

## TEXTOS CLÁSSICOS

### COMO SE CONSTITUIU NO BRASIL A REDE DAS CIDADES\*

PIERRE DEFFONTAINES

É um assunto de reflexões singulares este do estudo do aparecimento e desenvolvimento de cidades em um país. Como uma região foi dotada de aglomerações urbanas? Como nasceram elas, onde se instalaram, por que progrediram? Muitas vezes paira uma atmosfera de mistério sobre a origem das cidades; as velhas regiões da Europa foram pontilhadas de cidades desde muito tempo por processos sucessivos; a proporção de cidades novas é restrita; nos países novos, foi a rede urbana inteira que foi preciso estabelecer. Como se cria uma rede urbana, eis um estudo que é difícil de abordar nos nossos países da Europa e é, entretanto, um dos mais curiosos problemas que apresenta a Geografia Humana.

#### UM PAÍS HOSTIL AO AGRUPAMENTO

O Brasil não tinha nenhuma cidade há somente três séculos; hoje ele as conta aos milhares. Fica-se mesmo espantado ante o seu número. Como se constituiu em tão pouco tempo uma organização urbana já tão cerrada?

O país, entretanto, não parecia orientar-se para formas de povoamento aglomerado. Tivemos ocasião de estudar a distribuição da população rural que é essencialmente constituída por formas dispersas<sup>1</sup>. Em nenhuma parte do Brasil a aldeia é a unidade de povoamento. Esta é a grande propriedade, a *fazenda*, com sua *colônia* de empregados rurais, ora agrupada em pequenas cidades operárias, ora dispersa em *retiros* ou *currais*.

Mesmo quando as propriedades são menos extensas, elas não acarretam um povoamento mais concentrado. As pequenas *fazendas* ou *sítios* são tão isolados quanto as grandes explorações; da mesma forma os

---

\* Trabalho publicado originalmente e simultaneamente na *Geographical Review*, 28(3), 1938, como *The Origin and Growth of the Brazilian Network of Towns*, e no *Bulletin de la Société de Géographie de Lille*, 82(9), 1938, como *L'Origine et Croissance du Réseau des Villes Brésilienues*. Publicado em português no *Boletim Geográfico* n. 14, 1944, pp. 141-148 e n. 15, 1944, pp. 299-308. Tradução de Orlando Valverde, revisada para CIDADES por Roberto Lobato Corrêa.

<sup>1</sup> Pierre Deffontaines – *Les types de peuplement ruraux au Brésil*. Association du Géographe Français, 1935.

pequenos loteamentos para colonização européia do Brasil meridional ou do Espírito Santo; eles são em geral de pequeno formato, em fila, comportando um povoamento freqüentemente em extensão ao longo dos vales (Espírito Santo) ou, ao contrário, sobre linhas de *cristas*, espigão (São Paulo, Paraná), mas as explorações são separadas umas das outras por várias centenas de metros e às vezes mais. Não há nenhum núcleo rural.

A vida econômica e social, por embrionária que seja, teve que tomar formas especiais para se adaptar a uma dispersão tão completa. O pequeno comércio é em grande parte ambulante, assegurado por vendedores sírios chamados *mascates*, que circulam a pé ou em burro, ou mesmo em jangadas<sup>2</sup>. Os médicos ou os dentistas muitas vezes são também nômades, transportando o seu material em burro ou em carro de boi; acontece mesmo que o tabelião seja obrigado a perambular com a sua máquina de escrever pendurada na sela; esses elementos da urbanização não estão fixados. O problema das escolas é ainda mais complicado e isto explica a enorme proporção de iletrados: não há nenhum centro rural onde colocar a escola. Em certos estados (São Paulo), decidiu-se criar uma escola em cada 6 quilômetros quadrados; é uma unidade de superfície e não um núcleo de povoamento que servirá de guia. Assim, a dispersão parece fundamental; cedo, entretanto, houve tentativas de agrupamento que se tornaram progressivamente embriões de cidades.

## AS REDUÇÕES

A primeira foi criada pelos missionários para assegurar a evangelização e a proteção das populações indígenas. Agruparam-se famílias, outrora nômades e vivendo em pequenos clãs, em núcleos em torno da igreja. Desde 1550, aparecem os *burgos de catequização*, são as *reduções* do Brasil meridional e do Paraguai, as *aldeias* do Brasil central e Amazônia. Essas aglomerações eram todas concebidas num mesmo plano, fossem elas estabelecidas pelos jesuítas, franciscanos, dominicanos ou salesianos... Diante da igreja, uma grande praça retangular, o *largo da matriz* e, dos lados, as casas dos índios, dispostas geometricamente. Um grande número de aglomerações de origem religiosa foi assim constituído até nas regiões mais longínquas; mesmo na Amazônia, os jesuítas fundaram milhares de aldeias. Elas são fundadas ainda em nossos dias; assim os salesianos, na prelazia de São Gabriel do Rio Negro, estabeleceram nesses últimos 20 anos uma dezena desses agrupamentos.

---

<sup>2</sup> Pierre Deffontaines – *Les Mascates*. Journal des Américanistes, 1935, p. 247-250.

Uma das mais recentes é a de Meruri fundada com índios Bororo a oeste de Santa Cruz, em Mato Grosso.

Entretanto, esses princípios de povoamento aglomerado encontraram hostilidade por parte dos colonos. O regime da fazenda lhe era oposto. Os fazendeiros tinham necessidade de mão-de-obra e a buscavam efetuando *razzias* nas tribos indígenas. Esse foi um dos objetivos essenciais das expedições dos *bandeirantes*. O agrupamento e a proteção dos índios tentados pelos missionários, eram um obstáculo à exploração colonial. Houve então lutas ferozes dos fazendeiros contra as reduções e os grandes proprietários concorreram muito para a supressão do poderio jesuítico na América do Sul. Depois da partida deles, os índios se dispersaram, uns foram engajados nas plantações ou nas minas, onde muitos morreram em massa, outros voltaram às suas florestas.

Muitas reduções desapareceram, tais como a de Guaíra, destruída em 1627 e da qual se encontram, encravadas nas florestas, grandiosas construções de igrejas, hospitais, armazéns. Entretanto essas reduções tiveram algumas vezes prosseguimento e existem ainda aglomerações atuais que descendem diretamente desses primeiros agrupamentos.

No Nordeste e no Norte do Brasil, numerosas são as aglomerações que se chamam ainda *Missão*; assim no Ceará notam-se diversas – Missão Nova, Missão Velha, Missão das Almas, ou ainda Milagres. No Espírito Santo e na Bahia, por exemplo, muitos pequenos portos que bordam o litoral nas desembocaduras dos cursos de água, são antigos postos missionários onde os jesuítas tinham vindo agrupar os indígenas: Santa Cruz, São Mateus, Piúma, Benavente<sup>3</sup>. Um deles (o último) se chama mesmo Anchieta, o nome do primeiro grande evangelizador jesuíta que começou a política das reduções. Encontram-se também no Estado do Rio de Janeiro, Itaboraí ou São Pedro d'Aldeia, pequeno porto perto das salinas de Cabo Frio; várias das mais velhas aglomerações do Estado de São Paulo derivam de primitivas aldeias em torno de capelas missionárias: Itanhaém, na costa; Itapecerica, São Miguel, M'boí, Parnaíba, no interior.

Mas essas aglomerações estão em geral em decadência: as igrejas caem em ruínas, as casas de taipa (terra batida) abrigam menos uma população de cultivadores do que gente miserável, carvoeiros, operários, pescadores, levando uma vida mais ou menos parasitária. Elas se encontram ademais conservadas apenas nas regiões de solo pobre, onde

---

<sup>3</sup> Pierre Deffontaines – *L'État d'Espírito Santo* – Essai de divisions régionales. Annales de Géographie, 15 mars, 1938, p. 155-178.

as fazendas foram efêmeras e deixaram subsistir as antigas formas de povoamento.

Assim, esta tentativa de povoamento aglomerado pelas reduções abortou em quase toda parte; acontecimento capital: esses primeiros agrupamentos de evangelização poderiam ter dado ao Brasil uma rede inicial de pequenas aglomerações e constituir para o país o que as paróquias forneceram à antiga França, esses nódulos religiosos, capazes de servir de suporte a um modo de povoamento. A vitória da fazenda orientou definitivamente o Brasil para a dispersão e o país se encontrou privado para todo o sempre do quadro da aldeia.

## **AGLOMERAÇÕES DE ORIGEM MILITAR**

As necessidades de defesa, num país novo com populações indígenas hostis, teriam podido, é verdade, servir de fator de povoamento. Em inúmeros países, as primeiras colonizações, devidas aos cuidados com a segurança, se fizeram por núcleos e se fundaram feitorias, embriões de cidades, antes de semear colonos no interior. No Brasil, no litoral, os primeiros estabelecimentos foram fixados em sítios defensivos, ilhas como a que escolheu Villegagnon na baía do Rio de Janeiro, ou a que serve de domínio à cidade de Vitória no Espírito Santo, ou a de Cabo Frio separada pela laguna de Araruama.

As ilhas de São Sebastião e de Santa Catarina estiveram entre as melhores e as mais densamente povoadas. Escolheram-se também alguns promontórios elevados como São Salvador (Bahia), Linhares; nesses primeiros estabelecimentos de tomada de posse, erigia-se uma pedra com as armas portuguesas (marco da cidade) que era a prova da ocupação.

Mas no interior é uma surpresa constatar-se a fraca importância do fator defensivo e o pequeno número de agrupamentos de origem militar. No Nordeste, a luta contra outras nações colonizadoras: França, Holanda, Inglaterra, obrigou a certas disposições protetoras. Fortaleza, a capital do Ceará, tira o seu nome de uma fortaleza; no Amazonas, a maior parte das aglomerações deriva também de antigos fortes que serviam de pontos de partida às *entradas*, isto é, às expedições fluviais que iam caçar os índios e trazê-los como escravos; assim Manaus, na embocadura do rio Negro, Óbidos, Mazagão, fundada com os defensores portugueses de Mazagão de Marrocos.

Para o sul, a delimitação com a zona de influência espanhola foi por muito tempo uma fonte de contendas e de combates; aí foram estabelecidas

as únicas cidades nascidas diretamente de acampamentos militares, como Castro ou Jataí.

Às vezes também se fundaram postos militares em regiões assoladas pelos assaltos para impor respeito aos bandidos. Assim foram estabelecidas em 1850, Itapura, à beira do Paraná, na fronteira de Mato Grosso, e Avanhandava, à beira do Tietê, perto de Bauru.

No fim do século XVII, para livrar o rio São Francisco do banditismo, os filhos de Matias Cardoso estabeleceram aí uma linha de guarnições dirigidas por *capitães de mato*, encarregados de policiamento e alguns desses postos se tornaram pequenas cidades.

## AS CIDADES MINEIRAS

Esse banditismo gerador de cidades se multiplicou sobretudo nas zonas de descobertas de metais preciosos e as cidades aí apareceram como lugares de segurança, espécies de cofres fortes onde se concentrava o ouro. Também a colonização mineira se apresentou essencialmente sob a forma de uma civilização urbana.

Entretanto, as primeiras extrações de ouro se fizeram esporadicamente nos aluviões ao longo dos rios, nas zonas de sopé de morro, em torno dos maciços montanhosos do centro de Minas, carregados de minério. Era uma simples coleta que se fazia com material reduzido, a batéia somente; essa *mineração de cascalho* era nômade e individual, em pequenos acampamentos temporários denominados *arraiais*; ela não acarretou nenhum povoamento fixo, salvo a capital de toda essa zona de pé de morro, Mariana.

Mas desde logo os mineradores ou garimpeiros, subindo os rios, penetraram na montanha e descobriram os filões; um outro trabalho se impôs: foi preciso abrir galerias, executar importantes terraceamentos; é a *mineração do morro*. Esses empreendimentos mais estáveis fixaram a população e fizeram nascer aglomerações. Rapidamente, a zona aurífera das montanhas de Minas se encheu de cidades de mineiros, cuja prosperidade foi ofuscante.

Toda uma arquitetura fastidiosa, que se poderia chamar o estilo mineiro, difundiu-se no século XVIII; Ouro Preto, a cidade de ouro, a antiga capital de Minas, chamou-se primeiro Vila Rica, a cidade rica por excelência; todos os seus monumentos: igrejas, palácios, eram sobrecarregados de esculturas e de dourados; a cidade, diz-se, contou até

100.000 habitantes. A suntuosidade dessas cidades se contrapunha estranhamente à desolação dos campos circunvizinhos; nenhuma exploração pastoril ou agrícola se estabeleceu nos solos pobres em que a floresta foi destruída para a fusão dos metais. Uma mesma paisagem calva e desolada se estendeu nas montanhas mineiras. Estranha região que não apresentou senão cidades de ouro: Ouro Preto, Sabará, Caeté, Queluz, Aiuruoca... ou cidades do diamante: Diamantina, Estrela do Sul, Grão Mogol, Lençóis, Andaraí, Mucugê. Quando a prosperidade mineira declinou, no decurso do século XIX, a montanha ficou vazia com suas cidades mortas, verdadeiros monumentos históricos perdidos num deserto: São João del Rei, Congonhas do Campo.

As mesmas cidades decadentes se reencontram em torno das antigas zonas de pesquisas mineiras do Brasil meridional: Apiaí e Xiririca, na bacia do Ribeira do Iguape (Estado de São Paulo), são pobres aglomerações miseráveis; da mesma forma, Lavras e Encruzilhada, no Rio Grande do Sul<sup>4</sup>.

Hoje, nada mais resta do que algumas explorações mineiras em atividade: Nova Lima, em torno da mina de ouro inglesa de Morro Velho, Sabará, Monlevade e Itabirito, com seus altos fornos tocados a lenha, São Jerônimo, em torno das minas de carvão do Rio Grande do Sul.

O trabalho mineiro, porém, provocou uma ativa circulação: o transporte dos metais preciosos para a costa e o transporte para o interior dos produtos necessários aos mineiros, e essa circulação foi por si própria criadora de aglomeração; essas cidades nascidas da estrada formam uma nova categoria, mais numerosa, mais espalhada e também mais estável do que as cidades nascidas da mina.

## **AS CIDADES NAS ESTRADAS: POUSOS**

Fica-se espantado com a intensidade dos transportes no Brasil; todos os viajantes antigos nos descrevem o incessante desfilar das tropas de burros e de mulas ao longo das pistas ou os carros de bois com rodas

---

<sup>4</sup> Em nossos dias, a pesquisa pela gente pobre nos aluviões, recobrou uma certa atividade desde a baixa do mil réis brasileiro, mas isso não traz proveito para as cidades. Assim, desde 1925, se assiste a um verdadeiro *rush* de garimpeiros de diamantes no alto Araguaia, ao longo do rio das Garças e do rio das Mortes; são antigos seringueiros desempregados que subiram o Araguaia para os aluviões diamantíferos; pequenas aglomerações foram fundadas, como Registro ou Morbecklândia, que são antes acampamentos nos quais a população duplica de um ano para outro. O mesmo acontece nas novas jazidas descobertas recentemente no alto Jequitinhonha, a leste de Minas.

chiadoras puxados por cinco a dez juntas de bois. Nos caminhos de descida da serra do Mar, atingia uma tal densidade que era um ofício lucrativo apanhar os pregos das ferraduras perdidas pelos burros de carga. Transportavam-se para os portos, metais preciosos e alguns produtos oriundos da agricultura: café, cachaça, açúcar; trazia-se para o interior sal, alimentos, farinha; em peso, isto representava pequenas quantidades, mas os meios de transporte rudimentares, unicamente por tração animal, faziam do tropeiro um personagem típico; era um dos horizontes de trabalho mais difundidos.

Houve, durante muito tempo, mais transportadores do que produtores; o ofício convinha à psicologia aventureira da gente pobre, na qual não existia nenhum atavismo de sedentarismo camponês. Era uma dessas ocupações quase parasitárias que se desenvolviam sem relação com as necessidades mesmas. Nas regiões ermas mais afastadas, esses tropeiros transmitiam as idéias, os hábitos, as novidades; eles se tornaram um dos principais agentes da unidade brasileira; desde o século XVIII, eles penetraram em pleno Mato Grosso, onde tinham achado ouro; por caminhos de burros, as *estradas*, que eles tinham traçado, tinham paradas, repousos, *pousos* que progressivamente se tornaram pequenas aglomerações.

Muitas vezes eles atravessavam regiões completamente vazias, onde nenhuma colonização tinha ainda começado e, antes das fazendas, os poucos à beira de estradas constituíram os primeiros centros de povoamento.

Algumas dessas paradas eram obrigatórias, lugar de pedágio, de fiscalização que se chamavam *registros*. A estrada oficial que atingia Goiás, a *estrada real*, era muito vigiada; percebiam-se aí, sobre o trânsito dos metais preciosos, impostos elevados que constituíam um dos principais benefícios que a coroa portuguesa tirava do Brasil. Assim nasceram os pousos de Mogi Mirim, Mogi Guaçu, que se tornaram cidades. Pousos de pagamento balizavam também a *estrada do sal*, que entrava em Mato Grosso por Coxim para levar o sal necessário à criação do gado.

Para escapar a esses pagamentos, criaram-se também estradas clandestinas, como a que passava por Casa Branca e Franca, *estrada francana*, onde nasciam também novos pousos, ligados aos caminhos alternativos.

Essas aglomerações, que se chamaram *cidades de viajantes*, eram características, cheias de ranchos, galpões para abrigar os animais e estalagens; muitas vezes elas se prolongavam em uma só rua ao longo da estrada, como é o caso de Mogi Mirim, de Ouro Fino. Essa rua principal se

chamava freqüentemente a *rua direita*, se bem que o seu traçado fosse em geral sinuoso.

Essas cidades de estradas foram abundantes sobretudo em Minas Gerais, relacionadas às minas e isso explica a freqüência das cidades de passagem que se chamam: Pouso Alto, Pouso Alegre, ou ainda Passa Três, Passa Quatro, Passa Vinte, Passa Fundo ou também Registro.

Havia além disso uma outra categoria de caminhos que também atuou na origem de algumas cidades: eram as *estradas de boiadas*, os caminhos de gado. O Brasil compreendia duas grandes zonas: o litoral, deixado às plantações e ocupado pelas fazendas de cultura, e o interior, o sertão, abandonado a uma criação de gado extensiva.

O litoral recebia do sertão a carne e o gado de trabalho. Os bois e as vacas desciam em grandes rebanhos, em *boiadas*; eram conduzidos por *boiadeiros*, outros personagens típicos do interior do Brasil. As estradas de boiadas eram balizadas de pousos de uma natureza um pouco especial: na partida, havia a *contagem das abobras*, o lugar onde se fazia a contagem; depois os animais passavam ao *Curral del Rei*, onde se arrecadava uma renda antes de se pôr a caminho a boiada; era também o lugar onde se marcava o gado (*ferrar o gado*), e se chamava a este lugar *Malhada*, isto é, lugar onde o gado pisoteou; ao longo do trajeto, eram previstas paradas, onde as reses podiam se refazer nos campos de gramíneas ricas, *invernadas*. Muitas vezes elas passavam vários meses sobre esses pastos para repousar e engordar. Depois dessas paradas, era preciso reagrupá-las em círculo para tornar a partir: isso era o *rodeio*; enfim elas chegavam às *feiras* do litoral onde eram vendidas. Também os pousos de gado guardaram muitas vezes os nomes de Malhadas (grande ou seca), de Invernadas, de Rodeio (hoje Paulo de Frontin, perto do Rio de Janeiro), de Curral del Rei (primitivo nome de Belo Horizonte); as Feiras são inúmeras, notadamente Feira de Santana, perto de Salvador, ou ainda Feira de Conquista<sup>5</sup>.

No Brasil meridional, existia uma estrada de gado de um tipo particular, era o caminho das mulas. A maior parte das mulas e burros que servia ao transporte do Brasil litoral e central, não era produzida no lugar; provinha dos grandes pastos do sul e sobretudo do território das Missões e do Uruguai. Os animais se detinham em pousos com invernadas (Apiaí, São Miguel Arcanjo, Itapetininga) e alcançavam o centro das feiras de burros,

---

<sup>5</sup> Houve também as *Vacarias* (lugares de pastagens), as *Charqueadas* (lugares de fabricação de carne-seca, chamada charque).



em Sorocaba, que se tornou uma das principais cidades do Estado de São Paulo<sup>6</sup>.

No Nordeste brasileiro, onde as trocas de gado foram mais importantes entre o sertão seco do interior e o estreito litoral úmido, as cidades – etapas de gado – se multiplicaram, e a maioria das aglomerações tem essa origem.

## AS CIDADES DA NAVEGAÇÃO

Na Amazônia, em compensação, não há circulação por estradas, nem mesmo animais de carga. Os transportes se fazem unicamente por água; eles tiveram também necessidade de interrupção: a navegação só se faz de dia, é preciso escalas para a noite. São precisas também outras escalas onde se possam mudar as guarnições de remadores ao longo dos rios de circulação. Pirogas e canoas. Suas margens se povoaram de pequenos centros; a navegação a vapor não os suprimiu; ela reclamou, ao contrário, um novo tipo de escala, o *porto de lenha*; sendo as caldeiras tocadas a lenha, de 30 em 30 quilômetros mais ou menos, é preciso refazer a provisão de combustível, e assim se estabelece o número de portos. Eles constituem uma pequena aglomeração cuja população principal é composta de lenhadores, aos quais se juntam comerciantes. Os portos de lenha foram uma causa de povoamento ao longo dos rios, eles contribuíram para fixar a população nas margens; alguns se tornaram importantes, vieram a ser escalas comerciais e se transformaram em cidades. Várias aglomerações do rio São Francisco começaram sendo portos de lenha, como Matias Cardoso, Manga, Januária.

Hoje, é verdade, a transformação rápida da navegação a vapor pela adoção dos motores de explosão provoca uma verdadeira crise do povoamento fluvial; a maior parte dos portos de lenha não tem mais razão de ser; as escalas para o abastecimento de gasolina são muito mais espaçadas e somente nas cidades importantes. A população de lenhadores, no momento sedentarizada, partiu para perambular pelos sertões. Os portos de lenha não existem mais senão ao longo dos rios de mais difícil acesso e de fraco tráfego onde a introdução da gasolina não seria compensadora: rio São Francisco, rio Doce, Araguaia... Mais estáveis foram os portos determinados pelas dificuldades e paradas na navegação. As corredeiras e quedas tão numerosas nos rios brasileiros cortados por barras de basalto ou

---

<sup>6</sup> Pierre Deffontaines – *Les fores à mulets de Sorocaba. Etat de São Paulo*. Annales de Géographie, 15 nov., 1936, p. 648-652.

por patamares de erosão, quase sempre determinaram o nascimento de um porto de transbordo e isto explica a multidão de cidades que se chamam Cachoeira. As cabeças de navegação foram também a causa da criação de portos: ao longo do Mogi Guaçu, grande afluente no Estado de São Paulo, a cidade de Porto Ferreira se desenvolveu a jusante das quedas de Pirassununga, na origem do canal navegável para oeste: ele drenou todo o café do médio vale desse rio até Guatapará; docas de café se alinhavam ao longo das barrancas. Essa navegação desapareceu por causa do desenvolvimento da rede ferroviária e hoje Porto Ferreira está em plena decadência, ruas inteiras estão em ruínas<sup>7</sup>.

## **RUÍNAS DE CIDADES PELAS VIAS FÉRREAS**

As estradas de ferro muitas vezes determinaram no Brasil a ruína de antigas aglomerações da circulação. Antes de serem criadoras de cidades, elas provocaram uma verdadeira hecatombe. Primeiro foi a morte de todos os pequenos portos da costa não servidos pelas vias férreas. Para eles se dirigiam outrora as inúmeras estradas de burros que desciam do interior numa rede de veias miúdas e difusas; as estradas de ferro concentraram toda essa circulação em algumas artérias para os grandes portos: Santos, Rio de Janeiro, Vitória, Porto Alegre. Os pequenos portos intermediários não servidos perderam toda a atividade e fazem parte dessas numerosas “Cidades mortas”<sup>8</sup>, que formigam no Brasil: Angra dos Reis, Ubatuba, Nova Almeida, Benevente, Torres.

As estradas de ferro provocaram também algumas vezes a ruína da navegação fluvial, como vimos acima, e causaram a decadência das cidades que dela viviam. No Estado de São Paulo, as estradas de ferro seguiram em geral os divisores das bacias fluviais, os *espigões*, e se afastavam dos fundos dos vales; as antigas aglomerações junto aos rios se tornaram afastadas e desfavorecidas em benefício das novas cidades do planalto; Salto Grande, no rio Paranapanema, foi suplantada pelas novas aglomerações fundadas na linha férrea da Alta Sorocabana que passa pelo planalto.

---

<sup>7</sup> Constata-se, de pouco tempo para cá, é verdade, uma ressurreição devida à exploração de grandes jazidas de caulim e ao desenvolvimento da indústria de cerâmica.

<sup>8</sup> Ver o livro de Monteiro Lobato.

## CIDADES-ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

As estradas de ferro, de fato, fizeram triunfar as suas cidades e são a causa de uma numerosa geração urbana. Entretanto, no Brasil, as companhias ferroviárias não tiveram em geral uma verdadeira política de colonização comparável a uma Canadian Pacific, loteando as terras, planejando e construindo cidades.

No Estado de São Paulo, a Companhia Paulista, constituída com os capitais dos grandes fazendeiros, se ocupa essencialmente em servir as propriedades já em exploração, em assegurar o escoamento de produção já fixada; ela só estabeleceu suas linhas sobre territórios já povoados. Ao contrário, a Sorocabana e a Noroeste estabeleceram linhas, sobretudo de caráter estratégico, que levaram seus trilhos de um só golpe até as margens do Paraná, limite ocidental do território do Estado, antes de qualquer povoamento, no meio de uma região absolutamente virgem e mesmo quase desconhecida. Estações fictícias eram estabelecidas a cada 20 quilômetros num cruzamento necessário dessas linhas de uma única via.

Na linha férrea da Alta Paulista, as estações, para facilitar a sua classificação, foram designadas segundo ordem alfabética e tem-se assim a série seguinte: Américo, Brasília, Cabrália, Duartina, Esmeralda, Fernão Dias, Gália, Herculano, Jafa, Lácio, Marília, Nipônio, Ormuz, Pompéia. Ela se detém atualmente na letra P, porque a linha não ia mais longe. Algumas dessas estações progrediram e já se contam três municípios: Duartina, Gália e Marília; esta última tornou-se mesmo uma cidade importante. Mas a maior parte dessas estações não gera o desenvolvimento de uma aglomeração. Algumas servem somente uma fazenda, e são a simples parada de um proprietário, o que se chama a *chave*; ela leva, a maioria das vezes, o nome da fazenda a que serve: chave Palmital, chave Mariana...

Hoje, as companhias, para tornarem mais acessíveis as propriedades afastadas, constroem, às vezes, nas proximidades da estação, uma garagem de automóveis onde os fazendeiros poderão guardar o seu carro e retomá-lo na volta; vê-se nascer uma nova forma de parada, que se poderia chamar a parada-garagem.

Algumas dessas paradas de fazenda podem tornar-se importantes se a propriedade adquire um grande valor econômico. Assim, perto de Campinas, a chave Ester serve hoje uma das maiores usinas de açúcar instalada numa antiga fazenda e está hoje cercada de uma aglomeração operária importante.

## AS BOCAS DE SERTÃO

Mas a estação ferroviária que, quase seguramente, faz aparecer uma cidade é a estação terminal, a *ponta de linha*, que desemboca na região nova e constitui uma ponta pioneira, é a *boca de sertão*, a boca sobre as regiões vazias. No Brasil, a população avança para as zonas pioneiras cuja população aumenta com uma velocidade vertiginosa; aí a terra é virgem e dá rendimentos fabulosos durante os primeiros tempos. Os exploradores das zonas do interior, rapidamente esgotadas pelos métodos agrícolas empregados, se dirigem para a região nova desde que ela esteja “aberta”, isto é, acessível; a zona pioneira adquire assim uma densidade rapidamente elevada e às vezes superior à das velhas regiões, a ponto de constituir, muitas vezes, uma verdadeira ilha de concentração demográfica. As *bocas de sertão* têm também uma brusca prosperidade: Bauru, término da estrada de ferro em 1896, só contava então 50 cabanas de madeira; 2 anos depois era já uma cidade com perto de 4.000 habitantes. A história de Marília ainda é mais admirável; era um sertão absolutamente vazio e desconhecido em 1925; é hoje uma cidade de 20.000 habitantes, mais importante que muitas cidades antigas do litoral. Em 1930, via-se chegar aí, quase todos os dias, um trem de imigrantes.

Cada época teve também suas cidades-pontas; há 10 anos era Rio Preto, Ourinhos, Uberaba; hoje é Marília, Londrina. Mais antigamente foram Ribeirão Preto e Mococa, termos durante um certo tempo da Companhia Mogiana. Anteriormente era Casa Branca, antes do prolongamento da Mogiana até Ribeirão Preto; quer dizer que essas cidades *bocas de sertão* apareciam como explosões, mas o seu crescimento rápido é muitas vezes momentâneo; desde que a via férrea se prolongue um pouco mais longe, uma nova *boca de sertão* surge que eclipsa a precedente. Na linha que se dirige para Goiás, o término foi, de 1919 a 1926, Urutaí, que adquiriu por esse motivo uma brusca atividade. Hoje a linha prosseguiu até Leopoldo Bulhões, que já possui 6.000 habitantes e herdou a atividade de Urutaí, que recaiu em letargia. Sobre essa linha, há comerciantes, hoteleiros, empresários, vendedores que deslocam o seu estabelecimento à medida que a estrada avança; encontram-se especialistas das *bocas de sertão*, que progredem com a franja pioneira<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Entretanto, o sucesso das *pontas de linha* tem algumas exceções: assim, no Paraná, o ramal de Tomasina termina há já vários anos em Artur Bernardes. Tentou-se fazer “sair” aí uma cidade, mas em vão; os comboios continuam a parar numa região quase vazia; os cafeeiros que foram plantados não foram adiante; as plantações, demasiado meridionais em latitude e demais elevadas em altitude, ficaram expostas às geadas e não produzem. O país está “aberto”, mas não foi “tomado”.

Fora da cidade-término, as estradas de ferro fizeram nascer outras aglomerações; no Brasil, como alhures, observa-se o aparecimento de cidades nas ramificações e cruzamentos de estradas. Assim, a cidade curiosamente chamada Divinópolis (outrora Espírito Santo) é uma bifurcação importante em Minas Gerais; do mesmo gênero são Cruzeiro, Barra do Piraí, Entre Rios... Mas um outro caso mais curioso é a aglomeração que se cria em torno de uma obra de engenharia. Esses trabalhos têm necessidade primeiramente do estabelecimento de uma pequena cidade operária; o que é já um germe de cidade que, quase sempre, se desenvolve nessas regiões onde a vida urbana está à procura de um ponto de cristalização, tal como essa cidade do Paraná que se chama simplesmente Viadutos, porque resulta da aglomeração operária criada para a edificação de um viaduto. Na fronteira do Rio Grande e de Santa Catarina, a construção de uma ponte muito longa da estrada de ferro sobre o rio Uruguai, determinou o aparecimento de uma pequena cidade que se desenvolveu e se tornou Marcelino Ramos, hoje importante aglomeração de 10.000 habitantes, em plena via de progresso<sup>10</sup>.

Essas cidades da estrada de ferro se reconhecem muitas vezes pelo lugar que ocupam a via férrea e a estação, em torno das quais se dispõe a aglomeração: assim, Colatina, no Espírito Santo, cidade criada pela companhia ferroviária Vitória-Minas, tem a sua rua principal, rua quase única, percorrida de um extremo ao outro pela linha férrea, que corta assim a cidade pelo seu eixo. O simples prolongamento dessa longa avenida ferroviária é influenciado pela estação.

## O ISOLAMENTO, CRIADOR DE CIDADES

No Brasil, a circulação, com suas formas variadas, foi, assim, a causa da origem de aglomerações; é um fato clássico este da associação da cidade com a estrada. Em compensação, é uma constatação curiosa e muito mais especificamente brasileira, a freqüência das cidades nascidas do isolamento. A maioria dos habitantes vive sobre o seu domínio, muito

---

<sup>10</sup> Muito freqüentemente, os trabalhos de arte fazem nascer aglomerações. Assim, estão nascendo sobre a estrada carroçável em via de conclusão no Estado de São Paulo, de Cutia (Nota do editor: atualmente município de Cotia), Una e Juquiá para Iguape e a costa, pequenos centros resultantes diretamente das oficinas de construção da estrada. No Nordeste, a luta contra a seca prossegue com a construção de grandes barragens com lagos-reservatórios, ou açudes. Esses trabalhos importantes têm tido suas cidades operárias que se transformaram em pequenas cidades, pela presença da água. Várias aglomerações se chamam Açude; pode-se citar também, como tendo essa origem, Poço dos Paus, Orós (Ceará).

separados uns dos outros, em economia quase fechada; a sua própria solidão os incita a organizar lugares de reunião.

Não foi tanto por necessidade econômica que se constituíram muitas das cidades do interior; os vendedores ou *mascates* assegurariam o abastecimento a domicílio. As fazendas tinham também, geralmente, um armazém, uma venda, onde eram vendidos os artigos mais necessários, pois que a capacidade aquisitiva é mínima. Não se tratava mais de concentrar as colheitas para vendê-las fora; os principais produtos de exportação, café, cacau, algodão, não passam pela cidade, eles vão diretamente ao porto de embarque. A necessidade de um mercado local se fez sentir pouco.

Não se escolhia, para tais aglomerações, um lugar favorável ao comércio ou à circulação, mas um lugar agradável, com bela perspectiva como esse sítio que mereceu o nome de Belo Horizonte, na capital de Minas.

A cidade nasceu de uma necessidade de vida social, necessidade de romper a monotonia da solidão do sertão; o sertanejo vem à cidade como o nômade do deserto vem ao oásis. A aglomeração aparece como uma reação contra o isolamento.

A cidade nascente é essencialmente uma igreja e uma praça. A igreja serve de lugar de atração a toda a população, muito ligada, a uma religião de cerimônia e de rituais; ela é também o centro de registro civil para os nascimentos, casamentos, enterros. Às vezes, a cidade não tem vida senão nos dias de missa, nos domingos, durante as festas e sobretudo durante a novena do santo padroeiro da aglomeração; durante a semana, a cidade fica vazia, quase todas as casas estão fechadas, os habitantes retornaram para as suas fazendas; denominam-se tais aglomerações *vilas do domingo*. Em São Tomé das Letras, no sul de Minas, o pequeno núcleo fica completamente fechado durante a semana<sup>11</sup>.

A igreja domina assim a vida de uma tal aglomeração; ela ocupa um ponto no fundo da perspectiva da praça, o segundo elemento dessas cidades que, por sua vez, está também na dependência estreita da igreja. A praça serve de ponto de parada, onde as pessoas se divertem olhando, não ficando mais solitárias; *fazer praça* é o principal emprego do tempo dos habitantes; é a única ocasião que se tem de se pôr a roupa de domingo, segundo o costume do lugar; as casas que cercam a praça procuram ser luxuosas; elas fazem parte da festa, não são casas mas *palacetes* e foram

---

<sup>11</sup> Revista da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro, T. XXXV, 1932, p. 67.

construídas pelos principais fazendeiros das cercanias, porque é um luxo ter-se fachada para a praça. O mais rapidamente possível, enfeita-se essa praça, traçam-se nela jardins, aléias, põe-se luz elétrica e é a ambição de toda cidade nova ter uma *praça bem ajardinada e bem iluminada*. A praça tem uma tal importância que muitas vezes essas aglomerações são chamadas de *praças* e não de *cidades*. A maioria dos habitantes da região, para gozar as vantagens dessa vida urbana de festa, tem além da sua casa de fazenda, *uma casa de domingo na praça*.

## OS PATRIMÔNIOS RELIGIOSOS

O modo de criação desses pequenos núcleos mostra bem a proeminência da função religiosa que serviu de ponto de concentração inicial. Em geral é um fazendeiro ou um grupo de fazendeiros vizinhos que faz doação do território; ele o constitui em *patrimônio*, patrimônio oferecido à igreja ou antes a um santo, ao qual será dedicado o novo núcleo e do qual ele levará o nome. O ato é redigido em nome do santo, o bispo assina em seu nome e no sítio do patrimônio.

A fundação de um patrimônio urbano é um ato piedoso, ele entroniza a vida religiosa numa região; além disso, o doador especificava, muitas vezes, que se diriam missas para o repouso da sua alma em recompensa ao seu ato. Isto era freqüente sobretudo nas fundações a partir de testamento.

Mas essa fundação tem também um alcance social. O doador quer criar uma cidade, o ato prevê o plano da futura povoação, as dimensões e a localização da grande praça, a distribuição dos *lotes* ou *datas* a construir, reservando aí para si próprio e os seus algumas porções.

Os proprietários vizinhos, desejosos de aproveitar das vantagens desta localização, obtêm lotes por aluguel, por arrendamento muito longo ou por perpetuidade mediante o pagamento de um *fôro*. Os benefícios realizados são destinados à construção da capela, à manutenção de um padre, *cura* ou *vigário*, ao estabelecimento de um cemitério, à organização das festas (festas religiosas) e também ao embelezamento da cidade, ou antes, da praça. Uma pequena sociedade se constituiu para a administração desse bem da igreja, à testa do qual se encontra o padre, assistido por um conselho, *mesa* ou *irmandade*.

Eis por exemplo a fundação de Barra Mansa, hoje uma cidade muito importante à beira do Paraíba (Estado do Rio de Janeiro). Foi em 1820 que o coronel Custódio Ferreira Leite, barão de Aiuruoca, grande fazendeiro, decidiu fundar um patrimônio num lugar onde já estavam estabelecidas

algumas cabanas de boiadeiros. A doação foi feita a São Sebastião que passou a proprietário e padroeiro; 10.000 braças quadradas foram dadas para a aglomeração em torno da capela, construída pelo próprio fazendeiro. A 12 de novembro de 1825, a doação foi ratificada por escritura e assinada pelo bispo; os terrenos foram loteados para fazer casas. Em seguida, outros terrenos foram doados por alguns fazendeiros da vizinhança da igreja matriz. Os lotes foram construídos rapidamente e a 3 de outubro de 1832, um decreto eleva a povoação do curato de São Sebastião da Barra Mansa, a vila, sob o nome de Vila de São Sebastião da Barra Mansa; ela se tornou município alguns anos mais tarde, e foi elevada ao grau de cidade em 1857.

Eis aqui um outro exemplo um pouco diferente: o patrimônio de São Carlos no Estado de São Paulo. Em 1856, proprietários escreveram ao bispo diocesano:

“Excelentíssimo e Reverendíssimo Senhor, Nós, habitantes da freguesia de Araraquara, temos dificuldade em receber os sacramentos da igreja por causa da distância que nos separa da matriz; desejamos também erigir uma capela sob a invocação de São Carlos a fim de ter mais perto dos habitantes os santos sacramentos; para esse fim já foi feita a doação de um patrimônio como se constata pelo título anexo; os mesmos pedem uma licença para benzer este lugar e rogam ao bispo dignar-se designar o lugar onde deva ser criada a capela” (Documento dos arquivos de São Carlos).

O bispo escolheu um canto da *sesmaria* de Monjolinho, mas o proprietário se opôs dizendo que a proximidade da capela ia distrair a atenção dos escravos. Escolheu-se ao sul um lugar vizinho na sesmaria de Pinhal. Mais tarde, o fazendeiro de Monjolinho morreu e a sua viúva doou terras à capela contra promessas de preces pelo marido, o que permitiu o desenvolvimento da cidade para o norte.

Os progressos do patrimônio foram rápidos. Em 1857 tornou-se freguesia e obteve um cura morador; em 1865 foi elevado à categoria de vila; em 1866 passou ao grau de município; hoje é uma cidade.

Aquidauana, ao sul de Mato Grosso, representa um outro tipo. Em consequência de dissensões políticas na antiga cidade de Miranda, vários fazendeiros decidem fundar uma nova *praça* de reunião. Em 1895, em torno da família Alves Correia, eles se congregaram em uma dezena, compraram uma terra perto do rio Aquidauana, empenharam-se em construir aí uma residência e levantaram uma pequena capela; progressivamente, outros fazendeiros se juntaram a eles e a população atingiu 1.000 almas; depois



ela ficou estagnada em conseqüência da fundação de um outro patrimônio vizinho, Campo Grande, que teve um sucesso muito mais rápido e suplantou todos os outros núcleos anteriores.

Eis aqui um último exemplo, resultado também de um acordo entre vários proprietários, a fundação de Piraiá, no Estado do Rio de Janeiro. Em 1821, seis proprietários de sesmarias se reuniram para criar um território urbano em torno de uma igreja que lhe serviria de centro; o cura de Piraiá vinha de tempos em tempos para as festas e cumpria as formalidades de estado civil. Instituiu-se uma confraria da igreja para gerir o território. Em volta da praça ergueram-se belos palacetes de fazendeiros que vinham aí passar os domingos; os velhos proprietários muitas vezes vinham acabar sua vida na casa do patrimônio, deixando os mais jovens na casa da fazenda. No lugar construíram duas prisões: uma para os escravos, outra para os demais delinqüentes. Hoje, esse patrimônio está em plena decadência, está longe da estrada de ferro e os palacetes estão desabitados.

Esse curioso processo de fundação de cidades era adotado desde muito tempo no Brasil, onde se vê funcionar já no século XVII. O primeiro exemplo é talvez o de Santos, fundado por Brás Cubas em 1545, em torno de uma capela e de um hospital de Todos os Santos. A doação do patrimônio foi feita ao hospital, encarregado de lotear as *datas* em torno da capela; o sucesso do loteamento permitiu ao próprio Brás Cubas lotear a parte circunvizinha de sua propriedade pessoal.

A fundação de Jundiaí, ao norte de São Paulo, em 1615, por Rafael de Oliveira, se fez do mesmo modo; ele construiu uma capela e deu-lhe um vasto patrimônio. Sorocaba, oeste de São Paulo, tem a mesma origem; assim também Montes Claros, Botucatu, São Manuel, fundados no princípio do século XIX. Foi sem dúvida esse processo do patrimônio que deu ao Brasil a maioria das suas cidades, pelo menos na parte central do país; Estado de Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro, Goiás, Mato Grosso, Espírito Santo<sup>12</sup>.

Essas fundações de cidades, atos piedosos, atos sociais, tornaram-se muitas vezes também atos lucrativos. Quando o patrimônio se desenvolvia, adquiria uma função comercial, além do seu papel de festa. Em volta dos palacetes dos fazendeiros, os lotes eram comprados por pequenos negociantes que abriam armazéns e vendas; operários se fixavam igualmente, assegurados por uma clientela pelo menos nos dias de festa.

---

<sup>12</sup> Ver o livro de Eugênio Egas, *Os municípios de São Paulo*.

Por necessidade, os comerciantes se entendiam com o padre para provocar festas; em Piabanha, no Araguaia, são os mascates que chamam os missionários dominicanos e que organizam as festas; então, todos os fazendeiros das vizinhanças dirigem-se ao patrimônio, onde se celebram os casamentos, fazem-se os batizados e ao mesmo tempo efetuam-se as compras necessárias. Piabanha só tem reuniões três vezes por ano; durante o resto do ano a aglomeração fica quase abandonada.

Muitas vezes todo o território dado à igreja é loteado e o patrimônio está todo ocupado; a povoação extravasa então além dos limites. Podem ser vendidos lotes por altos preços pelo fazendeiro doador. O patrimônio tinha sido primeiramente para ele um atrativo social, depois uma facilidade de abastecimento, tornando-se enfim um meio de valorização.

O padre que era chamado para administrar o patrimônio não era sempre unicamente um homem de igreja; ela participava dos benefícios e era muitas vezes um excelente negócio ser cura fundador de cidades; certos padres italianos eram mesmo especializados na criação dos patrimônios. Frequentemente, eles não residiam neles, mas vinham somente às festas; podiam assim servir vários patrimônios. Às vezes o proprietário se entendia com o vigário para tirar melhor proveito do negócio; houve mesmo, ocasionalmente, falsos padres.

## OS PATRIMÔNIOS LEIGOS

Desde há uns 30 anos, o fazendeiro muitas vezes dispensa a interferência da igreja e o patrimônio se torna leigo. Ele próprio loteia, vende por sua conta e se encarrega das despesas da construção, traça ruas, canalizações de água ou então cria um conselho de cidade entre os primeiros compradores, aos quais entrega a preço muito baixo o patrimônio, e que se encarregam de lotear e planejar. Nesses casos, o fazendeiro se torna *povoador*, isto é, criador de núcleos de povoamento ou ainda *plantador de cidades* e não é mais a igreja que assume o patronato das fundações urbanas. A nomenclatura das cidades novas se ressentia dessa laicização. Outrora ela levava sempre o nome religioso: Madre de Deus, Piedade, Coração de Jesus, Maria da Cruz... ou um nome de santo; hoje, ela leva um nome leigo, do fundador, Paulópolis, criada por Paulo Vicente de Azevedo; Orlândia, fundada pelo coronel Orlando; Pradópolis, patrimônio estabelecido sobre o território da fazenda de Martinho Prado; nomes de personagens políticas: Presidente Prudente, Presidente Venceslau, Porto Epiácio, Coronel Procópio ou datas históricas: há cidades que se chamam Quinze de Novembro, ou ainda nomes de grandes cidades antigas servindo

de reclame à nova aglomeração: Pompéia, Londrina, Nova-Dantzig, Nova-Granada, Assis ou também nome associado à produção: Cafelândia, Citrolândia...

Mais recentemente ainda, as grandes companhias de colonização que se constituíram em diferentes lugares do Brasil (inglesas, japonesas, alemãs, polonesas) previram, muitas vezes, além dos loteamentos de explorações rurais, loteamentos urbanos, patrimônios. A Companhia Norte do Paraná, que dispõe de um imenso território, prevê uma cidade a cada 20 quilômetros. Ela já fundou: Londrina, na entrada do seu território que foi o patrimônio inicial e contém os escritórios da companhia, o que lhe dá já um número de 5.000 habitantes depois de 6 anos de existência; Nova Dantzig, estabelecida 20 quilômetros mais a oeste é povoada sobretudo por emigrantes alemães expulsos do seu país pelo regime hitlerista; Rolândia, ainda apenas desenhada, 20 quilômetros mais adiante, e está prevista para o ano próximo a abertura do patrimônio de Cabeceira, cujo lugar está sendo preparado.

A companhia de colonização japonesa estabelecida ao sul de Jataí, no Paraná, constituiu também um patrimônio com lotes urbanos, Açailândia, quase inteiramente povoado por japoneses. Uma outra companhia japonesa que coloniza a região litorânea do Ribeira de Iguape, no Estado de São Paulo, acaba de fundar igualmente um patrimônio em Registro, que já conta 1.500 habitantes.

## COMPOSIÇÃO DO PATRIMÔNIO

Todas essas cidades-patrimônios, desde as mais antigas às mais recentes, se parecem e dão ao Brasil uma vestimenta urbana desesperadamente monótona.

Elas foram concebidas previamente, segundo um plano quase sempre em geométricos tabuleiros de xadrez, como todas as cidades novas da América-Latina, tanto espanholas quanto portuguesas. Raros são os patrimônios que procuram libertar-se da quadrícula habitual. Algumas fundações recentes apelaram para arquitetos urbanistas e apresentam planos em estrela, em losango ou mais complicadas ainda. O sistema das ruas, cortando-se em ângulos retos, apresentava a vantagem de dar lotes, todos iguais, fáceis de calcular. Cada retângulo entre ruas forma uma quadra, ou quarteirão, no qual são traçados os lotes ou *datas*; as suas dimensões variam segundo os patrimônios, mas se encontram freqüentemente lotes de 100 x 80 metros para que a casa possa ficar

cercada por um jardim, com um quintal. Isso explica a dimensão e o alongamento dessas aglomerações; até nas cidades os brasileiros gostam do isolamento. Só se obtém um lote com a condição de construir a casa num prazo bastante curto (6 meses a 1 ano). Para manter a função de festa que é uma das características do patrimônio, prescrevem-se certas regras de construção, sobretudo com respeito às casas que cercam a praça: interdição de se construir com troncos de palmeiras (*ranchos*) ou mesmo em madeira; os lotes que cercam a praça eram outrora reservados aos grandes proprietários de terras das vizinhanças para construir palacetes; interdição de depositar esterco, de ter tetos cujos telhados escoem suas águas para a rua. A fim de aumentar a atração da nova cidade, procura-se obter para ela certos estabelecimentos interessantes; procura-se ter um doutor, uma escola, um tabelião. Muitas vezes, dá-se um lote gratuito aos comerciantes úteis: farmacêutico, fabricante de gelo e de sorvete, mecânico-garagista; concedem-se também vantagens ao hoteleiro que poderá abrigar os novos colonos; nos patrimônios da zona pioneira, a primeira casa construída é em geral o hotel; Rolândia, fundada em 1934 pela Companhia Norte do Paraná, contava, em outubro daquele ano, como único edifício um hotel que se elevava no meio dos troncos calcinados das árvores da floresta; fios de ferro marcavam, através dessa paisagem de desolação, o traçado das ruas e dos lotes.

Construiu-se também muito depressa uma prisão: isto marcava a diferença com o sertão, onde reinava o direito do mais forte; com o patrimônio entrava-se na legalidade. Muitas vezes a prisão é um dos mais belos edifícios da cidade, porque ela representa uma das marcas essenciais da civilização<sup>13</sup>.

Foram previstas regras para permitir um desenvolvimento harmonioso da aglomeração; em São Martinho, para impedir aos especuladores de comprarem tudo e de dominarem a cidade, só se dá um lote urbano àqueles que comprarem um lote rural. Os patrimônios da Companhia Norte do Paraná têm seus territórios divididos em três zonas: primeiro uma zona urbana com loteamento urbano composto de oitenta e seis quadras, cada uma comportando vinte lotes de quinze metros por trinta e oito; segundo, uma zona reservada cercada a precedente e deixada coberta de mata, prevendo um aumento da cidade; terceiro, uma zona suburbana, para as chácaras, pequenas propriedades com hortas, ligadas à cidade; adiante começa a zona de colonização propriamente dita, com vastos lotes rurais.

---

<sup>13</sup> Em Ouro Preto, em Mariana etc, a prisão é uma das construções mais artísticas, mais luxuosas da cidade, não por humanitarismo em relação aos presidiários, mas para testemunhar que ali reina o direito, isto é, que se está numa zona civilizada.

No centro, no alto da cidade perto da igreja, um trecho de floresta primitiva foi reservado, que é destinado a servir mais tarde de parque. Além desse trecho com floresta, que além disso é excepcional nos patrimônios, a cidade não conservou nem nas suas praças, nem nas ruas, nem em nenhum lote árvores da antiga floresta; ela está completamente sem sombreamento. As árvores da floresta virgem não podem viver isoladas, elas não se mantêm solidamente pelas suas raízes e seriam uma causa de perigo. Isso explica porque todas essas novas aglomerações, as mais das vezes conquistadas à floresta e que, às vezes, conservam ainda os restos dos troncos das árvores gigantescas que as precederam, estão expostas aos ardores do sol sem nenhuma proteção.

A cidade nascente procura multiplicar os seus atrativos, constituir o *chamariz* da população<sup>14</sup>. Procura-se ter um banco, um jornal, um cinema. Entre as diferentes cidades novas de uma região, existe uma emulação publicitária que toma o lugar de patriotismo local. Dois patrimônios vizinhos: Cafelândia e Penápolis (oeste de São Paulo) disputaram a sede de um novo bispado; eram como verdadeiros lances de leilão: quem construiria o mais belo palácio episcopal, a maior catedral, o mais alto campanário; Cafelândia finalmente venceu em conseqüência de uma doação importante de um fazendeiro, fundador do patrimônio, o antigo colono italiano Zucchi, empenhado no sucesso da sua nova cidade. Aposta-se também quem possuirá primeiro luz elétrica, quem construirá a primeira casa com sobrado ou o primeiro arranha-céu<sup>15</sup>.

Os patrimônios estão em geral instalados em um sítio agradável, gozando de uma bela vista e de um clima salubre, para atrair a população; às vezes, eles utilizaram um princípio de povoamento pré-existente. Por exemplo, alguns sucederam a um pouso ao longo de uma estrada: Pirai, fundada pelo barão de Pirai, era um lugar de etapa na estrada de Minas ao

---

<sup>14</sup> Entre os curiosos atrativos que fazem valer certas cidades, são dignos de nota os tiros ao arco para as colônias suíças da região de Campinas. A unidade de população é aqui a sociedade dos atiradores, como acontece em Colônia Helvécia. Vários patrimônios de Mato Grosso têm como principal modalidade atrativa uma pista de corridas de cavalo. Assim, no patrimônio de Aroeira, perto de Campo Grande (Mato Grosso), o povo se reúne na praça nos dias de *carreira*, do mesmo modo que em Entre Rios, na mesma região. São pequenos patrimônios que têm somente algumas dezenas de casas, mas as suas corridas são famosas. Diversos patrimônios atraíam também pela sua casa de jogo e casas de diversões. Muitos dos homens do sertão vivem celibatários, vaqueiros, seringueiros... Eles iam aos patrimônios procurar mulheres.

<sup>15</sup> As grandes datas da nova cidade de Campo Grande, em Mato Grosso, são: em 1879, a fundação da capela de Santo Antônio por José Antônio Pereira, vindo de Uberaba; em 1899, a criação do município; em 1913, o aparecimento do primeiro jornal; em maio de 1914, a chegada da estrada de ferro; em 1918, a distribuição da eletricidade e a elevação do aglomerado à categoria de cidade. Tinha 1.200 habitantes em 1909, 5.000 em 1919, hoje tem perto de 20.000.

porto de Angra dos Reis; os outros aproveitaram a vizinhança de uma estação e fizeram corpo com a aglomeração ferroviária. A passagem de uma estrada de ferro numa fazenda é uma das causas principais que determinarão ao fazendeiro fundar um patrimônio e a estação será um dos chamarizes de população mais poderosos. Marília é o tipo dessas aglomerações que deveram seu brusco sucesso à chegada da via férrea; é um patrimônio “boca do sertão”, como existem muitos.

É o caso também de Paulópolis, fundada com antecedência sobre o traçado da estrada de ferro além de Marília, mas o patrimônio só foi declarado “aberto” depois da chegada da estrada e somente então se começaram a conceder lotes; o atrativo da estação provocou um verdadeiro “boom” e a maioria dos lotes foi vendida desde o primeiro ano da “abertura”<sup>16</sup>.

As novas rodovias têm também os seus patrimônios; a estrada de Piedade a Juquiá, no Estado de São Paulo, que está em via de conclusão, tem três aglomerações previstas no seu traçado; da mesma forma, nas estradas que penetram no sertão ao norte de Colatina, no Espírito Santo, patrimônios inteiramente novos acabam de se fundar: patrimônio Lajinha, que não possui ainda senão umas 30 casas de madeira, um armazém, e está sendo construída uma capela; assim também um pouco mais longe, o patrimônio Santa Luzia, que acaba de ser dotado de uma escola, no término da estrada carroçável.

Outras vezes, o patrimônio foi fundado em torno de descobertas mineiras: Montes Claros foi criada por volta de 1800, no centro das escavações de diamante, estando hoje ocupados todos os lotes; o patrimônio vizinho de Grão Mogol leva simplesmente o nome do maior diamante do mundo para atrair os garimpeiros.

## COMPARAÇÃO COM AS BASTIDAS

Não se pode impedir, estudando essa eclosão de cidades novas no Brasil, de fazer certas comparações com o movimento das *bastidas* e *villeneuve*s da Idade Média européia. Evidentemente há grandes diferenças; as bastidas tiveram muitas vezes um fim militar e de pacificação que os patrimônios jamais conheceram.

---

<sup>16</sup> A fazenda que a cerca e na qual foi reservado o território urbano, só foi “aberta”, ela própria, 3 anos antes por Paulo Vicente de Azevedo e as construções do fazendeiro ainda não foram feitas.

Mas, além disso, quantas semelhanças no seu próprio desenvolvimento histórico; as *villeneuve*s da Idade Média passaram por duas fases como os patrimônios: uma propriamente religiosa em que a cidade era fundada sob a patronagem eclesiástica, *sauvetés* e *villes d'éveque*, outra mais leiga, *bastidas* propriamente ditas criadas pelos poderes civis, senhores ou reis<sup>17</sup>. Muitas vezes era preciso que várias pessoas se entendessem para fundar a cidade, e se assistiam a *pareceres* entre senhores. Os patrimônios nasciam, muitas vezes, também, sob os limites de várias grandes fazendas, que se uniam para fundar a aglomeração.

Marília é o resultado da junção de dois patrimônios contíguos, o de José Pereira da Silva, que levou primeiro o nome de Alto Cafezal, e o de Bento Sampaio Vidal, mais importante, e que acabou por impor o seu nome de Marília.

## EVOLUÇÃO ATUAL DO PATRIMÔNIO

Entre os patrimônios, houve uns que se tornaram grandes aglomerações, como Sorocaba ou Marília; outros tiveram uma prosperidade efêmera; impulsionados bruscamente demais, levados por uma propaganda exagerada, eles ultrapassaram a capacidade da região circundante e sofreram um declínio para encontrar em seguida o seu equilíbrio; é o caso de Londrina, no norte do Paraná; Salto Grande tornou-se rapidamente município, depois comarca; infelizmente a malária grassou fortemente e a decadência começou; a cidade não tem 15 anos e já ruas inteiras estão cercadas de casas em ruínas. O patrimônio de Lavrinhas, em Goiás, fundado no século XVIII, em volta de uma mina de ouro, era previsto como bastante vasto, pois que a doação à igreja era de 200 alqueires (cerca de 500 hectares); hoje, ele é somente habitado por uma centena de negros, antigos escravos, muito abastardados e notadamente atingidos quase todos pela papeira: é uma aglomeração em via de extinção.

Outros patrimônios nunca nasceram e só existiram no papel; isso também se encontra no movimento das *bastidas*; a carta marca somente o traçado fictício da cidade em plena floresta; como nome, ela indica ou a palavra *patrimônio* ou o nome que já tinha sido previsto.

Hoje, além disso, assiste-se a uma decadência de muitos pequenos centros urbanos em virtude das comunicações mais rápidas por estradas de

---

<sup>17</sup> Pierre Deffontaines – *Les Hommes et leurs Travaux dans la Moyenne Garonne*.

ferro, por automóvel e por avião. Para gozar de uma vida social, não é mais preciso fundar cidades de domingo crivadas de palacetes de fazendeiros; mais vale ir à grande cidade, mais afastada, porém fácil de atingir e na qual a vida de sociedade é muito mais ativa. Em São Paulo, Campinas, Sorocaba, Belo Horizonte, os palacetes se multiplicaram, enquanto que as antigas praças das pequenas cidades se cercaram de casas fechadas e abandonadas, como acontece em Araras, em Amparo, em Atibaia, em Itu...

Os grandes fazendeiros que tinham sido os criadores de muitas cidadezinhas, parecem desinteressar-se delas. Ademais, eles tomaram muitas vezes o partido do isolamento, da dispersão, eles não são totalmente favoráveis ao agrupamento; já tinham combatido as reduções. As suas colônias de empregados agrícolas são pequenas aglomerações das quais eles são donos, e onde eles mantêm a venda, que vende com lucro os artigos correntes; são eles sobretudo que preferem a grande cidade longínqua ao patrimônio vizinho, porque eles têm mais facilidade de deslocamento. Ao contrário, a gente pobre prefere as pequenas cidades, onde pode se aprovisionar sem passar pela venda do fazendeiro, onde encontra outros horizontes de trabalho quando querem deixar a fazenda; a cidadezinha é para eles um elemento de libertação; os colonos preferem sempre empregar-se em propriedades situadas não longe das aglomerações e essas propriedades encontram assim mais facilmente mão-de-obra.

A crise atual dos latifúndios, o seu fracionamento em pequenos lotes ou sítios, a organização das novas zonas de derrubada em propriedades relativamente pequenas, são favoráveis às cidades.

Já por volta de 1920, constatou-se que a cidade de Campinas tinha crescido depois da crise provocada nos grandes cafezais pela praga da broca; muitos fazendeiros tiveram que lotear; seguiu-se um regime de pequena policultura: vinha, laranja, algodão, e a cidade tirou proveito desse aumento da densidade rural e da diversificação da produção. Mais antigamente, a libertação dos escravos, arruinando muitas antigas fazendas, sobretudo os proprietários de engenho, tinha feito refluir para as cidades muitos negros que construíram seus bairros miseráveis, as favelas, onde eles vivem com ofícios mais ou menos parasitários.

As modificações no regime da terra tiveram uma repercussão direta sobre o urbano no Brasil<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> A decadência da pequena propriedade teve muitas vezes como corolário uma diminuição da atividade das pequenas cidades. A constituição das grandes empresas açucareiras em lugar das fazendas de engenho provocou a baixa de várias pequenas cidades do Nordeste em



O aspecto do patrimônio parece com o da bastida: plano geométrico, praça central quadrada, organização das atrações de povoamento e de publicidade. As bastidas levavam muitas vezes nomes de grandes cidades, como diversos patrimônios. A mesma multiplicação um pouco desordenada das fundações urbanas com grande número de insucessos e malogros, mas alguns verdadeiros êxitos.

## **INSTABILIDADE E CRESCIMENTO DA REDE URBANA**

Fica-se chocado com a instabilidade de toda essa multidão de pequenas aglomerações do Brasil. As cidades não têm a fixidez das nossas velhas cidades européias; muitas são cidades em eclipse, e o número de cidades mortas é inteiramente anormal para um país novo, no qual a cidade não tem três séculos de existência. A maioria das cidades mineiras está hoje em plena letargia; os pequenos portos da costa, muitas cidades à beira de estrada ou de um rio estão também golpeadas mortalmente. Nos portos de Ubatuba e Angra dos Reis, muitas ruas são bordadas de bonitas fachadas de pedra em estilo colonial, mas se percebe, pelas janelas escancaradas, o interior construído de terra completamente desmoronado. Julgar-se-ia estar em alguma velha região em via de despovoamento, como a Gasconha, e se custa a crer que se está no Brasil, num dos principais países pioneiros, cujo crescimento da população é em média de 1 milhão de habitantes. Ao lado do Brasil que se povoa, há um grande Brasil que se despoeva. A instabilidade da população, que tínhamos assinalado no povoamento rural<sup>19</sup>, existe também no povoamento urbano.

O Brasil deve a maioria das suas cidades a atos de vontade humana. Cidades são criadas e povoadas com uma facilidade que surpreende e são mudadas de lugar por um simples decreto, mesmo que se trate de capitais. Minas Gerais tinha sua capital em Ouro Preto, a antiga cidade mineira; no final do século XIX, decidiu-se estabelecer uma nova capital numa região menos montanhosa, mais central e de mais fácil acesso; escolheu-se um grande planalto elevado, sobre o qual se traçou um curioso plano urbano em losango; batizou-se a nova capital com o nome de Belo Horizonte e hoje a cidade que tem pouco mais de 30 anos se aproxima dos 150.000 habitantes. Um fato do mesmo gênero acaba de passar-se no Estado de Goiás (1936); a antiga capital, Goiás, velha cidade, pouco salubre, foi

---

proveito de cidades operárias construídas em torno das novas usinas de açúcar, como acontece em volta da grande usina Catende.

<sup>19</sup> Pierre Deffontaines – *Les formes du peuplement rural au Brésil*. A.G.F.

destronada em proveito de uma aglomeração inteiramente nova, Goiânia<sup>20</sup>. Cogitou-se mesmo de transferir a Capital Federal, Rio de Janeiro, para pleno centro do Brasil, e se delimitou, nas fronteiras de Goiás, um território federal. Felizmente, ficou-se na fase dos decretos sem se passar aos atos.

Essa instabilidade é particularmente chocante na nomenclatura. As mudanças de nome de cidade são extremamente freqüentes, quase a regra, e isso não é para facilitar o conhecimento geográfico do país. Algumas aglomerações levaram nomes pouco brilhantes e desejou-se um outro nome: Leopoldina se chamava outrora Feijão Cru; Cataguases era Meia Pataca<sup>21</sup>; Boa Vista, no Rio Grande, se intitulava Pardieiro Grande, e de fato em 1910, só havia uma cabana; hoje se contam aí 10.000 habitantes. Uma pequena aglomeração da Amazônia se chama Remate de Males; compreende-se que ela possa reclamar a mudança do seu nome. Vários nomes se tornaram leigos. Espírito Santo tornou-se Divinópolis, São Sebastião do Paraíso simplificou-se para Paraisópolis, Santa Rita de Cássia para Cássia. Procurou-se muitas vezes fazer reviver antigos nomes indígenas. Piracicaba se chamou primeiro Constituição. Sobretudo deram-se nomes de personagens importantes: Muqui tornou-se João Pessoa, Rodeio passou a Paulo de Frontin, Palmira se chama hoje Santos Dumont e Queluz, Lafaiete...

Os nomes, tanto quanto os lugares, não são fixos. As cidades não estão verdadeiramente enraizadas, o meio natural ainda não teve tempo de aprovar essas fundações muitas vezes arbitrárias.

O Brasil não atingiu um estágio em que a divisão do trabalho tenha permitido progressivamente aflorar as variadas aptidões regionais, comportando interdependências e, portanto, potencial urbano, as divisões naturais ainda não nasceram e uma monótona economia fechada continua a traduzir, muito generalizadamente, a noção de “região”, isto é, a paisagem que o homem confeccionou progressivamente pelas especializações de trabalho está ainda confusa. Não há verdadeiros “nomes de região”, isto é, nomes de paisagem<sup>22</sup>. Também, o Brasil ainda não tem, senão muito

---

<sup>20</sup> A capital do Território do Acre, Cruzeiro do Sul, foi fundada em 1904.

<sup>21</sup> A pataca é uma moeda que vale 10 réis.

<sup>22</sup> Ainda não existem no Brasil senão duas zonas antigamente complementares: o sertão e o litoral; uma dedicada à criação extensiva, a outra, às plantações; e vimos que trocas reuniam essas duas partes, porém elas não são “regiões” no sentido em que entendemos essa palavra na Europa. O sertão se estende por imensas regiões muito disparatadas; ele deve o seu caráter e a sua vocação ao seu afastamento, à sua dificuldade de acesso; ademais ele recua incessantemente cada vez mais longe para o interior. Entretanto, Campinas, Sorocaba, Mogi Mirim, no Estado de São Paulo, estão fixadas no limite da zona cristalina e da zona sedimentar. Mas essas duas zonas ainda não conquistaram os nomes de regiões, o que prova que a percepção da sua diferença ainda não foi verdadeiramente sentida e utilizada; não há trocas

poucas, dessas cidades em zonas de contato, tão estáveis, que balizam nas nossas regiões da Europa os limites das regiões. Faltam ao Brasil esses dois grandes elementos de solidez e de unidade de uma nação: as “regiões” com a sua produção original e complementar e as cidades em zonas de contato, servindo de elemento de trocas entre suas “regiões” diferenciadas.

A rede urbana que se criou aparece menos como guiada pela natureza do que pela fantasia dos homens, plantadores de cidades. Ela não é absolutamente constituída por alguns raros pontos de urbanização comandados pelo meio, mas, ao contrário, por um surgimento de cidades novas mais ou menos efêmero e aleatório. A sua própria instabilidade foi a causa da sua multiplicidade.

As cidades são numerosas no Brasil, talvez demais, e entretanto outras gerações urbanas continuam a se formar, tais como essas cidades de estação de água que se multiplicam nas montanhas ou em volta das fontes termais para combater os calores tórridos do verão no litoral; Petrópolis, Teresópolis, no Estado do Rio; Campos do Jordão, no Estado de São Paulo; Poços de Caldas, Cambuquira, Caxambu, São Lourenço, no Estado de Minas. Breve nascerão, sem dúvida, cidades industriais. Já em torno de algumas grandes usinas aparecem aglomerações: notamos as cidades operárias das usinas açucareiras Ester ou Catende. Outras usinas se fundam nas zonas de montanhas onde se encontram as quedas d’água: Cascatinha, Paracambi, Mendes, na Serra do Mar<sup>23</sup>.

Entretanto, ainda há algumas regiões no Brasil que não foram atingidas pelas diferentes vagas de urbanização. O interior de Mato Grosso ficou em grande parte no regime da grande fazenda de gado totalmente isolada, sem nenhuma cidade na vizinhança; só o dono vai fazer uma ou duas grandes viagens por ano à cidade longínqua, de onde traz provisões gerais que vende depois aos seus empregados e às pessoas das redondezas, muitas vezes por preços muito elevados; aqui como alhures, a cidade será uma libertação para as pessoas pobres.

No oeste do Paraná e de Santa Catarina, território ainda em via de colonização por imigrantes europeus, nenhuma cidade foi fundada, motivo por que a própria colonização está em jogo; toda aglomeração é, para uma

---

entre as duas zonas. Belo Horizonte está também no limite de duas zonas: ao sul e a leste, as serras e a zona mineira, ao norte e a oeste, a zona tabular dos planaltos e das fazendas de criação; mas essas duas regiões ainda não descobriram o seu caráter complementar e Belo Horizonte não é uma cidade marginal concentrando as relações entre regiões complementares.

<sup>23</sup> Pierre Deffontaines – *La vie montagnarde au Brésil*. Geographical Review, T. XXVII, nº 3, July 1937, New York, p. 394-413.

região rural, um centro de consumo e permite sair de uma economia absolutamente fechada que impede todo progresso.

Mas essas regiões sem urbanismo são excepcionais no Brasil. Este país da dispersão rural mais absoluta fez nascer uma rede urbana já cerrada, como se a dispersão tivesse também necessidade de organismo urbano. Todas as ocasiões são boas para que surjam cidades: evangelização, minas, circulação, grandes trabalhos, o próprio isolamento e talvez esse principalmente. A semente urbana flutuava em estado latente e procurava o menor terreno favorável para desabrochar e tentar a sua sorte; muitas vezes ela produziu árvores gigantescas e cheias de seiva como Rio de Janeiro, com quase 2.000.000 de habitantes, e São Paulo, com mais de 1.000.000. Em resumo, crescimento e instabilidade das cidades, tal parece ser a característica de uma rede urbana na infância, pelo menos é o que parece depreender-se do exemplo do Brasil.