

## DOIS ENSAIOS DE GEOGRAFIA URBANA: PIRAPORA E LAPA

Pelo Prof *Orlando Valverde*  
da Comissão Orientadora do *Boletim*  
*Geográfico* e secretário-assistente  
do Serviço de Geografia  
e Cartografia

**Introdução** O domínio da grande propriedade, da pecuária e da agricultura extensiva, da falta de comunicações outras que não a navegação fluvial, fazem do médio São-Francisco uma região de baixa densidade demográfica onde são muito escassos os aglomerados humanos fora das margens dos rios navegáveis.

As cidades ribeirinhas são verdadeiras cidades-portos, geralmente com uma função regional muito restrita. Escoam os produtos, em geral matérias primas, que se produzem nas áreas vizinhas, a maioria das vezes trazidos em lombo de burro quando não o podem ser a pé.

São os núcleos onde residem os fazendeiros, enquanto empregados trabalham a sua terra, criam o seu gado, ou enquanto os trabalhadores dedicados ao extrativismo lhes proporcionam alguma renda, ou ainda, enquanto esperam calmamente que suba o valor das terras para vendê-las.

Esses pequenos portos, sem nenhuma ou com quase nenhuma instalação portuária, são às vezes centros de movimentado comércio local.

De São-Romão a Sobradinho, todos são pequenos portos regionais e comerciais.

A êsse grupo fazem exceção Pirapora e Juazeiro, que têm hipertrofiada a sua função comercial por serem extremos de linha de navegação e ponta de trilhos, e Lapa, que acrescenta à sua limitada função regional sua característica fundamental de cidade religiosa.

### PIRAPORA

A bacia do alto São-Francisco recobre com um vasto sinclinal tôda a área do norte, noroestê e centro do Estado de Minas-Gerais. Este sinclinal é de mais fácil acesso à penetração por dois caminhos principais: do sul, dos afluentes superiores do São-Francisco, ou o de sudeste, a via histórica do vale do rio das Velhas. Foi esta última via que aproveitou a Estrada de Ferro Central do Brasil para alcançar o centro do sinclinal.

O acesso pelo sul é desusado, porque o São-Francisco não oferece um curso navegável contínuo no seu trecho superior.

Qualquer que fôsse, entretanto, o caminho escolhido pelo viajante, o do São-Francisco superior ou o da ferrovia, teria que fazer uma escala forçada em Pirapora, porque lá está a convergência dos dois caminhos.

O terreno sôbre o qual está assente a cidade pode ser fãcilmente estudado quando o rio está em águas baixas. Nesta ocasião, o leito do rio está situado a uns 7 a 8 metros da superfície do solo. Êsse leito é formado por um arenito recozido, muito duro, de côr que varia, de baixo para cima, do azul-cinzeno ao roxo-claro, até o amarelo creme, conforme o adiantamento da decomposição

Êsse arenito, de tipo arcossiano, foi descrito por CLAUSSEN e LIAIS com o nome de *macigno*, e foi considerado por FREYBERG um quartzito, devido à escassez de cimento sericítico<sup>1</sup>. Segundo informa a obra citada, essa formação aflora em outros pontos do mesmo município O afloramento a que me refiro aparece na cachoeira de Pirapora, estendendo-se um pouco para montante e para jusante.

Êle apresenta planos de clivagem horizontais, bem distintos, distantes poucos centímetros uns dos outros.

A proporção que se examinam as barrancas de baixo para cima, essa rocha vai ficando cada vez mais decomposta Alguns dêsses planos de clivagem se vão destacando, deixando entre si alguns planos intactos, bem perceptíveis a golpes de martelo. Êsses planos de clivagem que se abrem da parede da barranca dispõem a rocha em lâminas horizontais Ganhando-se ainda em altura, chega-se, por uma transição, à argila amarelo-clara quase creme, da superfície.

Essa terra argilosa é pouco fértil só permitindo a formação de campos cerrados, interrompidos por matas ciliares, que compõem o aspecto da vegetação ambiente

Não só a geologia, mas também o clima influi na preponderância do cerrado no revestimento vegetal do município O cerrado, em geral, existe nas regiões em que as estações sêca e chuvosa são bem marcadas. Êste é justamente o caso de Pirapora. (Figs. 1 e 2)

A leste e a oeste da cidade, o horizonte é, em certos lugares, interrompido por testemunhos de chapadões, descontínuos, já muito erodidos, de arenito cretáceo

**A cidade** Onde o homem encontra obstáculo à sua marcha, lá êle cria uma cidade. Êsse obstáculo tanto pode ser uma cadeia de montanhas, uma cachoeira, uma floresta, ou um outro qualquer acidente geográfico que o obrigue a deter-se.

Pirapora é o caso típico de uma cidade cuja situação é devida ao obstáculo da cachoeira.

O rio São-Francisco foi durante todo o ciclo da mineração um celeiro da região das minas. Tanto o elemento humano quanto as mercadorias saíam da Bahia subindo o rio, e, quando terminava o trecho navegável, faziam por terra o resto do trajeto até os centros mineradores. O rio das Velhas que, segundo os historiadores, foi navegável até por embarcações médias, tornou-se um rio hostil à navegação, provãvelmente em consequência sobretudo da devastação das matas na sua bacia.

Como o São-Francisco passa a oeste da zona de mineração dos tempos coloniais, o lugar em que se mudava de meio de transporte, isto é, onde o homem era forçado a deter-se, estava na margem direita, logo a jusante da cachoeira. Aí nasceu Pirapora.

Como o transporte por via líquida é, de regra, mais fácil do que os transportes terrestres, quando se viajava do Norte para a região das minas procurava-se, naturalmente, fazer o maior percurso possível pela via fluvial, por isso, descia-se em Pirapora, aonde se defrontava a cachoeira. Se a viagem era das minas para o Norte, os viajantes procuravam o ponto mais meridional que franqueava a navegação ao médio São-Francisco. Esse ponto era também Pirapora.

Passado o ciclo da mineração, Pirapora, com toda certeza, decaiu muito em importância. Contudo, não desapareceu completamente.

Segundo me informou o Sr. CÍCERO PASSOS, prefeito de Pirapora, recentemente falecido, quando JOAQUIM LÚCIO CARDOSO, que é considerado o fundador da cidade, lá instalou armazéns para depósito de algodão para a fábrica de tecidos Irmãos Mascarenhas, encontrou já no local uma população ribeirinha de pescadores, que vivia em economia fechada (Fig 3). CARDOSO conseguiu que aportassem em Pirapora navios que já trafegavam no médio São-Francisco, de maneira que o porto ficou aberto à navegação regular.

Mas o fato que trouxe verdadeira vida à cidade, como explicarei adiante, foi a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil. A estação ferroviária de Pirapora foi inaugurada a 28 de maio de 1910.

Como o projeto inicial da Central do Brasil era, como o nome diz, varar o interior do país saindo em Belém, construiu-se sobre a cachoeira de Pirapora uma bela ponte metálica de 762 metros de extensão para prosseguir a linha. Daí por diante, entretanto, as obras de construção continuaram com uma lentidão pasmosa, até que, a 28 de outubro de 1922, inaugurou-se a estação de Independência, a três quilômetros de Pirapora. Aí parece que a energia construtora da estrada se exauriu e não se construiu mais nenhum metro de trilho.

Hoje os planos são outros. A Central do Brasil procura ligar-se com a E. F. Leste Brasileiro para alcançar Salvador em percurso ferroviário. A linha para Montes-Claros passou a ser considerada linha-tronco e a de Pirapora um ramal.

Todos esses acontecimentos fizeram com que Pirapora permanecesse até hoje não apenas como extremo de linha de navegação, mas também como ponta de trilhos.

Isso teve conseqüências ponderáveis para o porto, como veremos adiante. Mas para a cidade propriamente também, porque influiu na sua estrutura.

Anteriormente à chegada dos trilhos, a vida de Pirapora estava estreitamente ligada ao rio. Este era a grande artéria por onde circulava a sua reduzida vida econômica. Desta forma, a cidade se prolongava pela margem do rio, acompanhando a sua curvatura (fig 2).

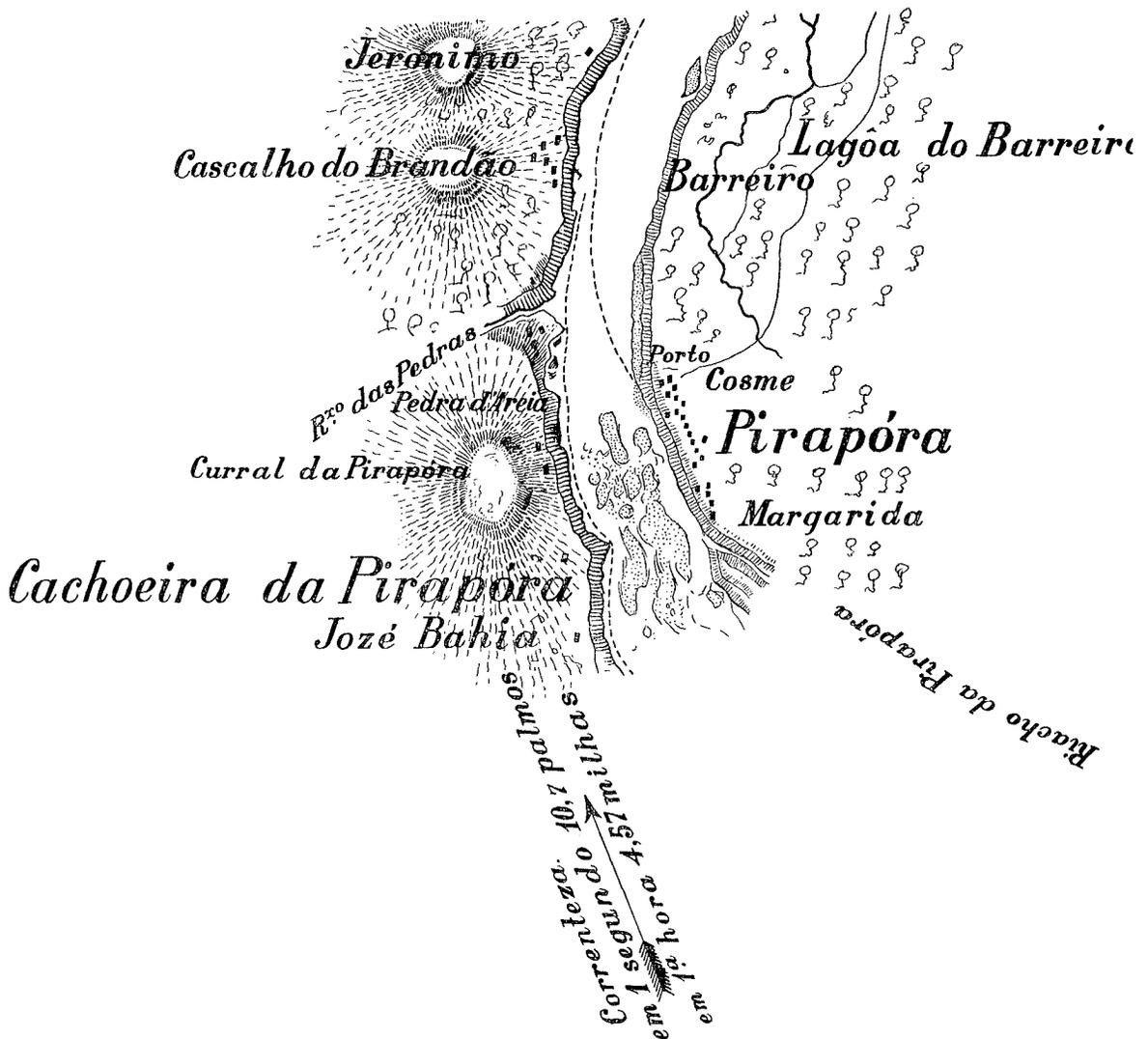


Fig 3 — Trecho do São-Francisco em Pirapora, extraído do Atlas e Relatório concernente à Exposição do Rio de São Francisco, por H G F. HALFED, Rio, 1860. Note-se como a cidade se limitava a umas poucas casa dispostas apenas ao longo da margem

Quando se tratou da construção da estação, esta foi sàbiamente localizada fora do antigo perímetro do núcleo, para assim livrar-se do perigo das inundações

Como a estrada de ferro era uma nova via por onde iam circular as mercadorias que passavam ou eram provenientes de Pirapora, houve uma decorrência natural a cidade se estendeu por uma vasta área até alcançar a estação. Mas nesse novo trecho ela obedeceu a uma planificação urbanística mais moderna, com as ruas retilíneas, em xadrez, cortadas por duas grandes diagonais.

O simples exame da planta da cidade nos permite distinguir perfeitamente a Pirapora antiga e a moderna. (Fig. 3).

A cidade foi fundada antes de ser feita a ponte sôbre a cachoeira. Por êsse motivo, ela está situada na margem direita, quando tôdas as condições favoráveis à construção da cidade e do pôrto militam hoje a favor da sua localização na margem oposta.

Pirapora se encontra ao norte da cachoeira dêsse nome e ao sul da lagoa da Olaria. Esta lagoa é formada pelas águas provenientes das enchentes do rio. Quando é a época das cheias, as águas extravasam do leito e inundam uma enorme extensão, cobrindo tôda a lagoa e fazendo-a desaparecer. A proporção que o rio volta ao seu curso, com a baixa das águas, a lagoa retém grande parte delas. É hoje uma típica *lagoa de transbordamento*, que talvez deva a sua origem a uma divagação do leito do São-Francisco. É explotada para a pesca e a fabricação de tijolos. É, aliás, um aspecto interessante o que se vê do avião quando, sôbre Pirapora, se observam os buracos redondos que se fazem no chão para a extração da argila para fabricar tijolos, que lembram pequenos circos lunares.

Na época das cheias, as águas invadem grande parte da cidade, e o único caminho emerso para o lado da terra é o percorrido pela estrada de ferro. Isto se pode notar pela diferença de coloração que a vegetação apresenta nas zonas inundáveis e nas livres das águas.

Entretanto, na margem fronteira está a vila de Buritizeiro, que lá é conhecida pelo nome de Piraporinha. Está situada sôbre a baranca mais alta e fica inteiramente fora do alcance das inundações.

Ao viajante que não conhece o Norte, Pirapora apresenta um aspecto desolador. Parece o "front" da civilização, dizia eu, a que alguém, maliciosamente, replicou. "a terra de ninguém", referindo-se à assistência que lhe tem sido prestada.

Há casas boas, porém velhas. Em geial, não têm fôrro. O único prédio moderno é o da Capitania dos Portos.

A iluminação elétrica é ruim e precária. E' fornecida por duas emprêsas particulares, uma delas, a Companhia Indústria e Viação de Pirapora. Uma, fornece eletricidade das 6 da manhã às 11 da noite, e a outra das 11 da noite às 6 da manhã. Quando se faz o revezamento do serviço as luzes se apagam. Geralmente de dia não há energia elétrica.

A usina pertencente à Companhia Indústria e Viação, é termo-elétrica, porém a outra é hidro-elétrica, aproveitando o desnível da cachoeira por um desvio feito logo acima dela. Entretanto, na época das cheias, o serviço desta usina fica prejudicado, porque as águas cobrem tudo e fazem desaparecer o desnível.

Piraporinha, que só dispõe desta usina para a sua iluminação, durante dois meses fica inteiramente às escuras.

#### A cidade não tem calçamento

Na época sêca, o trânsito pelo meio das ruas desagrega a argila e forma uma camada de pó impalpável, amarelo-claro, de uns quatro dedos de espessura.

A poeira se torna insuportável, sobretudo quando há vento. Em determinadas épocas, conforme declarou o Cte. FREDERICO CAVALCANTE DE ALBUQUERQUE, da outra margem do rio vê-se a cidade envolta numa nuvem de pó

No tempo das chuvas, formam-se enormes charcos e lamaçais. E quem quiser transitar pelas ruas, deverá calçar botas.

A primeira vista, pareceria muito fácil a solução dêsse problema: a rocha da própria cachoeira, destacando-se em lajes de superfície lisa, poderia ser imediatamente empregada para calçamento da cidade. Mas o calçamento deveria ser precedido da instalação de água encanada e da rede de esgotos.

Quanto a esta, é praticamente impossível instalar no local onde a cidade se encontra. A rocha viva, duríssima, é encontrada a pouca profundidade, de maneira que a instalação do serviço de esgotos ficaria por um preço proibitivo.

Já o encanamento de água, embora também muito dispendioso, seria mais fácil. Evidentemente, até hoje bem poucas pessoas se terão preocupado com isso. Basta dizer que a água é colhida junto à margem do rio, justamente onde ela está mais poluída. Isto numa outra cidade ribeirinha se justifica plenamente. Porém, Pirapora dispõe daquela magnífica ponte, que poderia conduzir a tubulação para captar a água no meio da corrente.

---

Infelizmente, a planta de uma cidade não reproduz com a mesma fidelidade do que uma fotografia as zonas em que o aglomerado se divide: bairros residenciais, comerciais, etc.

A fig. 4 representa os perímetros urbano e suburbano de Pirapora e também a parte mais antiga e a mais moderna da cidade.

Ao contrário do que se poderia supor, a zona que apresenta melhor aspecto quanto às construções — a zona residencial das classes abastada e média da fig. 4 — não está tôda compreendida no trecho novo da cidade, e sim na sua maior parte, na zona mais antiga.

A planta deixa entrever, entretanto, que mesmo no trecho antigo da cidade, houve uma adaptação às linhas urbanísticas mais modernas, pela retificação do arruamento

Mais significativo, porém, é o que está representado, de modo esquemático, na mesma figura

O trecho hachuriado mais escuro é a zona comercial da cidade. Nela estão situados, em geral, os grandes armazéns das empresas comerciais, donde ficam depositadas as mercadorias que transitam da estrada de ferro para o rio e vice-versa. Lá estão também os escritórios das empresas de navegação fluvial, as estalagens para a acomodação dos emigrantes, botequins e cafés de aspecto miserável

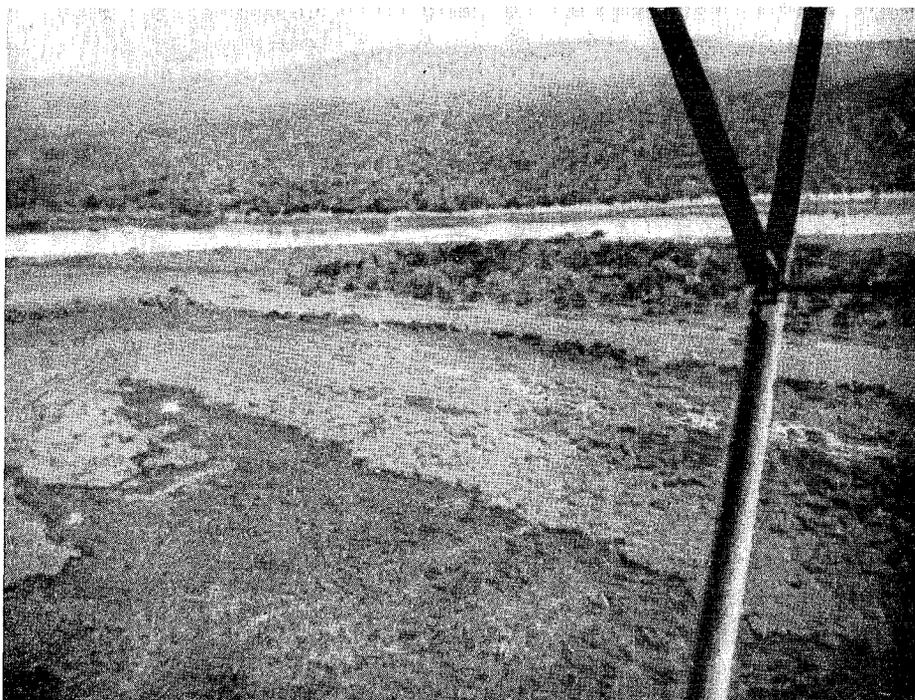


Fig 1 — Vista aérea tomada na direção oeste, no vale do São-Francisco, na região de Pirapora, vendo-se o rio daquele nome, a variedade de colorações da vegetação do solo devido às inundações, o cerrado e, no fundo, restos de chapadões de arenito

(Foto JORGE ZARUR)

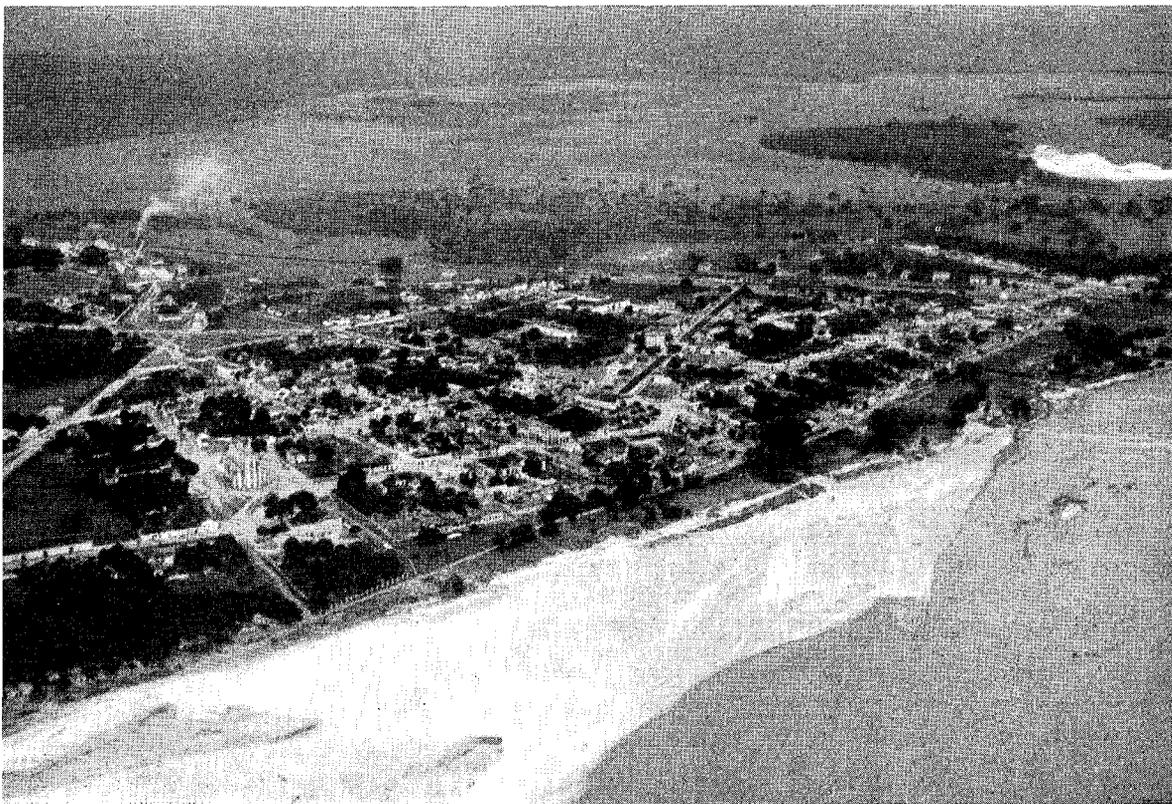


Fig 2 — Vista aérea de Pirapora No primeiro plano, vê-se a praia que serve de porto Note-se também a diferença de vegetação das zonas alagáveis. No canto direito vê-se ainda um pequeno trecho alagado

(Foto BOAVENTURA)

Fig 5 — Cachoeira de Pirapora. As quedas são formadas pela descida da água pelos degraus do arenito. Note-se, pelas rochas do primeiro plano, à direita, o paralelismo das camadas do arenito. Os planos mais pronunciados na fotografia são os que clivam e formam os degraus por onde cai a água.

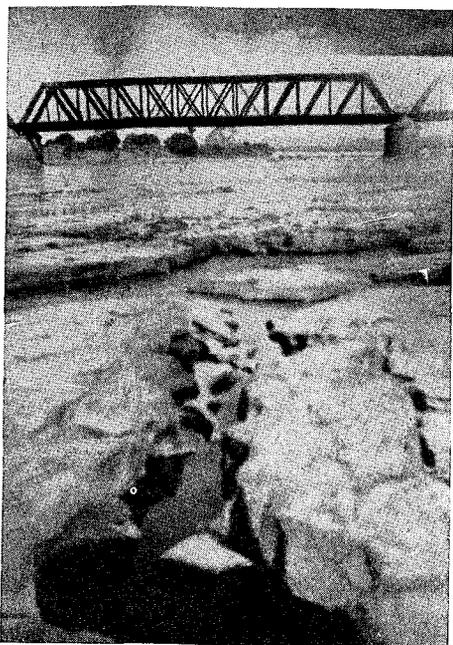


Fig 5a — Processo de alargamento de um dos planos de clivagem que fazem pequeno ângulo com a direção do rio. Note-se como a água fez uma série de marmitas sucessivas ao longo do sulco. Ao lado de uma delas está colocado um martelo para dar proporção.

(Foto do autor)



Fig 5b — Outro aspecto da cachoeira de Pirapora vendo-se a clivagem horizontal e as marmitas

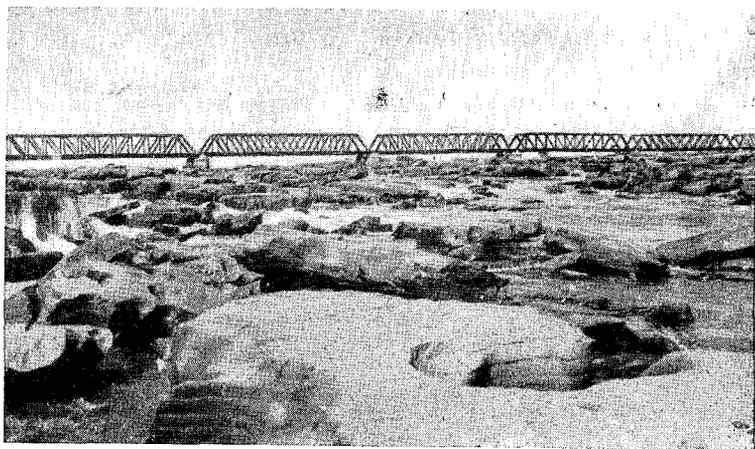


Fig 6 — Couros de boi, fardos, tambores de gasolina, exposto ao tempo à espera de embarque, no porto de Pirapora. Uma das carrocinhas empregadas para embarcar e desembarcar mercadorias.

(Foto JORGE Z...



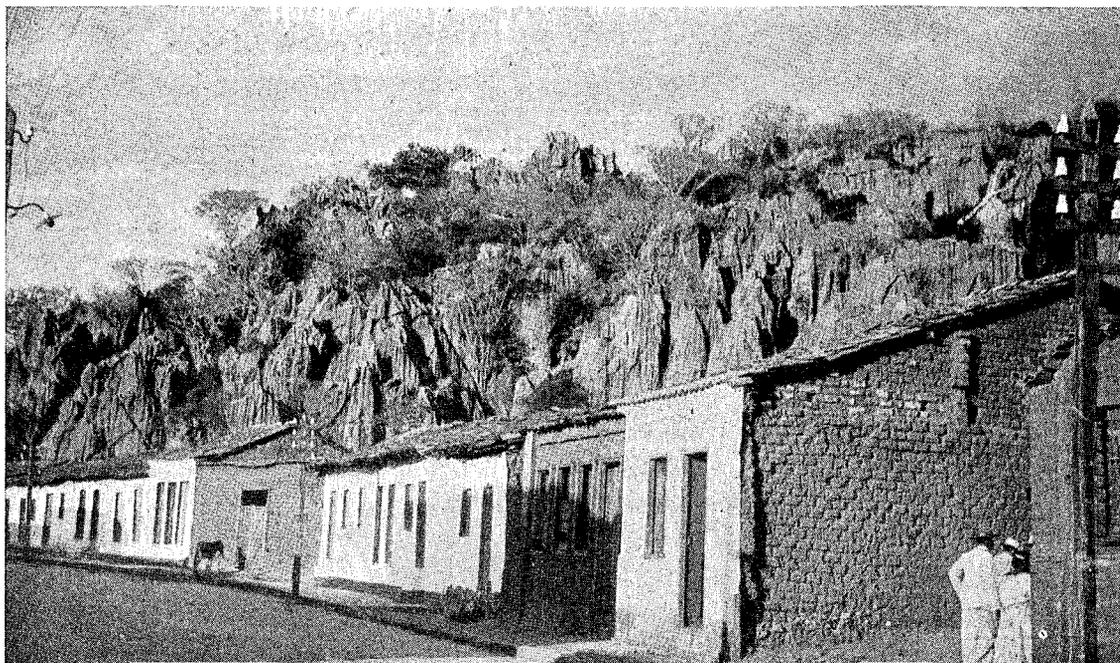


Fig 7 — Na larga praia que o rio deixa no póito de Pirapora durante as vazantes, as carrocinhas de carga atravessam o aieial com muito esforço e muita poeira

(Foto GENEVIEVE NAYLOR)

Fig 9 — Vista parcial de uma rua da cidade e do morro da Lapa. As casas são em geral caiadas na fachada e de paredes de adôbe (tijolo não cozido). Além, o morro parece ser constituído de agulhas, dada a predominância das linhas verticais, devidas aos sulcos abertos pela erosão química das águas meteóricas.

(Foto BOAVENTURA)



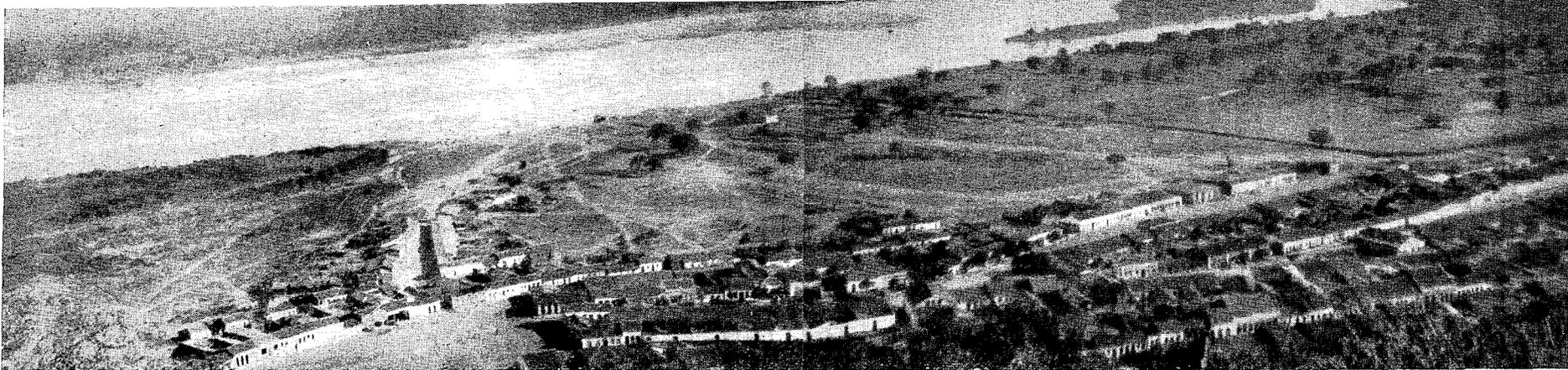


Fig. 12 — Paisagem norte e noroeste do alto do morro. Na primeiro plano, vista parcial de Lapa. Note-se o detalhe de que as casas estão tôdas chegadas ao morro e afastadas do rio, como também de frente para aquêle e de fundos para êste. Não ha casa alguma no pôrto nem um caminho definido que conduza até lá, parecendo indicar que normalmente não ha nenhuma preocupação comercial na cidade.

(Foto JORGE ZARUR)

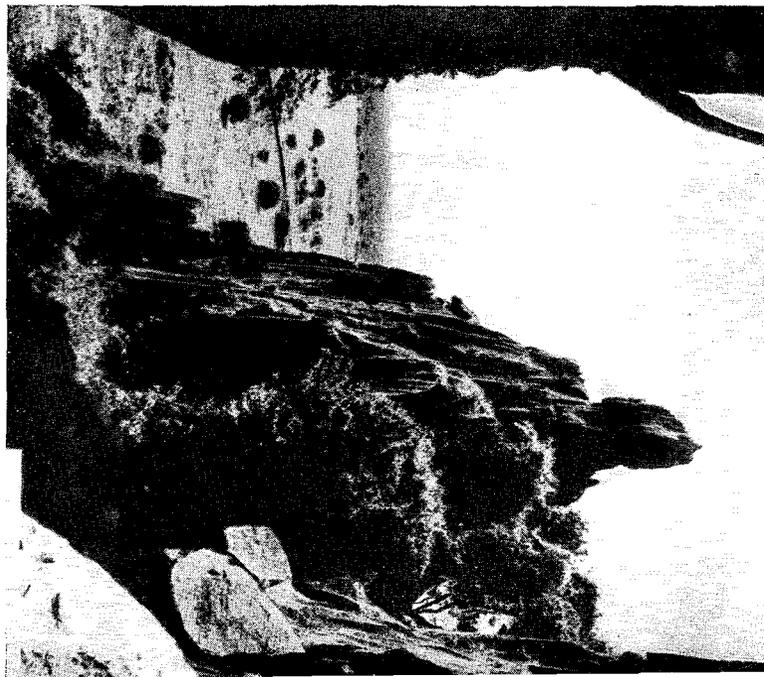


Fig. 10 — Uma garganta no morro da Lapa mostrando as formas agudas do calcário e a plantação aluvial



Fig. 11 — Uma gruta e uma ponte natural no morro da Lapa

(Foto JORGE ZARUR)

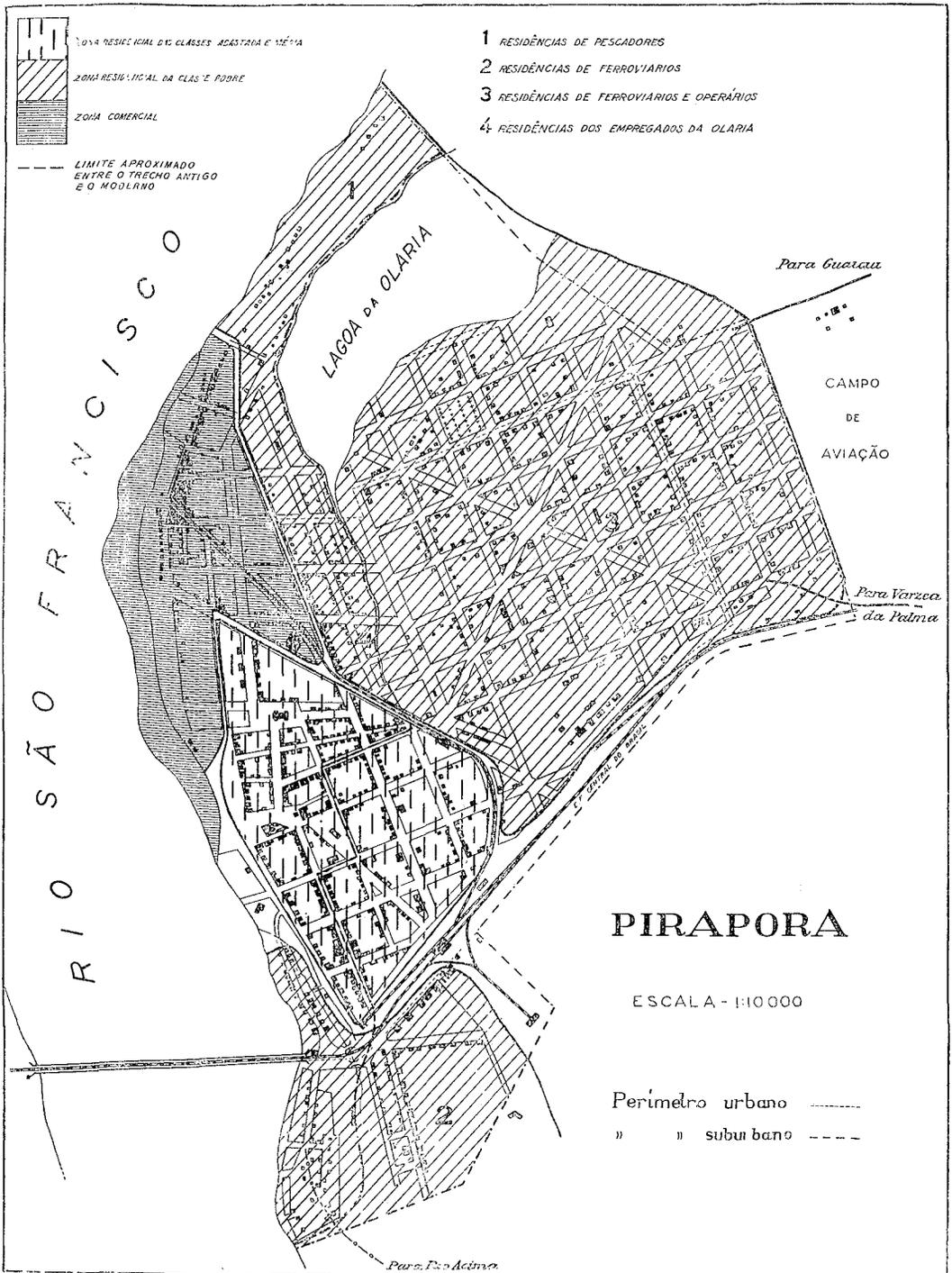


Fig 4 — Planta da cidade de Pirapora. O mapa básico foi extraído do mapa municipal de Pirapora, em cumprimento ao Decreto-lei n.º 311, de 2 de março de 1938

Já o trecho da zona residencial das classes abastada e média é, como disse, a parte mais bonita da cidade. Tem casas de aspecto agradável, algumas com jardins. Lá está o pequeno comércio, vare-

jista: o armazém, os botequins de melhor classe, os armarinhos. É também o centro social, intelectual e espiritual da cidade. Tem o seu clube, o cinema. No centro de uma das praças está a igreja. É o complemento natural da zona precedente, que é o coração econômico do núcleo urbano. Os administradores das empresas sediadas ali fazem o trajeto entre os dois trechos para ir e voltar do seu trabalho.

A terceira zona, onde reside a classe pobre, é a que ocupa maior área, porém é descontínua e tem as casas mais dispersas. A casa típica desta área é a muito conhecida "casa de sopapo" brasileira. As vezes tem telhas, outras vezes, palha.

Esse trecho poderia ser dividido, segundo os gêneros de vida predominantes, em três partes.

A primeira compreende a faixa, ao norte da cidade, limitada entre a lagoa e o rio. Abrange também a parte sul, perto da ponte, limitada pela linha do bairro pobre, a da zona antiga e o rio (nesta área está também o "bas-fond"). Aí predominam as famílias dos pescadores.

A segunda compreende duas áreas: uma ao sul, contígua à estação, limitada pela linha do bairro pobre, compreendida pela lagoa, o campo de aviação, a estrada de ferro, o pequeno rio e o bairro rico.

Na primeira residem as famílias dos ferroviários. Na segunda, não só as dos ferroviários, mas ainda as dos operários ligados aos serviços do porto, às construções civis e da Cia. Indústria e Viação de Pirapora.

Na margem do pequeno rio que desemboca ao sul da lagoa, residem as famílias cujos chefes trabalham, em geral, nas olarias.

Há, evidentemente, traços comuns a todas as famílias pobres. As mulheres e os filhos fazem todo o serviço doméstico, como também pescam, lavam roupa e fazem pequenas hortas, cujo produto excedente é vendido na margem do rio.

Um aspecto que caracteriza muito bem Pirapora é o movimento constante de passagem de emigrantes, em geral nortistas, conhecidos pelo nome de "baianos".

À hora em que chega o trem, já de noite, grandes magotes deles atravessam a zona residencial e vão para as hospedarias carregando as suas trouxas, malas e bagagens.

No dia seguinte, pela manhã, os "baianos" abarrotam os escritórios das empresas de navegação, à procura de lugar nos vapôres. À tarde reúnem-se, uns sentados, outros em pé, à porta das hospedarias para conversar. Recolhem-se cedo. Têm uma preocupação constante: partir. É uma gente pobre, maltrapilha, mas de boa índole, ordeira por excelência.

Atualmente, é também comum o movimento de tropas que demandam o Norte através do São-Francisco. A cidade fica periodicamente cheia de soldados.

**O pôrto** Foi demonstrado, quando apreciamos a evolução histórica de Pirapora, como a cachoeira determinou a localização da cidade. Agora vamos estudar detalhadamente a situação do pôrto em relação à cachoeira, para que se possam tirar conclusões razoáveis quando considerarmos os problemas fundamentais de Pirapora.

Recapitulando um pouco do que foi dito antes, a rocha da cachoeira tem planos de clivagem bem caracterizados, sensivelmente horizontais e muito próximos. Há, entretanto, além desses, dois outros planos verticais, que clivam perpendicularmente entre si, decompondo a rocha em blocos paralelepípedicos. Uma das faces maiores dos paralelepípedos forma a superfície lisa, que se apresenta, desta forma, fracionada em mosaicos, formados por grandes lajes, na maioria retangulares, com dimensões de cerca de 3 x 8 metros.

A corrente do rio, encontrando a superfície lisa e horizontal da camada de rocha dura, tem grande dificuldade para cavar o leito. Pelo movimento turbilhonar das águas, estas abrem marmitas na superfície da rocha. Essas marmitas, quando submersas, são desgastadas pelos seixos rolados que as águas fazem girar fortemente, perfurando e abrindo a marmita, por um trabalho semelhante ao de uma verruma.

A ação erosiva mais importante é, porém, a que a correnteza exerce nas diáclases oblíquas à direção do rio. Aí se formam marmitas largas ao longo do sulco, de maneira que este se vai alargando pela ação dinâmica das águas (figs. 5, 5-A e 5-B).

A cachoeira fica numa curva que faz o rio, e o pôrto de Pirapora, que lhe fica imediatamente abaixo, está localizado na margem direita, que corresponde à convexidade da curvatura.

Ora, é uma lei da hidrografia a de que, num rio em meandros, a erosão ataca a margem côncava do meandro e deposita sedimentos na margem convexa. Acontece que, em geral, a margem côncava é, como uma falésia, íngreme ou vertical, às vezes até socavada. A margem convexa é, geralmente, menos inclinada, mais baixa, às vezes com praias ou bancos. Além disso, como uma decorrência desse fato, o talvegue se desloca para junto da margem côncava.

Os aspectos acima descritos trazem as seguintes conseqüências:

1.º) Devido às camadas horizontais de rocha dura, o rio encontra obstáculo ao seu aprofundamento, sobretudo nos pontos situados fora do talvegue, de maneira que, para dar vazão à massa líquida o rio se alarga. É em Pirapora que o São-Francisco tem a sua maior largura em todo o seu curso no Estado de Minas. Só próximo a Rio-Branco, em pleno Estado da Bahia, vamos tornar a encontrar larguras iguais e superiores à que o rio tem em Pirapora.

2.º) O afloramento rochoso permite, de um modo especial, a formação de pântanos, ilhas e praias na margem convexa, onde se encontra o pôrto.

3.º) Os sulcos da rocha são verdadeiros canais naturais, que mantêm uma superfície grande da margem direita permanentemente

imersa, sujeita portanto à decomposição química, cujos resíduos se depositam no mesmo lugar. Contrariamente, a margem esquerda se mantém sempre alcantilada, em virtude da predominância da ação mecânica das águas.

Pelo exposto, conclui-se facilmente que o pôrto de Pirapora está localizado na margem oposta à que deveria estar.

A estrada de ferro, depois de passar a ponte, poderia lançar um pequeno ramal, de menos de um quilômetro, na margem esquerda para o norte. Aí os trens da Central poderiam descarregar em armazéns ou receber deles as mercadorias, ou diretamente dos vapôres, por meio de guindastes colocados no cais. Esse cais poderia ser mesmo de madeira, se se quisesse fazer economia na sua construção.

Atualmente, as condições de embarque são as mais precárias possíveis. O transporte fluvial, no momento, é deficiente, de forma que as mercadorias se amontoam brutalmente nos armazéns e, pelo menos na estação seca, na barranca do rio (fig. 6). Da barranca até o vapor, elas são transportadas em carrocinhas puxadas por uma parrelha de burros. Frequentemente, a carga das carroças é pesada, e estas se enterram na areia. Os animais também enterram as patas (fig. 7). Uma vez chegando à margem do rio, como não há guindastes, o embarque é feito em costas de homens. O trabalho é moroso, cansativo.

Com a atual situação de guerra, os fatos se agravaram, porque têm sido transportados pelo rio caminhões, canhões desmontados e muitos outros apetrechos de guerra.

A situação do pôrto de Pirapora lá onde êle se encontra, só é explicável — não justificável — por motivos históricos.

---

Pirapora foi, e é até hoje, um dos extremos do único elo de comunicação interior do Brasil Oriental com o Brasil Nordeste. o rio São-Francisco

O pôrto é desprovido de função regional, isto é, êle não atua como a porta de saída de uma região fechada a outras comunicações. Ao contrário, como uma verdadeira artéria, êle liga duas grandes regiões do país. Por conseguinte, Pirapora exerce uma *função comercial*.

Uma função industrial se esboçou, quando a Companhia Indústria e Viação de Pirapora organizou uma fábrica de sabão e montou máquinas para a produção de óleos de babaçu e de caroço de algodão. Entretanto, o futuro industrial de Pirapora parece ser muito limitado, dada a pobreza em matérias primas e em energia da região em que a cidade se encontra. Mais fácil será que ela continue funcionando como um entreposto entre a região do Brasil Leste e outros portos do São-Francisco, que poderão industrializar parte ou toda a matéria prima produzida no vale.

**Problemas piraporenses** Foi o rio que deu nascimento a Pirapora, e êle continua como a razão da sua existência. Por isso, os problemas piraporenses estão estreitamente ligados aos problemas da navegação fluvial.

O pôrto deverá passar para a outra margem, e naturalmente a cidade o acompanhará. Com isto, ela só terá a ganhar E quanto mais brevemente forem resolvidas essas coisas, tanto melhor

Permanecendo no lugar onde se encontra, sou levado a supor que Pirapora estará votada, já não digo à decadência, porém à estagnação.

A estrada de ferro, com tôda certeza, em futuro próximo estará ligada à Bahia. Haverá naturalmente uma tendência a se construírem estradas de rodagem ligando portos do médio São-Francisco à ferrovia.

Poder-se-ia perguntar: "Não se formará uma concorrência entre a estrada e o rio, prejudicando Pirapora e a navegação em geral?"

A primeira parte da pergunta é verdadeira. A concorrência entre a ferrovia e o rio existirá. Mas que essa concorrência trará quaisquer prejuízos, é para se duvidar. Porque, por mais baixas que sejam as tarifas ferroviárias — às quais se deve acrescentar o custo do transporte rodoviário até à estação — elas jamais poderão competir com as tarifas do transporte fluvial, muito mais baratas.

Desta maneira, haverá uma seleção entre as mercadorias, entre as que suportam fretes caros, que procurarão a via férrea, e as mercadorias que exigem fretes baratos, que continuarão circulando pelo rio.

E, ao invés de uma concorrência prejudicial, haverá um descongestionamento do tráfego

Isto não se verificará, se Pirapora fôr mantida no abandono em que está hoje, a ponto de não satisfazer às exigências do comércio interno do país, causando demoras e danos materiais às mercadorias que circulam pelo seu pôrto

Quanto mais baixo preço e condições de eficiência oferecer o transbordo de mercadorias por Pirapora, maior será a quantidade delas que será conduzida pelo rio

O momento é o mais propício possível para serem resolvidos êsses problemas de Pirapora, porque é bem possível que, uma vez pronta a ligação da estrada de ferro, as vistas dos governos central e estadual se voltem exclusivamente para ela.

## BOM-JESUS-DA-LAPA

**Fisiografia** Bom-Jesus-da-Lapa representa o caso típico de uma cidade cuja vida está estreitamente ligada a um afloramento calcáreo. Esse afloramento constitui o chamado morro da Lapa, de cerca de 80 metros de altura<sup>1</sup>, com forma alongada na direção geral leste-oeste. Essa formação, de idade siluriana, emerge através das camadas de sedimentos quaternários de aluviões trazidos pelo rio São-Francisco (fig. 8). Ela é formada pelo calcáreo cinzento-escuro da série de Bambuí, que se pode facilmente riscar com uma lâmina de aço, deixando pó branco. Possui fósseis de corais do gênero *Favosites*. O calcáreo é incrustado por massas de calcita, com tonalidades desde o cinzento-escuro até o branco.

O morro da Lapa tem inúmeras grutas, lapiezes, pontes naturais, enfim tôdas essas formas bizarras que tão bem caracterizam o relêvo cárstico (figs 9, 10 e 11).

**O morro e o rio** Observando-se o cêrro pelo seu lado norte vê-se uma gruta especialmente notável na extremidade direita, próximo ao rio. Foi nessa caverna que um religioso, em fins do século XVIII, se alojou e deu origem à capela e à cidade.

As condições de terreno do lado do sul do morro eram desfavoráveis à localização do aglomerado urbano, em virtude das inundações. Mas, sem dúvida, o fator determinante da fixação do *habitat* do lado norte foi a Gruta do Monje.

É bem possível que Lapa deva a sua existência à proximidade do rio; não obstante, embora êste tenha facilitado a fixação da cidade, ela está ligada estreita e unicamente ao morro, ou mais precisamente, à gruta referida.

Embora haja, no vale do São-Francisco, outros núcleos urbanos cujas vidas estão ligadas a semelhantes cerrotes calcáreos, como é o caso de Brejo-do-Amparo e Matias-Cardoso, por exemplo, nenhuma é, como Lapa, uma cidade tipicamente religiosa.

O simples exame da figura 12 mostra como as casas se acotovelam cerradas junto à vertente norte do morro, deixando uma distância de poucas centenas de metros entre elas e o rio inteiramente vazia.

Quando o homem constrói uma cidade, imprime fatalmente traços da sua psicologia, das idéias que o preocupam, à medida que vai erguendo as casas, abrindo as ruas.

Lapa é um exemplo característico. A idéia religiosa absorve os seus habitantes, por isso, a grande maioria das casas está voltada para o monte como para receber uma bênção que de lá venha. O rio é um acidente geográfico que se passa às suas costas, de somenos importância, como se não existisse.

<sup>1</sup> A altura foi determinada a aneróide pelo autor

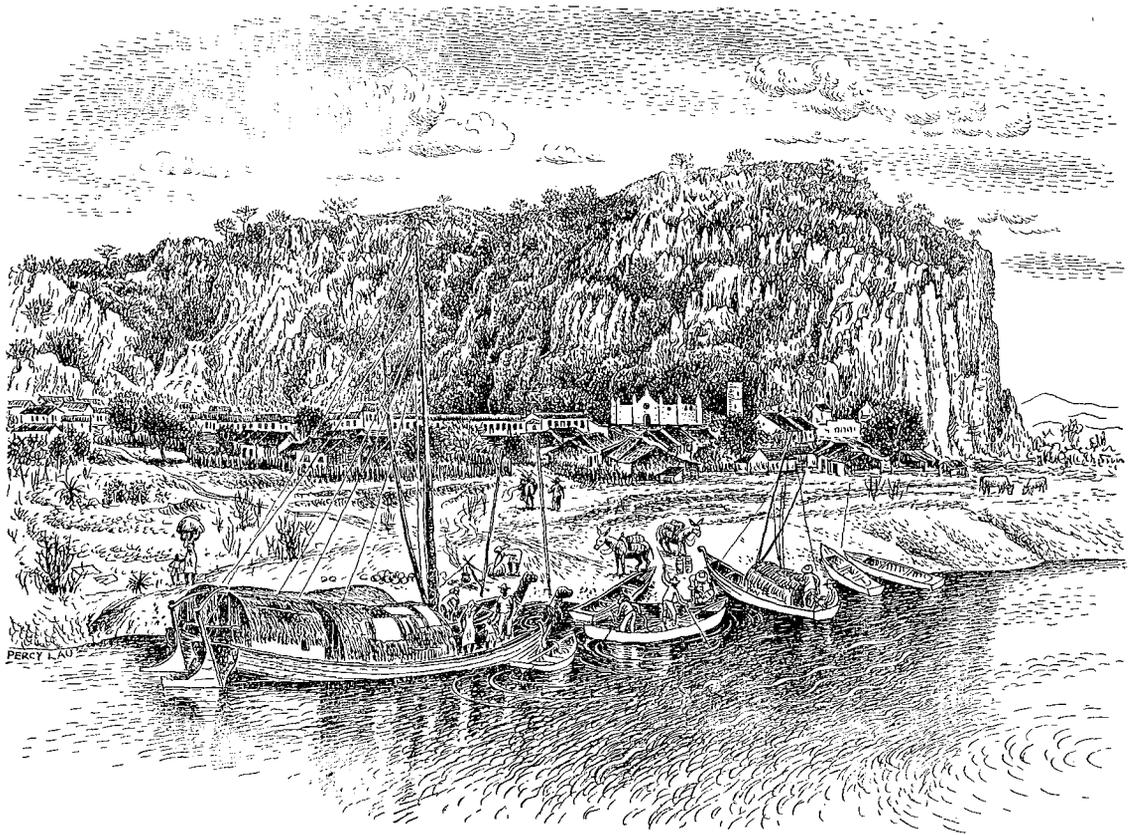


Fig 8 — Bom-Jesus-da-Lapa O pôrto, a cidade e o morro Desenho de Percy Lau, in Revista Brasileira de Geografia, n.º 4, ano V, p 663, out-dez de 1943

É muito comum o tipo de aglomerados de habitações no Brasil disposto em tórno de uma igreja, que geralmente ocupa o meio da praça principal, mas nesses mesmos aglomerados as casas por fim se vão estendendo ao longo das estradas que conduzem à cidade. Isso se explica porque, embora a igreja tenha sido inicialmente o centro de convergência das habitações, o núcleo adquiriu posteriormente outras funções, tornando-se, por exemplo, um centro agrícola ou comercial, ou coisa parecida. Mas Lapa não; Lapa conservou-se genuinamente uma cidade religiosa.

Prestando uma verdadeira colaboração ao cêrro, o rio porém desempenhou outros papéis mais, além do de simples meio de comunicação.

Na sua baixada aluvial o São-Francisco deposita uma argila amarela, que nas vazantes forma, em certos lugares, uma verdadeira superfície de mosaicos, pelas grêtas abertas no chão. Embora o calcáreo do morro seja aproveitado para a extração da cal, foi na argila que os habitantes de Lapa buscaram o principal material para construção. As casas são, na sua maioria, de adôbe (fig. 9.) A cal é empregada somente para a caiação das casas melhores.

O rio também dá suas águas para o abastecimento da cidade. Em Lapa, como nos demais portos do médio São-Francisco de Januária para o norte, é um espetáculo vulgar ver-se o jumento transportando água em pequenos barris para ser vendida nas residências. Essa venda pode ser avulsa ou em pagamento mensal.

O rio ainda presta o seu concurso dando margem às modestas culturas de vazante próximas à cidade, onde são cultivados principalmente o milho e o feijão.

Por sua vez, o morro, além da cal, fornece à cidade pedra para o calçamento. O calcáreo tem planos de clivagem horizontais bem marcados, de maneira que as lajes formam uma superfície lisa. Mas não só isso: ele dá à cidade o seu maior alimento, o pão espiritual, a assistência religiosa.

---

**A cidade** A Gruta do Monje foi melhorada no decorrer dos tempos, e hoje ainda estão em curso as obras de melhoramento do interior, disso que atualmente se chama com justeza a capela do Senhor Bom Jesus da Lapa. O chão foi aplainado. No topo de uma estalagmite foi colocada a pia batismal e da extremidade da estalagmite correspondente pende uma pomba feita de metal ou material de modelagem pintado. Um dos altares laterais é ornado com incrustações artificiais de calcita em torno da imagem. Em um canto escondido está pendurado um fonolito que serve de sino, porque dá 5 ou 6 sons diferentes muito agradáveis ao ouvido. Um homem munido de duas pedras toca com muita habilidade este sino improvisado.

Seria longo e difícil descrever com minúcias todo o interior da capela.

Na parte externa foi feita uma fachada caiada.

Este pequeno templo é o "centro de gravidade" da cidade de Lapa.

As festas religiosas se estendem por três meses. Começam em maio e terminam culminando no dia 6 de agosto, dia da festa do Senhor Bom Jesus.

Disse o pároco local que os demais nove meses do ano se passam à espera da próxima festa.

Segundo ele mesmo informou, a ela afluíram nos três meses de festejos do ano de 1943, cerca de 60 000 romeiros, sendo que só nos dias 5 e 6 de agosto havia na Lapa 15 000 forasteiros.

Segundo os dados provisórios fornecidos pelo recenseamento de setembro de 1940, o município de Lapa possui 13 752 habitantes; por conseguinte, na sua sede se reúne uma população muito superior ao dobro da população normal.

Situada como está numa região desprovida de recursos para alimentar essa formidável massa humana, imagine-se que problemas de abastecimento não se enfrentam!?

Os hotéis ficam abarrotados; erguem-se casas de lona para acomodar o excesso de pessoas; por sua vez tôdas as grutas se povoam. Há na verdade uma pequena parte da população local que habita permanentemente as cavernas, às vêzes em espantosa promiscuidade. Ao que parece entre êsses trogloditas estão em maior número os leprosos e os tuberculosos. Há uma verdadeira plethora de gente de tôdas as classes sociais e de tôda espécie. Uma multidão de mendigos estendidos por tôda parte implora esmolas, expondo tôda a sorte de misérias, de moléstias e de aleijões. Os trajes mais diversos, em que predominam os andrajosos, dão uma policromia especial às aglomerações.

As festas religiosas se misturam com os divertimentos profanos; e, nessa época, um mundo de pequenos comerciantes e de arrivistas de tôda a qualidade invade a Lapa. Nas praças organizam-se “mafuás”, quiosques, jogos e espetáculos de circo.

Ora, os meios de transporte do rio São-Francisco são extremamente precários. As poucas dezenas de vapôres fluviais não dão, sobretudo na hora atual, vazão sequer ao tráfego das cargas. Isso porém não induz os romeiros a abandonar a peregrinação, pois que êles utilizam canoas, ajouges, paquêtes, que se comprimem nas barrancas do pôrto e servem de alojamento durante a estadia.

Mas também por terra se concentram os fiéis, que marcham a cavalo ou a pé, ou de automóvel os mais abastados.

Isso para não falar dos que atulham a 2ª classe dos vapôres, que viajam nas condições mais sórdidas desde que se aboliu o tráfico de escravos.

É um verdadeiro “rush” que avassala a população do vale e de outras regiões mais afastadas.

Em Inhumas, encontramos uma família composta de marido, mulher e filho que voltava da festa da Lapa já com seis dias de viagem a cavalo.

Pondo de parte qualquer sentimento religioso, Lapa se afigura até aos olhos do observador leigo como um contrassenso geográfico, como bem exprime esta quadra muito conhecida dos rudes remeiros, entre outras por vêzes irreverentes para certos portos ribeirinhos:

“Bom-Jardim dá rica flor  
Urubu<sup>1</sup> dá santa cruz  
Triste do povo da Lapa  
Se não fôsse o Bom Jesus”.

<sup>1</sup> Bom-Jardim se denomina hoje Catulçara, e Urubu passou a Rio-Branco e hoje se chama Paratinga. Ambos são sedes de distritos baianos.

## RESUMÉ

Après avoir fait quelques considérations sur les traits communs aux villes situées au bord du moyen São Francisco, l'auteur décrit le paysage des environs de la ville de Pirapora.

Il fait, ensuite, un historique de cette ville, tout en montrant l'influence que la chute d'eau et la position de la ville par rapport aux centres d'exploitation d'or, ont eu sur sa localisation. Il fait encore ressortir comment la structure de la ville s'est laissée influencer par l'arrivée des rails du chemin de fer Central du Brésil (figures 2 et 3).

En faisant la description de la ville, l'auteur mentionne d'abord les services urbains: eau, lumière, égouts; et, ensuite, la division de la ville en zones: ancienne et moderne, suivant les classes sociales et les genres de vie.

L'auteur analyse la situation du port par rapport à la chute d'eau et arrive à la conclusion qu'il se trouverait mieux placé sur l'autre bord de la rivière. Il se rapporte, ensuite, à la grande importance de sa fonction commerciale, tandis que sa fonction industrielle, à peine commencée, n'aura pas de grandes possibilités.

En finissant son étude sur la ville de Pirapora, l'auteur présente quelques suggestions pour le futur développement de la ville, ayant en vue, principalement, la prochaine liaison de Pirapora avec la ville de Salvador (État de Bahia) par l'intermédiaire du chemin de fer Central du Brésil.

Dans son essai sur la ville de Bom Jesus da Lapa, l'auteur présente l'aspect physiographique de cette ville, dû à une colline isolée de roche calcaire, de la Série de Bambuí, qui émerge d'une plaine formée par les sédiments quaternaires.

Il se rapporte, ensuite, à la contribution qu'apportent la colline et la rivière São Francisco à la formation du paysage de Lapa. La rivière fournit: l'eau, qui est transportée par des ânes, le sol, où l'on fait des cultures pendant la baisse de la rivière; et, l'argile pour la construction des maisons. La colline, d'autre part, fournit les pierres pour le pavement de la ville et la chaux pour la construction des maisons; mais, la roche calcaire a permis l'établissement d'un ermitage qui est encore, aujourd'hui, un motif de grande attraction pour les esprits religieux. De là provient également l'enassement des maisons contre la colline, faisant face à l'ermitage (figure 12).

La dernière partie de ce travail décrit la chapelle de Bom Jesus da Lapa et les fêtes annuelles qui attirent la population du moyen São Francisco.

## RESUMEN

Después de breves consideraciones acerca de los rasgos comunes de las ciudades ribereñas del medio São Francisco, el autor describe el paisaje de las cercanías de Pirapora.

En seguida, haciendo un histórico de esta ciudad, muestra como la cascada y la posición en relación a los centros de explotación del oro han influido en la ubicación de ella; y como la llegada de los rieles del ferrocarril Central do Brasil ha concurrido para el desarrollo de su estructura (figs 2 e 3).

La descripción de la ciudad se refiere en primer lugar a los servicios urbanos: agua, luz, albañales; después, a la división de la ciudad en zonas: antigua y moderna, según las clases sociales y según los géneros de vida.

Analiza la ubicación del puerto con relación a la cascada y concluye aconsejando su cambio para la margen opuesta. Cuanto a las funciones del puerto, se refiere a su importante función comercial y a su función industrial no más que esbozada y de posibilidades muy estrechas.

El estudio acerca de Pirapora termina presentando opiniones y sugerencias para el futuro, sobre todo en faz de la próxima ligación del ferrocarril Central do Brasil con Salvador.

En el ensayo acerca de Bom Jesus da Lapa el autor describe el aspecto fisiográfico del lugar: un monte aislado de calcáreo de la serie Bambuí, que aflora en una llanura de sedimentos cuaternarios.

En seguida, compara la contribución del monte y del río San Francisco al paisaje de Lapa. El río contribuye con el agua, que es transportada por jumentos, con la arcilla para la construcción de las casas, con el suelo para los cultivos junto al río; mientras que el monte, además de dar las piedras para las calles y la cal para pintar las frentes de las casas, dio la capilla que ha originado la ciudad y que hoy todavía le da el "pán espiritual". Por eso, las casas están cerradas junto al monte y volvidas hacia él (fig 12).

La última parte del trabajo, describe la capilla del Señor Bom Jesus da Lapa y la típica fiesta anual, que causa un "rush" periódico en el medio San Francisco.

## RIASSUNTO

Dopo brevi osservazioni sulle caratteristiche comuni alle città rivierasche del medio S. Francisco, l'autore descrive il paesaggio dei dintorni di Pirapora.

Riassumendo la storia di questa città, fa notare che la cascata e la prossimità ai centri di sfruttamento dell'oro influirono sulla sua posizione; spiega anche come il giungervi delle linee della Ferrovia Centrale del Brasile ne abbia favorito lo sviluppo (fig 2 e 3).

Nella descrizione della città, considera da prima i servizi urbani: acqua, illuminazione, fognatura; poi, la divisione urbana in zona antica e moderna, le classi sociali e i modi di vita.

Dopo aver analizzato la situazione del porto rispetto alla cascata, consiglia il suo trasferimento alla riva opposta. Si riferisce alla sua importante funzione industriale, appena cominciata e ancora di modeste possibilità.

Lo studio su Pirapora si conchiude con opinioni e suggerimenti per il futuro, in vista della prossima congiunzione ferroviaria della Ferrovia Centrale del Brasile con Salvador.

Nel saggio su Bom Jesus da Lapa, l'autore descrive l'aspetto fisiografico del luogo: una collina isolata di calcare della serie Bambuí, che s'alza in una pianura di sedimenti quaternari.

Confronta, poi, il contributo della collina e del fiume S. Francisco al paesaggio di Lapa. Il fiume fornisce l'acqua, che vien trasportata da bestie da soma, l'argilla per la costruzione delle case e il suolo per le colture di maggia; mentre la collina, oltre la pavimentazione e la calce per la facciata delle case, ha dato la cappella che segnò l'inizio della città e ancora oggi le offre il pane spirituale. Perciò le case sono riunite vicino alla collina e rivolte verso di essa (fig. 12).

L'ultima parte del lavoro descrive la cappella del Senhor Bom Jesus da Lapa e la caratteristica festa annuale, che è occasione di un pellegrinaggio periodico al medio S. Francisco.

---

#### SUMMARY

After briefly considering the common characteristics of the cities along the middle São Francisco, the author describes the countryside around Pirapora.

Then, making a historical sketch of the city, he shows the influence of the waterfall and of the nearby gold-production centers. Finally the coming of the Brazil Central Railroad helped develop the city (figs. 2 and 3).

He describes the urban services of water, light and drainage, and points out how the city is divided into an old and a modern zone where different social and economic classes live.

He advises moving the city to the opposite bank so that it may be more favorably situated relative to the waterfall. He comments on the important commercial function of the port, but judges its commercial function undeveloped and of limited possibilities.

The study on Pirapora ends with opinions and suggestions for the future, especially in view of the connection soon to be made with Salvador by the Brazil Central Railroad.

In the essay on Bom Jesus da Lapa, the author describes the physiographic aspects: an isolated calcareous hill of the Bambuí series, on top of a plain of quaternary sediments.

Then he compares the contributions of the hill and of the São Francisco river. The river contributed a means of transporting donkeys, clay for houses, and soil for planting between the flood-seasons. The hill contributed paving and lime for the facade of the houses, besides the chapel which founded the city and still gives it "spiritual bread." The houses are shut in by the mountain and face toward it (fig. 12).

The last part of the article describes the chapel of Senhor Bom Jesus da Lapa and the typical annual celebration which causes a periodical "rush" to the middle São Francisco.

---

#### ZUSAMMENFASSUNG

Nach kurzen Erwägungen über die allgemeinen Zeichen der Fluss-Städchen des mittleren S. Francisco, beschreibt der Schriftsteller die Landschaft der umliegenden Orte Piraporas.

Anschließend, indem er eine historische Beschreibung dieser Stadt macht, zeigt er wie der Wasserfall und die Position in Bezug auf die innere Goldsuche Einfluss auf die Lage dieser hatte, und wie die Ankunft der Schienen der E F C B zur Entwicklung ihres Baus beigetragen hat (Fig. 2 und 3).

Die Beschreibung der Stadt bezieht sich zuerst auf die urbanischen Arbeiten: Wasser, Licht, Ausflüsse; dann, die Teilung der Stadt in Zonen: Alte und Neue, je nach sozialen Klassen und Lebensarten.

Analisiert die Lage des Hafens in Bezug auf den Wasserfall und endet indem er seine Versetzung auf das entgegengesetzte Ufer vorschlägt.

Was die Tätigkeiten des Hafens anbetrifft, bezieht er sich auf seine wichtige Handel- und Industrie-Funktionen, welche nur angedeutet sind und unbegrenzte Möglichkeiten aufweisen.

Das Studium über Pirapora endet, indem Gutachten und Vorschläge für die Zukunft gemacht werden, vorallem in Bezug auf die nächste Verbindung der E F C B mit Salvador.

Beim Studium über Bom Jesus da Lapa beschreibt der Schriftsteller den physiographischen Anblick des Ortes; ein isolierter Hügel aus kalkartigem Gestein der Serie Bambuí, welcher eine Ebene von quaternarischen Bodensatz bildet.

Darauffolgend, vergleicht er den Beitrag des Hügels und des Flusses S. Francisco mit der Landschaft Lapas. Der Fluss steuert mit dem Wasser bei, welches mit Eseln transportiert wird, mit dem Ton zum Bauen der Häuser, mit dem Boden zum Kultivieren des Ebbebodens, und der Hügel, ausser dem Strassenpflaster und dem Kalk für den Häuserputz, gab er die Kapelle, durch welche die Stadt entstand und ihr heute noch das "geistliche Brot" gibt. Darum sind die Häuser dicht am Hügel und ihnen zugewandt, gebaut (Fig. 12).

Der letzte Teil der Arbeit beschreibt die Kapelle des "Senhor Bom Jesus da Lapa" und das typische alljährliche Fest, welches den Grund zu einem periodischen "rush" zum mittleren S. Francisco gibt.

## RESUMO

Post rapidaj konsideroj pri la komunaj trajtoj de la bordaj urboj de la meza rivero São Francisco, la aŭtoro priskribas la pejzaĝon de la ĉirkaŭaĵoj de Pirapora

Sekve, farante historion de tiu ĉi urbo, li montas kiel la akvofalo kaj ĝia pozicio rilate al la centroj de esplorado de la oro influis sur ĝian situacion kaj kiel la alveno de la reĵoj de la Brazila Centra Fervojo kunhelpis la disvolviĝon de ĝia strukturo (figs 2 kaj 3)

La priskribo pri la urbo rilatas unue al la urbaj servoj de akvo, lumo, kloakoj; poste al la dividado de la urbo laŭ du zonoj, nome: antikva kaj moderna, laŭ la sociaj klasoj kaj la vivmanieroj

Li analizas la situacion de la haveno rilate al la akvofalo kaj finiĝas konsilante ĝian transloĝigon al la mala bordo. Rilate al la funkcioj de la haveno, li aludas al ĝia industria apenaŭ skizita kaj je limigitaj eblecoj

La studo pri Pirapora finiĝas per la prezentado de opinioj kaj sugestioj por la estonteco, precipe antaŭ la proksima alligo de la Brazila Centra Fervojo al la ĉefurbo Salvador

Ĉe la mallonga studo pri la urbo Bom Jesus da Lapa la aŭtoro priskribas la fiziografian aspekton de la loko konsistantan el izolita monteto el kalkŝtono de la serio Bambuí, kiu emerĝas sur ebenaĵo el kvartenaraj sedimentoj

Poste li komparas la kontribuon de la monteto kaj de la rivero S Francisco kun la pejzaĝo de Lapa. La rivero kontribuas kun la akvo, kiu estas transportata per azenoj, kun la argilo por la konstruado de la domoj, kun la grundo por la forfluaĵ kulturoj, dum la monteto, krom la pavimo kaj la kalko por la fasado de la domoj, donis la kapelon, kiu naskis la urbon kaj ankoraŭ hodiaŭ donas al ĝi la "spiritan panon". Tial la domoj estas konstruitaj apud la monteto kaj turnitaj al ĝi (fig 12)

La lasta parto de la verko priskribas la kapelon de Sinjoro Bona Jesuo de Lapa kaj la tipan jaran feston, kiu okazigas periodan "rush" en la meza S Francisco