

# REVISTA BRASILEIRA DE GEOGRAFIA

Ano XXIII

ABRIL-JUNHO DE 1961

N.º 2

## ASPECTOS DO FATO URBANO NO BRASIL

PEDRO PINCHAS GEIGER

FANY DAVIDOVICH

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

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

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

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

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

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

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



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

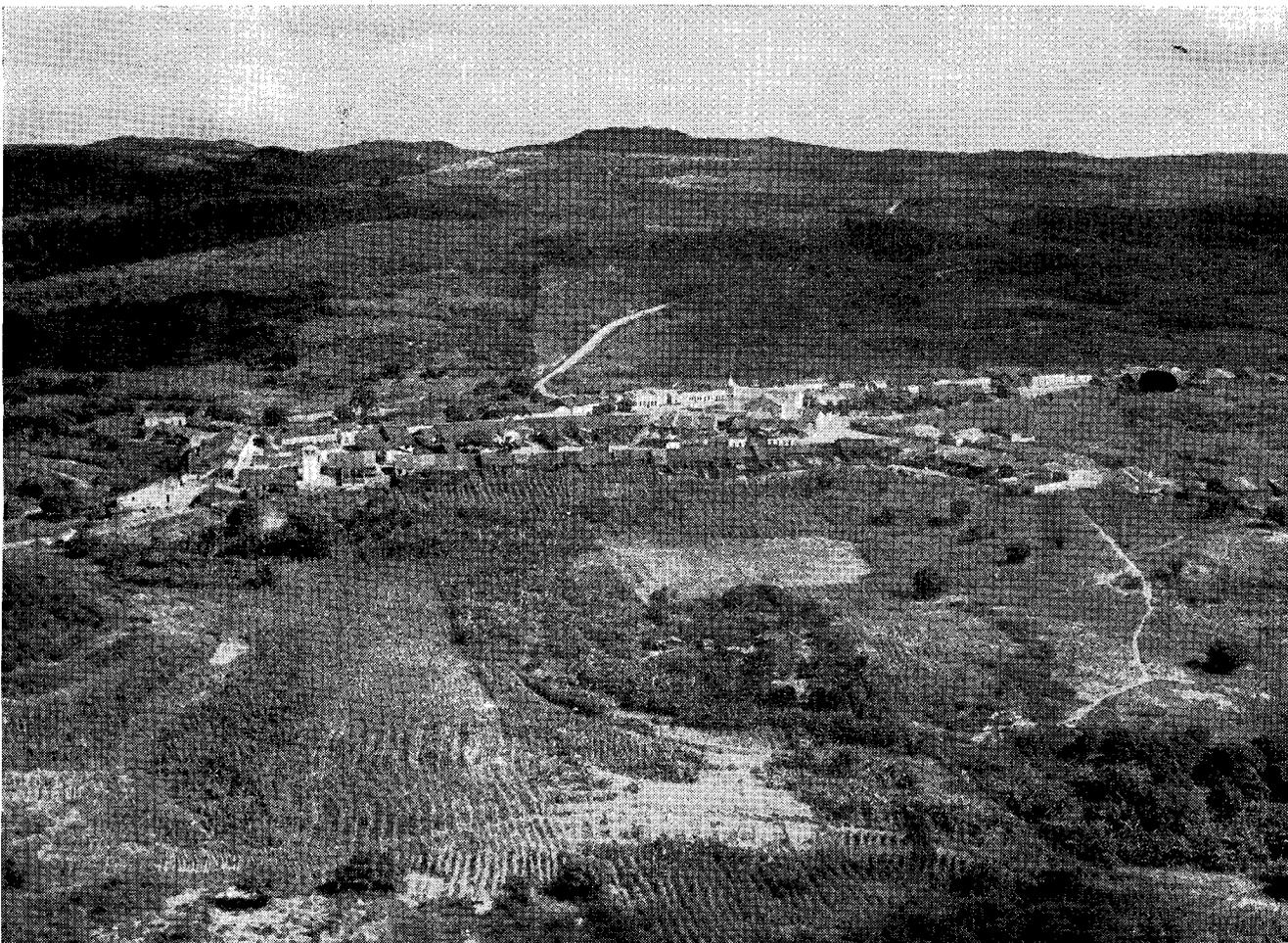
American Institute 1958, revelam que o Brasil foi o único país americano a indicar, além de uma população urbana, uma população suburbana referente aos residentes nas áreas que circundam o núcleo urbano central. Nesta generalização estão incluídos os subúrbios de cidades com mais de 100 000 habitantes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

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

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

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

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



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

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



Fig. 1

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

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

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

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

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

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

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

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

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

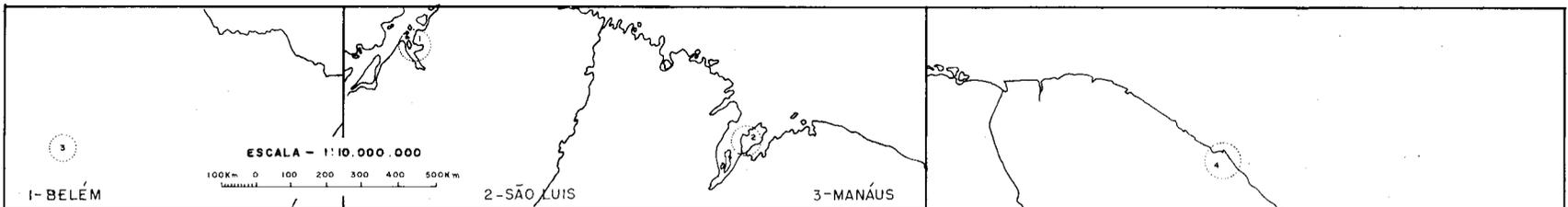
Apesar de encarados como um todo, verificam-se diferenças nas porcentagens urbanas do grupo fluminense e do paulista. Embora os totais sejam aproximados, há diferenças sensíveis na distribuição por localidades: no conjunto fluminense, há tendência mais pronunciada à concentração da população nas localidades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

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

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

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

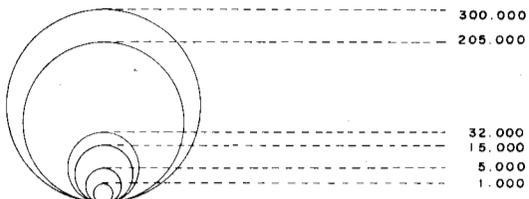
Conforme foi anteriormente mencionado, as redes urbanas não se identificam obrigatoriamente com os limites das zonas acima citadas. Constituem exceções a Amazônia coincidindo com a rede comandada por Belém e o extremo sul, com a de Pôrto Alegre. Por outro lado, cumpre ressaltar o papel de cabeça em relação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



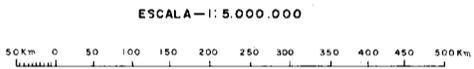
LOCAIS INDUSTRIALIZADOS

LEGENDA

RELAÇÃO ENTRE O NÚMERO DE OPERÁRIOS POR MUNICÍPIO E A POPULAÇÃO DAS CIDADES  
 "EM ALGUNS CASOS ADICIONOU-SE A POPULAÇÃO DAS PRINCIPAIS VILAS.  
 EM ALGUNS OUTROS ADICIONOU-SE A POPULAÇÃO DA CIDADE A POPULAÇÃO DE TODAS AS VILAS."



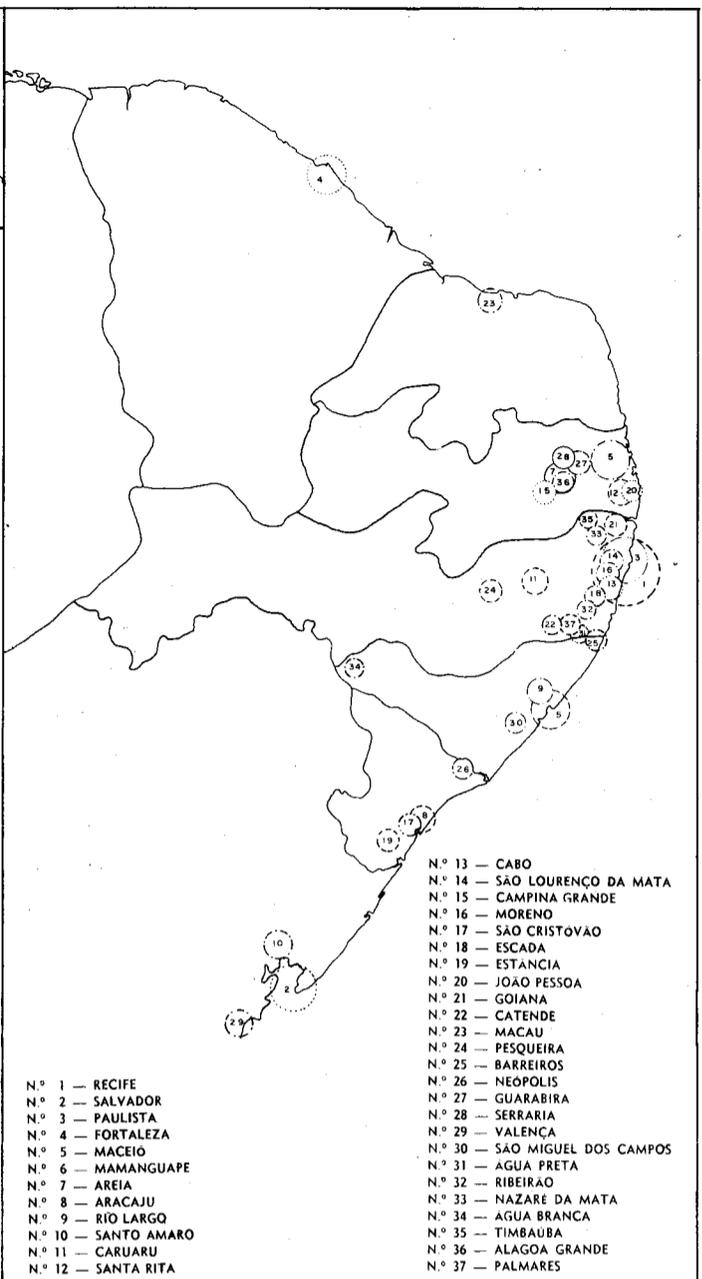
- MAIS DE 45 %
- 30% A 45 %
- 15% A 30 %
- 5% A 15 %
- 1% A 5 %



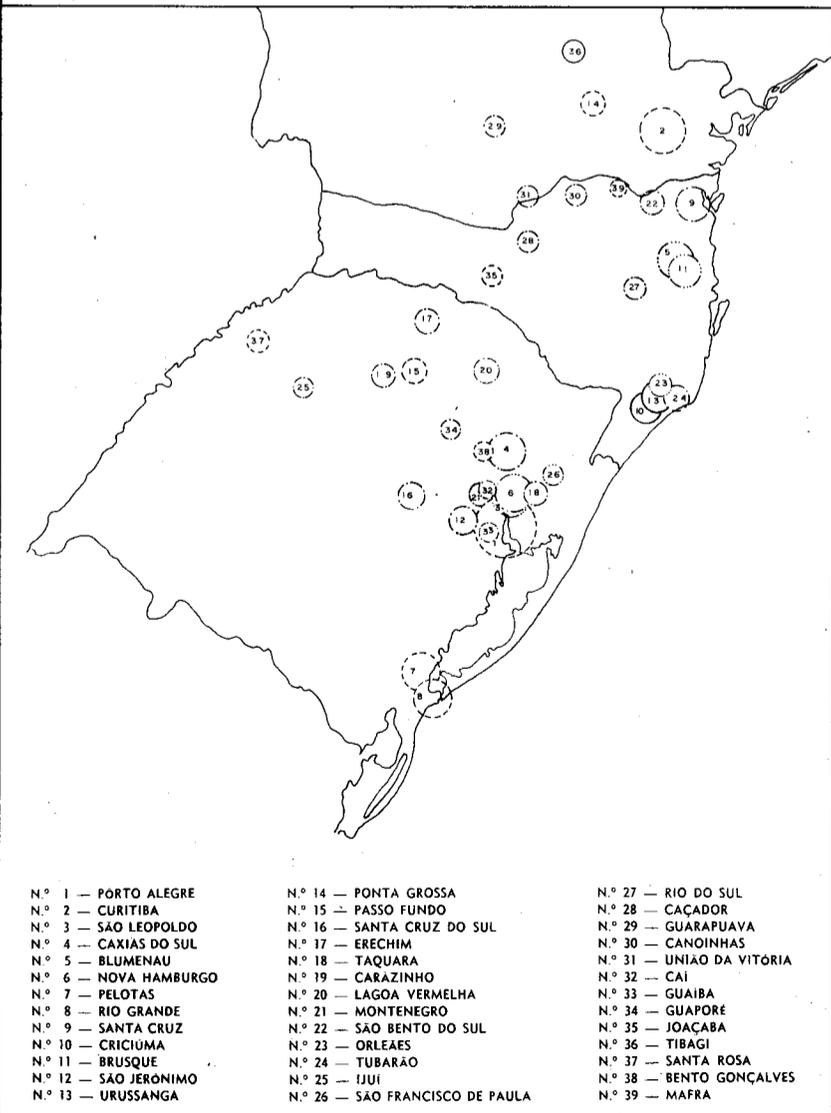
NOTA

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

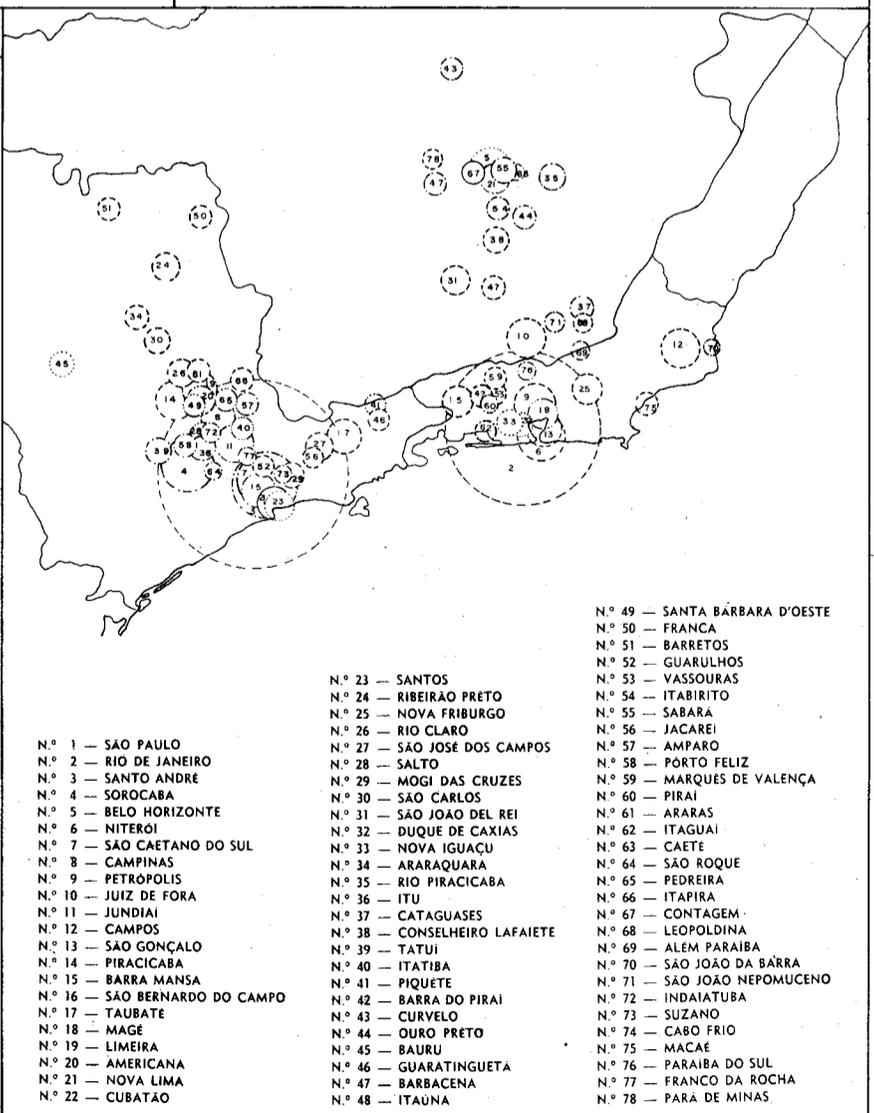
ORGANIZADO POR:  
 EDNA MASCARENHAS E PEDRO P. GEIGER



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



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



- N.º 1 — SÃO PAULO
- N.º 2 — RIO DE JANEIRO
- N.º 3 — SANTO ANDRÉ
- N.º 4 — SOROCABA
- N.º 5 — BELO HORIZONTE
- N.º 6 — NITERÓI
- N.º 7 — SÃO CAETANO DO SUL
- N.º 8 — CAMPINAS
- N.º 9 — PETRÓPOLIS
- N.º 10 — JUIZ DE FORA
- N.º 11 — JUNDIAÍ
- N.º 12 — CAMPOS
- N.º 13 — SÃO GONÇALO
- N.º 14 — PIRACICABA
- N.º 15 — BARRA MANSA
- N.º 16 — SÃO BERNARDO DO CAMPO
- N.º 17 — TAUBATE
- N.º 18 — MAGE
- N.º 19 — LIMEIRA
- N.º 20 — AMERICANA
- N.º 21 — NOVA LIMA
- N.º 22 — CUBATÃO
- N.º 23 — SANTOS
- N.º 24 — RIBEIRÃO PRETO
- N.º 25 — NOVA FRIBURGO
- N.º 26 — RIO CLARO
- N.º 27 — SÃO JOSÉ DOS CAMPOS
- N.º 28 — SALTO
- N.º 29 — MOGI DAS CRUZES
- N.º 30 — SÃO CARLOS
- N.º 31 — SÃO JOÃO DEL REI
- N.º 32 — DUQUE DE CAXIAS
- N.º 33 — NOVA IGUAÇU
- N.º 34 — ARARAQUARA
- N.º 35 — RIO PIRACICABA
- N.º 36 — ITU
- N.º 37 — CATAGUASES
- N.º 38 — CONSELHEIRO LAFAIETE
- N.º 39 — TATUI
- N.º 40 — ITATIBA
- N.º 41 — PIQUETE
- N.º 42 — BARRA DO PIRAI
- N.º 43 — CURVELO
- N.º 44 — OURO PRETO
- N.º 45 — BAURU
- N.º 46 — GUARATINGUETA
- N.º 47 — BARBACENA
- N.º 48 — ITAUNA
- N.º 49 — SANTA BÁRBARA D'OESTE
- N.º 50 — FRANCA
- N.º 51 — BARRETOS
- N.º 52 — GUARULHOS
- N.º 53 — VASSOURAS
- N.º 54 — ITABIRITO
- N.º 55 — SABARA
- N.º 56 — JACAREÍ
- N.º 57 — AMPARO
- N.º 58 — PORTO FELIZ
- N.º 59 — MARQUÊS DE VALENÇA
- N.º 60 — PIRAI
- N.º 61 — ARARAS
- N.º 62 — ITAGUAÍ
- N.º 63 — CAETÉ
- N.º 64 — SÃO ROQUE
- N.º 65 — PEDREIRA
- N.º 66 — ITAPIRA
- N.º 67 — CONTAGEM
- N.º 68 — LEOPOLDINA
- N.º 69 — ALEM PARAIBA
- N.º 70 — SÃO JOÃO DA BARRA
- N.º 71 — SÃO JOÃO NEPOMUCENO
- N.º 72 — INDAIATUBA
- N.º 73 — SUZANO
- N.º 74 — CABO FRIO
- N.º 75 — MACAÉ
- N.º 76 — PARAIBA DO SUL
- N.º 77 — FRANCO DA ROCHA
- N.º 78 — PARA DE MINAS

Fig. 1

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

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

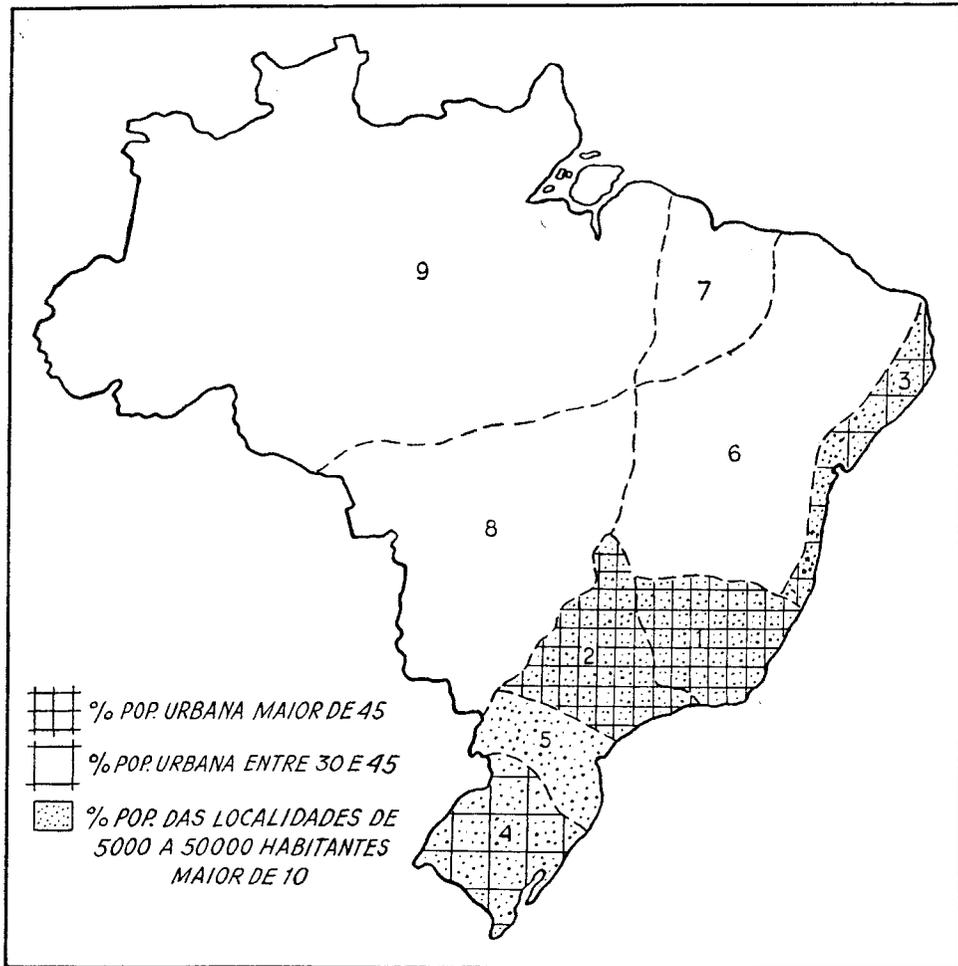


Fig. 2

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

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

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

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



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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



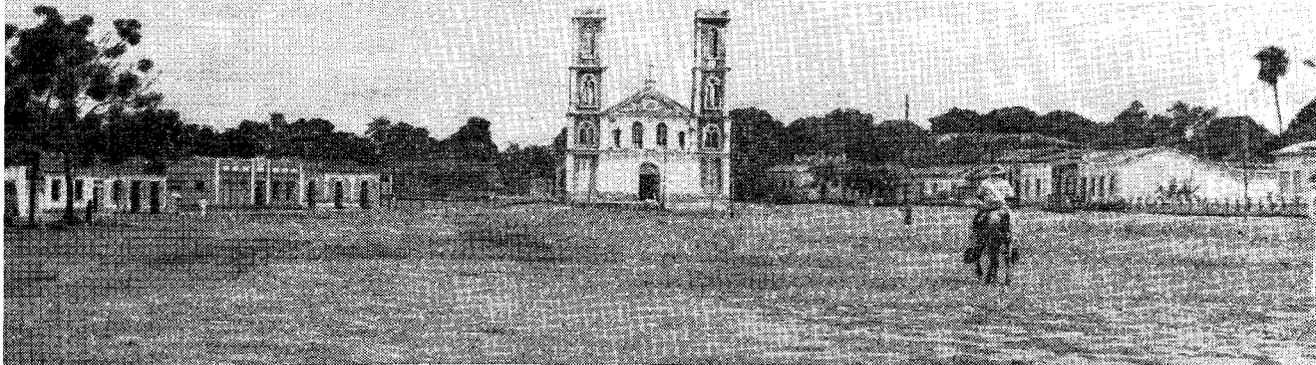


Foto 7 — A grande praça do plano em castrum na cidade de Poconé, centro de região arcaica no Mato Grosso. (Foto CNG. 659).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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



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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

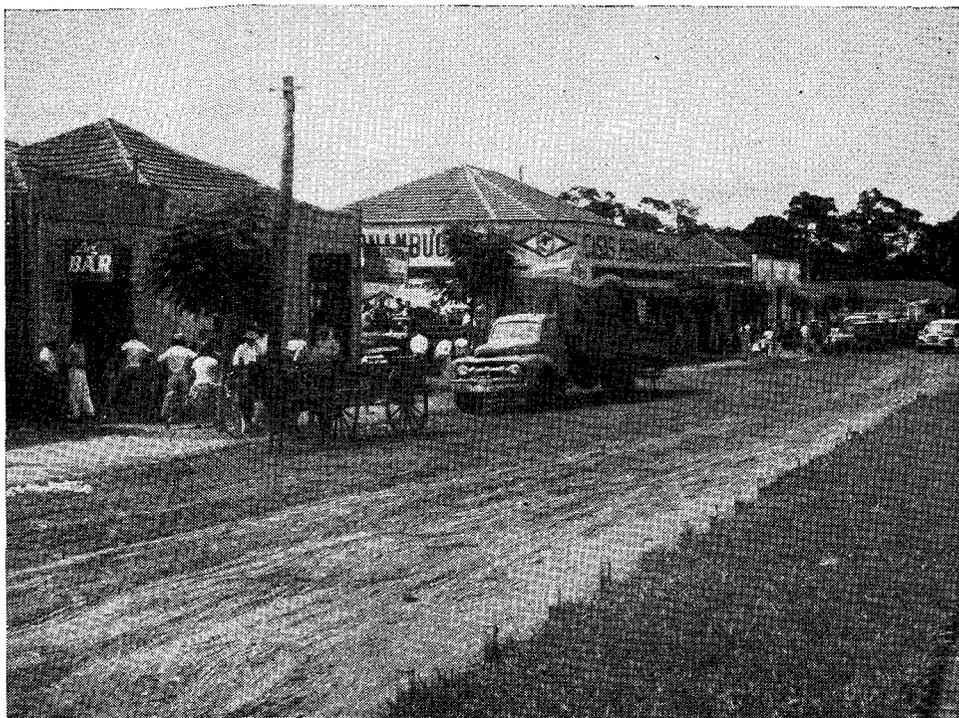


Foto 11 — Cianorte, no Paraná apresenta o aspecto da cidade de zona pioneira; ruas não calçadas, casas de madeira, porém, um movimento relativamente ativo. (Foto CNG. 9 810 — T.J.).

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

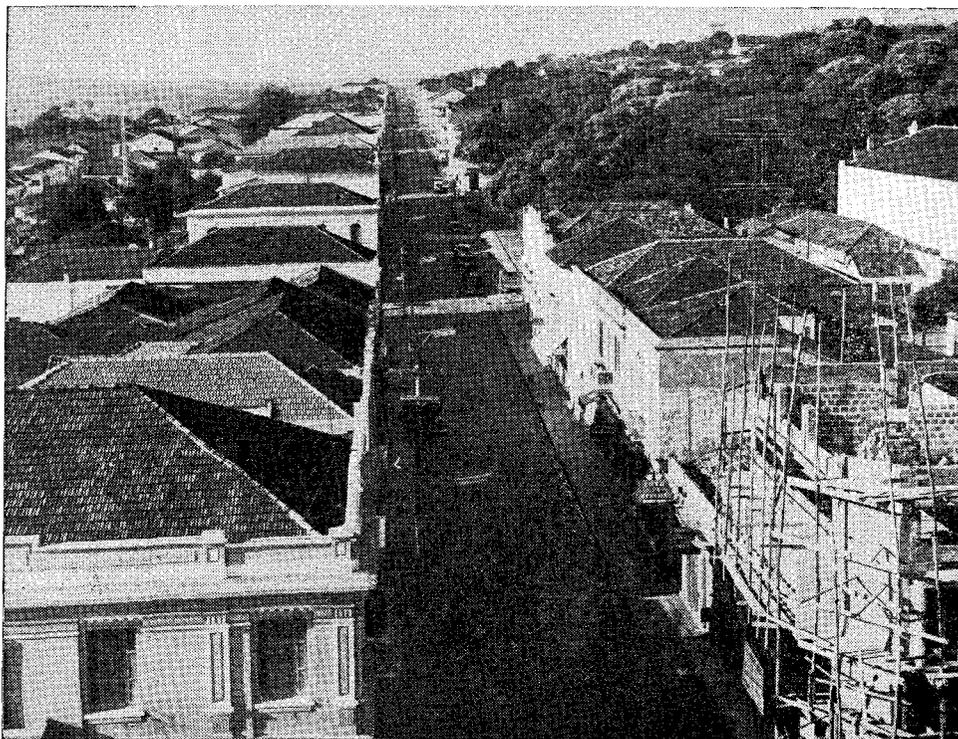


Foto 12 — Botucatu apresenta esta rua que se caracteriza pela uniformidade das construções. Elas revelam que Botucatu foi importante centro cafeeiro no passado e que, com a passagem da onda cafeeira, a cidade pouco progrediu, tendo sofrido, apenas, pequenas transformações. (Foto CNG. 5 572).

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

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

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

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

Tanto em 1940, quanto em 1950, o Brasil se enquadrava nesta categoria, conforme os índices do setor urbano. O aumento de 5% desta parte, em dez anos refletiu, entretanto, certas modificações na composição da população ativa: em 1940, o Brasil emparelhava-se aos países de tipo agrícola, com uma porcentagem de 67,5% neste ramo; mas, em 1950, houve um decréscimo de 10% no quadro agrícola e um aumento do setor terciário principalmente<sup>1</sup>. O Brasil colocava-se no nível de países de economia agrícola, com atividade industrial subordinada.

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

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

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



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

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



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

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

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



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

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

#### QUADRO II

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

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

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

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

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

### QUADRO III

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

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

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

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

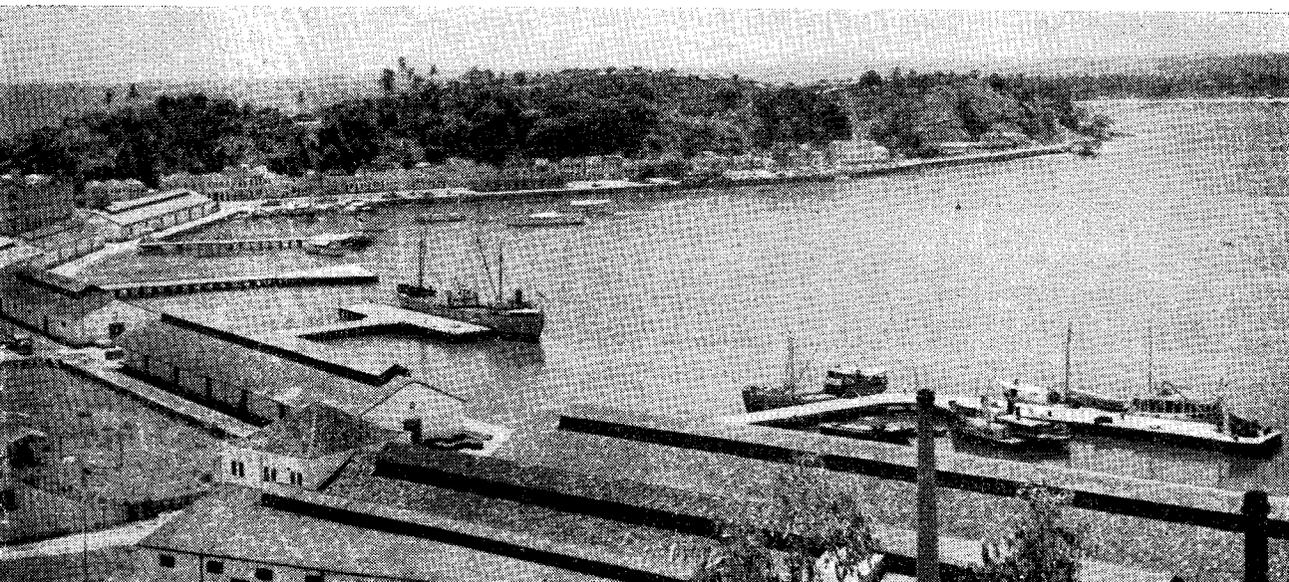




Foto 17 — A capital do Rio Grande do Sul evolui para pertencer à categoria de cidades da civilização industrial moderna, fato que se revela no crescimento vertical do seu centro. Observe-se a localização de Porto Alegre, junto à foz do Guaíba. (Foto CNG — T.J.).

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

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

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

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

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

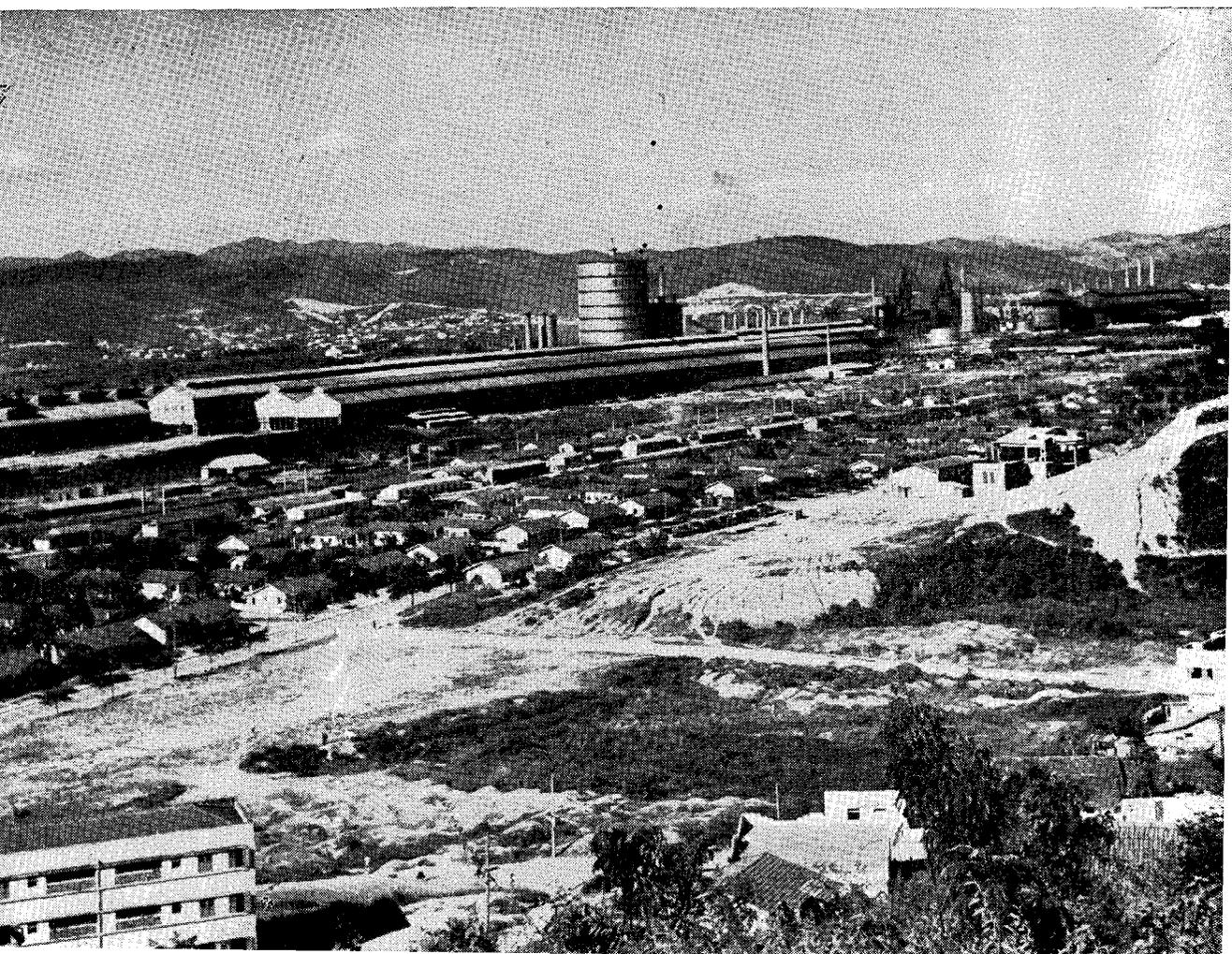




Foto 19 — Belém, metrópole regional da Amazônia, é centro comercial e portuário. A paisagem urbana do centro de Belém difere bastante da de Pôrto Alegre, vista em foto anterior: as modificações de modernização foram débeis, contam-se os arranha-céus; predominam as velhas construções e figura uma velha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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

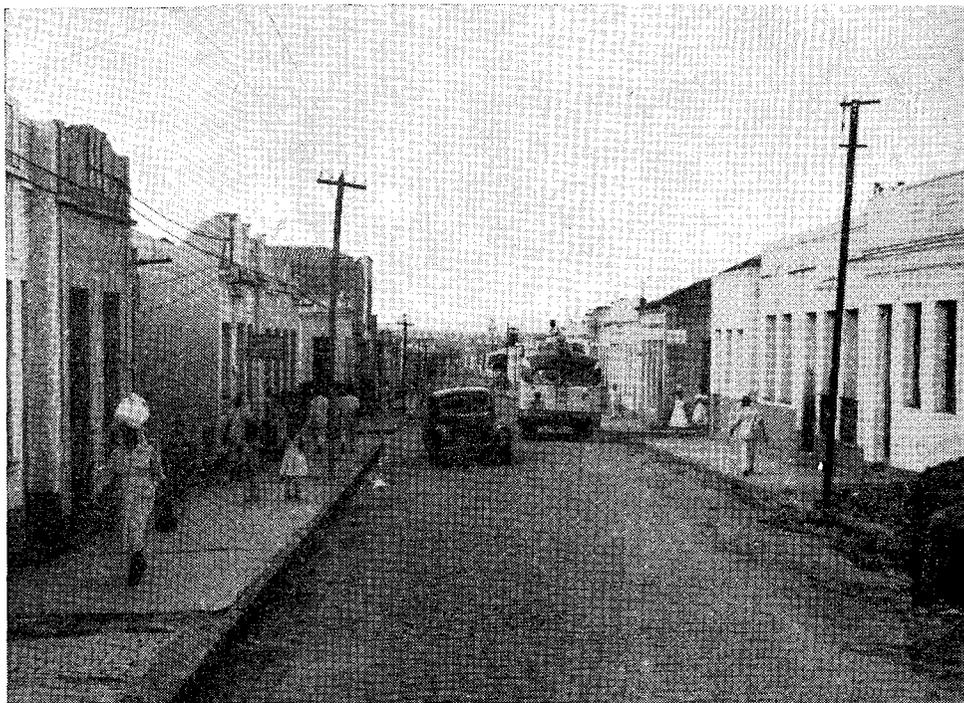


Foto 21 — Juazeiro do Norte é um centro regional de primeira categoria, no sertão do Nordeste. As diferenças existentes entre a região de Londrina e a região de Juazeiro do Norte, no sentido econômico, social e geográfico, revelam-se nas distintas fisionomias de uma e outra cidade. Compare-se o número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

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

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

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

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



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

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

A medida que a grande lavoura da cana progredia para o interior, novos aglomerados urbanos foram surgindo em pontos intermediários, destinados à armazenagem da produção, antes de atingir o pôrto marítimo. O transporte utilizava embarcações fluviais, o que explica a localização de grande parte dêstes núcleos ao longo dos rios; é esta a origem de algumas cidades da atual rêde pernambucana, como Goiana, Igarau, Serinhaém. No entanto, na zona canavieira fluminense, sômente Campos subsistiu<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Sua origem remonta à atividade pecuária da região.

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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



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

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

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

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

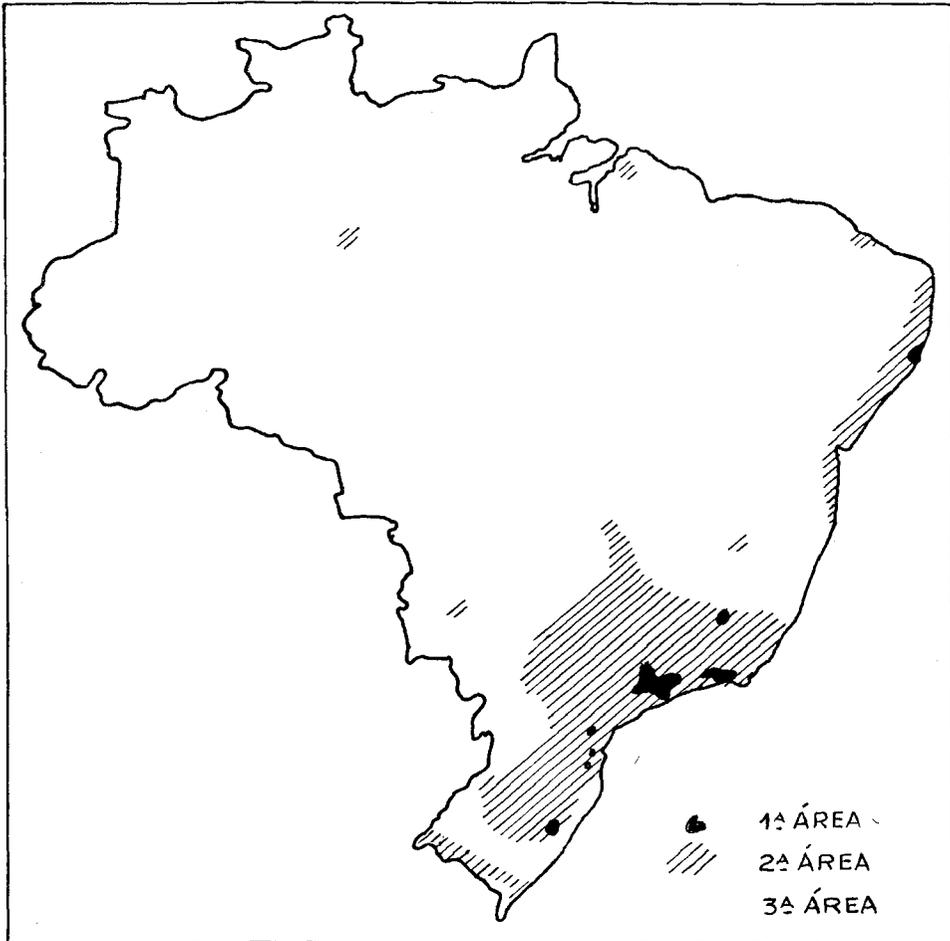


Fig. 3

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



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

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

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

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

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Fig. 4

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

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

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

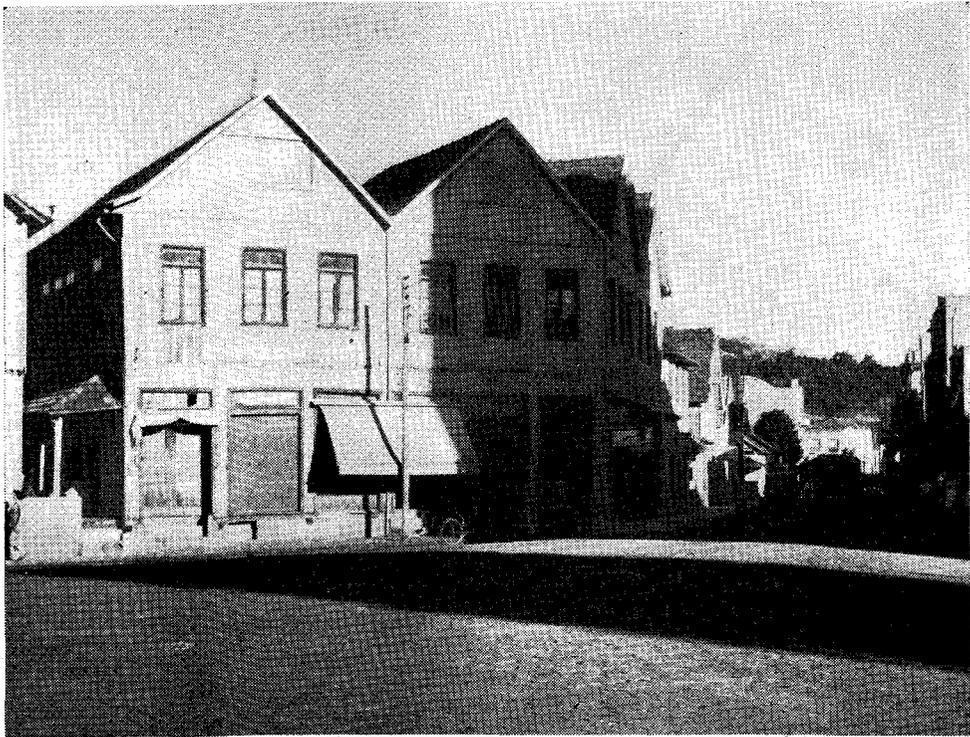


Foto 29 — *Um belo exemplo da influência da colonização européia na paisagem urbana: uma rua em Marcelino Ramos, Rio Grande do Sul. Veja-se o emprêgo da madeira na construção das casas. (Foto CNG — T.J.).*

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

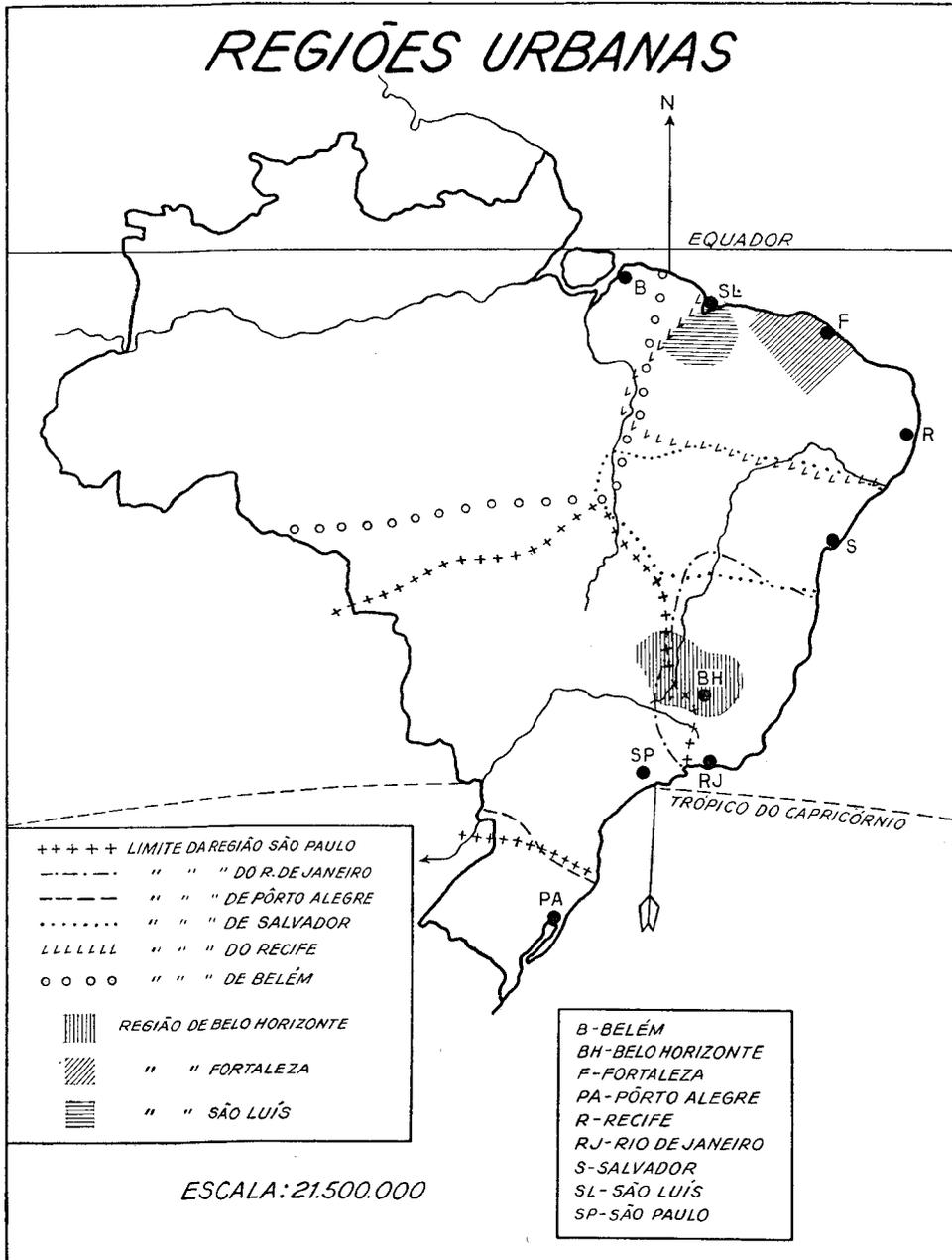


Fig. 5

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

### A METRÓPOLE DO RIO DE JANEIRO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Crescimento da população do Rio de Janeiro:

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

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

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

#### *Número de operários*

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

#### *Consumo de CV pela indústria*

69 700
137 100
276 000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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 perderam 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 acordo 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.

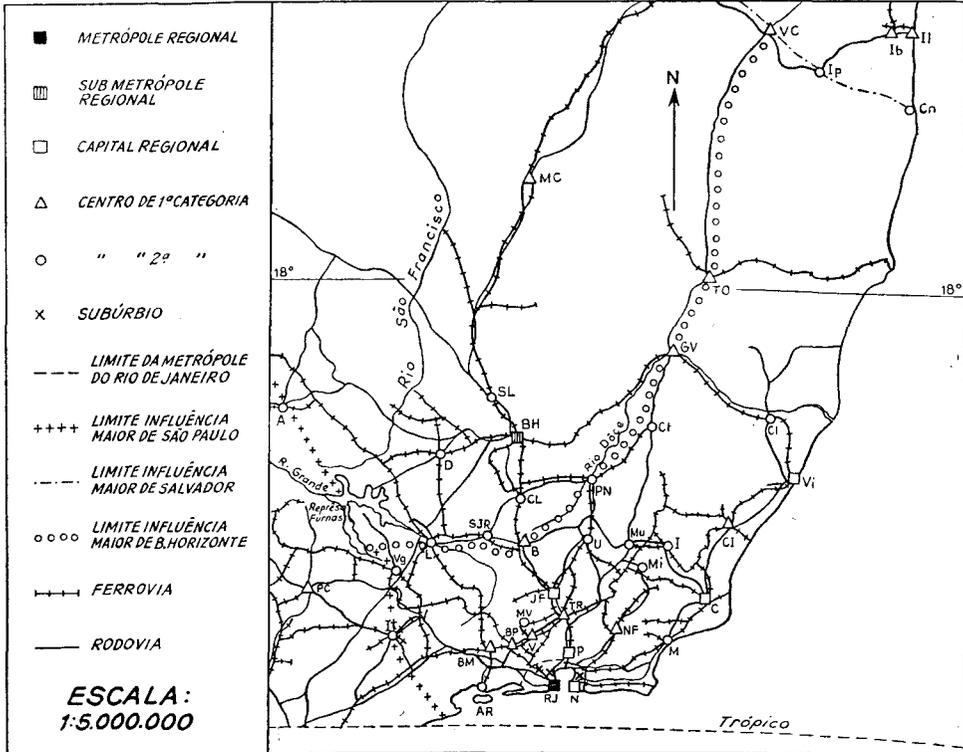


Fig. 7 — A—Araxá — AR—Angra dos Reis — B—Barbacena — BH—Belo Horizonte — BM—Barra Mansa — BP—Barra do Pirai — C—Campos — Cl—Colatina — Cn—Canavieiras — Ct—Caratinga — CI—Cachoeiro do Itapemirim — CL—Conselheiro Lajaiete — D—Divinópolis — GV—Governador Valadares — I—Itaperuna — Ib—Itabuna — Il—Ilhéus — 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 acordo 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.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> 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. (CAIRO 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.

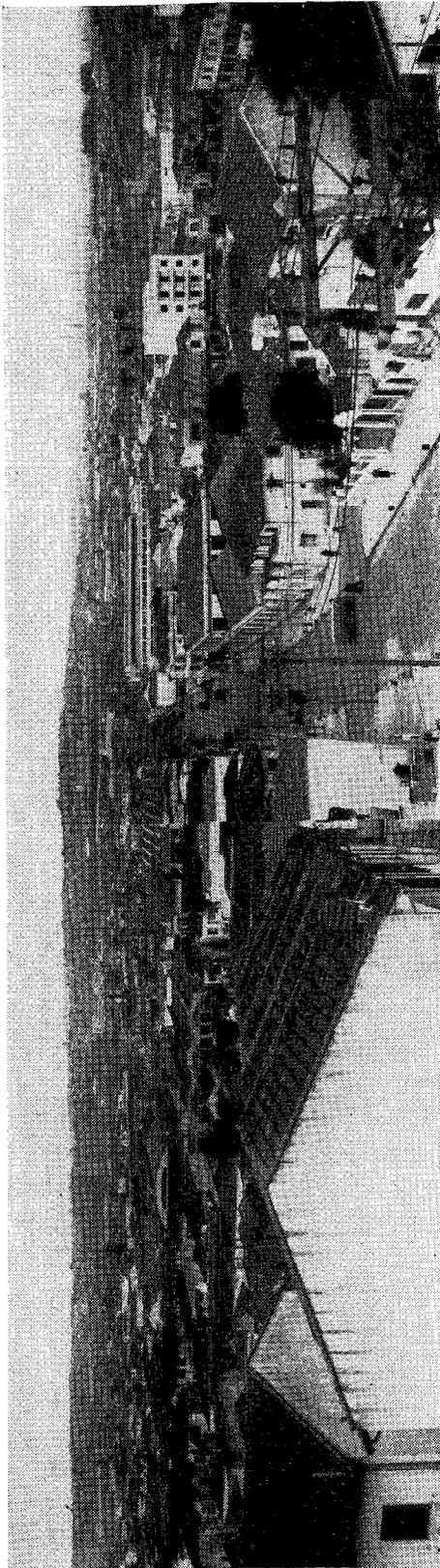


Foto 32 — Um bairro industrial de grande metrópole, com fábricas e residências de operários. Ipiranga, na capital paulista. (Foto CNG. 5 928/29 — T. J.).

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, Mojmimirim, 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 conseqüência, 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.

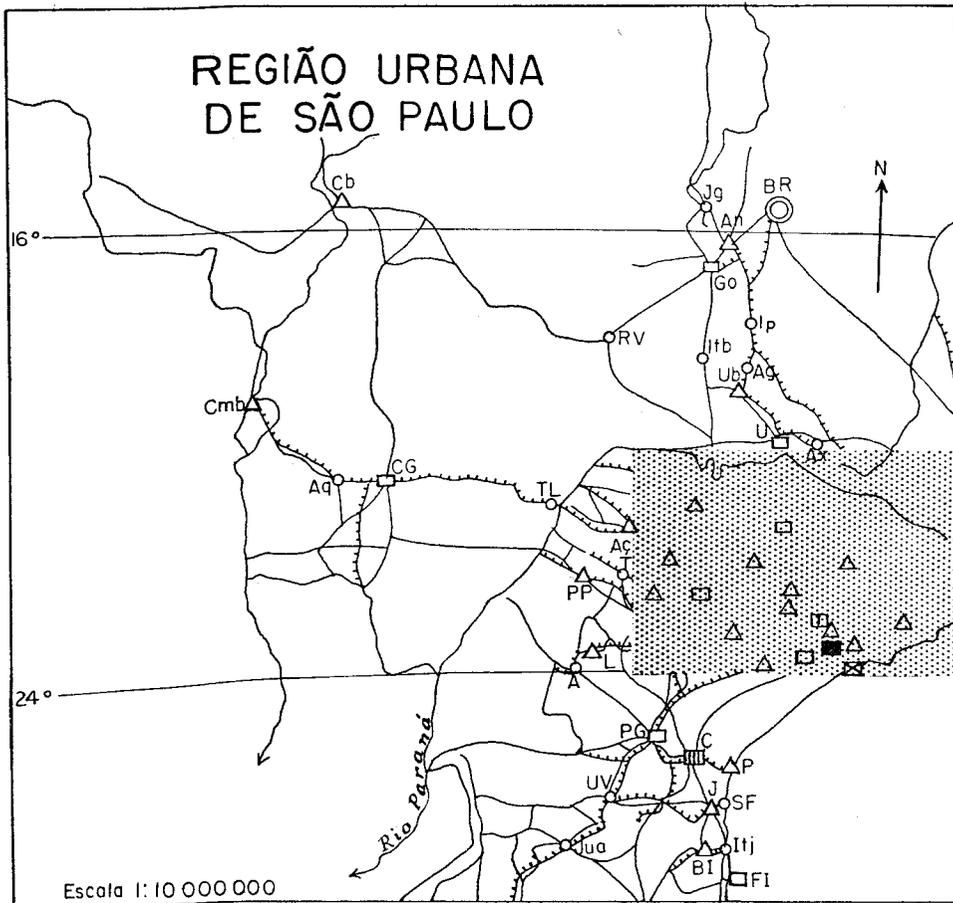
A industrialização, além de criar núcleos satélites, na área metropolitana, deu impulso a cidades mais antigas, como Campinas e Sorocaba, Curitiba e Santos, que representam os centros urbanos mais importantes da rede paulista.

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

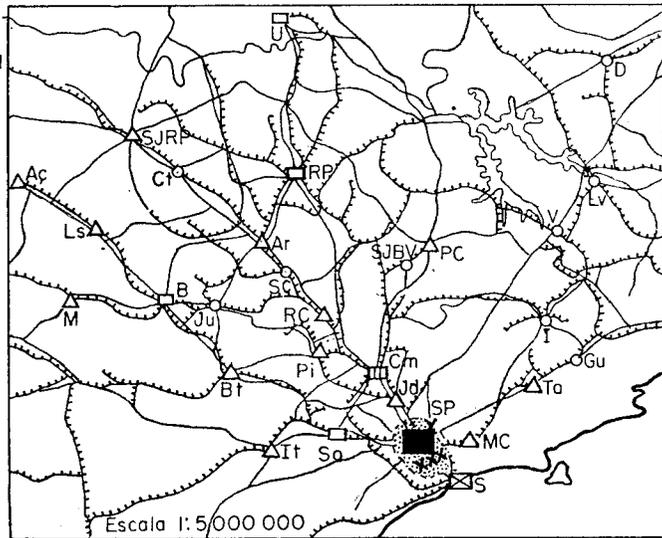


Fig. 8 — A—Apucarana — Aç—Araçatuba — Ag—Araguari — An—Anápolis — Aq—Aquidauana — Ar—Araraquara — Az—Araxá — B—Bauru — Bl—Blumenau — Bt—Botucatu — BR—Brasília — C—Curitiba — Cb—Cuiabá — Cm—Campinas — Ct—Catanduvas — Cg—Campo Grande — D—Divinópolis — Fl—Florianópolis — Go—Goitânia — Gu—Guaratinguetá — I—Itapeba — Ip—Ipameri — It—Itapetininga — Itb—Itumbiara — Itj—Itajaí — J—Joinville — Jd—Jundiaí — Jg—Jaraguá — Ju—Jauá — Jua—Juaçaba — L—Londrina — Ls—Lins — Lv—Lavras — M—Marília — Mc—Mojí das Cruzes — P—Paranaguá — Pi—Piracicaba — PC—Poços de Caldas — PG—Ponte Grossa — PP—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 tórno 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.<sup>a</sup> 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. MONBEIG) 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.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> 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-dita, 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 PAIVA 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.

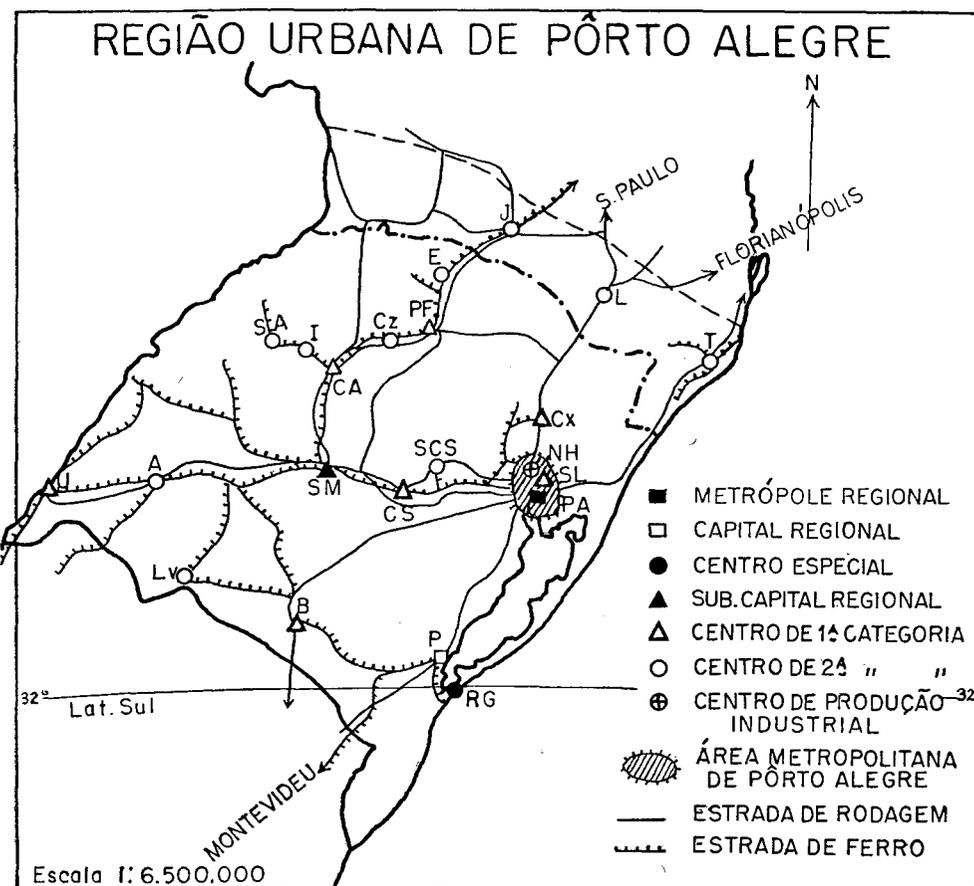
A cidade apresenta um zoneamento em que se distinguem: um trecho central, formado de uma parte baixa em área de atêrro, onde se encontram o comércio atacadista, repartições públicas, bancos, a zona portuária, etc. e de uma parte correspondente à encosta norte da península, onde se localizam o comércio 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.



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.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> 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 reprêsa 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 cêrca 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.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> 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 sôbre os eixos de circulação surgindo em tórno de armazéns, moinhos, frigoríficos. A origem de Juaçaba, por exemplo, prende-se à instalação de um frigorífico.

São centros de 2.<sup>a</sup> 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 Xaçecó, 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.<sup>a</sup>

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.

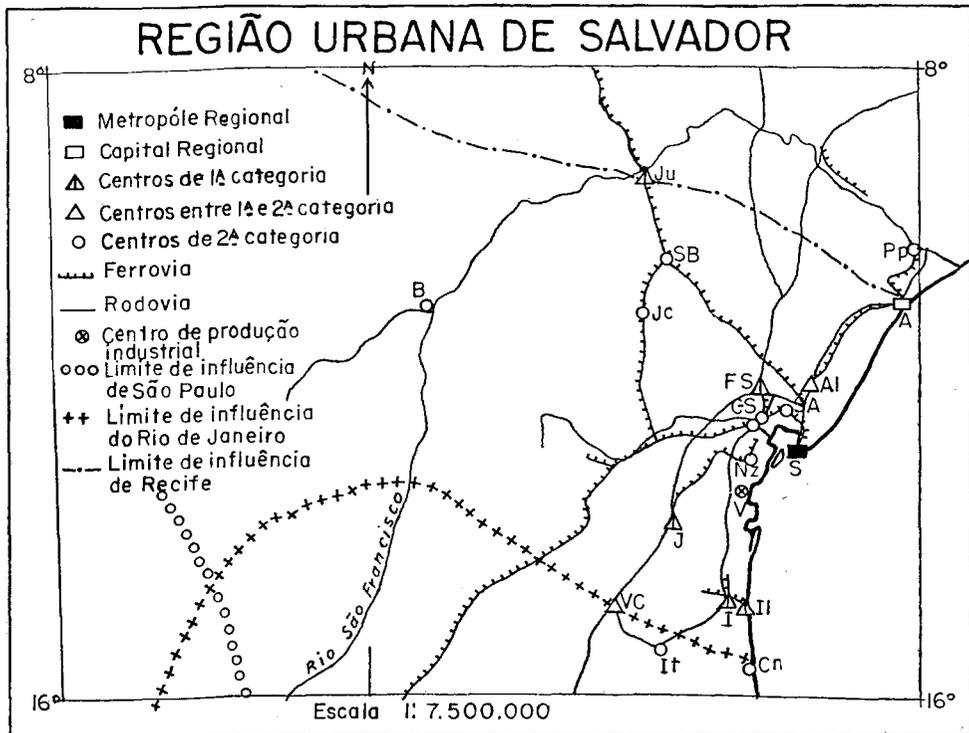


Fig. 10 — A—Aracaju — Al—Alagoinhas — B—Barra — Cn—Canavieiras — CS—Cachoeira de São Félix — FS—Feira de Santana — I—Itabuna — Il—Ilhéus — It—Itapetinga — J—Jequié — Jo—Jacobina — Jr—Juazeiro — Nz—Nazaré — Pp—Propriá — S—Salvador — SA—Santo Amaro — SB—Senhor do Bonfim — V—Valença — VC—Vitória da Conquista.

De acordo com M. SANTOS, na Bahia só podem ser consideradas zonas urbanas propriamente ditas o Recôncavo e a zona cacauera, 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 cacauera 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.<sup>a</sup> 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 pôrto, 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. Pôrto 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 Capibaribe, 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 Capibaribe, 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 canaveiras: 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 secas 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.

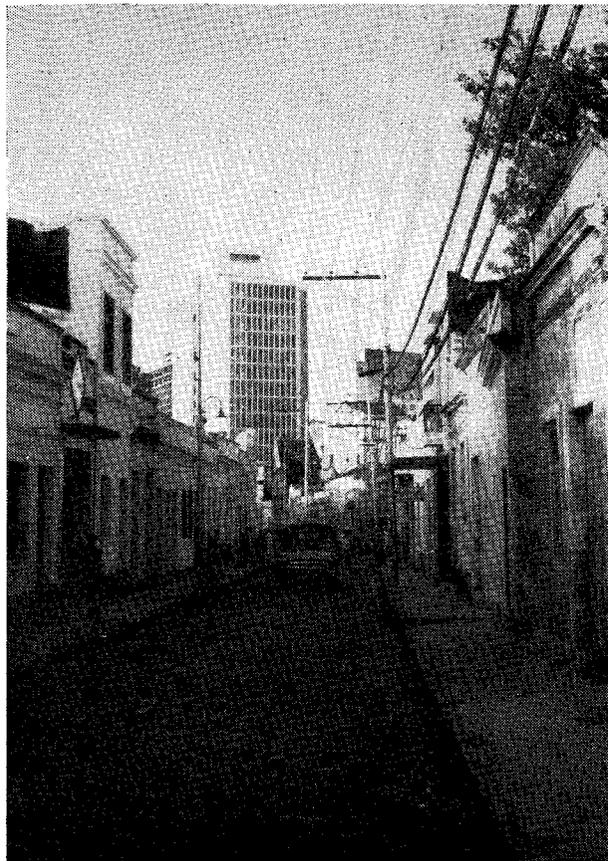


Foto 33 — Uma zona de degradação em torno do centro é traço comum às metrópoles. No caso, a área de degradação na periferia do centro de Recife. (Foto CNG. 5 154).

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;

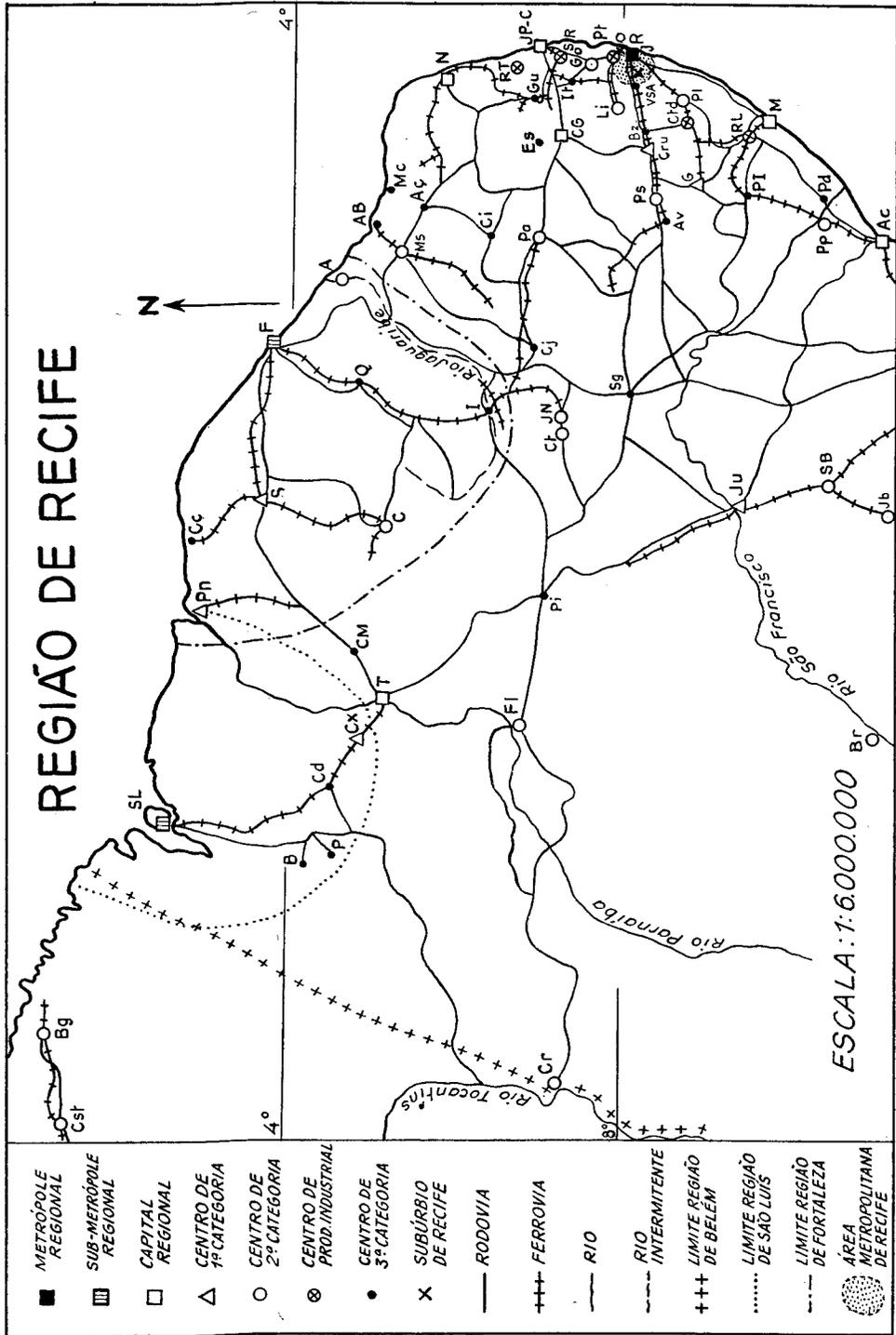


Fig. 11 — A—Aracati — Ac—Aracaju — Ac—Açu — Av—Arcoverde — AB—Areia Branca — B—Bacabal — Bg—Bragança — Br—Barra — Bz—Bezerros — C—Cratéis — Co—Camocim — Cd—Codó — Ci—Caicó — Cj—Cajazeiras — Cr—Carolina — Cru—Caruaru — Cst—Castanhal — Ct—Crato — Ctd—Catandê — Cx—Caxias — CG—Campina Grande — CM—Campo Maior — Es—Esperança — F—Fortaleza — Fl—Floriano — G—Garanhuns — Go—Goiania — Gu—Guarabira — I—Iguatu — It—Itabaiana — J—Jaboatão — Jb—Jacobina — Ju—Juazeiro — JN—Juazeiro do Norte — JP—João Pessoa — C—Cabedelo — Li—Limoeiro — M—Maceió — Mc—Cacau — Ms—Moçoró — 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 Luís — 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.<sup>a</sup> 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—Florianópolis.

### 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, este último o porto 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 seca 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 porto 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 seca.

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.<sup>a</sup> 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 porto de Aracati e Crateús; 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 tôrno 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, sôbre 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 cêrca 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.

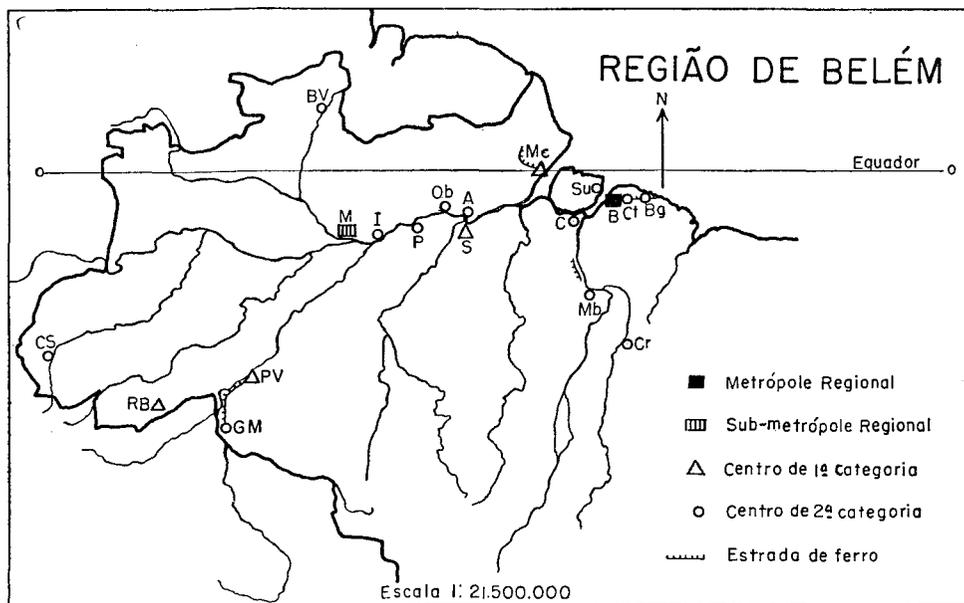


Fig. 12 — A—Alenquer — B—Belém — Bg—Bragança — BV—Bela Vista — C—Cametá — Cr—Carolina — Ct—Castanhal — CS—Cruzeiro do Sul — GM—Guajará-Mirim — I—Itaquatiara — M—Manaus — Mb—Marabá — Mc—Macapá — Ob—Óbidos — P—Parintins — PV—Pôrto Velho — RB—Rio Branco — S—Santarém — Su—Soure.

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, sôbre 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 igarapês

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 consequência, 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. ROCHEFORT'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 ROCHEFORT, 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 brésiliennes 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.