século XIX, quando se registrou, em todo o país, o retôrno às atividades agrícolas. A lavoura da cana-de-açúcar começou a tomar vulto no vale do Paraíba, estendendo-se até Campinas, Itu e Pôrto Feliz: São Paulo começou a auferir alguma prosperidade dêste desenvolvimento. No entanto, o número de habitantes, em 1872, era apenas de 31 000.

Foi na segunda metade do século passado, que a cidade conseguiu projetar-se como centro urbano de categoria, quando a economia cafeeira se assentou em solos paulistas. Graças às vantagens de sua posição, São Paulo, cuja população se equiparava à de Campinas, em 1886, pôde assegurar progressiva concentração política e administrativa, econômica e social, que a estrada de ferro, buscando o pôrto de Santos,



Foto 31 — Os três gabaritos nas construções do centro da cidade de São Paulo, junto ao Anhangabaú, indicam pelo menos, 3 fases na evolução do centro da capital paulistana, desde os fins do século passado. (Foto CNG. 5 938 — T.S.).

veio reforçar. A “mutação urbana”, no dizer de MONBEIG, processou-se entre 1890 e 1900, quando a população da cidade cresceu para 240 000 habitantes. O espaço urbano ampliou-se, criaram-se setores diferenciados: fazendeiros abastados fixaram residência em novos trechos da cidade, o comércio prosperou nas mãos de negociantes estrangeiros.

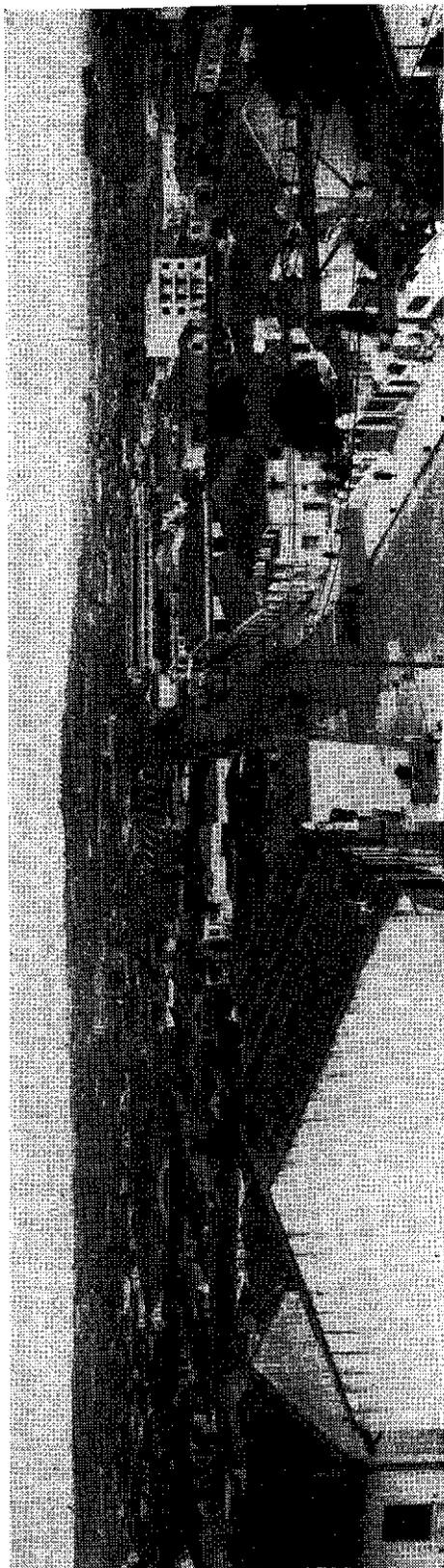


Foto 32 — Um bairro industrial de grande metrópole, com fábricas e residências de operários. Ipiranga, na capital paulista. (Foto CNG. 5928/29 — T. J.).

O incremento vigoroso de sua população urbana verificou-se, entretanto, nas primeiras décadas do século XX, quando a industrialização passou a representar fator econômico essencial na vida do país, mormente na região Sudeste. As vantagens da posição de São Paulo quanto ao mercado regional e quanto à proximidade do porto de Santos, somavam-se as facilidades de obtenção de fontes de energia elétrica: em 1901, instalou-se a primeira usina no rio Tietê e, posteriormente, foram aproveitados os desníveis da serra do Mar.

A imigração estrangeira contribuiu com apreciável parcela neste crescimento. Em 1920, a proporção de estrangeiros na capital paulista era de 35%; seu papel no desenvolvimento industrial foi muito importante. Ao contrário dos fazendeiros de café, demasiado cautelosos quanto ao risco dos novos empreendimentos, os imigrantes que permaneceram na cidade, entregaram-se a atividades artesanais, logo de início: estabeleceram-se em pequenas oficinas, formando a sementeira dos primeiros "capitães de indústria" de São Paulo.

A partir de 1920, as correntes alienígenas decaíram sensivelmente e o aumento da população da cidade realizou-se à custa das migrações internas e do elevado crescimento vegetativo.

Crescimento da população de São Paulo:

1920 —	579 033	habitantes
1940 —	1 326 019	”
1950 —	2 228 110	”

Em 1950, o número de operários na indústria de São Paulo, capital, era de 255 954, mas, somando-se os dos municípios do ABC, Mojimirim, Guarulhos e Jundiaí, alcançava 310 000. Desta forma, concentrava-se em São Paulo mais de $\frac{1}{4}$ do total de operários do país. O valor da produção industrial atingia a cifra de 28,5 bilhões de cruzeiros.

O parque industrial paulista abriga produção diversificada, desde os estabelecimentos destinados aos bens de consumo, aos que se voltam para os bens de capital, salientando-se o setor metalúrgico e mecânico, o químico e farmacêutico, etc.

A industrialização acarretou modificações radicais na cidade, transformando-a na gigantesca metrópole atual: o espaço urbano ampliou-se no sentido horizontal e vertical e os demais setores progrediram, colocando São Paulo na categoria de grande centro administrativo, artístico, cultural, bancário e comercial. Até 1950, o Rio de Janeiro ainda mantinha a primazia nas atividades terciárias, mas também neste sentido foi ultrapassado pela metrópole paulistana.

Estrutura urbana. O núcleo central da capital paulista ocupa o espigão de 800 metros de altitude, em média, situado entre os rios Tietê, Pinheiros e Tamanduateí. Inclui-se, nesta área, o local de origem da cidade, isto é, a ponta nordeste, onde foi fundado o Colégio dos Jesuítas.

A primitiva expansão urbana adaptou-se ao tópo dos espigões, inicialmente por motivos de defesa e, em seguida, para evitar as várzeas alagadiças. A ocupação destas partes só se efetuou em meados do século XIX, com a estrada de ferro; o estabelecimento de estações nos vales determinou a formação de bairros em tórno, como Bom Retiro (estação da Luz), e Brás (estação do Norte). Obras de drenagem e retificação dos rios permitiram o aparecimento de quarteirões industriais e operários, ao longo das linhas ferroviárias. Posteriormente, os trechos planos foram aproveitados para a localização de jardins públicos e amplas avenidas (Nove de Julho, Pacaembu). Amplo programa de remodelações urbanas foi executado no período 1938-1945: avenidas foram rasgadas em várias direções, a partir do núcleo central, imprimindo forma concêntrica ao crescimento da cidade; viadutos numerosos passaram a facilitar as comunicações, modernos edifícios vieram substituir velhas construções, contribuindo para caracterizar o centro propriamente dito. Neste trecho a concentração de comércio e serviços é de tal ordem que não permitiu a formação de centros secundários em outras partes da cidade; só recentemente, começou a desenvolver-se o comércio fino da Rua Augusta. O comércio popular do Brás corresponde provavelmente à periferia, bem como a zona atacadista, próxima à estação da Luz.

Dentre os eixos que marcaram o avanço da cidade distinguem-se: para oeste, o Viaduto do Chá (1892) e a Rua Barão de Itapetininga; a Avenida São João a noroeste; na direção leste, a Avenida Rangel Pestana, que se prolonga pela Celso Garcia; rumo sul, salientam-se a via para Santos a sudeste e a Avenida Paulista, a sudoeste, bem como a Avenida Brigadeiro Luís Antônio.

A disposição dos bairros seguiu esta orientação, adaptando-se às ondulações do terreno; nos desníveis mais acentuados formaram-se vazios, imprimindo à cidade caráter fragmentado. De maneira geral, os trechos residenciais melhores assentaram no alto das colinas, enquanto nas planícies fixaram-se as classes mais modestas. O crescimento em direção ao norte foi o mais reduzido, provavelmente devido à menor importância das relações econômicas de São Paulo com Minas Gerais. Entretanto, os primeiros bairros aristocráticos aí se estabeleceram, ocupando o topo das colinas: Santa Ifigênia e Campos Elísios. Atualmente, a cidade lança seus tentáculos em direção aos parques da serra da Cantareira.

O avanço para oeste determinou o aparecimento do bairro de Higienópolis, para onde começaram a transferir-se os moradores abastados da zona anterior, então atingida pela ferrovia. Atualmente, as antigas mansões dos fazendeiros de café vão cedendo lugar ao avanço dos arranha-céus residenciais.

Além do espigão, a urbanização também se introduziu nos vales (Pacaembu) e terraços às margens do Tietê, onde se estabeleceram indústrias e bairros populares, como Barra Funda, Bom Retiro, Lapa. A baixada inundável do Tietê forma um limite natural entre o espaço urbanizado desta parte de São Paulo e a zona de feição suburbana, localizada nas elevações ao norte do vale (Casa Verde, Freguesia do O', Vila Maria).

O eixo leste corresponde à antiga ligação rodoviária com o Rio de Janeiro. O bairro do Brás abriga comércio popular, habitações operárias e usinas. Indústrias e bairros proletários instalaram-se ao sul desta área, na Mooca, ao longo da ferrovia para Santos.

A cidade cresceu mais na direção sul, a partir do espigão central. O estabelecimento de indústrias, subordinadas ao fornecimento de matéria-prima por via marítima obedeceu ao traçado das comunicações ferroviárias e rodoviárias com Santos. Para sudeste, a expansão metropolitana determinou o desenvolvimento de Vila Prudente, Ipiranga, alcançando os subúrbios de Santo André e São Caetano, e ainda São Bernardo, a SSE. O afastamento paulatino do centro, como zona residencial da burguesia acarretou a ocupação dos espigões a sudoeste, da Avenida Paulista até o vale do rio Pinheiros, cuja urbanização deu origem aos bairros-jardins (Jardim América, Jardim Europa). Quarteirões populares estabeleceram-se nas várzeas do Ibirapuera, afluente do Pinheiros.

Quanto aos subúrbios, os geógrafos paulistas propuseram a seguinte classificação: a) imediatos ou contíguos, como São Caetano, Santo André, Osasco; b) próximos, separados da grande aglomeração por áreas não urbanizadas; c) remotos, distantes da metrópole, como Cotia. Distinguem-se, ainda, os subúrbios residenciais ou dormitórios, como Patriarca, Lajeado; industriais; mistos (residência e indústria); residenciais não dormitórios; agrícolas (Cotia).

A grande indústria localiza-se nos subúrbios do ABC: em 1950, aí se encontravam 3,7% das fábricas de todo o estado e 5% de seu operariado. Salientavam-se os setores metalúrgico e elétrico, além do químico, etc. Impulso maior sofreu a atividade industrial, depois de 1950, com a introdução da indústria automobilística, que passou a ser o ramo principal.

Dentre os subúrbios industriais importantes, citam-se ainda São Miguel Paulista, Comendador Ermelino, Guarulhos, etc.

Da mesma forma que no Rio de Janeiro a extensão exagerada da cidade é acompanhada de baixa densidade urbana, acarretando elevado custo das obras públicas. Em consequência, muitas áreas da metrópole apresentam condições precárias de habitação, com o agravante de corresponderem às de maior crescimento.

O desenvolvimento de São Paulo foi fruto da prosperidade do quadro regional e, ao mesmo tempo do próprio conteúdo urbano em contínua ascensão. Sob o comando da metrópole, criaram-se faixas econômicas diversas, destinadas ao seu abastecimento: nos arredores da capital, estendem-se hortas e granjas, e também plantações de eucaliptos para o fornecimento de lenha e carvão; mais adiante, é a fruticultura na zona de Campinas e o ressurgimento agrícola no vale do Paraíba. O mercado de São Paulo serve-se ainda da produção de Minas Gerais, Mato Grosso, Goiás, Paraná e Rio Grande do Sul. Os privilégios de sua posição continuam a impulsionar o progresso de São Paulo; da velha "bôca de sertão" partem os grandes eixos de circulação que avançam em novas frentes pioneiras agrícolas no oeste do Paraná e no sul de Goiás e Mato Grosso.

Fenômenos de causa e efeito e vice-versa — o elevado poder econômico das áreas controladas por São Paulo e seus reflexos na expansão da cidade, que, por sua vez, passa a dirigir modificações da paisagem regional a seu favor, alçaram a metrópole bandeirante a uma projeção extraordinária na vida da nação. De acôrdo com CAIO PRADO JÚNIOR, as transformações que se processaram nesta parte do território nacional "dizem respeito à própria estrutura orgânica do país". (PRADO JÚNIOR, C.).

Rêde Urbana de São Paulo

O conjunto de cidades subordinadas à metrópole paulistana ocupa vasta área, dispondo-se em linhas radiais, que correspondem à convergência dos eixos de circulação para São Paulo. Na direção sul, abrange

o Paraná e parte de Santa Catarina; para o norte, a influência paulista começa a encampar as regiões nordestinas e amazônicas servidas pelas novas estradas de rodagem; em Minas, o sul e o Triângulo subordinam-se à capital bandeirante; a oeste, a rede engloba o centro-sul de Mato Grosso e Goiás, tendendo a dilatar-se para a Bolívia e o Paraguai.

Dois fatores sobressaíram no crescimento urbano paulista: o avanço agrícola em novas zonas de matas e a industrialização. Encontram-se, no primeiro caso, as cidades das frentes pioneiras do planalto ocidental, de mutações rápidas no processo de evolução.

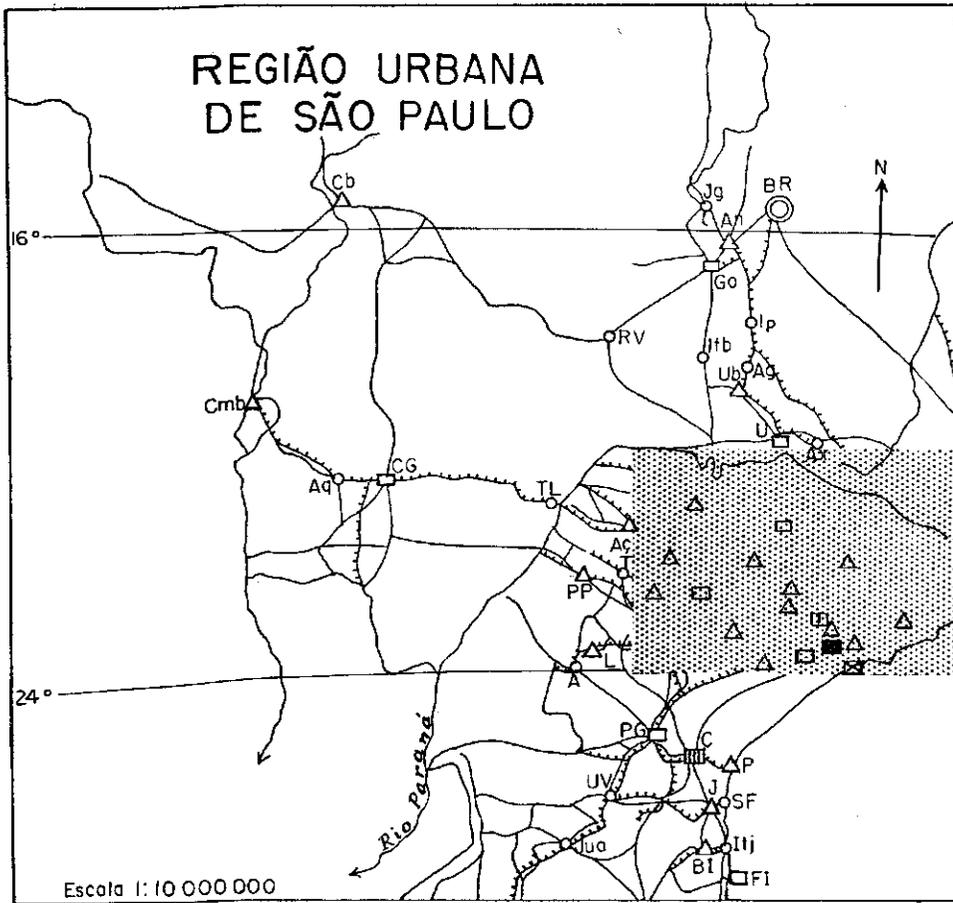
A industrialização, além de criar núcleos satélites, na área metropolitana, deu impulso a cidades mais antigas, como Campinas e Sorocaba, Curitiba e Santos, que representam os centros urbanos mais importantes da rede paulista.

Este conjunto salienta-se dos demais agrupamentos urbanos brasileiros pela melhor articulação entre cidades de diversas categorias que o compõem. Dentro da estruturação hierárquica, distinguem-se: São Paulo, metrópole nacional; Santos, cidade portuária de categoria especial; capitais regionais "maiores", como Curitiba e Campinas; grandes capitais regionais, como Bauru e Ribeirão Preto; capitais regionais, como Sorocaba, Ponta Grossa, Londrina e Florianópolis, ao sul, Campo Grande, a oeste, Uberaba e Goiânia a noroeste; centros regionais de primeira categoria, como Araraquara, Marília, Londrina ou Anápolis; de segunda categoria, como Tupã ou Jaú; além de outros de terceira categoria e centros locais e elementares.

A variedade de tipos de cidades, numa organização urbana tão extensa, não podia deixar de se fazer notar: além do grande aglomerado industrial, aparecem subúrbios industriais, como Santo André; grandes cidades industriais modernas, como Campinas; cidades médias comerciais, dotadas de certo desenvolvimento industrial, como Blumenau e Marília ou não, como Campo Grande; portos, como Paranaguá e Itajaí; centro ferroviário, como Bauru; pequenos centros de comércio das zonas agrícolas, como Franca ou Olímpia; cidades estagnadas como Cuiabá ou decadentes, como Amparo e Atibaia, etc.

Santos, cuja população era, juntamente com a de São Vicente, de 225 000 habitantes, em 1950, pode ser considerada um apêndice urbano de São Paulo, da qual é separado pelo obstáculo montanhoso. As funções que a relacionam à capital bandeirante são a portuária (primeira do país) e a do comércio atacadista; serve ainda de estação balneária no verão principalmente.

Dentre as capitais regionais maiores, Curitiba (138 000 hab.-1950) é a mais importante, em virtude de sua posição como sede político-administrativa do estado. Foi lento o ritmo de crescimento da capital paranaense: situada à margem das áreas campestres do oeste, outrora vias de passagem natural entre o extremo sul e São Paulo e, também, das linhas ferroviárias posteriormente introduzidas, Curitiba só se desenvolveu em meados do século XIX. Iniciava-se, então a colonização



- Metrópole Regional
- ▨ Sub metrópole Regional
- ⊠ Centro Especial
- ▤ Grande Capital Regional
- Capital Regional
- △ Centro de 1ª categoria
- Centro de 2ª categoria
- × Subúrbio
- Estrada de ferro
- Rodovia
- Área metropolitana de São Paulo
- ◎ BRASÍLIA

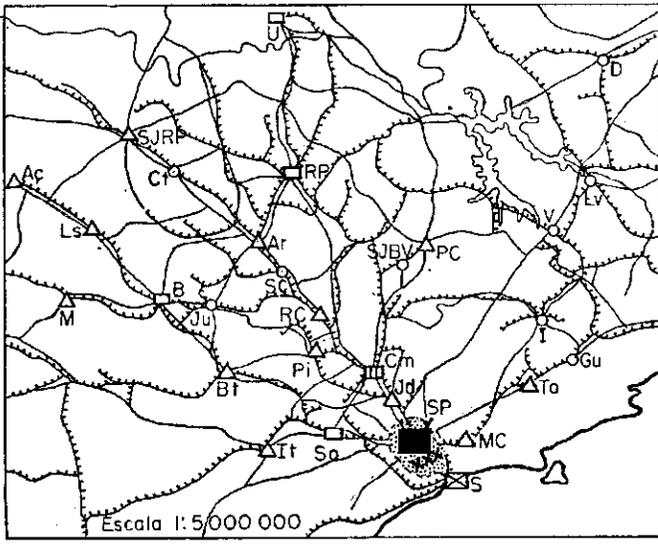


Fig. 8 — A—Apucarana — Aq—Araçatuba — Ag—Araguari — An—Anápolis — Aq—Aquidauana — Ar—Araraquara — Az—Araçá — B—Bauru — Bi—Blumenau — Bt—Botucatu — BR—Brasília — C—Curitiba — Cb—Cuiabá — Cm—Campinas — Fl—Florianópolis — Go—Gotânia — Gu—Guaratinguetá — I—Itapeba — Ip—Ipameri — It—Itapetininga — Itb—Itumbara — Itj—Itajai — J—Joinville — Jd—Jundiá — Jg—Jaraguá — Ju—Jau — Jua—Juacaba — L—Londrina — Ls—Lins — Lv—Lavras — M—Marília — Mc—Moji das Cruzes — P—Paranaguá — Pi—Piracicaba — PC—Poços de Caldas — PG—Ponte Grossa — PF—Presidente Prudente — RC—Rio Claro — RP—Ribeirão Preto — S—Santos — So—Sorocaba — SF—São Francisco — SJBV—São José da Boa Vista — SJRP—São José do Rio Preto — SP—São Paulo — T—Tupã — Ta—Taubaté — TL—Três Lagoas — U—Uberaba — Ub—Uberlândia — UV—União da Vitória — V—Varginha.

agrícola dos solos florestais próximos, com imigrantes europeus, que também introduziram práticas artesanais na modesta localidade. O incremento da exploração da madeira e da erva-mate acarretou sensível progresso à vida da cidade; o florescimento agrícola, sobretudo cafeeiro, do norte e depois do oeste do Paraná, representou o fator principal da atual expansão urbana que veio repercutir no pôrto de Paranaguá, cujo movimento se intensificou.

Curitiba é entroncamento de apreciável rêde rodoviária, mas quanto à centralidade regional sofre a concorrência de São Paulo, cada vez mais pronunciada.

Campinas (100 00 hab.-1950), na sua atual posição de cidade industrial das mais importantes do país vem recebendo os influxos do processo de industrialização da região metropolitana de São Paulo. Nascida no século XVIII, como localidade de pouso na estrada para Goiás, a cidade atravessou as fases da lavoura da cana e, em seguida, do café, que, acompanhado da ferrovia, acarretou transformações urbanas de importância. Campinas torna-se entroncamento da Mojiana e da Paulista — sua influência regional já é marcante; o espaço da cidade amplia-se, crescem os melhoramentos públicos.

Os empreendimentos industriais, introduzidos em meados do século passado, por imigrantes alemães, participam da vida urbana em ascensão; a energia elétrica anima o setor têxtil e a primeira guerra acelera o ritmo das atividades fabris.

Todavia, a grande arrancada de expansão de Campinas resultou da fase industrial iniciada em 1930; novas áreas são incorporadas ao perímetro urbano, enquanto as funções da cidade adquirem notável diversificação. Núcleo de densa rêde de comunicações, Campinas encaminha seus produtos industriais e comerciais a várias unidades da Federação, assumindo projeção maior do que uma capital regional.

A evolução de Sorocaba também integrante da concentração industrial da região em tôrno da metrópole seguiu aproximadamente as mesmas diretrizes de Campinas. Cidade antiga, situada sôbre as vias de trânsito entre o sul e o centro do país, desenvolveu-se no século XVIII como feira de gado até fins do século passado. Com a decadência da mineração e a concentração das atividades pastoris nos territórios de origem, no extremo sul, Sorocaba passou a apoiar-se no comércio do algodão, esteio da futura indústria têxtil que tomou vulto com a instalação do transporte ferroviário, além de outros fatores, como a energia elétrica e a paralisação do mercado americano, devido à Guerra de Secessão.

A cidade tornou-se o segundo centro têxtil do estado, mas dedica-se também a outros ramos industriais. A estrutura urbana apresenta diferenciação de setores: núcleo central, bairros residenciais abastados na periferia; quarteirões operários e até um centro satélite, Votorantim.

Bauru e Ribeirão Prêto são grandes capitais regionais, que surgiram no século passado, em consequência da marcha pioneira do café.

Graças à posição de entroncamento ferroviário, conseguiram manter hierarquia elevada, em relação a outras cidades de mesma origem sujeitas porém à instabilidade das correntes de povoamento.

No Paraná, a capital regional é Ponta Grossa. Localizada na área sedimentar de campos do segundo planalto, portanto no eixo da antiga circulação para o sul, a cidade sempre desfrutou das vantagens de sua posição; a velha pousada de tropeiros progrediu rapidamente com a introdução da ferrovia, no fim do século XIX. As modernas rodovias vieram reforçar a projeção de Ponta Grossa, dilatando sua influência até Santa Catarina, principalmente devido ao comércio de madeiras e porcos, estes já em processo de industrialização. No entanto, as recentes ligações diretas para São Paulo, a partir do oeste do Paraná, constituem ameaça à atual hierarquia da cidade.

Florianópolis é a capital regional de Santa Catarina, em virtude de sua função político-administrativa. Fundada no século XVII, a cidade desenvolveu-se no século XVIII, graças à colonização açoriana mas, no século seguinte, começou a declinar. Outros portos corresponderam melhor às necessidades das modernas embarcações e novos centros regionais surgiram em zonas de povoamento mais recente; a capital catarinense, não dispendo de indústria de vulto, passou a vegetar, apesar de certo impulso decorrente da segunda guerra mundial.

Campo Grande é a capital regional do sul de Mato Grosso; entroncamento ferroviário único do estado, a cidade tende a atrair para sua órbita a própria capital administrativa, Cuiabá, apesar da ligação rodoviária desta com São Paulo.

Goiânia é a detentora da importante função regional, em Goiás. Capital estadual, além de centro comercial e educacional, a cidade foi localizada numa topografia aplainada de chapada, sítio propício à expansão urbana e às comunicações, em grande parte rodoviárias.

No Triângulo Mineiro, Uberaba, centro do zebu, representa a capital regional. Entroncamento ferroviário de várias linhas, a cidade também apresenta certa função industrial.

A hierarquia seguinte de cidades é a dos centros regionais de 1.^a categoria.

Em São Paulo, notam-se como centros beneficiados pela irradiação industrial da metrópole: Taubaté; capital do vale do Paraíba médio superior, cidade antiga atualmente rejuvenescida pelo surto industrial; São José dos Campos; Moji das Cruzes, que tende a ser incorporada ao grande aglomerado de São Paulo e outras.

Situadas sobre as radiais ferroviárias que partem da capital bandeirante, citam-se Jundiaí, Rio Claro, Araraquara, Lins e São José do Rio Preto, capital do noroeste de São Paulo; entre Campinas e o boqueirão do Tietê na *cuesta* de Botucatu, encontra-se Piracicaba e, mais adiante, Botucatu, antiga "bôca de sertão" e capital regional, cuja posição decaiu ante o avanço da ferrovia e o conseqüente desenvolvimento de outras cidades nas novas áreas agrícolas como Marília; esta

última, nascida de um patrimônio, acusa rápido crescimento, graças ao café e ao algodão, conseguindo sustentar, apesar do avanço dos trilhos para Tupã, a importância regional com o acúmulo de funções (P. MONTBEIG) de natureza industrial, de armazenagem, financeira, comercial e cultural; na Alta Sorocabana, Presidente Prudente é um centro de primeira categoria, em substituição a Assis, atual centro de terceira classe.

Os centros de 2.^a e 3.^a categorias correspondem quer a cidades das zonas agrícolas, submetidas às flutuações do ritmo de povoamento, quer a cidades mais antigas, ainda não bafejadas pelo processo industrial. Pertencem ao primeiro caso: na Noroeste, São Carlos, Catanduva e Barretos (centros de segunda), Franca e Olímpia (centros de terceira); na direção de Botucatu, Jaú é de segunda, enquanto na Alta Sorocabana, correspondem a esta categoria Tupã e Araçatuba, ao passo que Lussanvira, Birigui e Andradina constituem núcleos de terceira.

No segundo caso, incluem-se cidades que outrora ocupavam posição de mais importância na rede paulista: Tietê, Pôrto Feliz, Itu, Salto, reerguendo-se esta última com alguns empreendimentos industriais.

Alguns centros urbanos do vale do Paraíba começam também a nascer, graças às diretrizes industriais que partem, tanto de São Paulo, quanto do Rio de Janeiro. Dentro da rede paulista, além dos núcleos regionais de primeira categoria, já citados, encontram-se os de segunda, como Guaratinguetá, Lorena e Cruzeiro.

No sul de Minas, o centro mais importante é Poços de Caldas, seguida por Itajubá e Varginha. Uberlândia é centro de primeira categoria no Triângulo; em ordem decrescente, Araguari e Patos de Minas.

Em relação ao Centro-Oeste, a rede urbana paulista abrange a parte meridional, abaixo do paralelo de 15° lat. sul; trata-se da área econômica mais ativa da região, a única servida por ferrovias e pelas principais estradas de rodagem, circulação que, por sua vez, divide esta zona em dois eixos — o da ferrovia da Noroeste, que abarca o território mais ao sul e o da rodovia São Paulo—Cuiabá, que se estende na zona mais ao norte, no centro.

Figuram como centros de primeira categoria respectivamente, para os territórios centro-norte e do Pantanal, as cidades de Cuiabá e Corumbá, onde a ponte ferroviária sobre o rio Paraguai veio abrir novas perspectivas de progresso. Centros secundários, sobre as linhas da Noroeste, são Três Lagoas e Aquidauana.

Em Goiás, Anápolis, primeiro centro atacadista do estado, aparece também como centro importante de uma região de recente impulso agrícola. Dentre os núcleos de segunda categoria, citam-se Ipameri, Itumbiara, Rio Verde e Jaraguá.

Rumo ao sul, a rede paulista estende-se até Laguna, em Santa Catarina, onde entra em concorrência com a influência de Pôrto Alegre. Os centros de 1.^a categoria ligados a São Paulo são Blumenau e Joinville, cuja evolução decorreu da introdução de empreendimentos industriais, desde a fase artesanal até a de pequenos estabelecimentos e,

posteriormente, ao período de atividades fabris, baseadas na energia elétrica. Em ambas as cidades, foi decisiva para a instalação de indústrias, a presença de mão-de-obra especializada, constituída de imigrantes alemães e descendentes, que deixaram seus traços também no estilo das habitações.

Seguem-se, na categoria abaixo, Itaguaí, Laguna e São Francisco.

No Paraná, a área mais ligada a São Paulo é a do norte, em virtude do tipo de economia agrícola que aí se estabeleceu, à semelhança do oeste paulista.

Londrina é um centro de primeira categoria; nascida do loteamento urbano que precedeu a venda de parcelas rurais pela Cia. de Terras Norte do Paraná, a cidade desenvolveu-se num curto espaço de tempo. Apucarana representa o centro secundário. Ainda no estado paranaense, salienta-se o pôrto de Paranaguá como centro de primeira e União da Vitória, no trecho meridional do planalto, como centro de segunda categoria.

PÔRTO ALEGRE E SUA RÊDE URBANA

A capital gaúcha é a metrópole do extremo sul do país. À semelhança do Rio de Janeiro e São Paulo, Pôrto Alegre corresponde a um conjunto urbano, em que figuram um núcleo central, a cidade própria, e um aglomerado, composto de subúrbios e localidades de funções diversas (Niterói e Canoas, Guaíba, Belém Novo, etc.). A população da área metropolitana de Pôrto Alegre era de 430 000 habitantes em 1950.

O conteúdo econômico e os aspectos formais desta concentração urbana também lhe imprimem feição metropolitana, embora de caráter regional. A cidade é a expressão de recente processo industrial no Rio Grande do Sul, processo êste responsável pela expansão urbana atual; por outro lado, capitaliza grande parte da vida comercial e financeira de uma região que ultrapassa os limites estaduais, alcançando Santa Catarina e Paraná.

A origem de Pôrto Alegre apresenta traços comuns e de outros núcleos urbanos da faixa costeira do país, nascidos como postos militares defensivos. Datando de 1740, a fundação da cidade correspondia aos anseios portugueses pelo rio da Prata, contra os interesses espanhóis. Os primeiros habitantes foram colonos açorianos. EVALDO PARVA aponta outros elementos que contribuíram para a criação do antigo Pôrto de Viamão, mais tarde Pôrto dos Casais; além da localização estratégica, o ponto escolhido ficava na embocadura dos cinco rios que deságuam na lagoa dos Patos, proporcionando um ancoradouro para as embarcações da época, a 310 quilômetros de uma costa geralmente inóspita. Acrescenta ainda fatores de ordem econômica, como a situação no caminho do gado entre a Colônia do Sacramento e São Paulo e a existência de alguma lavoura de trigo, nas vizinhanças.

No entanto, durante o século XVIII e a maior parte do século seguinte, o núcleo urbano pouco se desenvolveu, confinando-se o espaço da cidade ao espigão da península, a salvo das inundações, e às praias ao redor. Ao contrário de Salvador, Recife e Rio de Janeiro, cuja expansão se apoiou na prosperidade da agricultura mercantil das respectivas áreas a que serviam de escoadouro, Pôrto Alegre permaneceu até fins do século XIX como a expressão urbana de uma região de reduzido significado econômico. Servindo de base para o aproveitamento agrícola das encostas florestais da serra Geral, a cidade tomou impulso: terrenos baixos e pantanosos começaram a ser drenados, enquanto as linhas ferroviárias passaram a estabelecer ligação entre a zona de colonização ítalo-germânica e Pôrto Alegre. Em 1890, a cidade já possuía 50 000 habitantes, mas o incremento da população do estado era maior, em virtude da expansão agrícola. Por outro lado, as condições portuárias tornaram-se deficientes, frente aos novos tipos de navios, a cujo calado correspondiam melhor os portos de Rio Grande-Pelotas à entrada da lagoa dos Patos e principalmente Montevidéu, em águas estrangeiras, drenadores da produção pastoril da Campanha gaúcha.

Sòmente no século XX, registrou-se importante crescimento da cidade, quando se acentuaram as vantagens de sua posição, no contacto de várias zonas econômicas do estado: pôrto lacustre, marítimo e fluvial, Pôrto Alegre tornou-se ponto de mudança de meios de transporte e de convergência das comunicações provenientes da Campanha ao sul e sudeste, da depressão leste-oeste do vale do Jacuí e das áreas "coloniais" do planalto ao norte. Melhoramentos portuários e o aumento da rede ferroviária fortaleceram estas condições; a cidade passou a capital estadual, em detrimento de Pelotas.

A industrialização ensaiou os primeiros passos com o deslocamento das indústrias de beneficiamento da zona colonial para a capital gaúcha. Segundo JORGE PINTO, assinalam-se mais duas fases no processo industrial rio-grandense correspondendo à transformação da matéria-prima regional e, mais tarde, à importação de matéria-prima para a fabricação de produtos industriais.

As vantagens da posição da cidade, favorecendo a afluxo de combustíveis, produtos primários, etc., através das vias marítima, lacustre e fluvial e dos eixos terrestres, aos quais se acrescentavam as rodovias, somavam-se outros fatores para a instalação de indústrias: a existência de mercado urbano e mão-de-obra, o pôrto, etc.

Como decorrência do progresso industrial, a função comercial de Pôrto Alegre intensificou-se, transformando-a no grande entreposto da produção de regiões diversas. As atividades bancárias também aí se concentraram, bem como as de ordem administrativa, educacional, etc.

O reflexo na função portuária, animada pelo desenvolvimento econômico do estado e pelas instalações modernas, além dos serviços ferroviários e rodoviários, traduziu-se na ampliação da capacidade de importar produtos, destinados, sobretudo, à própria capital.

A industrialização, por sua vez, produziu aumento considerável da população e do espaço urbano; bairros operários e fabris passaram a ocupar as partes mais baixas, enquanto transportes coletivos, o bonde e depois a circulação automóvel permitiram acesso mais fácil às encostas dos morros, onde se localizaram as classes mais abastadas. A cidade cresceu sobretudo, em direção ao norte, incorporando as planícies ao longo dos rios Guaíba, Gravataí e Sinos e das linhas de comunicação; ao sul, nos terrenos mais caros estabeleceram-se zonas residenciais de padrão elevado e médio, como em Vila da Conceição, Ipanema, etc. Na periferia do perímetro urbano, prossegue a expansão da cidade através de loteamentos (Vila Jardim, Vila Floresta), de construções governamentais, etc. enquanto as favelas ou "malocas" se multiplicam.

Repetindo o fenômeno do Rio e São Paulo, a extensão exagerada da cidade provocou o prolongamento excessivo da circulação urbana, sem a correspondente densidade de ocupação. À semelhança das cidades-metrópoles, as funções da capital gaúcha diversificaram-se, imprimindo suas marcas na estrutura urbana.

A cidade apresenta um zoneamento em que se distinguem: um trecho central, formado de uma parte baixa em área de atêrro, onde se encontram o comércio atacadista, repartições públicas, bancos, a zona portuária, etc. e de uma parte correspondente à encosta norte da península, onde se localizam o comércio varejista, cinemas etc. — caracterizam-no o crescimento vertical, o congestionamento do tráfego, a perda da função residencial; o trecho industrial, acompanhando as margens do Guaíba e a direção das ligações da cidade com o interior, atinge, ao norte, Canoas e Esteio; trechos residenciais, cujos aspectos variam de acôrdo com o histórico, a topografia, o conteúdo social, etc. As partes próximas ao centro, mas não atingidas ainda pelas remodelações modernas, formam áreas de degradação, com prédios velhos e moradores modestos; em outros pontos, porém, verifica-se a invasão de arranha-céus, dotados de apartamentos confortáveis (Independência, por exemplo). Alguns bairros situam-se ao longo das extensas avenidas, ou nas colinas a leste (Petrópolis), onde se encontram casas ajardinadas de gente abastada, bem como ao sul, às margens do Guaíba.

População mais humilde habita a zona norte (bairro Floresta, em parte, quarteirões operários de São João e Navegantes).

Algumas chácaras, situadas nos arredores da cidade, participam do abastecimento de hortaliças para o mercado da metrópole rio-grandense, cujas exigências mobilizam variados setores de produção do estado.

O crescimento rápido de Pôrto Alegre acarretou uma série de problemas urbanos. Os serviços públicos não acompanharam o mesmo ritmo, de maneira que a cidade sofre de deficiências quanto à organização de esgotos, de fornecimento de energia elétrica e combustível para fins domésticos, etc.

Por outro lado, a topografia do sítio urbano acarreta inúmeras dificuldades à circulação e contribui para o fenômeno das enchentes, através das enxurradas que descem das colinas. As cheias periódicas a que estão sujeitos os rios Guaíba e seus afluentes tornam necessárias numerosas obras de engenharia, para evitar efeitos catastróficos e resolver questões de saneamento nas áreas alagadas.

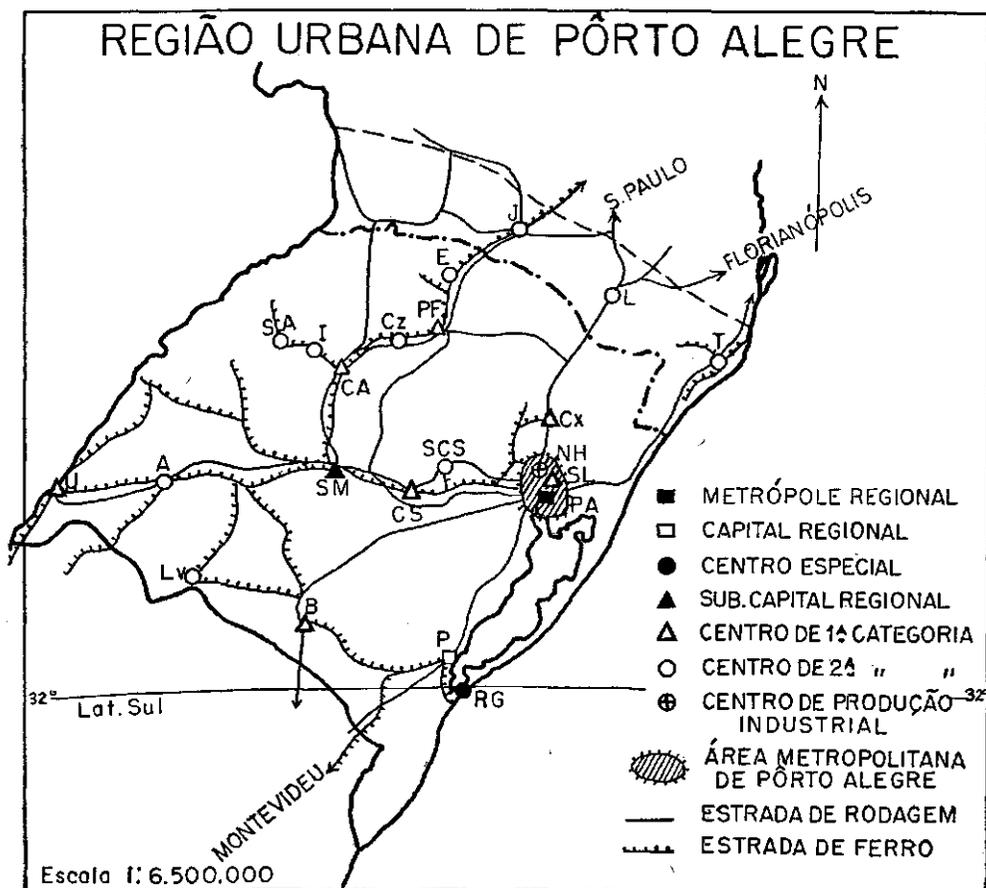


Fig. 9 — A—Alegrete — E—Bajé — Cz—Caxias do Sul — Cr—Carazinho — CA—Cruz Alta — CS—Cachoeira do Sul — E—Erechim — I—Ijuí — J—Juaçaba — L—Lajes — Lv—Livramento — NH—Novo Hamburgo — P—Pelotas — PA—Porto Alegre — PF—Passo Fundo — RG—Rio Grande — SA—Santo Ângelo — SCS—Santa Cruz do Sul — SL—São Leopoldo — SM—Santa Maria — T—Tubarão — U—Uruguaiana.

A organização urbana do Rio Grande do Sul é a expressão das principais fases de sua vida econômica, e, em consequência, apresenta diferenciações correspondentes à grande divisão regional do estado.

Assim, a Campanha, ao sul da depressão do vale do Jacuí, tradicionalmente pastoril, acusa uma porcentagem acima de 30 para a população urbana. O número de centros urbanos não é grande, mas a proporção de cidades médias é maior do que nas outras regiões; o fato urbano reveste-se de certa estabilidade.

Igual índice de habitantes urbanos encontra-se na depressão transversal, onde as localidades se dispõem ao longo do eixo leste-oeste, no contacto entre o sul e o norte do Rio Grande.

No planalto setentrional, os núcleos urbanos são mais numerosos, porém menores e de ritmo evolutivo mais instável. A porcentagem da população urbana varia entre 15 e 30 nos trechos coloniais mais antigos e é inferior a 15, nas zonas mais recentes a noroeste.

Depois de 1940, algumas destas cidades alcançaram grande projeção como Santa Rosa, Santo Ângelo, etc.

Pôrto Alegre é, indiscutivelmente, a cabeça da rede urbana rio-grandense. Centro de atividades industriais, comerciais, administrativas, e de comunicações ferroviárias, fluviais e marítimas, a metrópole gaúcha teve sua posição reforçada, graças às ligações rodoviárias mais recentes.

Até fins do século passado, a primazia urbana do estado cabia ao conjunto formado por Pelotas, centro da produção pecuária gaúcha, de charqueadas e frigoríficos e Rio Grande, dotado de melhores condições portuárias. A introdução da ferrovia veio acentuar a importância das duas cidades, estabelecendo comunicações diretas com a zona do planalto, através de Santa Maria. Ao mesmo tempo, provocou o deslocamento da indústria da carne de Pelotas para o interior, de onde o transporte ferroviário se dirigia para o pôrto.

O desenvolvimento agrícola das encostas e do planalto ao norte e a industrialização progressiva de Pôrto Alegre e de alguns centros próximos, acarretaram profundas modificações no quadro urbano do estado. O conjunto Pelotas-Rio Grande não participou das mesmas atividades. Pelotas (1950-78 000 hab.) permaneceu como capital regional para o comércio das áreas mais meridionais do estado, enquanto Rio Grande exporta tanto para o mercado nacional, quanto para o estrangeiro, mas não se iguala ao movimento portuário de Pôrto Alegre.

Segue-se, na hierarquia urbana, a cidade de Santa Maria, principal entroncamento ferroviário do estado. Parece também corresponder à posição de capital regional, quase tão importante como Pelotas-Rio Grande. Situada no centro do território rio-grandense, na depressão do Jacuí, a cidade goza de localização estratégica quanto aos eixos de comunicação, o que lhe valeu uma das principais bases militares do país. A ausência de indústrias, devido fundamentalmente à deficiência de energia elétrica não lhe permitiu maior expansão.

Os centros regionais de 1.^a categoria na Campanha são Bajé e Uruguaiana que, da mesma forma que as localidades de posição inferior, situam-se ao longo da linha fronteira. A cidade de Uruguaiana, unida a Paso de los Libres por uma ponte internacional, corresponde a um centro de vida comercial ligada ao contrabando, e também a local de residência de fazendeiros numa área de criação extensiva, além de ser posto militar de fronteira.

Livramento, centro de 2.^a categoria, beneficia-se do movimento turístico de Rivera, no lado uruguaio.

No vale do Jacuí, depois de Santa Maria, salienta-se Cachoeira do Sul, como centro regional de 1.^a categoria. A importância de sua posi-

ção decorre do fato de localizar-se num limite de navegação fluvial e de constituir, atualmente, um núcleo rodoviário; a cidade possui beneficiamento de trigo e arroz, que é expedido para Pôrto Alegre e outros estados. A construção da represa de Fandango, visando o fornecimento de energia e o melhoramento das condições navegáveis do Jacuí, podem elevá-la a capital regional.

A cidade de Rio Pardo, não desempenha mais atualmente o mesmo papel de outrora; em 1950, sua população era de 8 000 habitantes.

O desenvolvimento agrícola do planalto deu origem a cidades que nasceram da colonização européia (não ibérica) há cerca de um século e que surgiram da formação de novas frentes pioneiras.

No primeiro caso encontram-se centros urbanos, pertencentes à área da "velha colônia"; os mais importantes são os que evoluíram de simples aglomerados rurais para a posição de cidades, dotadas de indústrias: Caxias do Sul, cuja industrialização se baseou no fator mão-de-obra especializada, representada por imigrantes italianos imbuídos da experiência da revolução industrial do país natal; Novo Hamburgo, desenvolvida por colonos alemães, distingue-se na produção de couros; São Leopoldo, cujo progresso industrial também foi fruto de imigrantes germânicos; Santa Cruz, centro fumageiro; Bento Gonçalves, etc.

A proximidade de Pôrto Alegre impediu que se acentuasse o grau de centralidade destas cidades, cuja hierarquia é de segunda categoria.

As localidades eminentemente agrícolas acusam setor atacadista de certa importância, situando-se à beira dos rios, antigamente mais utilizados para a navegação; é o caso de Caí, Taquari, etc.

O avanço agrícola, na direção oeste do planalto, envolveu cidades antigas e criou novas localidades, dispostas ao longo da ferrovia São Paulo—Pôrto Alegre. A triticultura deu impulso a velhos centros situados em zonas campestres de criação, como Cruz Alta e Passo Fundo, centros regionais de 1.^a categoria.

Dentre os aglomerados mais recentes, citam-se os que se situam no vale do rio do Peixe (Santa Catarina), que se contrapõem à localização em espigão, no Rio Grande do Sul. Juaçaba, unida a Erval d'Oeste por uma ponte, é provavelmente centro de 1.^a categoria. Companhias de colonização rio-grandenses promoveram um pioneirismo organizado, através de loteamentos em terras catarinenses e no sudoeste do Paraná; núcleos urbanos foram predeterminados sobre os eixos de circulação surgindo em torno de armazéns, moinhos, frigoríficos. A origem de Juaçaba, por exemplo, prende-se à instalação de um frigorífico.

São centros de 2.^a categoria, no Rio Grande, Erechim e Carazinho; Ijuí e Santo Ângelo teriam sido bôcas de sertão, mas agora correspondem a centros regionais, enquanto Santa Rosa é atualmente ponta de trilhos. Em Santa Catarina, depois de Juaçaba, nota-se Xapecó, onde já se encontram frigoríficos para os produtos suínos e para o beneficiamento do mate.

Nas áreas de criação de gado do planalto, denominadas Campos de Vacaria, Lajes (Santa Catarina), é um centro regional de 2.^a

categoria; antigo local de residência temporária de fazendeiros, Lajes aumentou esta função e ainda se tornou sede de inúmeras serrarias.

A cidade de Tubarão, no litoral catarinense, também pertence à rede de Pôrto Alegre.

SALVADOR E SUA REDE URBANA

A capital baiana que, em 1950, possuía 400 000 habitantes, era a quarta cidade do Brasil. Entretanto, Salvador distanciou-se bastante das características de expansão metropolitana do Rio de Janeiro, São Paulo, Pôrto Alegre e mesmo Recife. É que Salvador não acompanhou do mesmo modo o ritmo de transformações econômicas que se fizeram sentir no século presente. Embora se beneficiando da fase de atividade têxtil, não houve continuidade no processo de industrialização; ao mesmo tempo, o setor agrícola estabilizava-se, sem movimentar novas correntes de povoamento.

O aumento de sua população, lento entre 1900 e 1940, acelerou-se no decênio 1940-50, passando de 290 400 a 400 000 habitantes. Este aumento não traduziu, porém, progresso econômico; foi fruto do êxodo rural de zonas agrícolas e de áreas acossadas pela seca. O crescimento demográfico urbano tornou-se, assim, problema sério, em virtude da falta de elementos dinâmicos na vida da capital e da região a ela subordinada (SANTOS, M.).

A herança urbana de Salvador acumulou-se desde o início da colonização; primeira sede político-administrativa da Colônia, a velha cidade manteve esta função até meados do século XVIII, quando a capital foi transferida para o Rio de Janeiro.

A escolha do sítio urbano, no promontório à entrada da baía de Todos os Santos, correspondeu, simultaneamente, aos objetivos defensivos e de instalações portuárias. A cidade foi fundada no tópo de bloco cristalino, limitado por escarpamento de falha de um lado e por vales dissecados de outro. Na parte baixa localizou-se o pôrto que passou a servir à zona agrícola que se formou no Recôncavo: inicialmente foi o açúcar, transportado por via fluvial até o pôrto; em seguida, o fumo, nos solos recusados pela cana.

No fim do século XVI, o espaço urbano ocupava o cimo de algumas colinas, enquanto as baixadas permaneciam inaproveitadas, a não ser o trecho portuário.

A ausência de obstáculos de natureza física, facilitou a penetração para o interior através da criação de gado, cuja produção também se encaminhava para o pôrto de Salvador. A população da cidade era de uns 20 000 habitantes, ao findar o século XVII, passando ao dôbro no meio do século XVIII, quando as atividades urbanas foram impulsionadas pelo afluxo das riquezas minerais de Minas Gerais e da Chapada Diamantina, destinadas à metrópole portuguesa.

A capital baiana tomava forma linear, estendendo-se pelas colinas do norte e do sul. A arquitetura da época áurea da mineração aí se fez representar com vigor, nas igrejas e construções barrocas que até hoje constituem elementos importantes na paisagem urbana de Salvador. A cidade, cuja influência alcançava vastas áreas, desde os sertões do Piauí e Goiás até a zona mineira do norte de Minas, era a expressão mais legítima do fato urbano no período colonial. Através de seu pôrto, estreitavam-se as relações com a metrópole de além-mar: daí chegavam produtos diversos que a cidade distribuía para seu domínio regional e para lá eram expedidos açúcar, fumo, couros, ouro.

Mesmo com a canalização das riquezas minerais para o Rio e a queda da mineração baiana, que acarretaram a perda de sua primazia no quadro urbano do país, Salvador permaneceu como segundo centro urbano brasileiro até a República. Aos produtos de exportação anteriormente citados, juntavam-se madeiras, oleaginosas e, já no início do século atual, o cacau.

A introdução da ferrovia na segunda metade do século passado, veio reforçar a posição de Salvador, como capital de extensa região; ao mesmo tempo, os transportes coletivos acarretaram ampliação do espaço da cidade, onde, paralelamente aos centros mais importantes, inúmeros melhoramentos públicos foram inaugurados. Um elevador hidráulico veio facilitar a ligação entre a parte alta e a parte baixa acrescida de aterros, local do comércio e do pôrto.

A função portuária, "que se reflete nas diferentes fases da valorização do território (SANTOS, M-1959), manteve Salvador ainda em posição importante no século XX. Apesar da situação econômica estática da cidade e sua região, a capital baiana apresenta forte concentração de atividades urbanas, distanciando-se bastante das demais localidades da rede de Salvador; para isto contribuiu, sobremaneira, a modernização das instalações portuárias entre 1913 e 1928.

Salvador é centro do comércio atacadista e varejista do estado, sede de estabelecimentos bancários, educacionais e de mais da metade da incipiente produção industrial do estado.

A recente exploração do petróleo, em trechos do Recôncavo, encerra possibilidades de futuro desenvolvimento industrial, da mesma forma que a usina elétrica, construída no rio São Francisco.

A ampliação do espaço urbano foi sensível no século presente, na área central. Velhas construções cederam lugar a edifícios de alguns andares, enquanto os vales passaram a ser ocupados. O crescimento intensificou-se depois de 1940; rumo ao sul, a cidade avançou pela orla marítima, formando bairros residenciais da classe rica — Barra, Ondina, Amaralina, etc. Quarteirões populares, como Quintas, Liberdade, São Caetano surgiram ao norte; nos manguezais, as "invasões" são as favelas de Salvador. A leste, Brotas, Cabula, Santo Antônio constituem bairros de classe média e popular.

A urbanização tende a preencher os vazios, representados pelos vales, mas muitos deles apresentam ainda atividade rural.

O chamado "centro" de Salvador corresponde ao espaço da antiga cidade, em grande parte; a zona baixa é denominada de "comércio" — aí se concentram o atacado, bancos, firmas comerciais, as instalações portuárias, o mercado e, mais ao norte, a estação ferroviária e a feira de Água de Meninos.

A parte alta, designada de "cidade", abriga o comércio varejista, repartições administrativas, etc. e é onde o crescimento vertical é mais intenso. A Rua Chile é a artéria das lojas finas, enquanto o comércio popular se concentra na periferia, formando-se, em muitos trechos, áreas de degradação. Centros secundários de comércio encontram-se em outros pontos da cidade.

A área industrial situa-se na península Itapajipe, onde, desde fins do século passado, localizaram-se estabelecimentos têxteis.

Como bairros residenciais distinguem-se os de São Pedro, Santana, Nazaré, etc. próximos ao centro. Na faixa litorânea ao sul localizam-se habitantes abastados, enquanto moradores mais modestos ocupam as áreas do norte, compreendendo grande trecho do distrito de Santo Antônio, Liberdade, São Caetano, São subúrbios Lobato e Paripe.

A grande expansão urbana num sítio de topografia acidentada, acarreta dificuldades à circulação e à instalação de serviços. Ladeiras tortuosas, elevadores e planos inclinados, que imprimem feição típica à capital baiana, comunicam os trechos baixos com o cimo das elevações, mas não são capazes de resolver problemas de congestionamento. Por outro lado, em muitas partes da cidade, as condições de habitação são bastante precárias, devido à insuficiência de obras públicas.

Salvador é uma metrópole comercial para uma região de economia agrícola de exportação.

A limitada capacidade industrial e a deficiente organização de transportes entre a capital e o interior, provocaram a redução de sua influência regional, agravada com as recentes ligações rodoviárias entre o sul e o norte do país. O comércio das áreas interiores da Bahia torna-se cada vez mais independente dos artigos importados e redistribuídos por Salvador.

Assim, no litoral meridional, o raio de ação da capital baiana enfrenta a concorrência de Vitória; o vale do São Francisco, dantes disputado apenas pelo Rio de Janeiro, sofre, atualmente, também a pressão de Belo Horizonte, através da ferrovia e da navegação fluvial; a influência paulista dilata-se a áreas goianas e nordestinas sob a dependência de Salvador, que perde também posições ao norte do estado, ante a penetração de Maceió, Aracaju e principalmente Recife.

A rede urbana da Bahia não apresenta uma organização de cidades em hierarquias escalonadas. Entre Salvador, a cabeça, e as categorias urbanas seguintes, não existem cidades grandes ou médias, capitais regionais, mas um grupo de cidades com grau de centralidade seme-

lhante, ligadas à metrópole coordenadora. Feira de Santana, segunda em população, acusava cerca de 30 000 habitantes, em 1950.

Os tipos de cidades correspondem ao Brasil de economia arcaica, bastante diferentes dos da área Centro-Sul. Algumas conservam na fisionomia e nas atividades os aspectos de antigas estruturas econômico-sociais; outras entraram em decadência, acompanhando o declínio de sua zona agrícola, como Cachoeira, ou desenvolvem-se em torno de novas lavouras, como Itabuna em relação ao cacau.

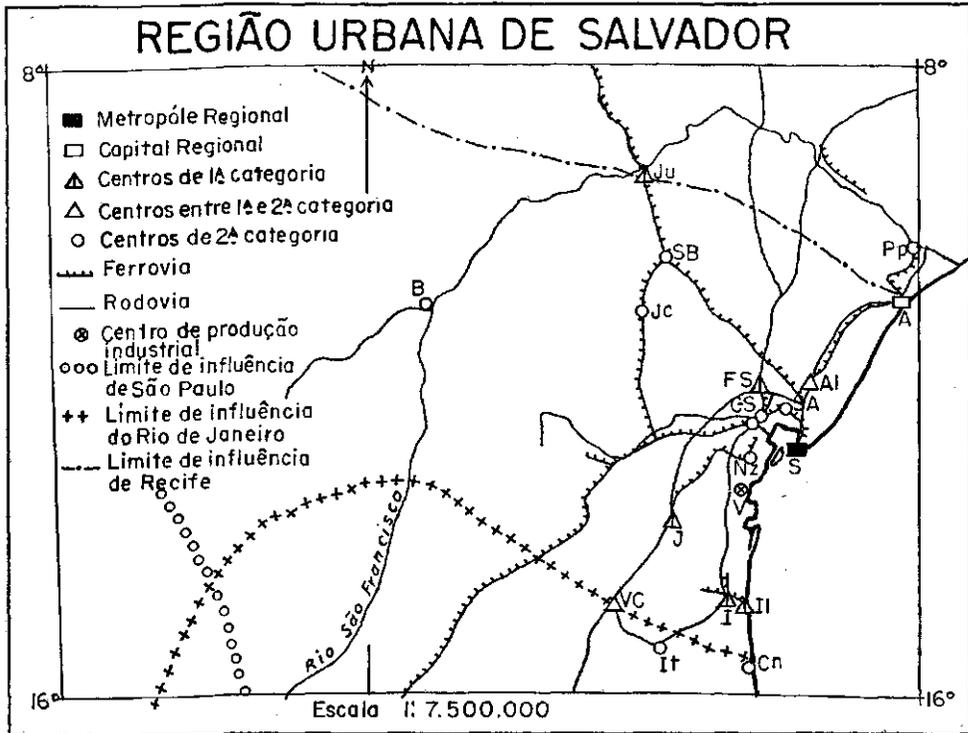


Fig. 10 — A—Aracaju — Al—Alagoinhas — B—Barra — Cn—Canavieiras — CS—Cachoeira de São Félix — FS—Feira de Santana — I—Itabuna — Il—Ilhéus — It—Itapetinga — J—Jequié — Jo—Jacobina — Jr—Juazeiro — Nz—Nazaré — Pp—Propriá — S—Salvador — SA—Santo Amaro — SB—Senhor do Bonfim — V—Valença — VC—Vitória da Conquista.

De acordo com M. SANTOS, na Bahia só podem ser consideradas zonas urbanas propriamente ditas o Recôncavo e a zona cacauzeira, uma vez que nas demais áreas do estado a dispersão de cidades é a característica dominante.

São centros regionais de primeira categoria:

Ilhéus — Itabuna, cidades do cacau. A primeira originou-se nos primórdios da colonização, enquanto a segunda é do fim do século passado, mas ambas desenvolveram-se com a ascensão cacauzeira no mercado internacional, complementando-se em suas atividades. Ilhéus, situada no litoral, detém a função portuária e atacadista; apesar de criar obstáculos ao acostamento de navios, obrigados a permanecer ao largo, o porto exporta cacau diretamente para o exterior. Itabuna, loca-

lizada no coração da zona produtora, goza de melhor posição quanto ao traçado rodoviário; verdadeira capital do cacau, a cidade concentra o comércio varejista da região. A centralidade deste conjunto urbano abrange, sobretudo, as zonas servidas pelas estradas de rodagem para Jequié — e Vitória da Conquista (SANTOS, M.).

As margens da última rodovia, aparece Itapetinga, centro ativo em área de criação de gado.

No Recôncavo, nota-se como centro de 1.^a categoria, Feira de Santana, que surgiu e evoluiu em torno de um antigo ponto de convergência do gado proveniente dos sertões nordestinos, destinado ao abastecimento de Salvador e da região circundante. A influência atual é mais restrita do que no passado, em virtude da concorrência de outros centros dedicados ao comércio do gado, como Jequié, no sul e Arcoverde, em Pernambuco, atuando sobre áreas setentrionais do estado. A rodovia Rio—Bahia atravessa a cidade, favorecendo-lhe a centralidade para áreas do Recôncavo, da Chapada Diamantina (encosta), dos planaltos do Nordeste e de Jequié. Feira de Santana concentra algumas fábricas de produtos da pecuária e da lavoura.

Cachoeira — São Félix, que se defrontam em ambas as margens do rio Paraguaçu, constituem o aglomerado urbano abaixo de Feira de Santana. Originando-se no ponto de mudança de meios de transporte fluvial, em virtude da queda d'água, para a via terrestre, Cachoeira representou, no passado, importante entreposto comercial. Atualmente, porém, entrou em decadência, devido ao abandono de seu pórtio, relegado pela ferrovia e pela estrada Rio—Bahia. São Félix serviu de sede à primeira fabricação de charutos, mas seu sítio não é favorável à expansão urbana.

Ainda no Recôncavo, correspondem a centros de categoria inferior Nazaré e Santo Amaro. Ao norte da capital, salienta-se, na estrada para Aracaju, Alagoinhas, onde se concentram oficinas da Viação Férrea Leste Brasileiro.

No sertão centro-sul o núcleo regional de primeira categoria é Jequié; situada numa zona de contacto entre áreas de lavoura cacauzeira e cafeeira e de criação, a cidade desenvolveu-se como entreposto comercial para a produção diversificada regional. Jequié sofreu fases de ascensão, com a ferrovia, e de declínio, com a rodovia que canalizava o cacau para Ilhéus e Salvador; mas a estrada Rio—Bahia veio reativar a vida urbana.

Em direção ao sul, Vitória da Conquista é um centro de categoria inferior.

Na região setentrional do estado, Juazeiro é o centro regional mais importante, estendendo sua influência a grande parte do vale do São Francisco, até o interior do Piauí. Pórtio fluvial e ponta de trilhos da ferrovia para Salvador, a cidade estabelece ligação com Petrolina, do lado pernambucano, mobilizando correntes de comércio interestaduais.

Abaixo de Juazeiro, encontra-se Barra, que, no passado, desfrutou posição mais importante, graças às funções de pôrto fluvial e de artesanato, principalmente a ourivesaria.

Na extremidade norte da Chapada Diamantina, Senhor do Bonfim e Jacobina representam, segundo M. SANTOS, cabeças de zonas urbanas de áreas de pequena significação demográfica e econômica.

Cabe ainda uma última referência a tipos de cidades que se sobressaem pela função ou pela fase histórica em que se encontram: Cipó, centro hidrotermal subordinado a Salvador; Bom Jesus da Lapa, às margens do São Francisco, de maior projeção econômica no passado, restringe-se, atualmente, à atividade religiosa; Rio de Contas, na Chapada Diamantina, localidade que vive quase exclusivamente do artesanato tradicional; Valença, núcleo pioneiro da indústria têxtil do estado.

ARACAJU

Trata-se de uma capital estadual subordinada a Salvador, devido à proximidade desta, e ao Rio e Santos, graças às relações marítimas.

O desenvolvimento de Aracaju data da mesma época em que pequenos portos do litoral nordestino assumiram certa importância, devido a causas anteriormente apontadas. O pôrto, situado na embocadura do rio Sergipe, chegou a manter comunicações com a Europa, mas não correspondeu às necessidades ditadas pelos novos tipos de navios, no século atual.

Com uma população de 67 500 habitantes em 1950, a capital do estado de Sergipe exerce influência de âmbito estadual, caracterizando-se por uma feição urbana não atingida ainda pelos padrões modernos.

RECIFE

A população do Recife superava 500 000 habitantes em 1950. A aglomeração do Recife, compreendendo Olinda, Jaboatão e Paulista, alcançava, porém, mais de 600 000 habitantes; de acordo com M. G. HEREDA (1958) esta cifra atinge 640 000, incluindo São Lourenço da Mata, na aglomeração e Igarapé, Vitória de Santo Antão, Pau-d'Alho, Escada e Pojuca, na área metropolitana.

Terceiro centro urbano do país, quer quanto à população, quer quanto à capacidade industrial, a capital pernambucana é considerada a metrópole do Nordeste. Sua influência irradia-se, sobretudo, para o interior, uma vez que as capitais dos outros estados estão subordinadas também ao Rio e São Paulo—Santos, através da via marítima e vias terrestres mais recentes.

A abertura de novos eixos rodoviários veio estabelecer articulação mais efetiva entre determinadas áreas do interior nordestino, a favor do Recife; ponto de partida de cinco estradas de rodagem, a cidade conseguiu expandir seu raio de ação a regiões até então submetidas a

outras capitais ou portos, com os quais se comunicavam por um limitado traçado ferroviário.

Sítio e posição fizeram a fortuna do Recife. Quando os holandeses se fixaram nas plagas nordestinas, refugaram o primitivo reduto dos portugueses. Ao sul dos tabuleiros terciários onde se erguia Olinda, abandonada e depois incendiada, os invasores plantaram uma cidade em sítio que lembrava o do país natal. Recife passou a corresponder aos objetivos de uma economia mercantil mais evoluída que a dos lusitanos. O espaço urbano ocupou a planície aluvial do Beberibe e Capiaribe, retalhada por numerosos braços d'água, estendendo-se desde a restinga da ilha de Recife até à atual ilha de Santo Antônio. À frente da cidade, dispunham de um ancoradouro de excepcionais qualidades naturais, formado pelas águas tranqüilas e profundas da foz do Capiaribe, resguardadas pelo cordão de recifes areníticos que se alinham neste trecho litorâneo. À retaguarda do núcleo urbano, encontrava-se a região mais propícia à *plantation* açucareira graças a condições de clima, solo e ainda de facilidade de transporte, representado pela via fluvial.

Não se modificou a sorte da cidade, após a retirada dos holandeses; Recife, daí por diante passou a ser o centro regional mais importante do Nordeste. Em nenhum outro trecho do litoral oriental desta área do país, processou-se igual conjugação de fatores físicos e culturais; Macaíó, João Pessoa e Natal jamais alcançaram a projeção da capital pernambucana, a cuja sombra viveram até meados do século passado.

Por esta época, a área do Recife ainda se limitava praticamente à restinga, atual bairro Recife e à parte setentrional da ilha de Santo Antônio, já ligada à de Boa Vista por algumas pontes. No trecho continental, os engenhos de açúcar formavam núcleos de povoamento, alguns em processo de aglutinação, antecipando a inclusão definitiva na massa urbana em expansão, a partir de fins do século XIX. Com o advento da usina, cuja localização em áreas mais internas era assegurada pelo transporte ferroviário, os engenhos foram declinando e progressivamente incorporados à aglomeração do Recife. A designação de muitos bairros atuais guarda os mesmos nomes das antigas propriedades canavieiras: Torre, Madalena, Várzea, Apipucos, Casa Forte, etc.

No início do século XX, a população do Recife era ainda inferior à de Salvador, mas uma série de fatores influiu para que a capital pernambucana ultrapassasse a segunda. A modernização das instalações portuárias do Recife foi anterior à de Salvador, datando de 1909. Além disso, a cidade passou a receber contingentes rurais de áreas mais densamente povoadas, devido à expansão da monocultura da cana na zona da mata e às sécas das regiões semi-áridas.

Assim, entre 1900 e 1950, a população da capital de Pernambuco quintuplicou, passando de 113 100 a 512 000, enquanto a de Salvador não chegou a duplicar. Dentre as capitais nordestinas, Recife acusa maior desenvolvimento industrial, embora em escala mais reduzida do

que o do Sudeste do país; em 1950, o número de operários era de 27 000, representando 6,5% da população, aproximadamente. Por outro lado, esta função é ainda insuficiente para atender ao grande afluxo de população que se encaminha para a cidade; em consequência, forma-se considerável camada urbana sem ocupação fixa e com padrões de vida miseráveis, que ocupa os mocambos das zonas pantanosas.



Foto 33 — Uma zona de degradação em torno do centro é traço comum às metrópoles. No caso, a área de degradação na periferia do centro de Recife. (Foto CNG. 5 154).

O raio de ação da capital pernambucana tem sofrido variações. Com o advento da navegação de cabotagem, na segunda metade do século passado, os pequenos portos do litoral nordestino, até então subordinados a Recife, passaram a gozar de certa autonomia, assegurada pela introdução da ferrovia e dos primeiros ensaios da industrialização, sob a forma da atividade têxtil.

O período de concentração industrial veio entretanto, provocar o declínio destas cidades e favorecer a posição do Recife, firmada, como já vimos, com a modernização das instalações portuárias e a construção das rodovias.

A abertura da Rio—Bahia, estendendo as influências das metrópoles nacionais até o Nordeste, veio acarretar novos problemas para o

domínio da capital pernambucana nas zonas interiores. Recife é porém indiscutivelmente o grande centro comercial do Nordeste, destacando-se no varejo e atacado principalmente (3,7% do pessoal ocupado de todo o país), o centro bancário e cultural e seu maior pôrto; em 1954 o movimento atingiu cêrca de 1 800 000 toneladas. A atividade industrial sustenta a posição metropolitana do Recife em relação a vastas áreas nordestinas, para onde distribui produtos importados e artigos manufaturados de sua própria lavra em que se destacam o vestuário, calçados, tecidos, etc.; além disso, embora ainda deficiente, é um dos fatores de expansão urbana.

O espaço da cidade espraiou-se por tôda a planície aluvial: além das ilhas, passou a ser ocupado o território que se estende em anfiteatro até as colinas terciárias. Ao norte, Olinda já é subúrbio de Recife, e Paulista aparece como subúrbio industrial; ao sul, o crescimento urbano efetua-se em direção às praias. O centro da cidade instalou-se sôbre áreas das ilhas do Recife, Santo Antônio e Boa Vista, ligadas entre si e ao continente por inúmeras pontes. A disposição dos bairros e subúrbios industriais segue a orientação dos cursos d'água, tomando conformação radial, a partir do núcleo central; ao longo do Capibaribe estabeleceram-se à margem esquerda, Boa Vista, Graças, Aflitos, Casa Amarela, Casa Forte, Apipucos e Dois Irmãos e à direita, Madalena, Torre, Iputinga, Caxangá, Várzea; a noroeste, acompanhando o Beberibe, encontram-se Espinheiro, Encruzilhada, Água Fria, Beberibe; a sudeste, Afogados, Areias, Tejipiô seguem os cursos do Jiquiá e Tejipiô; ao norte do baixo Beberibe, localizam-se Santo Amaro, Campo Grande, Peixinhos, Tacaruna; ao sul, estão as praias balneárias de Pina e Boa Viagem.

A água é uma constante na paisagem urbana do Recife; as "avenidas líquidas" insinuam-se por tôda parte, cruzadas por pontes e ladeadas, em largos trechos, pelos antigos "sobrados", emprestando à cidade o cognome de "Veneza Brasileira". Mas, ao mesmo tempo, os alagadiços e manguezais representam um desafio ao trabalho do homem recifense que, na conquista do espaço urbano, já aterrou parte dos mesmos, fazendo recuar a miserável população dos mocambos para a terra firme das colinas terciárias.

RÊDE URBANA DO NORDESTE

Na organização urbana do Nordeste não se pode reconhecer um agrupamento de cidades, subordinadas, hierárquicamente, a uma cabeça de rêde única. Portanto, ela não se confunde com a rêde urbana comandada pela capital pernambucana.

Recife representa o papel de metrópole para vasta área, em que estão incluídos o Cariri (sul do Ceará), o norte da Bahia, o centro-sul do Piauí e o Seridó (R. G. do Norte e Paraíba); suas relações com centros urbanos nordestinos de outras áreas não se apresentam tão definidas.

Investidas da função administrativo-política, as capitais estaduais gozam de maior ou menor autonomia, em relação a Recife, estendendo sua influência às regiões circunvizinhas. Fortaleza, cujo raio de ação atinge boa parte do Ceará e trechos do Piauí, e São Luís, que domina a área setentrional do Maranhão, são as mais independentes.

Maceió, João Pessoa, Natal e mesmo Campina Grande são atraídas para a órbita do Recife, escoando uma parcela de seus produtos pelo pôrto mais bem aparelhado.

No século XVIII, a influência do centro açucareiro pernambucano irradiava-se por dois caminhos de gado: o que bordejava o litoral até Fortaleza e o que partia do sertão, desde a bacia do Poti, dando origem a algumas feiras de animais, como Campina Grande. Mais tarde, a mesma trilha foi seguida por outros artigos produzidos no sertão. São Luís, por sua vez, desenvolveu-se separadamente como pôrto do Meio-Norte, drenando a produção encaminhada pela via fluvial.

No século XIX, a intensificação da produção de mercadorias nordestinas, destinadas ao estrangeiro e a vários pontos do país passa a apoiar-se no transporte ferroviário da área produtora ao pôrto, servido pela navegação de longo curso e de cabotagem. É nesta época que Fortaleza e portos de pequena envergadura, como Areia Branca, Camocim, Parnaíba, etc., tornam-se ponto de partida de linhas ferroviárias para o interior e mantêm relações diretas com Rio de Janeiro e Santos, graças às embarcações de vapor.

O sistema ferroviário, visando exclusivamente o escoamento de determinadas produções, não estabeleceu uma articulação efetiva entre as diversas áreas do território nordestino.

A hegemonia do Recife acentua-se com a modernização das instalações portuárias, o estabelecimento de um processo industrial e a ligação rodoviária a pontos distantes do interior. Entretanto, sua área de influência atual sofre limitações impostas pela ainda deficiente capacidade industrial e pela concorrência dos mercados do Rio e São Paulo, através de recente penetração rodoviária do sul para o norte do país.

Quanto à distribuição das cidades, a maior concentração urbana do Nordeste encontra-se na faixa litorânea oriental. São as cidades-portos e também as que se desenvolveram como postos de embarque da produção açucareira, localizando-se geralmente no fundo de estuários; é o caso de Goiana, Rio Formoso, etc. em Pernambuco, que, posteriormente, decaíram, em virtude da concorrência da ferrovia e da rodovia. Incluem-se ainda os centros urbanos que surgiram nos vales da zona da mata, área canavieira de forte densidade rural; as modernas artérias de circulação estabeleceram ligação entre Recife e São Lourenço, Pau-d'Alho e Limoeiro, no vale do Capibaribe; Palmares, Catende, Marial e Quipapá, no vale do Pirajuí, etc.

Na linha de contacto entre a zona da mata e o agreste, ainda em Pernambuco, encontram-se Limoeiro e Vitória de Santo Antão;

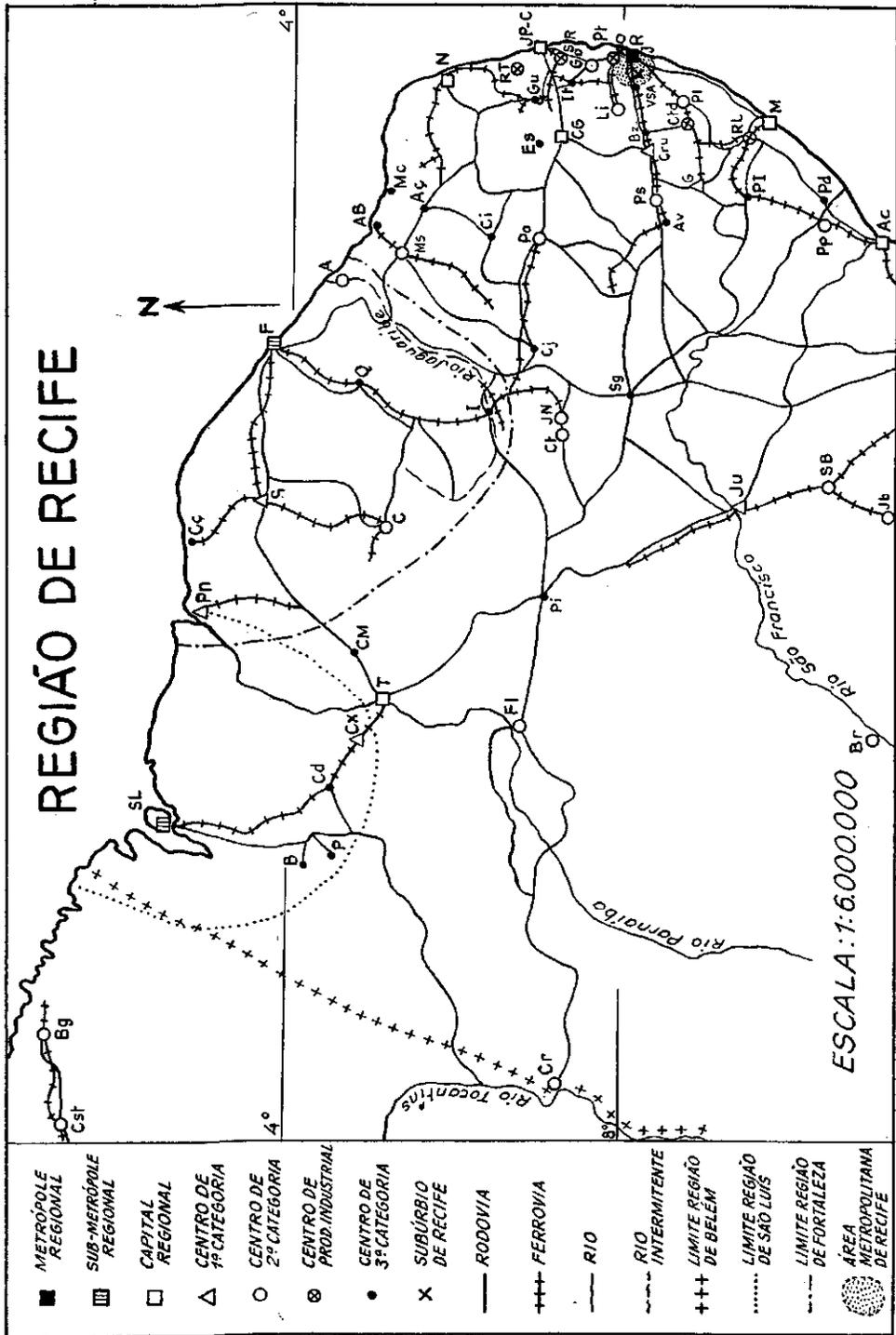


Fig. 11 — A—Aracati — Ac—Aracaju — Ac—Açu — Av—Arcoverde — AB—Areia Branca — B—Bacabal — Bg—Bragança — Br—Barra — Bz—Bezerras — C—Cratéis — Co—Camocim — Cd—Codó — Ci—Caicó — Cj—Cajazeiras — Cr—Carolina — Cru—Caruaru — Cst—Castanhãl — Ct—Crato — Ctd—Catandê — Cx—Caxias — CG—Campina Grande — CM—Campo Maior — Es—Esperança — F—Fortaleza — Fl—Floriano — G—Garanhuns — Go—Goitânia — Gu—Guarabira — I—Iguatu — It—Itabaiana — J—Jaboatão — Jb—Jacobina — Ju—Juazeiro — JN—Juazeiro do Norte — JP—João Pessoa — C—Cabedelo — Lt—Limoeiro — M—Maceió — Mc—Cacau — Ms—Mogoró — N—Natal — O—Olinda — P—Pedreiras — Pa—Patos — Pd—Penedo — Pi—Picos — Pl—Palmares — Pn—Parnaíba — Pp—Propriá — Pq—Pesqueira — Pt—Paulista — P.I.—Palmeira dos Índios — Q—Quixadá — R—Recife — RL—Rio Largo — RT—Rio Tinto — S—Sobral — Sg—Salgueiro — SB—Senhor do Bonfim — SL—São Luis — SR—Santa Rita — T—Teresina — V.S.A.—Vitória de Santo Antão.

entre o agreste e o sertão, salientam-se Arcoverde, em Pernambuco e Campina Grande, na Paraíba, enquanto Moçoró (R.G. Norte) se situa no limite entre o sertão do Apodi e o litoral.

Na zona sertaneja, a presença da água comanda a vida agrícola, que por sua vez, determina as atividades urbanas. Sobral, Crato e Baturité são verdadeiras capitais regionais, localizadas no sopé de serras úmidas; às margens de rios temporários, encontram-se Ruças, Moçoró, Açu.

Predominam no Nordeste os tipos de cidades artesanais e comerciais, refletindo as condições regionais de uma economia geralmente atrasada. O número de núcleos industriais é reduzido, localizando-se sobretudo no litoral; além das capitais, figuram Paulista, em Pernambuco, Rio Largo em Alagoas, Rio Tinto na Paraíba. Pesqueira é um exemplo de localidade industrial no sertão.

A fisionomia urbana nordestina apresenta, na maioria, traços característicos que se traduzem no casario baixo, e principalmente nas formas de comércio de feira, com seus tipos humanos e mercadorias específicas.

Apenas no Recife e Fortaleza observa-se a modernização de alguns trechos, imprimindo-lhes feição urbana que as aproxima dos grandes centros urbanos do Sudeste do país.

Focalizando o problema das rêdes urbanas da grande região brasileira distinguiremos, em primeiro lugar, o grupo de cidades subordinadas a Recife.

Na categoria de capitais regionais incluem-se Maceió, João Pessoa Cabedelo e Natal. Com o recrudescimento das atividades agrícolas do país, no século XIX, estas cidades alcançaram certo desenvolvimento, passando a drenar a respectiva produção regional. Entretanto, a modernização das técnicas de navegação trouxe à baila o problema de suas precárias condições portuárias. Atualmente, como referimos anteriormente, são obrigados a escoar parte de seus produtos pelo Recife, mas, graças à função político-administrativa, mantêm certo contróle sobre as unidades federais a que pertencem. Apesar das deficiências naturais de seus portos, João Pessoa e Cabedelo são os principais exportadores nacionais de agave; Maceió exporta sobretudo açúcar e aguardente, enquanto por Natal são expedidos algodão e xilita.

Teresina é outra capital estadual que parece pertencer a esta categoria. Situada no contacto de regiões de características físicas e econômicas diversas, a cidade foi planejada para tornar-se o centro político, administrativo e comercial do Piauí. O subdesenvolvimento do estado, a decadência da navegação no Parnaíba não lhe permitiram grande incremento; desta forma a ligação rodoviária com Pernambuco integrou-a, juntamente com grande parte do Piauí, na rêde do Recife.

Ainda nesta categoria inclui-se Campina Grande, cujo ritmo de vida trepidante contrasta com a modorra da maioria das cidades do

Nordeste. A posição da cidade, que está situada no interior do agreste paraibano, quase na orla do sertão, portanto no contacto entre zonas fisiográficas e econômicas diversas, conferiu-lhe desde as origens como feira de gado, papel proeminente na organização urbana nordestina. Campina Grande é importante entreposto comercial de produtos de várias procedências regionais; o setor atacadista ocupa quase meio por cento do pessoal empregado no atacado do país. Importante nó de comunicações rodoviárias, além de manter ligação ferroviária com o litoral, a "Princesa do Sertão" detém ainda 0,5% do total brasileiro quanto ao setor de reparações de veículos automóveis.

Na categoria de centros regionais de primeira categoria salientam-se em Pernambuco:

Garanhuns, situado num brejo de altitude no agreste, desenvolveu-se com a chegada dos trilhos, em fins do século passado, graças ao impulso demográfico que visava a ocupação agrícola desta região. Além de concentrar a produção de uma lavoura diversificada, a cidade serve de veraneio aos recifenses devido ao clima amenizado pela altitude. Garanhuns, no entanto, não se tornou uma capital regional, em virtude da localização à margem dos principais eixos de circulação atual do estado.

A situação de Caruaru, sobre o tronco leste-oeste das comunicações de Pernambuco, acarretou-lhe projeção como "capital do agreste". A cidade apresenta várias funções, salientando-se pela existência de numerosas manufaturas e como importante praça de comércio para produtos dos brejos vizinhos e do sertão; são famosas as suas feiras, como o artesanato artístico, de que é representante mestre VITALINO.

Dentre os centros de 2.^a categoria, citam-se: no litoral, Goiana, ao norte e Palmares, ao sul; no agreste, Limoeiro e Pesqueira, famosa pelas indústrias de marca Peixe.

Abaixo destes figuram cidades situadas sobre a artéria rodo-ferroviária central do estado: Vitória de Santo Antão, Bezerros e Arcoverde, que é uma das principais feiras de gado do Nordeste.

Ainda em Pernambuco, cabe uma referência a certos tipos de localidades urbanas, como: Catende, que se desenvolveu em tórno da usina do mesmo nome; Salgueiro e Petrolândia, que se beneficiaram da construção de rodovias; Timbaúba que, segundo O. VALVERDE, evolui do artesanato para a manufatura.

No Rio Grande do Norte, o centro regional de primeira categoria é Moçoró; situada no limite entre a zona salineira do litoral e o sertão pastoril, a cidade é o principal entreposto comercial do trecho ocidental do estado, além de possuir estabelecimentos de beneficiamento de produtos agrícolas do vale do Apodi.

Os portos salineiros, como Areia Branca e Macau, são centros de terceira categoria.

No estado da Paraíba, Patos é um centro de segunda categoria, cuja principal função é coletar o algodão de vários pontos do sertão e encaminhá-lo para Campina Grande.

Núcleos industriais são Rio Tinto e Santa Rita; e centros de categoria inferior, Guarabira, Itabaiana, Esperança e Cajazeiras.

Em Alagoas, os centros regionais são geralmente de terceira categoria, mesmo Penedo, que é a segunda cidade do estado. Rio Largo classifica-se como "centro de produção" industrial.

A estrada de ferro que parte de Recife para Sergipe, coloca Propriá, centro de segunda e Pôrto Real do Colégio, inferior, sob a influência da metrópole pernambucana.

A área cearense que integra a rede recifense é a do Cariri, onde se encontram dois centros da primeira categoria: Juazeiro do Norte e Crato. Afastadas apenas 12 quilômetros uma da outra, as duas cidades complementam-se em suas funções. Juazeiro desenvolveu-se no fim do século passado em torno de um fenômeno místico, representado pelas peregrinações que buscavam a figura do padre CÍCERO. Ainda hoje, as romarias animam o comércio local, que se salienta, sobretudo, pelo artesanato. Apesar do menor número de habitantes, Crato, cidade mais antiga, detém maior número de funções, figurando como centro atacadista e bancário e mantendo relações comerciais com o sertão de Pernambuco e Paraíba e o sul do Piauí.

Finalmente, cabe referência às cidades do Meio-Norte integradas na rede urbana do Recife, também submetidas à influência de Fortaleza.

São centros de primeira categoria Parnaíba e possivelmente Caxias. Situada na embocadura do rio do mesmo nome, Parnaíba centraliza o comércio do norte do Piauí; as dificuldades de navegação fluvial e de aproveitamento do pôrto reduziram a área de influência da cidade, que, entretanto, exporta certos produtos diretamente aos Estados Unidos.

Caxias, ao contrário, é uma localidade do interior, outrora mais importante devido à situação no término da navegação do rio Itapicuru e principalmente, como centro de próspera zona algodoeira. Sua influência comercial irradiava-se para o sertão do Maranhão, Piauí, norte de Goiás e até a Amazônia, ainda no início do século XX, mas não resistiu à concorrência de Recife, estabelecida através dos novos eixos rodoviários.

Estes vieram beneficiar Floriano, antigo pôrto de importação de sal atingido também pela decadência da navegação no Parnaíba; a estrada de rodagem proporcionou certa animação à cidade, que se classifica como centro de segunda categoria.

Alguns centros de hierarquia mais baixa são: Codó, Pedreiras e Bacabal, os dois últimos na zona agrícola do Mearim.

No Piauí, salientam-se como centros de certa categoria as cidades de Campo Maior e Picos; esta última parece destinada a maior desen-

volvimento, devido à situação numa região fértil e no ponto de cruzamento entre a estrada Teresina—Juazeiro da Bahia e a Recife—Floriano.

FORTALEZA E SUA REGIÃO

A capital cearense é, depois do Recife, a cidade mais importante do Nordeste. A população, em 1950, era de 205 000 habitantes, atingindo 240 000 com a inclusão das vilas-subúrbios de Antônio Bezerra, Porangaba e Maranguape.

Datando do início do século XVII, a cidade só se desenvolveu praticamente na segunda metade do século XIX. Até então, com o domínio da economia pastoril, os centros urbanos mais importantes eram Sobral, Crato e Aracati, êste último o pôrto principal das charqueadas, situado no estuário do Jaguaribe.

A ascensão de Fortaleza decorreu de uma série de fatores. Com o desenvolvimento da agricultura nas encostas úmidas das serras de Baturité e Maranguape, graças à população que aí se fixou devido principalmente à sêca de 1877-79, a cidade transformou-se no empório comercial desta zona. Esta função adquiriu maior vulto com a evolução técnica da navegação de cabotagem que encontrou condições mais favoráveis no pôrto de Fortaleza, localizado em águas litorâneas. Por outro lado, a construção de uma estrada de ferro, ligando-a a Baturité e depois a todo o estado, contribuiu para reforçar a posição da cidade como capital de uma região, até então submetida ao Recife.

Em 1950, a capital cearense era a oitava cidade brasileira em número de habitantes e a segunda no atacado do Nordeste; à semelhança dos centros urbanos mais importantes do Nordeste, a reduzida capacidade industrial de Fortaleza não oferece suporte de atividades urbanas proporcional à sua população, cujo crescimento decorre, em grande parte, do êxodo dos flagelados pela sêca.

O trecho central de Fortaleza apresenta alguns prédios altos e representa o núcleo de irradiação de várias avenidas; no prolongamento de algumas delas, encontram-se as rodovias para Teresina e para o sul, em direção ao Rio de Janeiro e São Paulo.

Os principais problemas da cidade relacionam-se à deficiência de energia elétrica, necessária ao desenvolvimento industrial e à defesa dos estabelecimentos litorâneos contra a ação do mar e a invasão de dunas.

Centro regional de 1.^a categoria, Sobral distingue-se como núcleo de comunicações rodoviárias e ferroviárias, que se estendem até Teresina. A cidade possui atacado importante e concentra a produção agro-pastoril e extrativista do noroeste do Ceará.

São centros de segunda categoria o velho pôrto de Aracati e Craetés; em hierarquia inferior, incluem-se Camocim, Iguatu, Quixadá e Baturité, os dois últimos pequenos entrepostos comerciais de zonas agrícolas, em que sobressai o algodão.

SÃO LUÍS E SUA REGIÃO

A capital maranhense que, em 1950, possuía 80 000 habitantes, alcançando 88 500 com a localidade de Anil, foi uma das cidades mais importantes do Brasil colonial.

Fundada no século XVII pelos franceses, conquistada posteriormente pelos holandeses, São Luís correspondia à expressão urbana de uma região exportadora de matérias-primas; inicialmente foi o açúcar destinado à metrópole portuguesa e, mais tarde, o algodão, visando os mercados internacionais, graças ao hiato provocado pela Guerra de Secessão americana.

A cidade atinge seu apogeu no século XIX, quando ocupava o quarto lugar entre as capitais brasileiras. Situada na ilha de mesmo nome, à entrada do golfo maranhense, São Luís tornou-se ponto de concentração da produção agrícola que se escoava principalmente pelo rio Itapicuru.

Sob certos aspectos de sua evolução, a cidade assemelha-se a Salvador e Recife. Da mesma forma que a capital baiana, o sítio de São Luís ocupou um tabuleiro da série Barreiras e a baixada circundante, apresentando, assim, dois planos, embora em desnível menos acentuado. A rivalidade entre São Luís, pôrto comercial e cidade de negociantes portugueses, e Alcântara, centro da aristocracia rural de zona agrícola mais antiga, em tórno da baía de São Marcos, lembra a competição entre Recife e Olinda. À semelhança do caso pernambucano, a capital maranhense levou a melhor, graças à posição mais favorável frente à ocupação agrícola dos vales do médio e baixo Itapicuru e ainda do Mearim.

As grandes transformações da estrutura econômica do país, na segunda metade do século XIX, abalaram profundamente a organização maranhense, atingida em pontos vitais. O advento da usina provocou a concentração açucareira em determinadas áreas geográficas que não o Meio-Norte; o algodão também abandonou a região, tomando vulto no Nordeste Oriental e depois no Centro-Sul do país.

Apesar da ferrovia, que passou a substituir a navegação decadente do Itapicuru e da instalação de alguma indústria têxtil, São Luís não resistiu ao declínio da economia regional.

Atualmente, a cidade dedica-se, fundamentalmente, ao comércio e beneficiamento parcial de produtos de atividade extrativista, como o babaçu e carnaúba. A maior parte é, porém, exportada para o Centro-Sul do país, embora o pôrto, continuamente entulhado pela sedimentação de variada origem, não permita a aproximação das embarcações de grande porte.

Nos últimos anos, as matas dos vales médios do Mearim e Pindaré tornaram-se palco de um pioneirismo agrícola, baseado, sobretudo, no cultivo do arroz, que, presentemente, acusa valor de produção superior ao do babaçu. Todavia, a capital maranhense não desfruta os benefícios

dêste desenvolvimento; o cereal destina-se ao Sudeste do país, preferencialmente, pelas rodovias que penetram o centro e sul do estado, integrando estas áreas na órbita econômica do Recife e, em mais longo alcance, das metrópoles nacionais.

São Luís guarda a fisionomia de antanho nos sobrados coloniais, nas ruas apertadas e na limitada diversificação dos setores urbanos.

Na organização urbana do Maranhão, os centros de categoria inferior como Caxias e ainda Bacabal, Codó e Pedreiras parecem atualmente, mais ligados a Recife do que a São Luís.

A METRÓPOLE DE BELÉM E SUA REGIÃO

Na organização urbana da Amazônia distinguem-se duas grandes aglomerações: Belém, na categoria de metrópole e Manaus, na de capital regional. São centros urbanos com população de mais de 100 000 habitantes ou quase, numa área que corresponde a 45% do território nacional, mas que abriga apenas 4% da população do país.

Abaixo das duas capitais, só Santarém acusava 14 000 habitantes em 1950; a maioria das localidades possuía população inferior a 5 000 habitantes.

Trata-se de uma região subdesenvolvida, onde domina fundamentalmente uma economia de coleta vegetal e de atividade agro-pastoril de subsistência; a exploração de riquezas minerais é de data mais recente.

Situada na zona equatorial, as condições de clima e vegetação da Amazônia representaram forte obstáculo ao aproveitamento econômico de grande parte de seu território. Desta forma, não se coroaram de êxito os diversos empreendimentos agrícolas tentados na região, em vários períodos do passado: o açúcar, e mais tarde o café e o cacau aí tiveram expressão efêmera, não podendo concorrer com a maior produtividade de outras áreas do país.

Movido pela caça ao índio e a procura de "drogas do sertão", o povoamento da região processou-se através das artérias fluviais, navegáveis em longo percurso, até as zonas fronteiriças do Peru e Colômbia. No século XVIII, uma população ribeirinha dispersa já se fixava em torno de pequenas lavouras de subsistência.

A economia extrativista alcançou o apogeu com o ciclo da borracha, fator de aumento demográfico, às expensas do nordestino acossado pelas secas. Data da mesma época (meados do século XIX) a penetração do rio Amazonas pelos navios a vapor, que vieram ao encontro do incremento de consumo dos produtos florestais.

Manaus e Belém atingem, então, grande desenvolvimento urbano, que se refletiu no crescimento da população e nos melhoramentos públicos das cidades. A capital paraense, em dado momento da história econômica do país, foi a quarta cidade brasileira; Manaus foi um dos primeiros centros urbanos a receber iluminação elétrica.

O meteórico progresso regional deste período demonstrou a fragilidade da economia de coleta, baseada em técnicas primitivas e na exploração desenfreada da mão-de-obra. A transferência da *Hevea* para terras estrangeiras acarretou o declínio da principal produção amazônica e, conseqüentemente, das grandes cidades, que constituíam sua expressão urbana.

Situada a uma distância de cem quilômetros do oceano, às margens da baía de Guajará, Belém nasceu, no século XVII, como sentinela do estuário da grande artéria fluvial. A curva de crescimento da população começa a ascender com a exploração do látex, na segunda metade do século passado. Em 1868 o número de habitantes era de 30 000, mas, em 1920, acusava 236 500 habitantes. Entre 1920 e 1940, porém, a população decresceu e pouco se alterou na década de 1940-50.

De acôrdo com o censo de 1950, a capital paraense apresentava 225 000 habitantes, alcançando 240 000 com a incorporação de Icoraci.

A cidade desenvolve, sobretudo, atividades portuárias e comerciais. A importância do pôrto decorre da dualidade de sua posição frente às comunicações marítimas e fluviais; as condições naturais também são propícias, pois o movimento das marés exerce efeito de dragagem. No comércio, nota-se o setor atacadista, demonstrando a importância de Belém como grande entreposto da região Norte.

Acrescente-se, ainda, a centralização dos serviços administrativos do estado e de determinados setores públicos, como a SPVEA e Belém, apesar do deficiente cabedal de indústrias, aparece como verdadeira metrópole da Amazônia. A rede fluvial favorece a expansão da influência de Belém, além dos limites regionais, atingindo o Meio-Norte e trechos de solo estrangeiro.

Em 1950, a cidade apresentava, ainda, em grande parte, a fisionomia adquirida por ocasião da fase da borracha, acusando número reduzido de construções e melhoramentos modernos.

O sítio urbano ocupa um terraço fluvial de 10 metros de altura, aproximadamente. Nos trechos à beira-rio localizam-se as instalações portuárias e mercados de abastecimento, como o famoso "Ver-o-Pêso", além de habitações de classes pobres, erguidas, muitas vezes, sobre estacas. As áreas mais enxutas são as preferidas pelas camadas abastadas da população.

A origem e evolução de Manaus apresenta parentesco com a de Belém. Embora 50 anos mais tarde, a capital do Amazonas surgiu também como pôsto defensivo, a 1 000 quilômetros do litoral; da mesma forma que a capital paraense, a evolução demográfica processou-se lentamente até o advento da economia da borracha. A cidade atravessa um período de grande desenvolvimento entre 1890 e 1920: a construção de docas flutuantes por uma empresa britânica veio valorizar a posição do pôrto, que, situado num ponto de convergência de afluentes do

Amazonas, passou a aglutinar a produção escoada por estas vias; a introdução de uma série de melhoramentos urbanos veio imprimir feição moderna a Manaus. A população, que em 1889 era de 20 000 habitantes, atingiu cerca de 65 000, em 1910, quando a cidade ocupava o nono lugar no quadro urbano brasileiro. À semelhança de Belém, o decréscimo de habitantes seguiu-se à perda do monopólio mundial da borracha pelo Brasil.

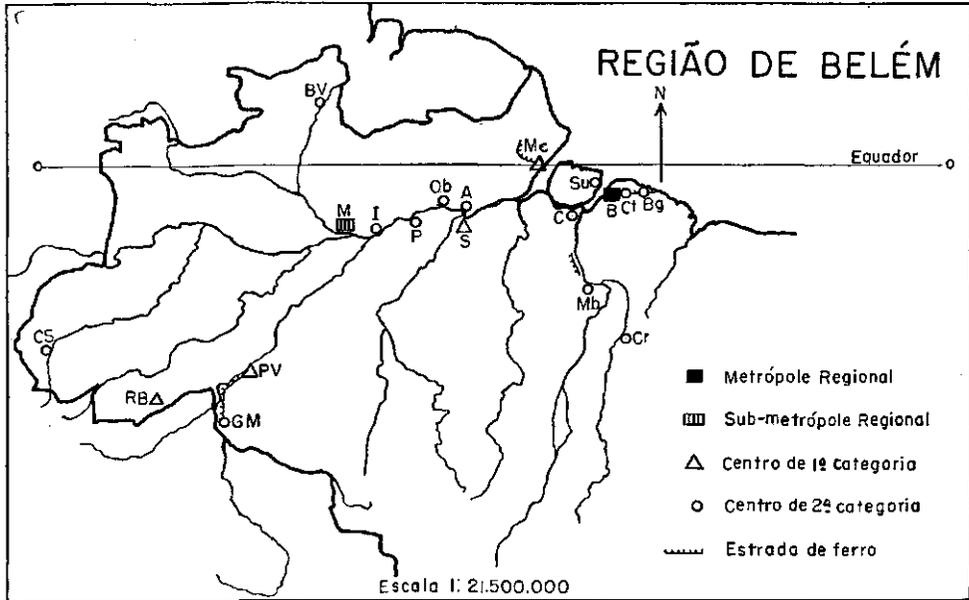


Fig. 12 — A—Alenquer — B—Belém — Bg—Bragança — BV—Bela Vista — C—Cametá — Cr—Carolina — Ct—Castanhal — CS—Cruzeiro do Sul — GM—Guajará-Mirim — I—Itaquatiara — M—Manaus — Mb—Marabá — Mc—Macapá — Ob—Óbidos — P—Parintins — PV—Pôrto Velho — RB—Rio Branco — S—Santarém — Su—Soure.

Em 1950, Manaus contava com 90 000 habitantes, concentrando 65% da população secundária e terciária do estado e territórios vizinhos. Depois da segunda guerra mundial, desenvolveram-se no vale do Amazonas atividades agrícolas que vieram reanimar o movimento portuário manauense, como a juta, a cana-de-açúcar, a castanha, além da borracha, destinada ao consumo nacional. O reduzido setor industrial baseia-se no beneficiamento primário de alguns destes produtos; as instalações relacionadas ao petróleo são fruto de recentes prospecções na região.

Localizada no limite da navegação de cabotagem média que penetra o rio Amazonas, Manaus representa, no dizer de AB'SÁBER, "uma espécie de elo entre a navegação fluvial, rudimentar e extensiva, e as grandes rotas marítimas de cabotagem". A capital amazonense é o principal pôrto fluvial do país.

O sítio da cidade assentou-se, na maior parte, sobre o tabuleiro terciário, que forma uma elevação de 20 a 30 metros de altura, na margem esquerda do rio Negro, um dos trechos a salvo das inundações da planície. Entretanto, o platô é atravessado por numerosos igarapés

e apresenta partes baixas alagadiças; a construção de pontes e aterros data do apogeu da fase da borracha. Assim, os setores urbanos tomam disposição relativamente escalonada: às margens do rio e igarapés, localizam-se as docas, os bairros pobres, as habitações palafíticas; o centro da cidade ocupa o terraço fluvial, na encosta do tabuleiro arenoso, em cuja superfície se estendem as demais áreas da cidade.

O contingente da população cai abruptamente nos núcleos urbanos de categoria abaixo das grandes concentrações de Belém e Manaus, refletindo as bases coloniais da organização econômica da região e a conseqüente dispersão demográfica.

Os aglomerados localizam-se às margens dos rios, únicas vias de acesso num território praticamente desprovido de estradas. Acusavam maior número de habitantes as sedes administrativas de territórios federais, como Rio Branco (9 400), Macapá (9 750) e Pôrto Velho (10 000), esta última numa terminal da Estrada de Ferro Madeira—Mamoré. Apesar de não exercer as mesmas funções, Santarém é mais populosa, nesta hierarquia de cidades, com 14 000 habitantes em 1950. Situada na confluência do Tapajós com o Amazonas, constitui um centro de certa importância para uma produção regional diversificada, representada pela lavoura de fumo e cereais ao sul, além do gado e da juta, castanha e borracha que se disseminam pelo vale amazônico.

Os centros correspondentes a categorias inferiores apresentam, geralmente, população de 5 000 habitantes e menos. Os que se encontram em zonas agrícolas acusam grau de centralidade mais ou menos acentuado, de acôrdo com a densidade demográfica das respectivas áreas. Por conseguinte, êstes núcleos, apesar do reduzido número de habitantes, organizam-se em certa hierarquia, ao contrário das localidades de zonas de extrativismo, reduzidas a simples postos de embarque dos produtos de coleta para os centros maiores.

Bragança, na área agrícola da zona bragantina e Cametá, na antiga zona cacauzeira da foz do Tocantins, incluem-se na categoria de centros regionais de certa importância; em posição inferior, respectivamente em relação à primeira e à segunda, encontram-se Capanema e Abaetetuba.

Num mesmo nível grupam-se Boa Vista, no Rio Branco; Soure, na ilha de Marajó; Guajará-Mirim, em Rondônia; Carolina, com centralidade para o sudoeste maranhense e o norte goiano; Alenquer e Óbidos, no Pará; Itaquatiara e Parintins, no Amazonas; Marabá, no Tocantins. Esta última possuía 4 900 habitantes em 1950 e corresponde a uma praça de comércio, onde se concentram alguns produtos, como o babaçu, o cristal de rocha e principalmente a castanha; por outro lado, exerce a função redistribuidora de artigos importados de Belém e de outras capitais do país, estendendo sua área de influência até o norte de Goiás e o oeste do Maranhão.

De acôrdo com o Prof. ROCHEFORT, os “burgos” e “postos” da Amazônia caracterizam-se de maneira geral, pela fisionomia urbana aca-

nhada, composta de casario velho, alguns logradouros dos tempos da borracha e uma rústica instalação de desembarque à margem do rio. Depois de 1940, a população estagnou em muitos dêles ou regrediu, com exceção das localidades a jusante de Manaus, que correspondem às áreas de recente incremento agrícola.

BRASÍLIA

O desejo de interiorização da sede político-administrativa do país, visando a penetração do território, foi objeto de cogitações, desde o passado; os Inconfidentes já acalentavam esta idéia, mais tarde expressa em lei nas diversas Constituições.

Adiada sempre em virtude das condições econômico-sociais vigentes, a transferência da capital só se tornou realidade em nossos dias, atendendo possivelmente à finalidade de isolar a sede político-administrativa da República dos grandes centros sociais e econômicos do país.

A escolha do novo distrito federal recaiu sobre um dos chapadões do Planalto Central de Goiás, compreendido entre os paralelos 15° 30" e 16° 03' lat. sul, somando uma área de 5 850 quilômetros quadrados. O sítio apresenta topografia suave, correspondendo a um terreno delimitado pelo traçado em forquilha do rio Paranoá e seus afluentes ribeirão Bananal e riacho Fundo.

Por outro lado, a localização da capital numa região de baixa densidade demográfica, em detrimento de áreas mais desenvolvidas do Sudeste, foi guiada, também, pelo objetivo de imprimir nova direção às correntes de povoamento. Em curto lapso de tempo, estabeleceram-se ligações ferroviárias e rodoviárias entre as grandes metrópoles e Brasília, que também se transformou em base de operações para a abertura de artérias, como a Belém—Brasília e a atual Brasília—Acre.

Em conseqüência, processou-se mais uma diretriz nas correntes migratórias nordestinas. Além de elementos dos municípios do próprio estado, que são os dominantes, figuram na composição da população de Brasília contingentes vindos principalmente do Nordeste e de Minas, de origem urbana, na maior parte. Dedicando-se, fundamentalmente, à atividade de construção, os habitantes fixaram residência sobretudo nos núcleos provisórios, como o Bandeirante na estrada para Anápolis e Bananal, nos núcleos estáveis, como Planaltina, Brasilândia e Taguatinga, o mais recente, além dos acampamentos.

A cidade, planejada por Lúcio Costa, distingue-se pela arquitetura revolucionária, obra de NIEMEYER e pelos modernos padrões de urbanismo. Prevista para abrigar 500 000 habitantes, já contava em 1959 com 64 314.

Louvada por uns, que lhe conferem papel pioneiro no aproveitamento de vastas áreas até então inaproveitadas, criticada por outros, que não a reconhecem como fator de desenvolvimento regional, mas

como símbolo demasiado dispendioso dêste mesmo desenvolvimento, Brasília é a nova capital da República desde 21 de abril de 1960.

O grupo de metrópoles brasileiras reflete uma fase da economia nacional em que coexistem uma estrutura agrária de exportação e uma estrutura agrária com atividades industriais subordinadas, correspondendo à transição entre uma economia de remanescentes coloniais para uma economia de tendência industrial.

A coexistência daqueles sistemas econômicos não traduz uma situação estática: o ritmo de desenvolvimento industrial e urbano opõe-se ao tradicional setor agrícola de exportação, submetido a crises periódicas, e acarreta o incremento da produção destinada ao consumo interno.

São Paulo e Rio de Janeiro colocam-se na vanguarda das aglomerações metropolitanas, representando a expressão urbana do crescimento industrial do país. Seguem-se, em ordem decrescente, Pôrto Alegre, Recife, Salvador e Belém.

Até 1950, a ex-capital da República era a primeira cidade do país, quer quanto à população, quer quanto ao potencial financeiro e de indústria. A importância de suas atividades portuárias e comerciais desde o período colonial asseguraram-lhe grande projeção no cenário urbano do país, reforçada com a introdução da indústria têxtil, ainda em fins do século passado. O Rio de Janeiro inaugura o século XX com uma população de 700 000 habitantes, aproximadamente.

Atualmente, porém, a hegemonia urbana do país foi tomada por São Paulo, maior centro industrial da nação. A diminuta praça de comércio, gerada pelos interesses da lavoura cafeeira, em fins do século XIX, começa a ganhar nova feição com as pequenas oficinas introduzidas pelo contingente europeu; a população que, em 1890, era de 65 000 habitantes, passa a 240 000 em 1900.

O crescimento explosivo da capital bandeirante é fruto da industrialização do século XX. O desenvolvimento da cidade resultou de um processo em que cada etapa possui características próprias, em contradição com as fases anteriores.

Favorecida pelo traçado da rede ferroviária do café, São Paulo começou a capturar áreas de influência do Rio de Janeiro, fenômeno que se acentua, presentemente, com a penetração interior pelas rodovias.

Com uma população que beira, atualmente, a cifra dos quatro milhões, a metrópole paulistana passa a comandar a economia de regiões cada vez mais distantes; são novas zonas agrícolas que progridem em movimentos pioneiros, áreas pastoris que se especializam, solos esgotados que se reanimam; sua rede urbana multiplica-se e, através das artérias rodoviárias, emite o espírito industrial a longínquas paragens do território nacional.

Pôrto Alegre constitui uma metrópole para uma região de industrialização em escala mais reduzida do que a do Sudeste brasileiro, superior, porém, de outras áreas do país, graças à sua organização

agrária. Já vimos como a colonização européia contribuiu para a criação de indústrias nos centros urbanos das zonas rurais; o posterior deslocamento daquelas atividades para a capital gaúcha foi um fator de sua expansão urbana e econômica, assegurada com a influência sobre amplo território pelas comunicações ferroviárias.

A função industrial projeta Recife, grande porto comercial, como a metrópole do Nordeste. A deficiência deste setor frente ao crescimento da população explica a contradição entre os aspectos da cidade, modernizada em alguns setores e subdesenvolvida em outros.

Salvador representa a metrópole comercial de uma região agrícola de produtos de exportação. A reduzida industrialização não oferece suporte de atividades para grande parcela da população que, assim como no Recife, vegeta em condições de vida inferiores.

As cidades do Nordeste refletem, nos aspectos formais e funcionais, o nível econômico mais baixo: poucas são as transformações modernas na fisionomia urbana, enquanto prevalecem as atividades tradicionais de artesanato, as feiras, etc.

Finalmente, Belém é a metrópole da Amazônia, região mais subdesenvolvida do país. A cidade depende da produção regional e sua principal função é a de estabelecer relações comerciais entre o exterior e aquele vasto território.

No quadro urbano nacional, perderam posição as cidades de regiões que não acompanharam as transformações econômicas operadas no século XX, com base na industrialização. Belém, São Luís, Salvador desfrutaram de maior importância no passado. Por outro lado, é no Norte e Nordeste que se mantém, sobremaneira, a fixação litorânea dos centros urbanos mais importantes; este fato também ocorre na periferia das regiões Sudeste e Sul, mas nelas já ocorre uma interiorização de cidades grandes de que são exemplos Campinas, Sorocaba, Juiz de Fora, Belo Horizonte.

Chega-se, portanto, à conclusão de que a cidade da fase industrial opõe-se à cidade ligada à estrutura essencialmente agrária principalmente pela sua capacidade de comandar a organização da região a ela subordinada. A ampliação do mercado urbano não foi todavia acompanhada pelo crescimento proporcional do poder de consumo do quadro rural, fator indispensável ao desenvolvimento equilibrado do país. A cidade industrial moderna impõe-se como ponto de partida daquela reivindicação, que implica em transformações profundas no campo, consubstanciadas numa reforma agrária.

SUMMARY

The article is divided into two parts: the first deals with the problems of Brazilian urban structure and the second with the big capital cities and urban networks.

In relation to the urban structure, the percentage of urban population is strikingly low and amounted, in 1950, to a bare 36% of the total, including the suburban sector. The urban population is by no means evenly distributed: strong concentration is to be found in cities

of a million inhabitants or more and in very small localities of 5,000 or less. Rio and São Paulo together account for over 26% of the urban population, while very minor urban centres add up to rather more than 25%. The medium to large cities, ranging respectively from 20,000 to 80,000 and 80,000 to 500,000 inhabitants, thus stand out less strongly in the overall urban pattern of the country.

The distribution of Brazilian cities is markedly unbalanced: the majority of important urban centres are strung out along the seacoast, contrasting with the vast emptiness of the interior, but even this urban fringe is far from continuous; groups of cities are to be distinguished, corresponding to distinct geographical zones, e. g. the Northeastern Littoral; the Southeast made up of the Rio de Janeiro-Minas Gerais and São Paulo state groups; the Santa Catarina-Paraná area; and the Extreme South. The highest urban density corresponds to the Southeast which holds about 50% of the country's urban population.

On the basis of Prof. ROCHFORD's concept of the modern city, which he defines as a centre of functions of industrial relationship and support, the authors classify Brazilian cities as follows: 1. the great national metropolises, Rio de Janeiro and São Paulo; 2. the large modern cities, Recife, Porto Alegre, Campinas, Belo Horizonte, etc.; 3. the industrial centres, Petrópolis, Sorocaba, Paulista, etc.; 4. the great commercial centres, Belém, Fortaleza, etc.; 5. the medium, to small active commercial centres of the agricultural regions, Ilhéus-Itabuna, Londrina, Anápolis, etc.; 6. the administrative centres, Florianópolis, Teresina, Brasília, etc.; 7. declining cities or centres of stagnant or poorly developed areas, Diamantina, Parati, Marabá, etc.; 8. centres of strictly local significance.

In accordance with this criterion, it has been possible to organize three geographic areas; in the first most of the modern industrial cities are to be found; the second encompasses a large number of commercial centres as well; while in the third these two categories are practically in-existent.

The Brazilian urban pattern has also been viewed in the light of historical evolution, as regards problems of site, position, urban structure and functions of cities. Three long periods are considered: colonial up to 1850; Brazil, independent and agrarian, from 1850 to 1920; and, most recently, industrial development.

Though still retaining marked colonial features revealed in the types and functions of various cities, and in the unchanging fringe pattern of the main urban agglomerations, the present urban organization tends, however, towards a higher degree of articulation in place of the former fragmentary structure. It is headed by the two major capital cities, São Paulo and Rio, each with a population of more than 3 million inhabitants, which rank among the world's great international metropolises.

The present urban setting is regarded from the point of view of the urban networks that gather together a group of cities in ascending order crowned by a metropolis. This brings us to the second part of the article in which the capital cities of Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre, Recife, Salvador and Belém are considered. The study of the metropolitan cities begins by a brief historical sketch, proceeding to an examination of the extent of the corresponding metropolitan areas, functions and urban structure. In a discussion of the urban networks subordinated thereto, special emphasis is laid on the regional capitals and centres of major importance.

The authors conclude by pointing out that the Brazilian metropolises reflect the economic and social setting of the country, which combines an agrarian structure still centered on exports and an agrarian structure with industrial activity subordinated to it. For the time being, the most expressive industrial and urban development in Brazil is concentrated in the state capital of São Paulo; at the other extreme lies Belém do Pará.

Attention is drawn to the increasing dominance of the modern Brazilian city over the rural pattern; conditions of long standing are being modified or new ones introduced as dictated by the requirements of the urban market.

RÉSUMÉ

Cet article se divise en deux parties: dans la première les problèmes de structure urbaine nationale sont abordés et dans la seconde ceux des métropoles et des réseaux urbains.

En considérant la structure urbaine on remarque le faible pourcentage de la population urbaine qui, en 1950, représentait 36% du total, y compris le secteur suburbain. La population urbaine n'est pas distribuée uniformément: on peut constater une grande concentration dans les villes d'environ 1 million ou plus d'habitants et dans les très petites localités de 5.000 habitants au maximum. L'ensemble de Rio et São Paulo comporte plus de 26% de la population urbaine, alors que d'infimes petits centres urbains en ont un peu plus de 25%. Les villes moyennes et les grandes dont les limites de la population sont respectivement entre 20.000 et 80.000 habitants et entre 80.000 et 500.000 habitants possèdent, en fait, une importance moindre dans le cadre urbain du pays.

La distribution des villes brésiliennes montre un déséquilibre prononcé; la plupart des grandes villes sont échelonnées le long de la côte, contrastant avec l'immense vide de l'intérieur du pays, et même cette frange urbaine est loin d'être continue; on y distingue des villes groupées, correspondant à des zones géographiques distinctes: Le Littoral Nord-Est; le Sud-Est formé par les groupes des États de Rio de Janeiro-Minas Gerais et São Paulo; la région de Paraná et de Santa Catarina; et l'Extrême-Sud. Le Sud-Est est celui qui présente la plus grande densité urbaine, comprenant près de 50% de la population urbaine du pays.

En se basant sur la conception de la ville moderne du professeur ROCHFORD, qui la définit comme centre de fonctions de relation et de support industriel, les auteurs classifient les villes brésiliennes de la façon suivante: 1.° les grandes capitales d'État, Rio de Janeiro et São Paulo; 2.° les grandes villes modernes, Recife, Porto Alegre, Campinas, Belo Horizonte, etc.; 3.° les groupements industriels, Petrópolis, Sorocaba, Paulista, etc.; 4.° les grands centres commerciaux, Belém, Fortaleza, etc.; 5.° les centres d'activité commerciale petits et moyens des régions agricoles, Ilhéus, Itabuna, Londrina, Anápolis, etc.; 6.° les villes en décadence et les centres de régions stagnantes ou peu développées, Diamantina, Parati, Marabá, etc.; 7.° les centres d'utilité uniquement locale.

Suivant ce critérium, on peut définir trois régions géographiques: dans la première se trouve la majorité des villes modernes industrielles; la seconde comprend également de grandes villes commerciales; alors que dans la troisième ces deux catégories sont pratiquement inexistantes.

L'action urbaine brésilienne est aussi envisagée à travers le prisme de l'évolution historique vis-à-vis des problèmes de l'emplacement, de la situation, de la structure urbaine et des fonctions des villes. Trois grandes périodes sont à considérer: la coloniale jusqu'à 1850, celle du Brésil agraire indépendant de 1850 à 1920 et la plus récente, reliée au développement industriel.

Conservant encore de fortes réminiscences coloniales qui se retrouvent dans les types et fonctions de certaines villes et dans la continuation de la frange côtière d'agglomérations urbaines, l'organisation actuelle urbaine tend cependant à une articulation plus intense, à l'encontre de l'ancienne structure fragmentée. Viennent en tête les deux grandes capitales d'État, São Paulo et Rio de Janeiro, qui se classent, chacune avec leur population supérieure à 3 millions d'habitants, parmi les métropoles internationales d'envergure mondiale.

Le panorama urbain actuel est envisagé du point de vue des réseaux urbains, qui réunissent chacun un groupe de villes en ordre ascendant vers une métropole.

On arrive alors à la seconde partie du travail qui traite des grandes capitales d'État — Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre, Recife, Salvador et Belém. L'étude des villes métropolitaines commence par un bref historique suivi par une analyse de l'étendue des régions métropolitaines respectives, leurs fonctions, et la structure urbaine. Dans la description des réseaux urbains qui leur sont subordonnés, une importance particulière est attribuée aux capitales régionales et aux centres de catégorie plus élevée.

Les auteurs concluent en signalant que les métropoles brésiennes reflètent l'aspect économique et social du pays dans lequel coexistent une structure agraire encore tournée vers l'exportation et une structure également agraire mais subordonnée à l'activité industrielle. Actuellement, la réalisation la plus grandiose du développement industriel et urbain au Brésil appartient à la grande capitale de l'État de São Paulo — São Paulo. À l'autre extrême se trouve Belém, la capitale de l'État du Pará.

L'intérêt se porte également sur la domination croissante de la ville moderne brésilienne sur le panorama rural; des conditions solidement établies se modifient ou sont remplacées par d'autres qui conviennent mieux aux besoins du marché urbain.