

Formação do território e organização espacial urbana do Brasil

Oficialmente, a primeira vila fundada e administrada pelos portugueses em terras brasileiras foi São Vicente, no litoral paulista. São Vicente se originou da primeira expedição destinada à colonização, liderada pelo fidalgo português Martim Afonso, em 1532. Tal primazia, contudo, é contestada por alguns historiadores, que apontam Cananeia, situada mais ao sul, como mais antiga. Para eles, Cananeia teria sido fundada cerca de cinco meses antes, também por Martim Afonso. A expedição enviada ao Brasil pela Corte portuguesa chegou em 1531, composta de 400 pessoas, além de sementes e mudas de plantas, como a de cana-de-açúcar, instrumentos agrícolas e animais domesticados.

A localidade onde se estabeleceu a primeira vila, como tantas outras, constituía-se de um pequeno povoado ou arraial, aglomeração humana mais elementar, com algumas dezenas de habitantes, em geral, vivendo em torno de uma capela. A denominação de vila era concedida a partir do momento em que havia uma organização administrativa própria. Ao tornar-se mais populosa, dotada de arruamento, algumas praças ou largos, o local deixava de ser vila e era elevado à categoria de cidade. Salvador, na Bahia, é a primeira cidade do Brasil. Com ruas estreitas e dispostas perpendicularmente entre si, seu projeto baseava-se no modelo urbano português.

Entre 1549, ano em que foi fundada, e 1763, Salvador foi a capital da Colônia. Por muito tempo, foi também a mais populosa entre as cidades brasileiras. Sua localização estratégica possibilitava a conexão entre Brasil, Portugal e continente africano, desempenhando o papel comercial traçado pelo Pacto Colonial – lógica mercantilista que definia as atribuições econômicas da Colônia a serviço da Metrópole.

Criadas como feitorias ou entrepostos comerciais à beira do mar, as primeiras vilas e cidades brasileiras tinham o papel de administrar e fiscalizar as atividades econômicas realizadas na Colônia e as exportações a Portugal, com destaque para o açúcar.

Cidades do ouro nos sertões do Brasil

A descoberta de ouro, diamante e outras pedras preciosas, principalmente a partir do fim do século XVII, motivou a fundação de vilas (que posteriormente se tornaram cidades) mais interioranas. Até então, a criação de gado para suprir as demandas da população livre e escravizada que se concentrava na região litorânea bem como a extração das drogas do Sertão na Amazônia eram as atividades econômicas que mais haviam propiciado empreitadas de expansão portuguesa para o oeste da Colônia.

Em meados do século XVIII, as minas de ouro e de diamante, principalmente, motivaram a fixação da população em áreas bem distantes do litoral e dos principais centros de contato com Portugal e Europa, como Rio de Janeiro e Salvador. A produtividade das minas descobertas onde atualmente está Minas Gerais (não por acaso assim denominada) possibilitou a fundação e o rápido crescimento demográfico e econômico de vilas, como Mariana, Sabará, Vila Rica de Albuquerque (atual Ouro Preto), Diamantina, etc. Por essa razão, o eixo econômico da Colônia, que até então se encontrava na Zona da Mata do Nordeste, graças à produtividade da cana-de-açúcar sobre o solo massapé, deslocou-se para o Sudeste. Em 1763, o Rio de Janeiro passava a ser a capital da Colônia, em virtude de sua localização mais próxima e, portanto, estratégica, em relação ao controle de extração e transporte do ouro a ser embarcado rumo a Portugal.

As cidades de onde se extraíam o ouro e o diamante cresciam próximo às minas. Muitas delas, como no caso de Ouro Preto, estavam encravadas entre morros, estendendo-se de forma linear, ao longo do fundo de vales, subindo as ladeiras e acompanhando as curvas de nível. As intervenções sobre o relevo e o aproveitamento de suas formas topográficas revelavam certo desenvolvimento de técnicas do planejamento e da construção das cidades no Período Colonial.

Parte do abastecimento de carne e do couro para a população que crescia rapidamente nos arraiais, nas vilas e nas cidades mineiras provinha de grandes áreas criatórias de bovinos. Uma dessas áreas se situava no Vale do São Francisco, que, por essa razão, passou também a ser denominada de Rio dos Currais. A outra parte vinha da região de frequentes disputas entre as Coroas portuguesa e espanhola: os campos das regiões das Missões do Rio Uruguai. Do noroeste do atual Rio Grande do Sul e dos campos dos planaltos do norte gaúcho e do sul de Santa Catarina, partiam tropas de dezenas de mulas, carregadas de charque –

carne bovina salgada seca ao sol, própria para resistir a longas jornadas. Tais caravanas eram conduzidas pelos tropeiros, que seguiam a cavalo, por várias semanas, até alcançar, em geral, a vila de Sorocaba, em São Paulo, destacada feira comercial, a partir de onde se distribuíam as mercadorias e, por vezes, as mulas.

A ligação entre as áreas de criação de gado e as feiras, as cidades auríferas e outras aglomerações humanas, distantes centenas de quilômetros, dava-se por meio de um sistema de caminhos, em que as mulas eram o meio de transporte de cargas mais eficiente. Nos pousos, locais de parada ao fim de um dia de jornada, muitas vezes às margens de grandes ou caudalosos rios, foram fundadas ou se desenvolveram vilas. A sobrevivência e até mesmo a prosperidade de tais vilas estavam diretamente relacionadas ao êxito da economia do tropeirismo. Cidades como Santo Antônio da Patrulha, Viamão e Vacaria no Rio Grande do Sul, Lages, Curitiba e Mafra em Santa Catarina, Lapa, Ponta Grossa e Castro no Paraná, Itararé, Itapeva e Sorocaba em São Paulo, desenvolveram-se às margens do Caminho das Tropas ou Caminho de Viamão.

No decorrer do século XVIII, a busca do ouro alcançou o centro e o oeste da Colônia, nos atuais estados de Goiás e Mato Grosso, com a fundação de Vila Boa, Goiás, conhecida como “Goiás Velho”, Vila Bela e Cuiabá. Tal avanço contribuiu também para a remarcação das fronteiras entre terras portuguesas e espanholas pelo Tratado de Madrid (1750).

As cidades do café e das indústrias

A expansão da cafeicultura durante os séculos XIX e XX, pelo Sudeste e por parte do Sul brasileiro, mais uma vez confirmou a relação entre a prosperidade da atividade econômica e a urbanização. A marcha do café, durante esse período, foi derrubando florestas, criando fazendas, cidades e ferrovias. Os cafezais e a cafeicultura passaram do Vale do Paraíba do Sul (nos atuais estados do Rio de Janeiro e leste de São Paulo) para o sul de Minas Gerais, centro de São Paulo e, em seguida, Oeste Paulista, enquanto se deslocavam simultaneamente pelo norte do Paraná – regiões onde predomina o solo conhecido popularmente como “terra roxa”.

Assim, São Paulo, uma cidade de certa forma periférica no Período Colonial e no início do Império, cresceu exponencialmente em importância econômica e em quantidade de população com o desenvolvimento da cafeicultura. Sua localização privilegiada, entre os cafezais do interior paulista e o porto de Santos, fez de São Paulo um “porto seco” para o café, ou seja, onde convergiam as ferrovias (que, na segunda metade do século XIX, substituíram os caminhos de tropas de muare). Por meio delas, circulavam trens carregados de café.

Em São Paulo se instalaram, ainda, armazéns e silos para estocar o café, escritórios comerciais e bancos para negociar seu preço para exportação. Por fim, era transportado por ferrovias, atravessando a Serra do Mar, até alcançar o porto de Santos.

O café alavancou a indústria na cidade de São Paulo e inaugurou o processo de industrialização brasileiro. Isso porque, ao acumular capital, muitos dos investidores da cafeicultura, ligados ao comércio internacional do produto, passaram a investir na instalação de indústrias no município de São Paulo. Essa nova forma de circular e gerar ainda mais capital se intensificou durante a crise internacional de 1929, a qual, por algum tempo, derrubou a produção e a venda do café brasileiro. Nesse período, muitos dos trabalhadores das lavouras, entre eles milhares de imigrantes italianos, vieram para a capital paulista e passaram a exercer o trabalho de operários das primeiras fábricas, predominantemente, de vestuário e de alimentos.

A abertura de novas vagas de trabalho proporcionada pela industrialização fez a população da cidade de São Paulo multiplicar-se rapidamente. Pouco mais de 400 anos após sua fundação, tornou-se a mais populosa entre as cidades brasileiras, ultrapassando Rio de Janeiro, então capital da República. Em meados do século XX, com a expansão do setor industrial e de serviços, as duas maiores cidades brasileiras recebiam anualmente milhares de migrantes das diferentes regiões do país. Em São Paulo, porém, com o polo industrial se expandindo e migrando da capital para a periferia (a região denominada de ABC Paulista), o fenômeno de atração migratória foi ainda mais intenso.

A nova Capital Federal e as Cidades à beira das rodovias

A construção de Brasília e a conseqüente transferência da capital do país para o Cerrado, em 1960, deram novo ânimo ao povoamento, à urbanização e ao desenvolvimento agropecuário da Região Centro-Oeste do Brasil. A nova Capital Federal destacou-se pelo seu projeto urbanístico peculiar, de largas avenidas, extensas quadras e praças, além da afamada arquitetura de várias de suas edificações. Parte dos milhares de trabalhadores que ajudaram a construí-la fixou moradia em suas cercanias, compondo as então

denominadas cidades-satélites, cuja infraestrutura difere da instalada em Brasília. Com a Lei n.º 5.545, de 1964, o Distrito Federal passou a ser dividido em regiões administrativas (Brasília constitui uma delas), totalizando 31 atualmente.

O período em que Brasília foi construída se caracterizou também, em nível federal, pela opção viária de extensas rodovias. Com isso, a capital brasileira tornou-se o centro de um sistema radial de rodovias que, seguindo em diferentes direções, a conecta com outras áreas do país. As rodovias que seguem para o norte e para o oeste, como a Belém-Brasília (BR-010) e a Cuiabá-Brasília (BR-070), tornaram-se eixos, ao longo dos quais foram criadas e se desenvolveram inúmeras jovens cidades. Sua população logo se compôs, de forma predominante, por migrantes provenientes das regiões Sul, Sudeste e Nordeste, motivados pela abertura da nova fronteira agrícola no norte e no noroeste do país.

Esse fenômeno da formação de cidades ao longo dos eixos de ligação também aconteceu intensamente no decorrer das décadas de 1970 e 1980, principalmente na Região Norte do país. Enquanto as cidades mais antigas da Amazônia nasceram às margens de seus grandes rios, as cidades criadas ao fim do século XX, principalmente ao sul e a leste da região, originaram-se às margens das rodovias.

Mesmo com o gradativo processo de povoamento e formação de cidades pelo interior do país, a concentração demográfica e urbana se dá, visivelmente, na faixa oriental do território brasileiro.

As mais populosas cidades, entre elas a maioria das metrópoles, encontram-se nessa região, entre a. Faixa costeira e cerca de 300 quilômetros dela. As relações de poder exercidas na política, na economia e na cultura também ali se concentram, compondo e propagando suas redes urbanas.

Atividades

1. No Brasil, havia algumas vilas e cidades já no princípio de sua colonização. Uma característica comum na maioria delas era seu posicionamento geográfico. Observe o mapa a seguir, das vilas e cidades do Brasil Colônia, e responda à questão.



Fonte: ATLAS histórico escolar. Rio de Janeiro: MEC/Fename, 1973. p. 14. Adaptação.

Qual a principal característica do posicionamento geográfico de tais cidades? Que cidade constituía exceção?

2. No século XVIII, ainda antes de nosso país se tornar independente de Portugal, algumas atividades econômicas fundamentais eram praticadas. Quais eram elas e por onde se distribuíam em nosso território?

3. Com o deslocamento da capital nacional para Brasília, em 1960, acentua-se ainda mais a questão dos planejamentos urbanos no Brasil, bem como das diversas variáveis a eles associadas. Que inferências sobre a questão do planejamento urbano da Capital Federal você pode fazer e como esse planejamento está relacionado a essas e outras localidades do entorno de Brasília, que também foram denominadas cidades-satélites?

4. A gênese de cidades no Brasil Central registra dois momentos distintos, como o século:

- a) XVI, por meio da captura de escravos, e a década de 1930, a partir do planejamento estatal.
- b) XIX, pela expansão cafeeira, e a década de 1950, com a construção de Brasília.
- c) XVII, pela presença de quilombos, e a década de 1970, com a construção da Transamazônica.
- d) XVIII, pela mineração, e a década de 1970, com a expansão da fronteira agrícola.
- e) XVI, pela pecuária extensiva, e a década de 1990, com o cultivo de soja.