

CURSO DE  
GEOGRAFIA PARA  
PROFESSORES DO  
ENSINO DE I E II GRAUS

JULHO DE 1972

*MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO GERAL*

*FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO  
DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA*

*DIRETORIA TÉCNICA*

DEPARTAMENTO DE DOCUMENTAÇÃO  
E DIVULGAÇÃO GEOGRÁFICA  
E CARTOGRÁFICA

Brasil. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.  
Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e  
Cartográfica.

Curso de geografia para professores do ensino de I e II graus,  
julho de 1972. |Rio de Janeiro, GB., 1973|

184p. ilustr., 23cm (Curso para professores de geografia, 19)

Ministério do Planejamento e Coordenação Geral.

Apresenta bibliografia

1. Geografia — Metodologia.
2. Geografia — Estudo e ensino.
3. Brasil — Geografia regional. I. Série. II. Título.

Biblioteca de Geografia

IBGE



SWB 100 jc

B823

*No Curso de Férias realizado em julho de 1972 o IBGE efetuou uma experiência que se poderia chamar de pioneira, ao tentar associar estreitamente os acontecimentos históricos aos aspectos geográficos básicos de nosso território.*

*O objetivo de tal experimento foi alertar o professor de geografia que ele, agora mais do que outrora, necessita se familiarizar com as "outras" ciências sociais, principalmente com a História, dada a grande correlação que ela apresenta com a Geografia.*

*Assim, mais uma vez o IBGE em seu esforço de divulgar a ciência geográfica procurou atender, já agora dentro do espírito da Reforma do Ensino, àqueles que se dedicam ao Magistério de I e II graus.*

**NEY STRAUCH**

Chefe do Departamento de Documentação  
e Divulgação Geográfica e Cartográfica

## ÍNDICE

O Brasil de Hoje e o Brasil de Ontem — Maurício Silva Santos .....	7
O Espaço Brasileiro — Gelson Rangel Lima .....	21
Litoral, Presença Física e Humana — Luiz Carlos de A. Santos .....	43
O Ciclo do Açúcar. As Unidades Regionais do Nordeste — Hilda da Silva .....	59
O Ciclo do Ouro. O Ciclo do Café. Caracterização da Região Sudeste — Maria Francisca Thereza C. Cardoso .....	
A Região Eul: Os Processos de Ocupação e a Organização de Seu Espaço — Aluizio Capdeville Duarte .....	105
As Vias de Transportes Como uma das Formas da Integração Nacional — José Cezar de Magalhães .....	119
O Norte: Uma Região a Ser Integrada — José Cezar de Magalhães .....	143
Centro-Oeste: Uma Região Periférica em Integração — José Cezar de Magalhães .....	153
O Homem Brasileiro — Ney Strauch .....	165

## O BRASIL DE HOJE E O BRASIL DE ONTEM

Prof. MAURÍCIO SILVA SANTOS

### 1.<sup>a</sup> PARTE

*O Brasil ante as demais nações do Globo na segunda metade do século XX*

#### A) — O Espaço e a Posição

1. O Brasil é a 4.<sup>a</sup> potência do mundo, quando visto do ângulo "espaço territorial contínuo":

PAÍSES	ÁREA (Km <sup>2</sup> )
União Soviética.....	22.403.000
Canadá.....	9.974.375
China.....	9.761.012
Brasil.....	8.511.965
Estados Unidos.....	7.827.976
Austrália.....	7.704.159
Índia.....	3.288.876
Argentina.....	2.778.412

FONTE: A. de Azevedo — "BRASIL, a terra e o homem", Vol. I, p. 4 — 1964.

2. A significação desta extensão territorial cresce de importância quando se considera que o Brasil é o maior país ecumênico:
  - a) A UNIÃO SOVIÉTICA, embora com a maior extensão absoluta, não dispõe de espaço útil — e o ano todo — igual ao nosso: suas áreas geladas e de tundra, seus desertos e suas estepes secas e de condições climáticas rigorosas, agravadas pela continentalidade, reduzem seu ecúmeno a uma fração que resulta em área me-

nor do que a do Brasil. As dificuldades que temos a enfrentar para colonizar nossos espaços e dispêndios vazios não são os mesmos como os tidos pela URSS, com os planejamentos de valorização econômica, sobretudo da área siberiana.

- b) O **CANADÁ**, no seu extremo norte (Arquipélago Árctico), gelado e inóspito, possui densidades demográficas inferiores a 1 habitante para cada 10.000 km<sup>2</sup>! Na sua porção centro-sul, apesar de recursos naturais importantes (petróleo), sua ocupação só é permitida pelo frio que a continentalidade acentua, no período de verão.
  - c) A **CHINA**, com os desertos do Turquestão Chinês e de Gobi, é, igualmente, desfavorecida pelas condições naturais.
  - d) De tudo isto resulta que todo o espaço do nosso país é aproveitável e torna-nos, de todo o mundo, o país de maior potencialidade econômica, a contar das perspectivas que a grandeza territorial assegura.
3. O espaço brasileiro desenvolve-se numa **POSIÇÃO** predominantemente **XNTERTROPICAL**:
- a) O Brasil é cortado pela linha do Equador, nas seguintes Unidades da Federação: Amazonas, Roraima, Pará e Amapá. Em consequência deste corte, cerca de 598.656 km<sup>2</sup> de nosso território fica no Hemisfério Norte, enquanto que o Brasil Austral corresponde a uma percentagem de **92,64%**.
  - b) Por outro lado, o fato de sermos cortados pelo Trópico de Capricórnio (Mato Grosso, Paraná e São Paulo), deixa, apenas, cerca de **7%** do território na Zona Temperada da Sul.
4. A **POSIÇÃO INTERTROPICAL** traz para nós muitas decorrências importantes, quase todas ligadas direta ou indiretamente ao fator climático:
- a) A primeira destas decorrências é a **PREDOMINANCIA DOS CLIMAS QUENTES**, assinalados pela presença do **CLIMA EQUATORIAL** na Amazônia e o **CLIMA TROPICAL** na maior extensão da área intertropical. Esta tropicalidade só se modifica:
    - a.1 — no **NORDESTE**, onde a redução dos índices pluviométricos leva os autores das classificações climáticas a conferirem-lhe o tipo **SEMI-ÁRIDO**;

- a.2 — nos PLANALTOS DO BRASIL-SUDESTE, onde a altitude produz uma sensível redução nos valores térmicos médios e cria a necessidade da denominação TROPICAL DE ALTITUDE;
- a.3 — finalmente, na REGIÃO SUL, onde o afastamento latitudinal, reforçado pela presença de um relevo de planalto, cria condições térmicas menores, a ponto de se falar em CLIMA SUBTROPICAL.

É importante reforçar que, se de um lado a coincidência da maior extensão leste-oeste, com a latitude equatorial poderia nos trazer o desfavor de climas excessivos na maior extensão do país, o desenvolvimento dos planaltos pelo interior (suavizando a continentalidade) e até bem ao norte (amenizando os calores trópico-equatoriais), minoram as condições térmicas e, conseqüentemente, as de habitabilidade e ocupação econômica dos espaços.

- b) Uma segunda decorrência da posição tropical é a PREDOMINÂNCIA DE FLORESTAS E DE SAVANAS na nossa cobertura vegetal.
  - b.1 — com relação as SAVANAS, aqui denominadas CERRADOS ou CAMPOS CERRADOS, sua ocupação data do século XVI, a propósito, particularmente, da atividade pastoril; como “o boi conquista, mas não povoa”, as áreas de cerrado foram, em geral, conquistadas, penetradas, mas colonizadas apenas por pequeno número de ocupantes, sendo, hoje ainda, uma das áreas onde a população cresce mais devagar, em função de uma atividade que evolui menos do que as litorâneas, e que absorve, mais ou menos satisfatoriamente, os novos contingentes anuais de mão-de-obra locais que entram na faixa etária de população ativa. A mineração compõe o quadro das atividades econômicas antigas que se desenvolveram sobre as áreas de cerrado. E, hoje em dia, tentativas modernas de colonização agrícola e a aceleração dos processos de urbanização, levam novos contingentes demográficos para aquelas áreas.

- b.2 — Quanto às florestas tropicais, desde cedo devastadas, permitiram a expansão de importantes "plantations" ao correr dos séculos: a cana-de-açúcar, o cacau, o café; suas árvores foram queimadas para que, em seu lugar, surgissem as lavouras ou, quando cortadas, alimentarem as caldeiras dos engenhos de cana, ou das locomotivas que transportariam o café até os portos exportadores daquele sustentáculo, por tanto tempo, de nossa economia. Há trechos enormes do espaço brasileiro onde, das famosas "zonas da mata" só restam, saudosamente, alguns vestígios daquilo que já não é mais.
- b.3 — Está chegando a vez das florestas equatoriais. Partiu, sua utilização, de uma economia coletora de algumas plantas medicinais e aromáticas, para uma extração intensa da borracha, da castanha e de algumas madeiras. Mas o século XX está trazendo novo destino para o ritmo de povoamento e desenvolvimento econômico da Amazônia: da juta e pimenta-do-reino, de uma agricultura de subsistência, com pequenos excedentes para abastecer as cidades regionais, as atenções agora se voltam para um plano de valorização racional, onde, a partir de estradas-troncos (Transamazônica, Cuiabá-Santarém, principalmente) e de núcleos de colonização a serem criados ao longo das mesmas, espera-se dinamizar a economia, valorizar os espaços e povoar a região. E, certo, remover a floresta — esperamos — racionalmente.
- c) Como terceira decorrência, podemos acrescentar aqui uma enorme lista de produtos (tropicais) que o meio brasileiro permitiu que fossem cultivados, projetando, por tanto tempo, o nome do Brasil como consumidor, produtor ou exportador: juta, pimenta-do-reino, algodão, arroz, cana-de-açúcar, tabaco, cacau, café, frutas tropicais etc. Alie-se, na compreensão da importância desta lista, todo um sistema colonial de exploração econômica do espaço brasileiro, o qual, prosseguindo por todo o império e convivendo com a república, ainda nos coloca na condição de país agrícola que se industrializa.



5. Um outro aspecto importante da posição do Brasil a ser focalizado é a sua POSIÇÃO GEOGRÁFICA na América do Sul.
  - a) A localização CENTRO-ORIENTAL nos coloca, primeiramente, na posição de país atlântico, o que, somado a grande extensão de nossas costas, traz toda uma série de conseqüências geopolíticas importantes.
  - b) A predominância de um comércio atlântico valoriza tremendamente nossa posição, uma vez que torna possível o acesso do Brasil aos mais importantes portos mundiais, além de nos criar a condição de desaguardouro do comércio de diferentes países centrais da América do Sul, e mesmo de países que têm um litoral pacífico, mas que dependem, em parte, do comércio atlântico. Esta projeção geoeconômica, produto de nossa posição geográfica no continente, reforça-se no momento em que percebemos uma tendência, nas duas últimas décadas, a expansão rodoviária no sentido do oeste, conectando o mar com o sertão, levando o progresso e trazendo os produtos, oferecendo, paralelamente, nossos portos que podem ser alcançados pelos produtos de nossos vizinhos ocidentais.

## B) — *A Imagem recente do Brasil*

1. Jacques Lambert dizia, há duas décadas, que para o estrangeiro e para o importador, o Brasil era o país do café, do cacau e do algodão, e para quem nos visse de dentro para fora éramos o país do feijão, da mandioca e do milho. Não há a menor dúvida de que a ótica daquele consagrado cientista social já está, hoje, bastante modificada.
2. Já houve quem dissesse que o Brasil era o país do café, do futebol e do carnaval. Mais do que uma imagem do turista, esta é uma visão mais até do que apressada: uma impressão de quem está pretendendo distorcer ou ocultar os fatos de todos os tempos, e as perspectivas de um futuro que não teria sido tão distante de qualquer observador bem intencionado.
3. É verdade que não faz tanto tempo que a admiração pelo que já se convencionou denominar de "Milagre Brasileiro", começou a ter lugar. Contudo, de muito tempo, observadores desapaixonados — e até a serviço de interesses diferentes daqueles que poderiam se chamar "nacionais", alertavam as autoridades a quem serviam a respeito da

realidade e das perspectivas de um Brasil visivelmente em gestação — parto difícil — mas prometendo um cobiçável rebento.

- a) Não se soube, nunca, com que interesse, antes mesmo de qualquer sementeira ou colheita, ou, muito menos, análises pedológicas, CAMINHA anunciava terra "de tal maneira graciosa, que, em se plantando nela, dar-se-á tudo". (Sic.)
  - b) Pero de Magalhães GANDAVO (História da Província de Santa Cruz, 1576), afirma que o Brasil é, "sem contradição a melhor pera a vida do homem que cada uma das outras de América, por ser commumente de bons areas e fertilissima, e em gram maneira diletosa e aprazível a vista humana". . .  
"por ser ella tam salutifera e livre de enfermidades", graças aos ventos, além de "muy deliciosa e fresca em gram maneira", "toda vestida de muy alto e espesso arvoredo, regada com agoas de muitas e muy preciosas ribeiras", isto por "não aver lá frios, nem ruínas de inverno que offendam as suas plantas, como ca offendem ás nossas".
  - c) Gabriel Soares de SOUZA (Tratado Descritivo do Brasil, 1587), recomenda até que o rei de Portugal tenha todo o cuidado com a terra, "pois está capaz para se edificar nele um grande Império, o qual, com pouca despesa destes reinos, se fará tão soberano que seja um dos Estados do mundo".
4. Por todos os séculos XVII, XVIII e XIX, repetiram-se as visões e antevisões da grandiosidade que poderia consistir ou decorrer da extensão territorial do Brasil, enfatizando-se, permanentemente, as possibilidades que poderiam advir de sua grandiosidade territorial. Uma constante nos últimos cem anos tem sido a de mostrar sua superioridade em relação aos outros países da América Latina e sua comparabilidade as grandes potências mundiais.
  5. Mas as imagens recentes do Brasil têm-se fortalecido, crescido, delineado, em consequência de posições novas assumidas dentro do quadro político internacional, e mais, pelas fórmulas próprias que têm sido tentadas, em grande número com sucesso, para romper a destinação tradicional dos Países Tropicais: o subdesenvolvimento, contra o qual as soluções brasileiras, em princípio contrariando as fórmulas dos teóricos, têm encontrado consequências altamente positivas, deixando, por vezes, estupefatos os pessimistas, admirados os otimistas.

6. Observado com a curiosidade de quem busca as soluções, o espírito de decisão da política externa brasileira levou-o, em dado momento, a uma liderança no chamado "Terceiro Mundo"; sua economia defensiva em favor de uma custosa mas eloqüente industrialização, apresenta hoje dados que eram inesperados por aqueles que viram o Brasil partir para uma solução mista (investimentos estatais e particulares, ao lado de monopólios estatais e da iniciativa privada), sem se firmar numa atitude estritamente capitalista — pois faltavam os capitais — ou nitidamente socialista — o que não convinha aos destinos políticos, num dado momento.
7. A mudança da imagem externa do Brasil pode ser analisada, também partindo-se do exame dos relativos ao comércio exterior, ilustrado no quadro abaixo:

### COMÉRCIO EXTERIOR

Índice das quantidades e valores da exportação,  
segundo os grupos de uso — 1961-1969

ESPECIFICAÇÃO	ÍNDICE DA EXPORTAÇÃO (1955 = 100)							
	"Quantum"				Valores Médios Unitários			
	1961	1964	1967	1969	1961	1964	1967	1969
	Ponderados com os valores expressos em US\$							
<i>GERAL</i> .....	133,1	126,7	160,9	210,5	73,9	79,3	72,1	76,7
<i>Parciais</i>								
Bens de consumo não duráveis: exclusive								
Café.....	176,1	136,8	243,0	331,3	77,9	73,7	84,6	102,5
Café.....	123,9	109,1	122,2	136,5	67,9	82,5	68,3	70,6
Duráveis.....	4,1	98,0	63,7	63,2	60,0	34,7	75,3	66,8
Produtos metálicos....	294,0	419,7	647,1	933,8	92,1	73,4	67,5	63,2
Outros.....	125,3	130,4	170,0	256,8	80,3	77,9	74,8	80,1

FONTE: Sinopse Estatística do Brasil. Fundação IBGE, 1971.

Nota-se, claramente, a influência de uma política econômica atual de derivação das exportações e de uma tendência a uma agressão do mercado internacional com produtos diferentes do café.

## 2.<sup>a</sup> PARTE

O aparecimento do Brasil no cenário mundial. A descoberta. Características gerais do mundo de então.

### A) — O Mundo conhecido nos fins do século XV.

1. A noção de **DESCOBRIMENTO**, bem como a de **GRANDES NAVIGAÇÕES** estão vinculadas a determinados acontecimentos e características que afetaram a vida e a história dos povos que habitavam a periferia do mar Mediterrâneo nos últimos séculos da Idade Média.
2. Prende-se, direta ou indiretamente, a uma necessidade de se estabelecerem contactos políticos e econômicos com povos distantes — do Extremo-Oriente, *principalmente*, isolados cada vez mais pelos muçulmanos; tal fato criou todo um ciclo de motivações sociais, econômicas, técnicas e científicas em favor da busca de um caminho eficiente, diferente daquele que cruzava o Mediterrâneo ou do outro, que dirigia-se para o Mar Negro com o objetivo de contorná-lo ou atravessá-lo na direção de terras da Ásia Meridional ou do Extremo-Oriente.
3. O interesse partia de determinados povos da Europa de então. Esta compreendia várias áreas de dominação antiga por diferentes povos bárbaros.
  - a) Grande parte da Península Ibérica achava-se em poder dos muçulmanos (AHE, 84);
  - b) O Santo Império (AHE, 84 e 86), longe de qualquer unidade territorial e política, apresentava-se enfraquecido e fragmentado por uma estrutura feudal na qual quem menos reinava era o rei;
  - c) Para o Sudoeste Asiático ou Oriente Médio, a expansão do império muçulmano (AHE, 88 e 89) alcançara a Índia (ou Império do Grão Mogol); daí em diante, o conhecimento do mundo oriental carecia de maior profundidade, quer pelas dificuldades e pesados tributos cobrados pelos muçulmanos aos viajantes e mercadores que pretendessem transpor seus domínios, quer ainda pelo desprezo ou rigidez com que os povos da Ásia Central e do Leste recebiam, tratavam — ou executavam — os que lá conseguiam chegar.

---

\* AHE — Atlas Histórico Escolar MEC.

- d) Como todo o Norte da Africa estava todo ocupado pelos muçulmanos e a saída pelo estreito de Gibraltar (Gebal-Tarik — estreito de Tarik) era impossível aos povos mediterrânicos do sul da Europa, seu horizonte se limitava ao que a navegação interior poderia permitir.
  - e) As incursões terrestres eram tremendamente difíceis, mercê dos ataques freqüentes que sofriam as caravanas, inexistência de estradas permanentes ou pousios próximos, onde os viajantes pudessem evitar os perigos naturais (lobos, ursos, javalis) ou humanos (salteadores), amigos da calada da noite. Assim, mesmo depois da Revolução Comercial, não se estranha que muitos mercadores preferissem os rios as estradas — o que elevou a importância dos caminhos fluviais como o Danúbio e o Reno, e bem assim os portos situados em confluências importantes — onde surgiriam importantes cidades comerciais (Magdeburgo, Passau AHE, 86).
4. As dificuldades técnicas, tal como a existência de embarcações maiores, mais sólidas e mais eficientes e, ainda, a inexistência de aparelhos que propiciassem melhor orientação das navegações — eis outros fatores que contribuíram para retardar as aventuras marítimas em busca de outros caminhos.

*B) — As transformações a partir do Século XI.*

1. A Europa assistiu, depois do século XI, a algumas importantes transformações nos quadros sociais, políticos e econômicos, cujos reflexos chegarão até ao período conhecido como o das GRANDES NAVEGAÇÕES.
2. Primeiramente, cessadas as invasões bárbaras e seus conseqüentes índices de mortalidade, o quadro demográfico assiste a uma elevação, produto do surto migratório da Ásia para a Europa, e da elevação dos índices de natalidade nos seus valores absolutos. Novas áreas da Europa são conquistadas: partes até então despovoadas da Península Ibérica; áreas pantanosas até então inaproveitadas são ocupadas agricolamente; florestas são devastadas para se transformarem em áreas de cultivo. Tudo isto resulta numa salutar elevação dos valores absolutos da produção agrícola.

3. A REVOLUÇÃO AGRÍCOLA seria, ainda, estimulada pelo crescimento de um mercado consumidor urbano que se organizava, na medida em que o comércio e as cidades aumentavam seus efetivos de mão-de-obra em torno dos castelos e dos mosteiros de então.
4. A REVOLUÇÃO URBANA é produto da evolução dos artesanatos e do crescimento da importância das Corporações de Ofício; a moeda, pouco a pouco, transforma-se numa necessidade para os padrões de troca; em conseqüência, o ouro e a prata, padrões de troca de então, precisam ser mais e mais explorados e procurados para a cunhagem e a circulação.
5. Na medida em que o dinheiro circula e o poder de troca daqueles que acumulavam a moeda aumenta, estimula-se todo um mercado de compra e venda de produtos de pequenas proporções e alto preço, as especiarias e as drogas, solicitadas mais e mais pelos pequenos burgueses e poderosos da Europa Feudal.
6. A Igreja permitindo a evolução das atividades lucrativas, abre caminho para que, agora, não somente os judeus, mas também os cristãos cruzem o Mediterrâneo em busca do comércio com o Oriente, de onde vinham não apenas as riquezas minerais, mas, igualmente, as especiarias e as drogas:
  - a) Ouro do Sudão; marfim, pimenta malagueta e escravos da África;
  - b) Perfumes (Arábia); damasco, da Síria; musselina da Turquia; tapetes da Pérsia;
  - c) Algodão e pau-brasil da Índia; cravo, canela, cânfora e açúcar, da Índia e do Ceilão;
  - d) Astracan, da Sibéria;
  - e) Seda e porcelana, da China;
  - f) Cravo, canela, cânfora, pimenta, gengibre e noz-moscada, da Indonésia.
7. Este ativo mercado dinamizaria algumas cidades, notadamente aquelas que ficavam a meio-caminho dessas fontes de produção, ou na orla do Mediterrâneo; não surpreende que elas sejam, ao final do século XIV início do século XV, as mais prósperas do mundo medieval: Gênova e Veneza; Roma; Alexandria, Cairo e Constantinopla; Bagdá e Damasco.

8. Eis, pois, porque o bloqueio marítimo, terrestre que os muçumanos exerciam sobre o comércio (do qual, no século XV, eles também passaram a participar), possibilitou INVESTIMENTOS EM CIÊNCIAS E PESQUISAS, propiciando mudança de mentalidade no mundo feudal, agora ante novas verdades, disposto a aceitar, contestar e reconstituir preceitos omitidos ou contestados sobre a esfericidade da Terra, hierarquia do Sol no sistema planetário, desmistificação de lendas sobre os perigos do mar, etc.
9. Aí está o momento histórico em que surgem, como fruto de todos estes fatores conjunturais, uma fase que começa com o albor do século XV e que se convencionou chamar de A ERA DOS DESCOBRIMENTOS OU EXPANSÃO MARÍTIMA;

C) — *A Expansão Marítima Portuguesa.*

1. No caso particular da expansão marítima dos portugueses, o fenômeno cerca-se de conotações particulares e antecedentes próprios.
2. Desde o século XII até o XIV, Portugal foi importante produtor de sal, o qual exportava para os países do mar do Norte. Naquelas águas, igualmente, barcos lusos iam em busca do atum, do bacalhau e da baleia. É evidente que toda uma experiência em navegação oceânica foi acumulada pelos portugueses que, com frequência, faziam reunir navegadores para uma discussão aberta daquilo que cada nova navegação trazia como contribuição positiva para as futuras.
3. O crescimento demográfico que o país ocidental europeu experimentou no século XV trouxe, entretanto, uma escassez de cereais, a ser contornada; os administradores e os proprietários de fazendas viam a necessidade de se ampliarem as áreas dedicadas ao cultivo daqueles produtos. Isto só seria possível, num dado momento, se Portugal, através de uma expansão na direção, sobretudo da África, criasse as colônias de que precisava.
4. Acrescente-se que, desde longo tempo, os custos da produção agrícola que se agravava era baixo por causa do baixo custo da mão-de-obra: escravos africanos — já comerciados naquela época, e vendidos não só em Portugal mas em outros países da Europa.
5. O mesmo acesso a África propiciaria o alcance de determinadas riquezas importantes (ouro, por exemplo), que renoveria o fausto para uma nobreza senhorial decadente.

- Por fim, não custaria tentar — e este era um dos pontos-de-vista da época — um caminho marítimo que permitisse o acesso ao Oriente, contornando a África, possibilitando, assim, comércio direto com os povos da Índia, China etc., detentores de tantos produtos que eram consumidos na Europa, e que os mercadores de Gênova e Veneza monopolizavam.
7. Eis, pois, como através de sucessivas e progressivas viagens, os portugueses palmilham e avançam pela costa atlântica africana, contornam o "Continente Negro" e alcançam as Índias, mais precisos que foram no achado que seus "primos" espanhóis, orientados pelas idéias de Colombo, predecessores do descobrimento das terras americanas. (AHE, 41 e 92).
  8. Fique claro que o episódio de 1500 não é dos mais importantes, se examinado da posição aquela que corresponde aos interesses portugueses do quinhentismo:
    - a) 1419 — Gonçalo Zarco e Tristão Vaz chegam à Ilha da Madeira;
    - b) 1432 — Gonçalo Velho alcança a Ilha dos Açores;
    - c) 1434 — Gil Eanes chega ao Cabo Bojador;
    - d) 1436 — Os portugueses chegam ao Rio do Ouro, ponto de acesso a Guiné;
    - e) 1443 — Nuno Tristão chega a Baía de Arguim, ponto terminal de uma rota que leva a Tombuctu, de onde se trazia o sal, escravos e ouro do Sudão; a partir deste momento, este comércio passa a controle português;
    - f) 1445 — Nuno Tristão chega ao Senegal;
    - g) 1448 — Ergue-se uma feitoria portuguesa — em Arguim;
    - h) 1455 — Cadamosto alcança o rio Gâmbia, porto de ouro, pimenta malagueta e escravos;
    - i) 1460 — Diogo Gomes chega à Serra Leoa;
    - j) 1461 — Pedro Sintra atinge a Guiné;
    - k) 1469 — João de Santarém e Pedro Escobar conseguem ultrapassar a linha do Equador, além de chegar a Costa da Mina;
    - l) 1482 — Ergue-se a feitoria de São Jorge de Mina, com o objetivo de controlar o comércio do Ouro (Costa do Ouro, hoje Gana);
    - m) 1484 — Diogo Cão alcança o rio Congo;



- n) 1487/1488 — Bartolomeu Dias atinge o Cabo das Tormentas, que passa a se chamar "da Boa Esperança"; no mesmo ano e por terra, Afonso de Paiva e Pedro da Covilhã chegam ao Índico e a Costa de Malabar;
  - o) 1498 — uma formidável expedição, a de Vasco da Gama, chega, finalmente as Índias, consegue permissão para comerciar com a ordem do rei de Calicute; mas não era somente isto que os portugueses queriam: era preciso submeter a Índia;
  - p) Partiria, em 9 de março de 1500 esta expedição, com 13 navios, 1200 homens, os melhores pilotos, funcionários para uma futura feitoria em Calicute, frades franciscanos, intérprete, médico etc; somente 6 chegam às Índias e 5 retornam a Portugal;
9. Encarada como malograda, posto que a aventura nas Índias não surtiu os efeitos desejados, além dos prejuízos resultantes da perda de tantas embarcações, esta expedição teve o mérito — secundário, na época — de "descobrir o Brasil", fato que, aliás, não alterou as metas principais portuguesas: em 1542 eram alcançados Cantão, Pequim e o Japão.

#### *D) — O Interesse pelo Brasil*

1. Empobrecido pelas despesas tidas com as empreitadas marítimas, endividado com os grupos financeiros estrangeiros, instado pelos mercadores, ávidos de acelerarem suas transações, e correndo o risco de retornar ao feudalismo, o governo português vai partir, no século XVI, para uma cartada decisiva: abandonar a condição de país continental e europeu, para arriscar-se na condição de um país marítimo, colonizador.
2. Mas, de início "...A idéia de povoar não ocorre... É o comércio que os interessa, e daí o relativo desprezo por este território primitivo e vazio que é a América; e inversamente, o prestígio do Oriente, onde não faltava objeto para atividades mercantis", como se lê em Caio PRADO JÚNIOR, "Formação do Brasil Contemporâneo", Vol. I — Colônia, p. 18, 2.<sup>a</sup> edição.
3. É oportuno que se conceitue que, no início do século XVI, a idéia de colonização era aquela que os comerciantes genoveses e venezianos, tanto quanto os da Liga Hanseática tinham desenvolvido: a fundação de feitorias, nas quais

iriam as suas embarcações, mercadejar com as populações mais ou menos submetidas ou afinadas, por acordos e tratados, com seus interesses. Portugal, contudo, já havia chegado, desde a conquista da costa atlântica da África, a um no-í-o conceito: o de colonização de povoamento, em que grande número de cidadãos portugueses iria ocupar a colônia e lá desenvolver não só as atividades de gerência dos negócios, como participar, mesmo da produção:

4. Para o caso do Brasil, é preciso considerar, porém, que o número insuficiente de portugueses ditaria a necessidade de se apelar para outra solução mais eficiente, caso se quisesse colonizar o Brasil, na medida em que:

"um território primitivo habitado por rala população indígena, incapaz de fornecer qualquer coisa realmente aproveitável" determinava que "a ocupação não se podta fazer como nas simples feitorias, com reduzido pessoal incumbi o apenas de negócio, sua administração e defesa armada; era preciso ampliar estas bases, criar um povoamento capaz de abastecer e manter as feitorias que se fundassem, e organizar a produção dos gêneros que interessassem o seu comércio. A idéia de povoar surge daí, e só daí" — Caio PRADO JÚNIOR, op. cit. p. 18.

#### E) — *Conclusão*

1. Em curta apresentação, procuramos deixas, no trabalho que expusemos, o fim e o princípio de um longo processo, do qual resulta uma imagem do Brasil que nós compreendemos hoje, como produto de uma evolução longa e calçada de episódios que, em nenhum momento, deve ser desvinculado da conjuntura internacional.
2. Um Brasil de hoje, psgando caro o processo colonial a que esteve submetido, lutando com armas próprias para encontrar-se e ao seu destino histórico.
3. Um Brasil de ontem, produto de um contexto maior, do qual ele foi apenas papel secundário de interesses maiores, com destinos que não escolheu, e seguindo decisões que não emanavam de seus sentimentos.
4. Caberá a cada um de nós, após o conhecimento destes dois extremos que foram aqui modestamente apresentados, partir para o conhecimento das etapas intermediárias, através das quais tomaremos ciência dos problemas que envolvem as bases do desenvolvimento brasileiro atual.

## O ESPAÇO BRASILEIRO

GELSON RANGEL LIMA  
Geógrafo do IBGE

Quando analisamos a carta do Brasil datada do Século XVI podemos observar que apesar da sua idade ela apresenta muitas semelhanças com as que possuímos atualmente, como o traçado bastante retilíneo do litoral e a presença de grandes rios, como o rio Amazonas, o São Francisco, o rio de Janeiro e os rios Platinos.

Localizado no planisfério, o Brasil ocupa a parte Centro-oriental do continente sul-americano. País de dimensões continentais, com seus 8.511.965 km<sup>2</sup>, só é ultrapassado pela União Soviética, a China, os Estados Unidos e o Canadá. Na América Latina é ele o primeiro país em extensão. Sua posição tropical permitiu um grau de desenvolvimento que o distingue bastante das outras nações tropicais, sendo esta posição a responsável pela definição climática, de vegetação e solos, bem como, de forma indireta, pela produção em geral.

O Brasil não conhece o problema de "espaço vital", problema este com que se deparam numerosos países do mundo. Nossas terras despovoadas e por conquistar conhecem apenas, atualmente, uma investida visando a ocupação, como a Amazônia, através de um programa de integração definido pelo governo. É uma felicidade para nós possuímos tais áreas despovoadas, que se mantiveram unidas até a época atual.

O primeiro documento descrito da terra descoberta por Pedro Álvares Cabral foi feito por Pero Vaz de Caminha, podendo ser considerado como a nossa primeira grande reportagem. Ali se lê o seguinte: "Nela, até agora, não podemos saber que haja ouro, nem prata, nem coisa alguma de metal ou ferro; nem lhe vimos. Porém a terra em si é de muito bons ares, assim frios e temperados como os de Entre-Douro-e-Minho, porque neste tempo de agora os achávamos como os de lá. Águas são muitas: infindas. E em tal maneira graciosa, que, querendo-a aproveitar, dar-se-á nela tudo, por bem das águas que tem".

Entretanto, a coroa portuguesa, por aproximadamente quase três décadas, pouco se preocupou com o Brasil. A existência apenas do pau-brasil não justificava maiores investimentos quando o Oriente, com todas as suas riquezas, estava aguardando a chegada das naus portuguesas.

A concorrência que se instalou entre portugueses, espanhóis, franceses e holandeses, bem como as incursões que realizavam os mesmos no litoral da terra descoberta, obrigaram Portugal a tomar uma decisão: colonizar ou perder o Brasil.

As pesquisas desenvolvidas no litoral deram então, como resultado, a descoberta de inúmeros acidentes, dentre os quais um grande e caudaloso rio que por ter sido avistado no dia 1.º de janeiro foi chamado de "rio de Janeiro".

Enquanto isto o litoral continuou a ser visitado por navegadores estrangeiros que vinham em busca do versino (madeira que também fornecia corante) até então obtido por Portugal, no Ceilão ou no Sião, e da pimenta e outras especiarias, além de pássaros e outros elementos da fauna.

Vejamos o que rendeu a 1.<sup>a</sup> viagem realizada ao Brasil pela Nau Bretoa: "carregou em Cabo Frio 5 mil toros de pau-Brasil; completava a carga com papagaios, saguis, galos bravos, macacos e peles". Apesar de não poderem trazer escravos; "não trareis na dita nau em nenhuma maneira naturais da terra..." foram escritos no livro da nau 36 escravos.

A dificuldade para manter o Território fez com que uma nova experiência fosse tentada, qual seja a da divisão do Território baseado no Tratado de Tordesilhas em 14 capitânicas, das quais apenas duas prosperaram. Elas, entretanto, conseguiram, apesar das dificuldades, defender o litoral brasileiro, evitando o estabelecimento de feitorias estrangeiras.

Nesta época também iniciou-se o ciclo da cana-de-açúcar e com ele o início do tráfico de escravos negros da África e a instalação da monocultura em nossa terra.

Posteriormente, com o malogro das capitânicas, nova tentativa foi feita com a criação do governo-geral, com sede na Bahia.

Logo após temos a primeira invasão da Colônia, realizada pelos franceses, em 1555, mostrando a importância que era dada a descoberta portuguesa na Europa. Outras tentativas foram as dos franceses no Maranhão e dos holandeses na Bahia e em Pernambuco.

A conquista do interior se iniciou em 1550 com quatro vacas e um novilho. Garcia d'Ávila ficou com duas, e encontrou, neste momento, sua vocação para criador; viu crescer sua fazenda, tornando-se o maior pastor das cercanias, e patrono da família que tangeu rebanhos por todo o Nordeste — quem não ouviu falar da "tôrre de São Pedro de Rates", ou, mais precisamente, a Tôrre de Garcia d'Ávila?

Entretanto, o maior desenvolvimento territorial foi devido a unificação das coroas ibéricas, deixando, neste caso, de existir o Tratado de Tordesilhas. Tal situação vigorou de 1580 até 1640. Esta união permitiu a ação exploratória das bandeiras e serviu de pretexto as invasões holandesas.

Não havendo mais razão de ser do tratado de Tordesilhas, os portugueses penetraram pelo continente, em direção a oeste, dilatando o território de tal forma que quando se deu a separação das coroas ibéricas, predominou o "uti-possidetis", guardando, cada um, as terras ocupadas naquele momento — O mapa seguinte mostra as diferentes bandeiras e rotas utilizadas para penetração do território. Se por um lado este aumento do território tornou o Brasil um país de dimensões continentais, por outro lado o fato de não ser, em seu todo, ocupado, fez surgir uma série de problemas. Em realidade não existe um Brasil, mas vários "Brasis", como disse Jacques Lambert. Exemplo disto são diferenças em nossas regiões naturais, bem como na repartição, composição e nível de vida da população, observáveis ainda hoje. Em vista disto não é possível adotar uma Única solução para um mesmo problema brasileiro.

Após a separação das coroas ibéricas, o crescimento territorial se deveu sobretudo a acordos e tratados internacionais, como aconteceu no caso do território do Acre (Tratado de Petrópolis).

### *A Vocaçào Tropical Brasileira*

Nosso território abarca a mais vasta das áreas tropicais dentro do continente sul-americano, em contraste com as duas outras porções de nosso continente, a Região Andina e a Região Platina.

Diz Von Martius sobre o Brasil: "O Brasil, este império espedaçoso e florescente, compreende, em sua vasta extensão de 256.000 léguas quadradas, quase um terço de toda a terra firme sul-americana —

Banhado pelo oceano, que tudo separa e tudo une, em uma extensão de 981 léguas geográficas, o Brasil abre nesta vasta costa muitos portos a Europa amiga. Para o Sul e para o Norte, pode-se dizer que dois mares de água doce formam seu limite: o Rio de la Plata e o Amazonas. Do lado do oeste o cercam as imponentes ramificações daqueles dois rios, o Paraguai e o Madeira, cujas nascentes quase se tocam.

Este país, ainda inexplorado, numa extensão desde 4º e 18' de latitude Norte até 34º e 55' de latitude Sul, desde o oceano até o meridiano de 67º e 4' a oeste de Paris, em uma largura de 584 léguas geográficas, oferece uma variação estupenda de seu solo".

Em conseqüência da distribuição falada acima, a maior parte do território apresenta médias térmicas superiores a 20°C, com

duas estações bem definidas — a das chuvas, no verão, e a das secas, no inverno.

A tropicalidade brasileira é o resultado de dois fatores geográficos que se conjugam:

- a) a situação geográfica, uma vez que o Brasil é cortado pela linha do Equador, na Amazônia. Na altura aproximada da cidade de São Paulo, passa o Trópico de Capricórnio. Em virtude destes fatos, a maior parte do nosso território se encontra na Zona Tropical ou Tórrida. Fora dela apenas temos os estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul;
- b) um relevo modesto, com altitudes inferiores a 3.000 metros e médias altimétricas inferiores a 1.000 metros, sendo uma das características do nosso território a predominância do planalto, chapadas e planícies. As áreas montanhosas representam uma exceção.

A tropicalidade se manifesta:

- na predominância de climas quentes (equatorial ou tropical);
- na presença de grandes florestas úmidas e formações que lembram as savanas tropicais, como os cerrados;
- na predominância de rios de regime do tipo pluvial;
- nas formas do relevo que denunciam uma forte ação do intemperismo e a erosão ocasionada pelas chuvas;
- nos diferentes tipos de solos, principalmente aqueles de origem aluviais e influenciados principalmente pelo clima, como a laterita, o salmourão, o massapé, a própria terra-roxa e, porque não dizer, nas riquezas agrícolas típicas pertencentes ao Mundo Tropical.

A tropicalidade oferece algumas vantagens: não apresenta calores abrasantes nem frios enregelantes, que conseguem prejudicar e mesmo paralisar a atividade humana em outras áreas.

É uma felicidade para nós termos conseguido realizar bastante nas latitudes em que vivemos, quebrando verdadeiros tabus originários do mundo temperado. Podemos lembrar o que Mário Lacerda de Melo diz no artigo “Os estudos regionais e o papel das Universidades” publicado no Eol. Paulista de Geografia: “Não se pode classificar de amáveis as contingências criadas para nós, pelo fato de termos nascido e habitarmos sob os luminosos céus dos trópicos. Mas não podemos chegar ao ponto de concordar com os que descrevem da possibilidade de um alto nível de civilização e de bem-estar nas áreas tropicais. Devemos convir apenas em que, nos trópicos, esse alto nível é mais difícil de alcançar e exige do homem mais esforço e mais técnica do que nas áreas de latitudes médias”.

Isto vem somente valorizar tudo aquilo que conseguimos realizar, e mesmo que se combatam as regiões tropicais, em função das doenças que aí existam, nada nos abriga a aceitar os conceitos apressados e apoiados em generalizações sem fundamento.

A existência de uma baixa densidade demográfica, apenas um pouco mais de 11 habitantes/km<sup>2</sup>, se deve a sua área continental, o que, entretanto, permitirá, no futuro, uma população três vezes superior a existente atualmente.

A política atual, bem como a dos últimos governantes, é aquela da ocupação do "hinterland", ou como disse Supan "crescer para dentro". Enquanto sempre tivemos uma política voltada para o Oceano Atlântico, hoje a abertura das novas estradas e a sua interligação com as rodovias dos outros países sul-americanos facilitará uma integração e permitirá o desenvolvimento do nosso "hinterland".

Falando do clima, Von Martius diz o seguinte "Mas em toda a parte goza da bênção duma zona feliz; em toda a parte resplandece a pompa das terras tropicais ou a abundância salutar de zonas mais temperadas.

Lá nunca endurece a terra pelo sopro do inverno. Com energia juvenil, sempre igual, ela produz no seu seio ao mesmo tempo as dádivas do outono e da primavera, e, sob mil formas vivas, cores e odores, o mundo vegetal festeja como um hino eterno a força criadora do sol e do planeta.

De fato, cortado na sua parte mais setentrional pelo Equador e, na meridional, pelo Trópico de Capricórnio, o Brasil possui terras nos dois hemisférios, cabendo 92,64% ao hemisfério Sul e 7,36% ao hemisfério Norte. Desta forma, a maior parte do território se enquadra dentro do chamado clima tropical.

A extensão latitudinal do território e o relevo são responsáveis pelo aparecimento de climas equatorial, subequatorial, tropical, semi-árido, tropical de altitude e subtropical.

O clima é um fator de grande importância, pois a vida de todos os seres está intimamente ligada ao mesmo. Por exemplo, uma mesma estrutura geológica exposta a dois tipos de climas não evolui de maneira idêntica. No caso brasileiro, o granito, sujeito a clima quente e úmido, dá origem a formas arredondadas, diferente das formas mais enérgicas de regiões quentes e secas.

Na Pedologia é o clima que comanda a classificação geral dos solos. O mesmo acontece frequentemente com a vegetação.

O clima Equatorial apresenta-se quente, com temperatura elevada durante todo o ano e a média anual sempre superior a 20°C. A amplitude anual de temperatura é muito fraca, em torno de 3°C, e apresenta dois máximos de chuvas equinociais (março e setembro), não havendo assim estação seca ou fria. A amplitude diária da temperatura é bastante significativa, chegando a ultra-

passar 10°C, em média, durante o ano. Predomina na Planície Amazônica, Planalto das Guianas. Em função de sua posição equatorial e subequatorial o extremo oeste da área fica sujeito a frequentes invasões de ar polar quando são sensíveis as quedas de temperatura, constituindo o curioso fenômeno das "friagens".

*Clima Tropical* — ocorre em partes do Planalto Nordestino, Planalto Central e no Sudeste, bem como sobre toda a planície litorânea. É caracterizado por um clima quente, com a existência de duas estações: o verão quente e chuvoso e um inverno mais ameno e seco. A temperatura média oscila entre 19 e 28°C. Chove menos de 2.000 mm nesta área.

Já o clima TROPICAL DE ALTITUDE apresenta características semelhantes ao Tropical; entretanto, as diferenças vão ser ditadas pela altitude, a diferença de temperatura entre o mês mais quente e o mais frio é acentuada. No inverno registra-se a ocorrência de geadas como aparece nas partes mais elevadas do planalto do Sudeste e no norte do planalto meridional.

As variações de temperatura são também menores, entre 18° e 22°C, e os totais pluviométricos oscilam entre 1.500 a 2.500 mm. Ainda apresenta características das duas estações: a seca, no inverno e a chuvosa, no verão.

O CLIMA SUBTROPICAL é aquele de transição entre o tropical e o temperado. A estação seca é de curta duração, não sendo característica. Ele ocorre na maior parte do planalto meridional e se caracteriza pela sua homogeneidade, tanto no regime de chuvas quanto na temperatura — Aí ocorre a geada e, em pequena escala, há a precipitação de neve.

As chuvas são frequentes e regulares durante todo o ano, sendo o total, em média, mais de 1.500 mm.

A temperatura média se situa entre 17 e 19°C e se caracteriza pelos invernos mais frios e verões mais quentes.

CLIMA SEMI-ÁRIDO é o único clima seco do Brasil. Diversos fatores, entre os quais podemos destacar sua posição em relação as massas de ar e o relevo, conferem a sua área condições ímpares. O que bem o caracteriza é a existência de um clima seco de intensidade variável. O inverno verdadeiro, que denominam de "verão", na região, é seco e apresenta uma intensidade variável. A temperatura se apresenta sempre elevada e superior a 25°C.

Ele ocorre no Sertão do Nordeste, no Planalto Nordestino e penetra profundamente em Minas Gerais pelo Vale do Rio São Francisco.

Levando em consideração as dimensões continentais de nosso país, todas as massas de ar responsáveis pelas condições climáticas na América do Sul atuam sobre ele direta ou indiretamente. Elas



apresentam, por sua vez, propriedades inteiramente diversas umas das outras. Como decorrência da ação destas massas no decorrer do ano e de diversos fenômenos perturbadores da circulação geral podemos identificar cinco grandes regiões ou Domínios Climáticos: I) Clima quente e úmido da Hiléia amazônica; II) Clima quente e úmido da floresta tropical; III) Clima mesotérmico e úmido das latitudes médias; IV) Clima quente e semi-úmido do cerrado, e finalmente V) Clima quente e seco da caatinga.

Tais domínios foram delimitados tomando por base as condições de maior ou menor secura, definida através do índice xerotérmico de Gaussen e Bagnouls (ver artigo no Novo Paisagens do Brasil, pp. 33 — FIBGE — IBG — 1968.)

### *Planícies e Baixos Planaltos Amazônicos*

As grandes linhas mestras do relevo, dificultando ou conduzindo as massas de ar em seus deslocamentos, provocando o efeito de foehn a sotavento ou grandes chuvas orográficas a barlavento, irão influenciar enormemente na distribuição dos climas e conseqüentemente na vegetação e nos solos.

Quanto ao relevo, a característica principal é a existência de altitudes moderadas, com duas áreas que se destacam nitidamente: o Planalto Brasileiro e o Planalto das Guianas, onde se encontra o ponto culminante do Brasil, o Pico da Neblina, no limite com a Venezuela.

Entre os dois planaltos encontramos uma área deprimida denominada de Planícies e Baixos Planaltos Amazônicos. & uma área constituída de rochas sedimentares que formam uma estreita faixa na porção ocidental, ampliando-se, porém, consideravelmente no Estado do Amazonas, constituindo um grande anfiteatro que é balizado fora de nossas fronteiras pela cordilheira andina.

Esta área foi entulhada no decorrer do terciário. Os rios que aí se instalaram entalham as rochas argilo-arenosas da formação Barreiras, aproveitando, algumas vezes, fraturas existentes.

Os estudos realizados para pesquisa de petróleo revelaram a existência, em profundidade, de uma série de fossas tectônicas antigas, algumas com mais de 3.000 metros de profundidade, o que demonstra a complexidade na evolução da Amazônia e a posterior sedimentação da área.

Nesta área destacamos dois tipos de solos; o primeiro, aquele dos baixos platôs, é considerado pelos leigos como muito fértil, o que não corresponde a realidade. Os pedólogos dizem que este latossolo apresenta baixa fertilidade devido a falta de reservas trocáveis. A planta não retira nenhum elemento sem dar outro em troca. Por exemplo: ela retira o potássio e deixa o hidrogênio; tira o útil e deixa o inútil.

Os solos lateríticos ou latossolos são os que aparecem em maior extensão na zona tropical úmida. Possuem deficiência em elementos nutrientes necessários ao desenvolvimento dos vegetais. São muito ricos em óxidos de alumínio e ferro; são ácidos e não possuem fósforo disponível para as plantas. Sua constituição mecânica varia de arenosa a argilosa, tendo esta última boa permeabilidade e elevada resistência à erosão.

Do ponto de vista genético existem duas correntes importantes para explicar a formação do solo laterítico na região amazônica:

- a) os lateritos se formaram sob a atual floresta;
- b) eles são formações pretéritas e foram invadidos pela atual cobertura vegetal —

A presença da floresta amazônica está muito mais ligada ao fator umidade do que ao solo propriamente dito: uma vez derrubada a floresta, a reconstituição dependerá, na maioria das vezes, do número de anos que o solo ficará exposto às intempéries.

Os solos da terra firme, pela sua textura areno-argilosa, são facilmente degradados. Aí se desenvolve a floresta de terra firme, principalmente sobre os depósitos terciários da Amazônia, bem como em áreas sedimentares mais recentes, que as águas das cheias não alcançam, e ainda em solos de origem cristalina. Estruturalmente apresenta vários estratos, sendo o superior constituído de espécies emergentes, que chegam a atingir 60 metros. É uma floresta bastante densa e rica em espécies. O entrelaçamento das copas, não permitindo a fácil penetração da luz, condiciona um ambiente úmido e permite o desenvolvimento intenso da vida microbiana.

Uma boa descrição da floresta amazônica foi dada por Von Martius: "Escuro como o inferno, emaranhado como o caos, aqui se estende uma floresta impenetrável de troncos gigantes, desde a foz do Amazonas até muito além do território português em direção a Oeste. . . . . Na época dos meses chuvosos no Rio Amazonas, essas florestas assumem uma fisionomia peculiar. O caudaloso rio e numerosos lagos vizinhos vazam então mediante seus sangradouros ou desaguadeiros as águas para longe no interior do país, inundando os troncos das árvores até a altura de doze a vinte pés . . . . .

Quando a água das enchentes vazam, depositando fecundo lodo nos cacauais, reaparece nas margens a prumo (barrancos); as bordas arenosas destes barrancos dentro de pouco tempo cobrem-se com uma grama alta; em toda a parte na floresta surgem germes de vida nova, brotando nas raízes adventícias lodosas, qual um falo, a fantástica *Helósis*, uma planta parasita carnuda e esponjosa.

Estas selvas começam na parte setentrional do Amazonas, ao Sudoeste dos campos de Macapá; cobrem a metade do nordeste da

grande ilha de Marajó, banhada de água doce, e depois seguem, desde a vertente meridional da cordilheira do Pará, formada de conglomerados arenítios, e das serras de granito que formam o divisor de água entre o Brasil e a Guiana Francesa, até o Rio Negro.

Elas parecem estender-se de modo contínuo até as formações granito-gnáissicas da Serra do Parima, cujas rochas brilhantes, transitando para o micaxisto, contribuíram para a formação da lenda do El-Dorado".

A várzea é a área de grande valor para o homem amazônico. Ela se formou quando ocorreu o último movimento de ascensão do nível marinho e onde os rios tiveram seus baixos cursos inundados. Os solos que aí se desenvolveram são denominados de várzea. São fertilizados periodicamente pelos sedimentos trazidos e depositados durante as cheias. A drenagem difícil torna, entretanto, quase impraticável sua utilização econômica.

A floresta de várzea, sujeita a inundações periódicas, ocorre ao longo dos rios, geralmente entre as florestas de terra firme e a de igapó. Árvores de raízes tabulares como a Sumauma são características. Não deve ser esquecido que aí é o "habitat" da Seringueira.

A floresta de igapó ocorre ao longo dos rios sobre os sedimentos recentes e permanentemente atingidos pelas cheias.

### *Planícies e Tabuleiros Litorâneos*

Ao longo do litoral aparece uma faixa descontínua de terras baixas, formadas por tabuleiros, linhas de praia, baixadas aluviais e manguezais —

Os tabuleiros assemelham-se aos baixos planaltos da Amazônia. A erosão ocasionada pelas vagas oceânicas originaram uma série de falésias.

As baixadas aluviais (quaternárias) são resultantes da acumulação de sedimentos transportados pelas vagas oceânicas e acumulados nas reentrâncias do litoral e que foram, mais tarde, barradas pela construção das linhas de praia.

Em nosso litoral podemos encontrar antigas áreas marinhas, como a lagoa dos Patos e Araruama situada no Estado do Rio. Em outros locais o mar construiu cordões arenosos, como no caso da restinga da Marambaia, dando origem a Baía de Sepetiba —

O trabalho do vento na formação de vagas ocasiona, muitas vezes, o desvio dos baixos cursos dos rios, tornando-os paralelos a linha oceânica ou ainda o deslocamento dos sedimentos arenosos, originando dunas, como aquelas que constituem os Lençóis Maranhenses ou os campos de dunas de Cabo Frio — ou aqueles que podem ser observados em Fortaleza.

Na área costeira, os granitos e gnaisses do complexo, sob a influência do clima úmido do litoral, deram origem a solos relativamente férteis e profundos, em grande parte depauperados pela agricultura itinerante.

Nas áreas baixas inundáveis ocorrem solos hidromórficos e de aluviões.

A vegetação de mangue ocorre desde o Amapá até Santa Catarina, estando sua presença ligada aos solos pantanosos, originados de depósitos de sedimentos finos nos estuários e fundos de baías, submetidos à influência de marés; seus elementos são providos de troncos finos, raízes suportes e respiratórios, folhas grossas e pequenas. Muitas vezes alcançam o porte arbóreo, constituindo pequenas florestas litorâneas. Existe três tipos de mangues principais: o mangue vermelho, o mangue siriuba e o mangue branco.

As dunas são colonizadas por plantas rasteiras, arbustos e subarbustos, geralmente de caráter xeromorfo. São comuns as raízes profundas e os prolongamentos horizontais. As cactáceas ocorrem nos pontos mais secos.

### *Pantanal* Mato-grossense

É uma área baixa sujeita às inundações periódicas do rio Paraguai. O substrato da área é representado por rochas sedimentares que alcançam várias dezenas de metros de espessura. Nesta região existem elevações residuais como o maciço do Urucum, onde ocorrem jazidas minerais. A continuação natural da área é a planície do Grã Chaco.

Quanto aos solos, apesar das informações ainda serem bastante escassas, podemos adiantar a presença de solos hidromórficos indiscriminados, solos aluviais, grumossolos e solos das “cordilheiras” (áreas mais elevadas entre duas lagoas).

No alto Pantanal os solos apresentam deficiência de água e baixa fertilidade, enquanto que no baixo Pantanal há um excesso de água e alta fertilidade.

Em função do mosaico formado pelas comunidades vegetais nesta planície inundada anualmente, deu-se o nome a vegetação da área de Complexo do Pantanal. Aí existem: matas, cerrados e campos limpos. Ao longo dos rios ocorrem as florestas galerias. É muito comum a existência de agrupamentos homogêneos como os de Carandá (carandazal), de Piri (pirizal) e de Paratudo (paratadal). Existem plantas de valor econômico como o Carandá, muito empregado em obras, e o Quebracho que fornece o tanino.

Os rios são bastante numerosos na região. O principal, o rio Paraguai, apresenta cheias relacionadas com diversos fatores, entre os quais a natureza pouco permeável dos solos.

### *Depressão Central*

Entre o rio Teles Pires (aflluente do Tapajós) e o Araguaia, os estudos de geologia realizados pela PROSPEC permitiram descobrir um grande pacote sedimentar relativamente recente. Estas áreas evoluíram em função de climas mais secos, tendo sofrido uma pediplanação. São comuns os “inselbergues” típicos. Na sua parte sul, a planície é delimitada por escarpas de terras altas do Brasil Central, divisor de águas entre as bacias do Amazonas e do Prata.

### *Planícies Interiores*

No interior do Brasil ocorrem algumas planícies localizadas em depressões (antigas depressões lacustres), como as de Taubaté, de Resende, de São Paulo e de Curitiba, ou ao longo dos vales dos rios, como acontece com o São Francisco.

### *Chapadões do Brasil Central*

O relevo característico apresenta formas tabulares originadas pela erosão da cobertura sedimentar sobre o cristalino. Os chapadões, como são chamados, formam os altos divisores das bacias hidrográficas amazônicas e platina, bem como dos rios Tocantins e São Francisco.

Em alguns locais a erosão esculpiu patamares ligados a estrutura horizontal, como é o caso dos Parecis, do Pacaás Novos, da Chapada dos Guimarães, da Serra das Furnas e do Chapadão Ocidental da Bahia.

### *Superfícies de Aplainamento do Brasil Central*

Nos arredores de Brasília pode-se observar uma série de altiplanos modelados em rochas cristalinas, ao passo que no sopé dos mesmos se desenvolvem patamares intermediários.

O relevo apresenta uma topografia levemente ondulada e bem desenvolvida mais ao sul da primeira unidade amazônica. Apresenta-se entalhada pela ação da erosão que originou assim um relevo acidentado.

A erosão aqui na região desnudou as áreas sedimentares, porém são ainda encontrados testemunhos sedimentares no alto de algumas serras. Já as superfícies cristalinas formam como um rodapé em torno dos chapadões dos Parecis e Pacaás Novos. Um outro prolongamento se dirige para o sul, constituindo o arqueamento que separa as bacias do Paraná e do São Francisco.

A *Área Central* caracteriza-se topograficamente pelas superfícies planas (Chapadas) e áreas de relevo suave. Aí é o domínio dos latossolos vermelho-escuro e vermelho-amarelo.

Quando o relevo se torna mais enérgico aparecem encostas íngremes, bem como áreas dissecadas pelo entalhamento de vales. É o domínio dos solos concrecionários, litossolos e afloramentos de rochas.

Nos vales de fraco declive e amplos, onde existe maior umidade desenvolvem-se solos orgânicos de maior espessura. Geralmente apresentam baixa fertilidade, e existe uma falta de água durante o inverno, em virtude da predominância, na área, de uma estação seca enérgica, caráter do clima tropical.

Esta região se encontra coberta por diversos tipos de cerrados, diferentes áreas de campos e, em alguns locais, se observa a existência de cobertura vegetal do tipo florestal. Estas áreas de cerrado apresentam um clima com duas estações bem marcadas, uma seca e outra chuvosa. Ocupam quase todo o Brasil Central, ocorrendo parcialmente nos estados de Mato Grosso e Minas Gerais na porção ocidental da Bahia, nas porções leste e meridional do Maranhão e oeste e setentrional do Piauí, em quase todo o estado de Goiás, predominando enfim sobre os solos arenosos do Brasil Central. Além desta área contínua o cerrado aparece sob a forma de manchas nos testemunhos sedimentares da Amazônia, na região dos tabuleiros nordestinos, no estado de São Paulo e Paraná, onde estão localizados seus limites meridionais.

O cerrado apresenta gradação que vai desde o cerradão de porte arbóreo até o cerrado ralo, quase campestre.

Quanto a fisionomia ele apresenta dois estratos nítidos: um arbóreo, com árvores de pequeno porte, distanciadas entre si, e outro herbáceo, geralmente em tufos. No primeiro sobressaem a lixeira e o pau-santo, enquanto no segundo, predominam as gramíneas e as ciperáceas.

### *Superfícies Arrasadas do Nordeste*

A presença de acidentes variados na área justifica o termo "Complexo Nordestino". Predomina, pois, uma topografia particular com condições de semi-aridez acentuada.

Temos pois: superfícies niveladas, pobres em argila, constituindo extenso pediplano, dadas as condições de semi-aridez, sob as quais a erosão trabalhou. É o chamado "sertão", domínio dos pediplanos.

— núcleos graníticos resistentes, denominados de "serras" (Baturité, Triunfo, etc), cristas monoclinais quartzíticas e relevos residuais: "monadnocks" e "inselbergues". Os rios escavaram gargantas apertadas, os boqueirões.

— chapadas sedimentares (Araripe e Apodi) testemunhos de um capeamento sedimentar erodido quase totalmente na região: Outras chapadas do mesmo tipo ocorrem nos arredores de Paulo Afonso.

Os sedimentos apresentam-se perturbados por falhas, como na área central de Pernambuco e deformados, elevando-se na direção do grande acidente que constitui a Borborema.

— vales epigênicos, os boqueirões, importante prova de que a região foi recoberta pelo capeamento sedimentar.

A Borborema é um grande domo que surge como barreira montanhosa a penetração dos ventos úmidos vindos do litoral. Sua constituição é de rochas cristalinas e seu topo horizontal conduziu a denominação errônea de chapada.

As regiões arrasadas são delimitadas a oeste pelas bacias sedimentares do Meio-Norte, onde encontramos a Ibiapaba, e ao Sul, pela Chapada da Diamantina e pelas altas superfícies baianas de Maracás e Jaguaquara. Prolongam-se também pela depressão são-franciscana, em direção ao sul, sendo delimitadas pelos chapadões ocidentais da Bahia que servem de divisor com o Tocantins.

Os granitos e gnaisses do complexo cristalino originaram solos geralmente rasos mas, em alguns trechos, bastante férteis. A fertilidade está ligada a baixa pluviosidade e a insuficiência da mesma em promover fenômenos intensivos de lixiviação.

Durante a estiagem, a evaporação intensa da camada superficial provoca um movimento ascensional da água do solo, fenômeno este que tem como conseqüência uma migração de sais para as camadas superiores.

Na área conhecida como sertão os solos são muito rasos e a ocorrência de chuvas torrenciais torna os mesmos muito sujeitos à erosão. Já o agreste não se encontra submetido à seca tão prolongada quanto a área anterior.

A área é predominantemente recoberta pelas caatingas sobre as quais Martius diz: "O viajor as percorre com medo e pavor nos meses da seca. Onde quer que olhe, rodeiam-no imóveis os troncos despídos; nenhuma brisa os abana; não se vê folha verde, nem fruta succulenta, nem vestígios de grama no solo escandescente; apenas caules de *Cereus* de formas estranhas, que ali exprimidos em fileiras cerradas, erguem-se quais candelabros gigantescos e ameaçadores com seus espinhos venenosos, parecem ainda conservar em si traços de vida fugaz.

O mato parece estar morto. Mal se ouve o grito lastimoso de um tucano, e somente a onça visível de longe entre as árvores sem folhas, move-se vagarosamente, uivando, sedenta de sangue e assustando o viajero.....

Da mesma forma também as margens do Tietê e de seus afluentes mais importantes são engastadas de uma mata linda, a qual fornece a madeira para a fabricação de canoas, nas quais os paulistas navegam até Mato Grosso.

Mas a maior parte da terra é revestida de um tapete de grama verde-cinza, onde pastam numerosos rebanhos de gado vacum e muar, constituindo a riqueza dessas paragens (Campos de Varcaria).

O pinheiro brasileiro, a única árvore da família das Coníferas que habita o Brasil, apresenta enormes reservas, principalmente no interior da província de São Paulo, e tal como os matos de coníferas da Europa, não deixa medrar entre si outras espécies de árvores.

Contudo, o pinheiro não se estende muito ao Norte; os últimos nós vimos a 200 de latitude Sul".

Nesta área encontramos dois tipos definidos de paisagem fisiográfica, representados de um lado pela Serra do Mar e Mantiqueira e, do outro, pelo Espinhaço.

A Serra do Mar e Mantiqueira nada mais representam do que escarpas de bloco falhado e basculado, trabalhadas pela erosão. Limitam áreas profundamente desgastadas, verdadeiras superfícies de erosão, separadas pelo vale do Paraíba do Sul. A ação do intemperismo destruiu as provas da ocorrência do tectonismo nesta área cristalina.

Evidenciam a sua formação tectônica:

a) ausência de capturas; b) vales suspensos; c) patamares escalonados; d) assimetria do relevo e e) adaptação da drenagem a uma verdadeira rede de falhas.

Quanto ao Espinhaço trata-se de uma unidade fisiográfica extremamente complexa, onde aparecem cristas quartzíticas residuais. Apresenta-se paralela a costa e está constituída de rochas algonquianas, intensamente afetadas pelos diastrofismos antigos. Da desigual resistência das rochas, a erosão diferencial modelou um relevo bastante acidentado e que vai se caracterizar, no seu trecho setentrional, por uma topografia de dobramentos largos e suaves. Uma marcada inversão do relevo é a conhecida Chapada Diamantina.

Quanto aos solos temos: nas áreas das elevações médias derivadas de sedimentos pleistocênicos e terciários, ocorrem os podzólicos oriundos das terras cristalinas e, finalmente, os latossolos que ocupam as áreas mais altas da região.

Os solos mais ricos estão situados ao norte do Estado do Rio de Janeiro, na zona cacauzeira da Bahia etc.



Próximo do litoral, desde o Rio Grande do Norte até o Rio Grande do Sul, estende-se a floresta úmida costeira. O relevo, a pluviosidade e a umidade condicionaram o aparecimento da mesma. Ela apresenta grande variedade de espécies, ricas em epífitas, fetos arborescentes e palmeiras, o que lhe dá um caráter essencialmente tropical. Esta floresta foi o habitat do Pau Brasil.

Nas zonas intermediárias entre as formações florestais úmidas e as formações não florestais aparece a Floresta Semi-Úmida. Sua presença está ligada ao clima continental com duas estações nítidas.

O aspecto característico é que uma parte da flora está ligada a da floresta úmida amazônica, enquanto a outra, floristicamente, se liga a floresta úmida atlântica.

Quanto a hidrografia podemos destacar os rios São Francisco, Doce e o Paraíba do Sul, bem como rios menores. O primeiro deles ocupa um papel de destaque quanto a navegação e a produção de energia. Outro destaque para aquela bacia se prende à presença dos calcários. Em função da capacidade de infiltração e da dissolução fácil dessas rochas (formação de grutas e rios subterrâneos) permite a existência de condições sui-generis para a área.

## Bacia do Paraná

É uma área suavemente flexionada, formando um grande geossinclinal, cuja parte central (eixo) está ocupada pelo rio Paraná. A leste o limite está representado pela escarpa litorânea e a oeste pelo planalto de Baracaju.

Outra característica é a grande superfície de camadas sub-horizontais de rochas sedimentares e vulcânicas ("trapp"), depositadas sobre o embasamento, recobrando-o em grande parte. Estas rochas eruptivas são testemunho de um vulcanismo que ocorreu durante o Rético. Juntamente com outras de natureza sedimentar, pela sua fraca inclinação elas originam formas assimétricas de relevo que correspondem a "cuestas". Um exemplo típico é aquela da "Serra-Geral".

Uma característica do relevo meridional é a existência de três planaltos:

- a) Primeiro "Planalto" modelado em rochas do embasamento cristalino e limitado a leste pela serra do Mar. Em realidade corresponde a uma superfície de erosão.
- b) O Segundo Planalto está modelado em rochas sedimentares devonianas. É limitado na sua parte leste pela "Serrinha". Aparecem, também, numerosos diques de diabásio.

- c) Terceiro Planalto, constituído de arenitos e rochas eruptivas básicas, o "Trapp". Seu limite leste é representado por uma cuesta, a "Serra Geral", que recebe denominações variadas: Botucatu, em São Paulo, Esperança, no Paraná, etc. O basalto as vezes ocorre intrusivo no arenito sob a forma de "sill", outras vezes apenas o recobre.

Em Mato Grosso, o limite ocidental da bacia é marcado pelas serras de Maracaju e Amambai, modeladas em rochas sedimentares, com um coroamento de eruptivas. Elas perdem altitude lentamente para a calha do Paraná, conservando as formas assimétricas.

Na parte norte da bacia sedimentar observa-se uma formação arenosa que recobre a área. Esta formação, algumas vezes, apresenta um cimento rico em calcário, responsável pelos solos mais férteis do Estado de São Paulo.

A área mais ao norte da bacia apresenta relevo pouco movimentado, havendo, no entanto, algumas áreas onde o mesmo é mais enérgico. Ocorrem extensões de bons solos agrícolas, mas que declinam rapidamente sua fertilidade com o uso.

Nas áreas onde ocorrem os diversos tipos de cerrados aparecem os latossolos roxos, como no nordeste de São Paulo, Triângulo Mineiro e Sul de Mato Grosso. Geralmente são solos de baixa fertilidade.

Nas áreas de rochas básicas do derrame de lava sul-brasileiro, a decomposição originou as chamadas "terras roxas" de alta fertilidade.

Onde aparecem os arenitos com cimento calcário, os solos resultantes apresentam fertilidade considerável, que garante a enorme produtividade agrícola do oeste de São Paulo. Onde é maior a porcentagem de elementos arenosos os solos são menos férteis. São as "terras roxas misturadas" e as chamadas "sangue-de-tatu", resultantes da decomposição de rochas da série São Bento.

No planalto sul podemos destacar três tipos:

a) o primeiro ocorre nas zonas mais elevadas do Sudeste e Sul. Neste caso são as condições climáticas as principais responsáveis e é restrito as áreas de floresta de araucárias ou a campos de altitude. Os solos são o Rubrozen e os brunos ácidos, bem como os litossolos. No fundo dos vales existe um maior enriquecimento em matéria orgânica. Podem ainda ocorrer, esporadicamente, afloramentos de rocha e algum podzol.

b) o segundo tipo é o das zonas elevadas do interior do Planalto Meridional e está restrito a região Sul. Ocorre desde o Sudeste do Paraná até o norte do Rio Grande do Sul. Os solos são os late-

ríticos bruno-avermelhados (baixa porcentagem de bases trocáveis) e os latossolos de textura argilosa que se acham intimamente correlacionados com as áreas basálticas.

c) O terceiro tipo ocorre na encosta sul do Planalto Meridional. É uma área de forte dissecação, onde os rios aparecem geralmente encaixados no planalto basáltico, formando encostas íngremes onde encontramos solos de pradaria avermelhados (Prairie), e, com menor frequência, o litossolo e afloramentos de rochas. Os patamares, bem como o fundo dos vales são as áreas mais aproveitadas sob o ponto de vista agrícola.

A vegetação é constituída por florestas. Inicialmente temos a Floresta subcaducifólia tropical — na qual as árvores perdem total ou parcialmente as folhas na estação seca, apresentam tamanho variado, formando vários estratos. Durante a estação chuvosa a vegetação é densa e o ambiente é úmido; durante a estação seca a luz solar atinge o solo com frequência; é ainda grande o número de espécies; poucos cipós e epífitas, como no interior do Brasil de clima Tropical úmido e semi-úmido, excetuadas as áreas de chapadões recobertos pelo cerrado.

A floresta subcaducifólia subtropical com Araucária está subordinada a climas subtropicais do Brasil Meridional. Ela ocorre desde o Paraná até o Rio Grande do Sul e as regiões elevadas das altas superfícies do Sudeste, como na Mantiqueira e Bocaina.

Além do pinheiro, elemento predominante, ocorrem ainda a canela, a erva-mate e o xaxim-bugio.

Circundando praticamente a área da floresta subtropical com Araucária, surge a floresta subcaducifólia subtropical. Ela ocorre também nas encostas setentrionais que delimitam os vales do Jacuí e do Ibicuí, e as serras do leste rio-grandense.

Esta floresta ainda se encontra sujeita ao clima subtropical do Brasil Meridional, mas onde a influência oceânica ainda não se fez sentir. Seu porte é reduzido, e existe uma profusão de elementos arbóreos com folhas miúdas.

Quanto a hidrografia, destaca-se o rio Paraná. Ele apresenta alguns trechos navegáveis, separados por zonas de quedas d'água e considerável potencial hidráulico. No Sul, as capturas parecem ter sido um fenômeno freqüente nas áreas de divisores mal definidos, sobre topos quase planos, onde a drenagem é dificilmente realizada. No caso dos "canyons" ou estreitos, a origem é concomitante a formação das quedas, justapondo-se a jusante delas. É o que se constata nos grandes rios da bacia Paraná-Uruguaí, como aquele no Iguaçu, logo a jusante da queda do mesmo nome, e o canal de São Simão, abaixo da Cachoeira Dourada no rio Paranaíba.

As chuvas bem distribuídas permitem que se tenha um regime fluvial também sem vazantes acentuadas. Distingue-se todavia um máximo principal, porque, embora ocorram as chuvas em qualquer época do ano, há sempre maior incidência numa determinada estação, que pode ser a primavera, o verão ou o outono —

### Escudo Rio-Grandense

É um área que se eleva suavemente até os arredores de Caçapava, descendo depois moderadamente em direção à calha do Jacuí. Esta superfície foi cortada posteriormente, em seu cimo, por outra planura de erosão.

O rio Camacua e seus afluentes dissecaram este Escudo aproveitando linhas estruturais bem marcadas, dando a impressão de pequenas serras.

Um relevo mais enérgico, com declividades fortes, prejudica a utilização dos solos que são rasos. Há um predomínio do litossolo e do podzólico bruno acinzentado, ocorrendo, as vezes, afloramentos de rochas nas vertentes mais íngremes. Nas várzeas os solos são hidromórficos.

### Bacia do Meio-Norte

Esta bacia é o resultado de deformações de uma parte do escudo. Aí se acumularam sedimentos ora marinhos ora continentais. Como consequência, seus bordos são formados por rochas sedimentares que se inclinam para o interior da depressão, formando relevos estruturais assimétricos, as “cuestas”.

Em alguns locais, como na parte central, os sedimentos se apresentam horizontalmente, quase sem nenhuma movimentação, originando formas topográficas tabulares, as chapadas. Estas, de um modo geral, se apresentam recortadas por rios, perdendo, desta forma, sua continuidade, e originando pequenas outras chapadas que são denominadas localmente de “serras”, como a das Alpercatas, Penitente, Negra, etc

— Na sua parte Sul a topografia dos chapadões do divisor Tocantins — São Francisco se destaca.

Nesta bacia os solos constituem uma associação pouco individualizada, integrada em proporção considerável por componentes comuns às associações contíguas que imprimem a área um caráter de transição.

Os solos são de baixa fertilidade, sendo que a prolongada estação seca ocasiona deficiência de água, principalmente nos solos

arenosos e concrecionários. Nos terrenos baixos e nas várzeas, o solo mais frequentemente encontrado é a laterita hidromórfica, de textura mais arenosa.

Quanto a vegetação de cerrado, que ocupa a maior parte da área, é característica de regiões onde o clima apresenta duas estações bem marcadas, uma seca e outra chuvosa. Ocorre nas porções leste e Meridional do Maranhão, e o oeste e a parte Setentrional do Piauí.

No Golfão Maranhense aparecem os campos inundáveis que se instalaram sobre os depósitos recentes, inundáveis periodicamente. No litoral ocorre a vegetação litorânea já tratada anteriormente.

## BIBLIOGRAFIA

- 1 — O Brasil, A Terra e o Homem  
Direção de Aroldo de Azevedo
- 2 — Novo Paisagens do Brasil  
Divisão de Geografia — vários autores  
Fundação IBGE — 1968
- 3 — Curso de Férias para aperfeiçoamento de Professores de Geografia do Ensino Médio — Janeiro-Fevereiro de 1965  
Vários autores — Instituto Brasileiro de Geografia
- 4 — Curso de Férias para aperfeiçoamento de Professores de Geografia do Ensino Médio —  
Vários autores — Janeiro de 1966
- 5 — Von Martius, C. F. Ph.  
A Fisionomia do Reino Vegetal no Brasil  
Die Physiognomie des Pflanzen reiches in Brasilien — Rede zur oeffente. Sitz. Askad. Wiss. Muenchen, 1824  
Tradução de Ernesto Niemeyer e Carlos Stellfeld
- 6 — Caldon, Pedro  
História do Brasil — Sec. XVI — Vol. I — 1961
- 7 — Pombo, Rocha  
História do Brasil —  
Edições Melhoramentos — 1958
- 8 — Fascículo n.º 1: História do Brasil  
Bloch Editores

- 9 — Solos (Contribuição ao Ensino)  
Boletim Geográfico n.º 216  
Fundação IBGE

Discos

— O Repórter da História

Album nº 1

Script e supervisão de Amaral Netto, com assessoria histórica dos professores Gustavo Barroso e Jayme Coelho —  
Adaptação do periódico "O Brasil em Jornal" —

Reporter da História: Flávio Cavalcanti —

— Coino nasceu o Rio

O Reporter da História — Edição Especial IV Centenário  
Pesquisa, script, produção e direção geral: Amaral Netto  
Consultoria histórica: Jayme Coelho e Manuel Pinheiro —  
Fábrica Odeon — São Bernardo do Campo — São Paulo.

## LITORAL, PRESENÇA FÍSICA E HUMANA

Prof. LUIZ CARLOS DE A. SANTOS \*

Uma primeira visão do litoral brasileiro mostra uma extensa linha costeira, pouco perturbada pela presença de saliências ou reentrâncias, abrindo o país ao mundo peri-atlântico. São, em números redondos, 9.200 km contados em extensão real, ou 5.900 km, se olhado o perímetro envolvente. Nenhuma península, e raras as maiores aberturas. As mais expressivas são o golfo amazônico e o golfo maranhense, ambas embocaduras de extensos cursos que continuam a despejar grandes volumes de água e sedimentos, modificando a fisionomia litorânea. Ainda a destacar as baías de Todos os Santos, Guanabara, Ilha Grande e Paranaguá.

Esse fato que, por si só, justificaria a posição de vários núcleos de povoamento no desenrolar da história brasileira, deve ser posto em confronto com outros dados do quadro físico, não somente para o estabelecimento do complexo de influências que atuaram sobre o comportamento do colonizador, mas também para acompanhar a evolução das próprias feições do litoral, dentro daquele processo dinâmico que caracteriza o trabalho de modelagem. Para tanto, é preciso levar ainda em conta a presença conjunta da plataforma, do sistema hidrográfico interior, das vagas, correntes e marés, do relevo continental, dos ventos, do intemperismo, bem como das variações de nível do mar e da costa.

É claro que, se tais fatores não variam sempre com a mesma intensidade nem na mesma direção, forma-se um quadro complexo que, se pode ser objeto de algumas generalizações como as mostradas no início, deve, no entanto, para melhor entendimento, ser subdividido em seções, justificadas pela busca de uma pretendida homogeneidade de feições a evidenciar. Cada seção será, portanto, o retrato atual de uma área em que as recíprocas influências dos fatores mencionados criaram uma fisionomia particular que a identifica e distingue de outras áreas que lhe são periféricas.

---

\* O autor agradece a colaboração do Prof. Antonio Luiz Porto e Albuquerque quanto à pesquisa histórica e as observações feitas durante a confecção deste trabalho.

Considerado o fato físico, é necessário ver até que ponto suas características dominantes contribuíram para que os fatos humanos desenrolados na área estudada fossem por ele influenciados. No processo, há que se estar atento para não cair num determinismo ultrapassado, mas, ao mesmo tempo, não perder de vista que, quanto mais recuados no tempo e, conseqüentemente, no avanço da técnica, mais nítida e decisiva a participação do meio físico no comportamento humano. De outra parte, perceber-se que, ao lado do tempo cronológico, há um tempo social, nos ajuda a entender a permanência de condições inatuais em áreas já submetidas a um avanço que não mais justificaria a sobrevivência de práticas e comportamentos ainda tão marcados por ação quase impositiva do meio físico.

Assim, nunca será demais ressaltar-se que, seja em termos históricos seja nos dias que correm, homem e meio se conjugam num processo interativo cuja compreensão sempre constituirá valioso subsídio a correta interpretação de um tempo que já foi, e indispensável ferramenta de estruturação do tempo que vai ser.

Neste breve estudo do litoral brasileiro vamos nos servir de uma divisão que não tem a preocupação de utilizar um único critério diferenciador, seja ele geológico, climático, de orientação de costa, ou qualquer outro, mas procura sintetizar grandes linhas dominantes, resultantes dos fatores oceanográficos, climáticos e continentais que formam verdadeiros complexos litorâneos.

Tal divisão distingue os seguintes grandes trechos:

- a) Litoral amazônico — da foz do Oiapoque a ilha de Santaninha;
- b) Litoral nordestino — da ilha de Santaninha ao cabo de Santo Antônio;
- c) Litoral oriental — do cabo de Santo Antônio ao cabo Frio;
- d) Litoral de sudeste — do cabo Frio ao cabo de Santa Marta;
- e) Litoral meridional — do cabo de Santa Marta a foz do Xuí.

#### *a) LITORAL AMAZÔNICO*

Uma primeira análise, ainda que superficial, já mostra a dificuldade de adotar uma divisão litorânea capaz de guardar certa uniformidade em cada seção considerada. Aqui, acompanhando o trecho costeiro que se estende do Oiapoque ao limite oriental do golfo maranhense, aparecem tipos de formações que variam desde as acumulações vasosas do litoral subretilíneo do Amapá, passando por trechos de abrasão, até a orla extremamente recortada que assegura a feição original da porção que vai do leste do golfo amazônico até a baía de São Marcos.



Para facilitar a compreensão desse quadro, pode-se subdividi-lo em três trechos menores:

#### *a.1 — LITORAL DO AMAPÁ*

Com Teixeira Guerra, vamos delimitá-lo entre a foz do Oiapoque e a Ponta Grossa, na margem direita do Araguari, já que este acidente meridional do trecho pode ser considerado o balisamento norte da área do golfo amazônico.

Caracteriza-se por ser um litoral em fase de franca construção, seja através do material trazido pelos cursos que se despejam do Planalto Guiano, como o Oiapoque, o Cassiporé, o Calçoene ou o Araguari, seja pela enorme massa de sedimentos carreados pelo Amazonas, que a forte correnteza desvia para norte e deposita em sucessivas flechas. Tais detritos desenvolvem uma área predominantemente lamacenta, onde alongadas lagunas, em processo de colmatagem, testificam o acelerado ritmo da acumulação.

É notável o papel dos vegetais na retenção dos sedimentos, pois as hidrófitas se instalam tão logo aparecem as primeiras acumulações de vasa. É o caso das aningas, aturiás, canaranas, mangues e outros tipos, cuja presença povoa todo o trecho em estudo.

O limite interior dessa faixa pode ser estabelecido pelas primeiras cachoeiras no curso dos rios, e daí para leste a área litorânea vai se definir por larguras bastante variáveis. Aí se pode notar, além da presença dos "tesos", terracos mais antigos que se encontram em nível distinto do da porção em ser, a existência de muitas falésias fósseis, cujo alinhamento pode definir a posição anterior da linha costeira, alterada pelas pulsações do litoral.

Talvez mais importante seja considerar a influência desse quadro sobre a plataforma continental vizinha. Tomando como referencial a isóbata de 200 metros, pode-se definir uma faixa média de 260 quilômetros, rica em depósitos terrígenos e orgânicos, onde proliferam recursos do mar. Toda ela incluída dentro das águas territoriais de 200 milhas, vem sendo objeto não só da exploração realizada pelos camaroneiros sediados em Belém, mas também da desenvolvida por frotas estrangeiras, em função dos acordos que o Brasil vem fazendo com outros países, como os assinados com Trinidad-Tobago, Suriname e Estados Unidos.

Realmente na porção continental litorânea, a ocupação humana é inexpressiva, o que facilmente se compreende em face da ecologia entrevista. Principalmente junto a linha da costa, a tônica é anecumênica, aparecendo apenas os núcleos de Sucuriçu e da ilha de Maracá como dignos de menção.

A incorporação dessa faixa ao território brasileiro resultou do processo de expansão desenvolvido pelos portugueses nos primeiros

séculos de colonização, expansão esta que, especialmente nessa área, se fez através de muitas lutas com holandeses, ingleses e franceses.

Mesmo depois de batidos os dois primeiros nas refregas dos meados do século XVII, permanecia a expansão francesa realizada com base em Caiena. Firmemente estabelecidos na área de Macapá, os portugueses avançam pela costa e, entre 1709 e 1710, lavram a ata de posse de todo o litoral do Amapá. Este trabalho é facilitado pela ação catequista de franciscanos e jesuítas que, se por um lado, faz pender para os portugueses a simpatia dos indígenas, por outro não consegue criar, face as condições já estudadas do litoral, mais que uns poucos aldeamentos que, em fins do século XVIII, eram completamente decadentes.

A disputa com a França só vai ser encarada definitivamente, porém, em 1899, quando, através de arbitramento do governo suíço, todo o território do Amapá fica incorporado ao Brasil.

## a.2 — GOLFÃO AMAZÔNICO

Entre a Ponta Grossa e a da Tijoca, estende-se a ampla abertura caracterizada por possuir uma das mais complexas feições de todo o litoral brasileiro. Caminho por onde se escoam o maior volume de águas continentais que, em todo o mundo, se lança ao oceano por um só ponto, palco de embates entre a correnteza do rio e a força das marés, passagem de sedimentos que, só os trazidos pelo Amazonas, andam por volta de três milhões de metros cúbicos diários, é plenamente justificável o intrincado de sua fisionomia.

Do material trazido pelas águas, apenas uma parcela contribui para a formação do delta interior que identifica a parte ocidental do golfo, já que o maior volume vai acrescentar área ao litoral amapaense. Ainda assim, um intenso processo de colmatação vai alterando as condições de navegabilidade dos "furos", a oeste de Marajó, ao mesmo tempo que, ajudados pela mesma ação vegetal anteriormente descrita, os sedimentos depositados vão formando novas ilhas, as vezes de efêmera duração. Pois o fato é que notável destruição também ocorre neste vasto cenário, onde a presença das falésias resultantes do trabalho das águas sobre o nível dos terraços se junta ao fenômeno das "terras caídas" e a abertura de canais que multiplicam o número de ilhas, para evidenciar a outra face da ação dessas águas inquietas.

O resultado final é uma zona anfíbia, meio terra, meio água, onde a presença mais marcante é a dos inúmeros arquipélagos, ora resultantes da intensa deposição, ora consequência do movimento negativo da área litorânea. Entre eles, os de Marajó, Caviana

e Bailique. Mas, sobretudo, num mundo insular anônimo em que a presença humana, quando existe, é só um incidente perdido entre as forças da natureza.

Área estratégica, já que representava a possibilidade de controle sobre a porta de todo o continente amazônico, teve sua ocupação facilitada exatamente por um domínio duvidoso. Como a linha de Tordesilhas passava aproximadamente pela foz do Tocantins, e se constituía, portanto, no limite ocidental da capitania do Maranhão, ficava em aberto a posse do golfo.

É certo que, por aquele tratado, as terras deveriam caber a Espanha, mas não só isto não era reconhecido por potências como França, Inglaterra e Holanda, como também a união dos troncos peninsulares criava condições que tornavam temporariamente inócuo o referido instrumento.

Em 1596, ingleses e holandeses montaram feitorias e pequenos estabelecimentos militares no litoral meridional do Amapá. Obtinham e comerciavam urucu, madeiras e pescado salgado. E dominavam a porta da Amazônia. Assim permaneceram cerca de vinte anos.

Os portugueses, porém, que vinham de ocupar São Luís, em 1615, dali expulsando os franceses de La Ravardière, continuam sua marcha conquistadora pelo litoral, procurando assumir o controle total de uma área que, desde Pernambuco, era domínio dos corsários franceses. Batem ingleses e holandeses e se agrupam na baía de Guajará, onde erguem o forte do Presépio. Ao mesmo tempo que se vão expandindo por um quadrilátero definido pelos rios Pará e Guamá e pelo oceano, continuam os choques na costa do Amapá, reforçados por indígenas e tropas que haviam sido mandadas da metrópole.

Os ingleses que se haviam espalhado ao longo do Amazonas, Gurupá e ilha de Tocuju, perdem seu baluarte em 1631, o forte North, batidos pelos portugueses. Estes também destroem, em 1648, a última posição holandesa na área, nos lagos Maricay, região de Macapá. Aí iriam se defrontar ainda esporadicamente com os franceses, numa disputa que só terminariam com a arbitragem.

### a.3 — COSTA DE ESTUÁRIOS

Notável transgressão parece ter feito desaparecer a parte mais baixa dos incontáveis cursos fluviais que povoam o litoral que se estende entre a ponta da Tijoca e a ilha de Santaninha. extremidades da faixa ora considerada. O resultado é o aparecimento de uma enorme seqüência de estuários bem abertos, verdadeiras baías de pequena dimensão, que se apresentam em conjunto como responsáveis pela configuração muito recortada da linha costeira.

A deposição de material lamacento carregado pelos rios permanece bastante intensa, se bem que a mencionada transgressão tenha originado muitas falésias onde prossegue o trabalho da abrasão. São numerosas as ilhas.

O mais importante acidente é o golfo maranhense, expressão maior dos fenômenos até aqui descritos. O sistema Mearim-Pindaré, o Itapicuru e o Munim completam a formação do conjunto de baías São Marcos-São José, onde a ilha de São Luís vai ser o grande acidente divisório. Já aqui, na parte norte da ilha, vão começar a aparecer as formações dunosas que irão caracterizar o trecho seguinte do litoral.

A plataforma permanece bastante larga, embora estreitando-se progressivamente no sentido do litoral do Nordeste.

A porção ocidental do litoral aqui considerado sempre foi, em termos de ocupação, praticamente deserta. Consolidado o domínio português no golfo amazônico, sua presença se estendeu apenas até a área de Bragança, na foz do Caeté. Navegável até Tentugal, esse rio permitia um acesso interior que se completava por uma ligação terrestre até a foz do Guamá, compondo assim a área de colonização.

Na faixa oriental do trecho em causa havia condições, no entanto, para que se processasse uma atividade agropastoril, que aproveitando a fertilidade dos campos de Perizes, faria a importância de Guimarães. Este centro, na foz do Pericumã, aproveitava as permanentes condições de navegabilidade do rio para articular a região produtora com o exterior.

A colonização, baseada no arroz e no gado, fixou solidamente as bases de uma economia que começava também a projetar S. Luís. É evidente que isto só pôde ocorrer depois que se firmou o domínio português nessa área, conseguido ao fim de inúmeras disputas com os franceses que chegaram, com La Ravardière, a fundar colônia "ao sul do equinocial". Essa colônia, centrada em São Luís, foi palco de vários combates em que os portugueses, em sua luta pela expulsão dos concorrentes franceses que, tanto ou mais que eles próprios, ocupavam o litoral norte do país, levaram a melhor. A rendição francesa em 1615 foi incondicional e abriu caminho para a ocupação de todo o norte, como já vimos.

#### b) *LITORAL NORDESTINO*

Também aqui não se pode falar de uniformidade já que, pelo menos, duas nítidas feições vão diferenciar o longo trecho que se estende da ilha de Santaninha ao Recôncavo Baiano: a extensa formação dunosa que começa no Maranhão e vai caracterizar todo o trecho do litoral semi-árido, e os tabuleiros da série Barreiras que

irão se estender da porção oriental do Rio Grande do Norte até o limite meridional do trecho aqui considerado. Este dado indica a necessidade de uma subdivisão em, pelo menos, duas outras seções:

#### b.1 — *LITORAL DE DUNAS*

A forte ação abrasiva das ondas sobre a plataforma, o menor volume dos cursos fluviais, a proximidade costeira das correntes, a presença dos alíseos e a progressiva semi-aridez climática se reúnem para compor um quadro em que as dunas são uma constante, em toda a porção mais próxima do mar. Tal é a fisionomia dominante desde a ilha de Santaninha, limite oriental do golfo maranhense, até a ponta do Calcanhar.

A costa retilinizada que aí se apresenta circunscreve uma área bastante seca onde, com freqüência, os rios de menor volume não conseguem chegar ao mar. Assim, por trás da linha de dunas, aparecem áreas alagadas que assumem feições lacustres ou pantanosas.

Na porção inicial do trecho aqui considerado, avolumam-se as dunas de maior altitude, configurando a paisagem dos "lençóis maranhenses". A plataforma é pouco profunda, o que facilita a ação destrutiva das ondas. O processo de sedimentação, influenciado pelo domínio dos alíseos, é tão marcante que os rios que conseguem romper a barreira que lhes é anteposta têm sua embocadura deslocada para oeste, mudando a direção em seus instantes finais. É como se vê no Timonha, no Coreáú, no Acaraú, no Aracatiaçu, no Moçoró, no Piranhas e, de maneira muito notável, no próprio delta do Parnaíba.

A ocupação humana deste trecho não é importante, ligando-se, em maior escala, a exploração salineira. A área dos lençóis é praticamente deserta. Um sítio mais a feição e razões históricas explicam a presença de Fortaleza.

Na fase inicial, apesar das dificuldades de colonização terem justificado uma concentração maior em São Luís, os contrabandistas franceses freqüentavam muitos pontos dessa costa, acabando por se ligar bastante com os índios. A necessidade de aguada para as naus e o interesse nas madeiras que podiam ser obtidas nas serras de Ibiapaba, Mucuripe, Uruburetama e Baturité levavam a constantes visitas, só encerradas depois que, de forma mais ou menos pacífica, os portugueses firmaram pé e construíram a fortaleza de Nossa Senhora do Amparo, origem da atual capital cearense.

O que já se pode notar, nesta altura, é que o sistema de capitânicas não dava, salvo casos isolados, condições para uma verdadeira e definitiva ocupação. Havia franceses em todo o litoral. Fundavam feitorias, contrabandeavam, recolhiam o âmbar que dava a praia, comerciavam e, enfim, viviam tão tranqüilamente em terras

que, de direito, tinham proprietários certos e definidos, que chegaram até a aparecer como guias para os portugueses que se deslocavam por aquelas paragens.

A obstinação lusitana em conservar a colônia, evidenciada pelas sortidas militares e pela mudança da política administrativa que veio a criar os governos gerais, acabou por definir um novo quadro. O resultado é que em fins do século XVIII, as barras de Tutóia e Igarapu comunicavam com o mar toda a produção que se escoava pelo Parnaíba, e a cidade de mesmo nome era o principal fornecedor de carne seca de todo o norte.

Para leste, os portos de Camocim, Acaraú e Fortaleza refletiam a influência das serras na ocupação de um litoral inóspito. Um pequeno acidente, a ponta do Mucuripe, dava melhor abrigo a Fortaleza que cada vez se tornava maior, em função de se haver convertido em ponto de comercialização e escoamento da produção da área de Baturité.

Apesar das péssimas condições naturais, Aracati é o porto de saída do Jaguaribe, escoando carne seca e algodão. Mas começam a ficar muito favoráveis as possibilidades salineiras que vão fazer com que o litoral que se estende da foz do Moçoró ao Açú, venha a se constituir na maior zona de produção desse recurso.

São as linhas mestras de uma forma de ocupação que vai perdurar bastante tempo, guardando, muitas vezes, aquele tom de primitivismo que foi sua característica dominante em todo o período colonial.

## *b.2 — LITORAL DAS BARREIRAS*

Os tabuleiros, cuja presença já se podia notar na área sublitorânea do trecho anterior, desde que ultrapassada a foz do Parnaíba, vão se aproximar muito da costa em toda a extensão que vai da ponta do Calcanhar ao cabo de Santo Antônio, estreitando a faixa de planícies.

A ação do mar sobre essas formações deu origem ao aparecimento de uma seqüência de falésias, de maior ou menor porte, a que se denomina genericamente barreiras. Nem sempre essas barreiras estão em contato direto com as águas, pois fenômenos posteriores de acumulação litorânea criaram praias que se interpõem entre os dois meios. Tais fenômenos são grandemente facilitados pelas linhas de recifes, outro aspecto característico desse litoral.

A acumulação é também responsável pelo aparecimento de muitas formações lacustres, pois barrando o escoamento das águas continentais, povoa o litoral, mormente em Alagoas, de lagoas em processo de colmatagem.

Os recifes, cuja origem parece residir na possibilidade de edificações a partir de altos fundos decorrentes de vulcanismo ou tecto-

nismo, acompanham, em longos trechos, a linha da costa. Essas formações, areníticas ou orgânicas, funcionam como uma linha de proteção, esporadicamente interrompida pelas barretas, aberturas que dão passagem a pequenas embarcações, e em frente as quais a costa sempre se mostra mais afetada pela ação do oceano.

Na plataforma, cuja riqueza em crustáceos já havia permitido desenvolver em razoável escala a pesca da lagosta, nova atividade vem de se instalar, esta de decisiva importância para a economia brasileira — a busca do petróleo. As respostas positivas obtidas nos campos de Dourados, Guaricema, Caioba e Camorim parecem indicar futuro promissor para as atuais expectativas.

Mas se hoje o quadro assim se apresenta, a visão dos primeiros tempos da descoberta era desanimadora. Americo Vespucci é bastante incisivo quando declara que "não encontramos nada de proveito". Logo surge, porém, o pau brasil, principalmente entre o cabo de São Roque e o rio Real, muito valioso, mas muito disperso. Não há sentido em fixar postos permanentes. Os fortins edificados por portugueses e franceses para armazenar madeira e permitir a mútua defesa contra os respectivos ataques, bem como os dos índios, eram logo abandonados.

Dadas as grandes dimensões do litoral, foi considerada a necessidade de subdividi-lo para facilitar a ocupação, pois em poucos decênios o que havia de melhor em pau brasil já se havia esgotado. Daí, o sistema de capitânias aconselhado por Diogo de Gouveia a D. João III.

No trecho aqui estudado, o das capitânias de Rio Grande, Itamaracá e Pernambuco, floresceu a cana-de-açúcar. A política portuguesa de produzir em grande escala produtos vendáveis a outras nações européias, estava bem de acordo com o sistema mercantilista então vigente.

O clima era bom, os índios se revelavam pacíficos e o solo, cujas reais possibilidades eram ignoradas, mostrou-se muito propício. Animados por essas perspectivas, os donatários procuram levantar fundos em Portugal e na Holanda para desenvolver o plantio. Os investimentos necessários a aquisição dos engenhos e do braço escravo eram grandes.

O cultivo se avoluma, ocupando as várzeas e logo se espalhando por toda área de solo favorável. O desmatamento se fez em grande escala, não só para abrir caminho ao canal como para fornecer lenha aos engenhos.

Em princípios do século XVII, a Holanda estende a terras brasileiras as suas disputas européias com a Espanha, e após o fracasso da tentativa de uma ocupação permanente da Bahia, estabelece longo domínio sobre as terras do nordeste, que dura de 1630 a 1649. Esse domínio que tem o litoral pernambucano como centro, vai se

expandir até o Maranhão, e só terminará após muitos combates de que participam portugueses e brasileiros. A capitulação final foi honrosa e o invasor pôde se retirar.

As condições em que se processou a expansão colonial nesse trecho do litoral deixaram, como se sabe, profundas marcas no quadro socioeconômico, muitas das quais até hoje perduram.

### c) *LITORAL ORIENTAL*

Se bem que alguns elementos presentes no trecho anterior ainda perdurem em vários pontos do litoral que vai do cabo de Santo Antonio ao cabo Frio, algumas feições novas contribuem para criar uma individualidade distinta na porção ora estudada.

Entre os primeiros, verifica-se a persistência das barreiras, é verdade que mais esparsas, bem como a dos recifes, ora colados a costa, ora mais afastados. A presença destas construções é muito notável no trecho que pode ser grosseiramente situado entre a foz do Jequitinhonha e a do Mucuri. Aí vão aparecer expressivas formações desse tipo, como as da Pedra Grande e dos Abrolhos, principalmente em sua porção meridional. As condições favoráveis dos altos fundos, uma das características notáveis dessa plataforma marcada por planaltos que levam as medidas batimétricas a variarem, quase repentinamente, de várias centenas de metros, contribuem para a sua presença. Essa variação é um primeiro traço distintivo, se compararmos com a plataforma vista até aqui.

Um outro aspecto novo é a presença de vários rios de maior volume, como o de Contas, o Pardo, o Jequitinhonha, o São Mateus, o Doce e o Paraíba do Sul. Tais cursos lançam grande quantidade de sedimentos sobre a plataforma e contribuem assim para o agrandamento das planícies litorâneas, mantendo um quadro atual de acumulação que também distingue este trecho da porção anterior. Este processo levou a formação de importantes baixadas, entendidas como planícies de nível de base, como no caso da Baixada Fluminense, para onde o Paraíba do Sul carregou os detritos do cristalino erodido.

O litoral oriental caracteriza-se ainda pela presença de algumas reentrâncias maiores, como as baías de Vitória, Camamu e, de forma mais notável, a de Todos os Santos.

Este acidente, um dos mais favoráveis trechos abrigados da costa, representou papel de relevo em toda a história brasileira. Tendo sido a área do Recôncavo Baiano escolhida para a localização da cidade que serviria de sede do governo geral da colônia, já que a capitania da Bahia fora comprada pela coroa aos filhos de seu primeiro donatário, passou a centralizar grande parte do povoamento. Seus solos favoráveis ao cultivo da cana e do fumo deram condições para uma prosperidade que logo chamou a atenção de outros interessados.



Assim, quando a Companhia das Índias Ocidentais resolve fazer sua tentativa de criar um domínio holandês no Brasil, é a Bahia, capital da colônia, o seu alvo primeiro, e que ela julga poder ser o definitivo. Apesar de tomada e pilhada a cidade em 1624, faltaram condições aos invasores para nela se fixarem, sendo derrotados e exylusos, cerca de um ano depois.

Para o sul, os núcleos eram esparsos e não se comunicavam. O isolamento dificulta o progresso das capitanias de Ilhéus, Porto Seguro e Espírito Santo. Em todo esse trecho, mesmo o povoamento ulterior é sempre feito na foz dos rios, como se verifica em Camamu, Ilhéus, Canavieiras, Belmonte, Porto Seguro e Caravelas, e não se adentra mais que poucas léguas, pois o relevo mais acidentado começa a se aproximar da costa e as densas florestas oferecem difícil obstáculo a penetração. Faz exceção a baixada goitacá, onde a criação do gado é atividade pioneira, substituída em seguida pela cana, e com tal intensidade que, em fins do século XVIII, a Baixada Fluminense conta com 616 engenhos de açúcar e 253 de aguardente.

A não ser no Recôncavo, e em pontos isolados como Ilhéus, Vitória e Campos, a área é, até hoje, de fraca densidade populacional, e só a abertura mais recente de um certo número de rodovias tem começado a alterar esse quadro.

#### d) LITORAL *DE SUDESTE*

O grande elemento de caracterização deste trecho do litoral é a notável influência da formação cristalina da Serra do Mar em sua paisagem, não só como presença visual, mas também como grande responsável por todo um quadro físico e humano por ela marcado. Daí uma delimitação que vai do cabo Frio, primeiro ponto de grande aproximação entre aquele contraforte planáltico e a linha costeira, até o cabo de Santa Marta, instante final do mencionado tipo de influência.

Um dos aspectos mais constantes desta seção é a presença dos abruptos junto ao oceano, ora mergulhando diretamente nas águas responsáveis por permanente ação de solapamento ora separados por estreitas faixas de acumulação construídas pelas vagas e correntes, com o material que a abrasão torna disponível. Assim, é grande a freqüência das praias. Do Estado do Rio de Janeiro a Santa Catarina, elas se sucedem, ocupando a concavidade das enseadas e aparecendo, algumas vezes, com certa continuidade, quando o processo de sedimentação acaba por unir trechos anteriormente separados.

Outro traço característico, também este decorrente dessa forma de acumulação, são as restingas. Apoiadas nos esporões, constituem flechas de areia paralelas a linha da costa e dão origem, via de regra, a um sistema lagunar que os pequenos cursos

d'água ajudam a colmatar. Tal fato é bastante notável no Estado do Rio, onde as lagoas de Araruama e Maricá, entre outras, dão bem a medida do processo.

Nestas áreas também costumam aparecer dunas, erigindo um nível de difícil ultrapassagem pelas águas continentais que, por essa razão, acabam por formar, por trás dessas construções, áreas pantanosas ou mesmo pequenos lagos em depressões da planície, que complicam as condições de salubridade local.

Fenômeno de nítida influência sobre as feições dessa seção litorânea é o de seu afundamento e conseqüente invasão pelas águas de transgressão. A presença de rias, bem como o fato de poderem ser encontrados sulcos meândricos e "canyons" na plataforma são evidências que se associam à representada pelas ilhas costeiras, onde sobressaem a Ilha Grande e a de São Sebastião, que parecem nada mais ser que porções emersas de contrafortes mais orientais da mesma Serra do Mar. Há indicações de movimento positivo posterior que, possivelmente, ainda está ocorrendo, como se verifica pelo soerguimento de algumas praias e restingas que se opõem a drenagem continental, obrigando os cursos d'água a longas caminhadas paralelas à costa, até um ponto em que o entalhamento se torne mais fácil. Um especial trabalho de sedimentação, construindo planície de nível de base, é o executado pelo Ribeira do Iguape, configurando uma ampla faixa que aparece como exceção num quadro de exíguas faixas litorâneas.

Os recortes da linha costeira voltam a ter maior expressão, surgindo uma série de aberturas que têm sido aproveitadas, desde os momentos primeiros da colonização, para a instalação de centros de ocupação humana., As baías de Guanabara, Sepetiba, Ilha Grande, Laranjeiras, Paranaguá e Guaratuba constituem sítios favoráveis que, em função de outros fatores, tiveram maior ou menor desenvolvidibilidade das ligações com o interior, a partir do momento em que as conexões desenvolvidas através da barreira da Serra do Mar começaram a ter maior importância, em função do desbravamento e ocupação das terras de dentro.

No litoral catarinense, a Serra do Mar perde o sentido de continuidade, manifestando-se o cristalino de maneira esparsa junto a costa, o que permite uma interiorização das planícies costeiras através dos vales fluviais, como no caso do Itajaí e do Tijucas. O processo de sedimentação é intenso, chegando a formar ilhas maiores decorrentes da consolidação de formações insulares de menor porte. É o caso das ilhas de São Francisco e Santa Catarina.

Próximo a linha costeira, a acumulação começa a formar lagoas longitudinais, separadas do oceano por extensos cordões, exibindo uma fisionomia que vai caracterizar o último trecho do litoral brasileiro.

Interessante formação antropogenética vai estar presente em vários pontos da seção aqui estudada, evidenciando as facilidades

que este litoral sempre apresentou a uma ocupação humana de características mais primitivas — os sambaquis. Tais depósitos conchíferos, geralmente encontrados em pontos bem abrigados, são notáveis sobretudo em Santa Catarina, e testemunham as ligações que tinham os brasileiros pré-históricos com o oceano.

Em todo o trecho estudado, a plataforma continental é razoavelmente ampla e, especialmente no trecho meridional, rica em crustáceos de valor econômico.

Apesar do excelente abrigo representado pela baía de Guanabara, larga porção desse trecho não parecia seduzir o colonizador. Pernambuco, São Vicente e Bahia polarizavam as atenções do reinol que, nessas condições, deixava a cobiça francesa aquele seguro fundeadouro. Esses outros europeus, cuja presença foi tão sentida da boca do Amazonas a costa catarinense, tinham no litoral de Cabo Frio um trecho de regular freqüência. Vinham seis a sete vezes por ano fazer contrabando do pau brasil, pois a porção da mata atlântica aí situada era quase tão rica quanto aquela mencionada no litoral das barreiras. Chegaram a estabelecer fortim que, como quase todos os demais espalhados pela orla marítima, não teve serventia por muito tempo, sendo abandonado.

O espírito aventureiro de Villegaygnon, porém, vem dar sentido mais sério às sortidas francesas no litoral do Brasil. Obtendo apoio de Coligny e, através dele, da própria corte, chega para fundar a França Antártica. O assunto envolvia as questões de política religiosa de seu país, pois o estabelecimento se propunha a servir de abrigo aos calvinistas franceses que estavam sendo perseguidos.

Aqui chegando em 1555, concertam hábil relacionamento com os tamóios que, tornando-se seus aliados, ajudam-nos na luta que vai se travar com os portugueses. Isto porque o terceiro governador geral, Mem de Sá, compreendendo o perigo da inação face ao fato consumado de um estabelecimento francês, sai a combatê-los em escaramuças que vão se prolongar até 1567.

É assim que, aos poucos, o litoral das capitânias de São Tomé, São Vicente e Itanhaém vai se tornando mais português. Já no século XVII podia-se notar um povoamento que ia se adensando, gradativamente, até o Rio de Janeiro. De Parati para o sul, o povoamento é mais escasso, e a própria vila de São Vicente, importante a princípio, logo começa a decair. Não foram apenas a invasão e o saque realizados pelos espanhóis, vindos de Iguape, mas igualmente a fundação de Santos, os fatos responsáveis pela medíocre projeção da vila, já em fins do século XVI.

Mas Santos começa a crescer, da mesma forma que Paranaguá, em função da articulação que estabelecem com as terras do planalto, economicamente cada vez mais poderosas. Em meados do século XVII, Paranaguá teve grande surto de povoamento por causa

da mineração do ouro de aluvião que era feita em sua cercania, mas as terras que se estendiam para o sul estavam ainda completamente despoçadas.

Deste fato se serviam os espanhóis que, partindo do Rio da Prata, tentavam caminhar para o norte e ameaçavam, dessa maneira, o predomínio português no litoral meridional. A decisão de enviar casais açorianos para o sul, em meados do século XVIII, foi o primeiro projeto de imigração organizada no Brasil. Não eram os primeiros dessa origem que aqui chegavam, pois sem esse sentido de processo dirigido, o certo é que se vai encontrar a presença de açorianos na Bahia e em Pernambuco, no século XVI, e no Maranhão, no século XVII. E ainda no próprio século XVIII, eles ocuparam terras do Rio Grande do Sul, Pará e Amapá, onde vão, inclusive, fundar a cidade de Macapá.

Em meados da última centúria mencionada, imigrantes alemães chegaram ao litoral de Santa Catarina, criando aí importantes núcleos de povoamento. Joinville, Blumenau e Brusque constituem exemplos marcantes de sua presença, sendo o vale do Itajaí um marco dessa forma de colonização no Brasil.

#### e) *LITORAL MERIDIONAL*

É o trecho onde se pode verificar, se observado em grandes linhas, maior grau de homogeneidade. Do cabo de Santa Marta, e mesmo um pouco mais ao norte, até o Xuí, a paisagem é de grande monotonia, marcada pela presença de inúmeras lagunas separadas do mar por larga e extenso cordão arenoso. Esporadicamente interrompida por um ou outro canal que estabelece comunicação com o oceano, a linha costeira se apresenta bastante retilinizada. A mais expressiva exceção a este quadro é a formação basáltica de Torres, apresentando falésias muito diaclasadas, onde é forte a abrasão.

A acumulação marinha tem, porém, domínio incontestado e deixa, hoje, longe do mar, as falésias fósseis que podem ser encontradas a oeste do alinhamento das lagunas. Os ventos dominantes da área, cujos sentidos se opõem, contribuem para a formação dos altos cômoros que são outro traço característico dessa seção. Sem dúvida, a inexistência de um clima tropical úmido, que é fator de favorecimento da vida vegetal indispensável a fixação das dunas, explica, a exemplo do que também ocorre no trecho dunoso do nordeste, a mobilidade dessas acumulações detríticas.

Neste trecho, a plataforma continental é bastante ampla, o que, em associação com as águas frias da corrente das Falklands, é fator que facilita a existência de condições favoráveis a presença dos cardumes. Tal fato qualifica a área como propícia a atividade pesqueira, que nela se desenvolve dentro das melhores condições encontradas nas águas brasileiras.

A ocupação desse litoral teve como primeiro núcleo urbano a vila de Rio Grande de São Pedro, fundada em 1751, na margem do canal que liga a Lagoa dos Patos ao oceano. Como essa fundação estava ligada a construção de um forte, houve maior possibilidade de ocupar as sesmarias que se estendiam até Santa Vitória do Palmar, onde a pecuária surgia como atividade dominante.

Apesar da grande dificuldade de fixação de elemento humano na árida e ventosa paisagem da restinga, há alguns pastos na parte ocidental, o que justifica a presença de estâncias. Casais açorianos são também para, aí encaminhados, na esperança de desenvolver uma agricultura que significasse maior ligação entre o colono e a terra. O sistema oferece fraco resultado, destacando-se apenas a cana-de-açúcar em Torres, um pouco de arroz e a cebola junto a vila do Rio Grande.

Em todo esse trecho, as charqueadas vão se desenvolvendo ao longo do canal de São Gonçalo, resultando Pelotas como importante centro comercial.

## **CONCLUSÃO**

Como se pôde verificar, o litoral brasileiro não é nem aquela área de condições tão favoráveis que justificassem um desmedido apego a borda do mar, nem tão difícil porção que só um interesse voltado para o exterior explicasse nela a permanência. Na verdade, e como sempre, tentativas simplistas e puramente esquematizantes de estudar o que se apresenta como o processo brasileiro de vir a ser, estão fadadas a nada acrescentar e, muito ao contrário, a criar condições nebulosas que dificultam qualquer ensaio mais consciente de compreensão.

É importante perceber que o fato litorâneo é, como um todo, complexo. Condições físicas, interesses políticos, economias tentativas, influências sociais e toda uma gama de comportamentos ditados pela necessidade de afirmação como povo e como nacionalidade, levam a uma fisionomia multiforme cujo entendimento deve ser procurado, sem descuidar de nenhum dos aspectos que possam ter tido grau ponderável de participação.

Neste enfoque, o capítulo estudado deve ser julgado apenas como uma tentativa um pouco caleidoscópica de enfocar ângulos e abordagens carentes de aprofundamento muito maior, mas que se pretendeu mostrar podem ser vistos harmoniosamente entrosados, numa composição mais ampla e abrangente.

O litoral aí está, desafiando-nos a uma pesquisa que é, em si própria, inesgotável, e que o passar do tempo só vai fazendo mais rica e colorida.

## BIBLIOGRAFIA

- A. J. PORTO DOMINGUES  
O Litoral Brasileiro: Tipos de Costas — Bol. Geog. **185**.
- A. TEIXEIRA GUERRA  
Geografia do Litoral — Bol. Geog. **114**.
- A. TEIXEIRA GUERRA  
Alguns Aspectos Geomorfológicos do Litoral Amapaense —  
Bol. Geog. **98**.
- ARTHUR CEZAR FERREIRA REIS  
Portugal e a Integração Territorial do Brasil.
- CAIO PRADO JÚNIOR  
História Econômica do Brasil.
- CAIO PRADO JÚNIOR  
Formação do Brasil Contemporâneo.
- CARLOS DE CASTRO BOTELHO  
Plataforma Continental e Litoral, in Atlas Nacional do Brasil.  
IBGE
- CONSELHO NACIONAL DE GEOGRAFIA  
Série Geografia do Brasil.
- JOÃO DIAS DA SILVEIRA  
Morfologia do Litoral, in Brasil, a Terra e o Homem, Vol. I.
- NILO BERNARDES  
Aspectos do Litoral Brasileiro — Bol. Geog. **191**.
- PEDRO CALMON  
História do Brasil.
- SÉRGIO BUARQUE DE HOLANDA  
História Geral da Civilização Brasileira.
- VICENTE TAPAJÓS  
História do Brasil.

## O CICLO DO AÇÚCAR. AS UNIDADES REGIONAIS DO NORDESTE.

HILDA DA SILVA  
Geógrafa do IBGE

Quando, em 1534, Duarte Coelho iniciou a produção açucareira na Capitania de Pernambuco ou Nova Luzitânia, estava dando início, também:

- a um dos mais importantes ciclos da história econômica do Brasil.
- começando a trajetória de uma das regiões açucareiras de maior projeção no mundo.
- perpetuando, ao longo dos séculos, um tipo de ocupação humana, causa e fator preponderante de formação de um complexo cultural característico, que faz distinguir o Nordeste dentro do conjunto do Brasil.

A introdução da lavoura canavieira, em terras brasileiras não foi mero acaso: obedeceu, na verdade, a objetivos políticos portugueses, tendo em vista a manutenção das novas terras descobertas sob seu domínio.

Na verdade "o início da ocupação econômica do território brasileiro é em boa medida uma consequência da pressão política exercida sobre Portugal e Espanha pelas demais nações européias", dentro da idéia de que "espanhóis e portugueses não tinham direito senão aquelas terras que houvessem efetivamente ocupado" (Celso Furtado, Formação Econômica do Brasil). E tal fato não ocorrera, no Brasil, até então.

A defesa da posse da terra contra a cobiça estrangeira limitara-se ao envio:

- de expedição guarda-costas que percorriam o litoral, combatendo corsários estrangeiros, sobretudo franceses.
- da expedição de Martim Afonso de Souza, de caráter exploratório, guarda-costa e já também de povoamento, mas que se revelavam caras e ineficazes.

Sem embargo, diz ainda Celso Furtado, “os recursos que dispunha Portugal para colocar improdutivamente no Brasil eram limitados e dificilmente teriam sido suficientes para defender as novas terras por muito tempo”.

Urge, assim, estabelecer bases mais estáveis de povoamento e colonização, deixando a outrem, inclusive, a tarefa de alocação de recursos nas novas terras. A divisão do Brasil em capitánias hereditárias foi o recurso de que Portugal lançou mão para atingir aqueles objetivos. A idéia era de:

- dividir a costa brasileira em 12 setores lineares com extensões que variavam de 30 a 100 léguas (cada légua medindo, aproximadamente, 6 km) que seriam doadas a titulares aor quais o rei concedeu grandes poderes, entre outros, o de:
  - distribuir terras a quem quisesse cultivá-las;
  - fundar vilas;
- escravizar índios;

Com o regime das capitánias hereditárias, o rei D. João III “deixava às pessoas de sua confiança, os donatários, a obrigação de colonizar o Brasil com seus próprios recursos”. Na verdade, para serem implantadas, necessitavam as empresas colonizadoras de vastas somas de dinheiro, pois cabiam aos donatários “todas as despesas de transporte e estabelecimento dos povoadores”. (Caio Prado Júnior). E, os “donatários que, em regra, não dispunham de grandes recursos próprios levantaram fundos, tanto em Portugal, como na Holanda, tendo contribuído em boa parte banqueiros e negociantes judeus”. (Caio Prado Júnior). Vitorioso nas Ilhas dos Açores e da Madeira, o regime das Capitánias Hereditárias não teve o mesmo sucesso no Brasil. Não cabe discutir aqui as razões do êxito ou do fracasso de tal regime. Na verdade, o objetivo fundamental fora, em parte, alcançado — iniciava-se, efetivamente, a ocupação das terras, com o sucesso alcançado por duas capitánias São Vicente e Pernambuco. E tal sucesso deveu-se, sem dúvida, a cana-de-açúcar; mais em Pernambuco, do que em São Vicente, mas que vai proporcionar a ocupação efetiva de ampla parte do território brasileiro. Diz Caio Prado: “A perspectiva principal do negócio (capitánias) estava na cultura da cana-de-açúcar, uma vez que fornecia ela uma das especiarias mais apreciadas e raras no mercado europeu: o açúcar. Já conhecido dos portugueses que o produziam, em escala relativamente grande, nas ilhas da Madeira e Cabo Verde, tinha um volume de fornecimento muito reduzido, sendo que forneciam-no, a Sicília, as já mencionadas ilhas do Atlântico e o Oriente, de onde chegava por intermédio dos árabes e dos traficantes italianos do Mediterrâneo”. Por outro lado, também, já se conhecia bastante do Brasil para esperar que nele a cana-de-açúcar se desse bem. E tal se sucedeu: com a lavoura canavieira e 2 construção de engenhos começou a colonização do



Nordeste e sua ocupação efetiva. De Olinda, fundada por Duarte Coelho, e capital de Pernambuco, partem as ondas colonizadoras, comandando a expansão do povoamento. Para o Norte, sempre pelo litoral, a expansão povoadora chega até o Maranhão; para o Sul, atinge as Alagoas mas, em torno do Recôncavo Baiano já existia, um outro núcleo de povoamento, muito importante, com base, também, na lavoura canavieira — que era Salvador.

Pode-se dizer, assim, que:

- começara realmente a utilização econômica das terras brasileiras expressa sob a forma de vasto empreendimento agrícola.
- as conseqüências mais imediatas disto, foram:
  - efetiva ocupação do território.
  - fixação do homem a terra.
  - ampla dilatação do espaço geográfico.

Em "Formação Econômica do Brasil" diz Celso Furtado que: A exploração econômica das terras americanas deveria parecer no século XVI uma empresa completamente inviável. E diz: por esta época, nenhum produto agrícola era objeto de comércio em grande escala dentro da Europa. E acrescenta: "os fretes eram de tal forma elevados — em razão de insegurança do transporte a grandes distâncias — que somente os produtos manufaturados e as chamadas especiarias do oriente podiam comportá-los".

E fala, ainda, dos enormes custos que tinha a enfrentar uma empresa agrícola nas distantes terras da América.

Coube aos portugueses a primazia no empreendimento desta empresa. Apesar de alguns esforços neste sentido feitos pelos espanhóis, nas Antilhas e no México, é fato universalmente reconhecido que tal mérito cabe aos portugueses.

Na verdade, "se seus esforços não tivessem sido coroados de êxitos, a defesa das terras do Brasil ter-se-ia tornado um ônus demasiado grande e — excluída a hipótese de antecipação na descoberta do ouro — dificilmente Portugal teria perdurado como grande potência colonial na América" (Celso Furtado). Uma feliz coincidência fez com que, na realidade, Colônia e Pátria-Mãe dispusessem, cada qual, de qualificações específicas que se completaram harmoniosamente possibilitando o êxito do empreendimento agrícola que se objetivava. Casaram-se de um lado:

- O conhecimento que os portugueses já possuíam das técnicas de produção do açúcar, graças a experiência adquirida nas ilhas do Atlântico; que também fomentou o desenvolvimento em Portugal, da indústria de equipamentos para os engenhos açucareiros.

- O conhecimento pelos portugueses do mercado africano de escravos. A captura dos negros pagãos já iniciada nos tempos de D. Henrique já evoluíra para um bem organizado e lucrativo escambo que abastecia certas regiões da Europa de mão-de-obra escrava. Sem esta mão-de-obra — barata — a empresa seria inviável, já que a cultura de cana não se prestava para pequenos proprietários isolados. É interessante notar, porém que ela só foi amplamente utilizada, quando ficou demonstrado que o empreendimento agrícola era rentável.
- A contribuição dos flamengos na criação e expansão do mercado açucareiro — particularmente dos holandeses — na 2.a metade do século XVI; somente eles dispunham de uma organização comercial capaz de criar um mercado de grandes dimensões para o açúcar.
- Os lusitanos e gentes da terra se encarregavam da etapa produtiva, os holandeses faziam a distribuição por toda a Europa.
- Ainda a contribuição dos holandeses para o financiamento das instalações produtivas no Brasil, como também na importação da mão-de-obra.

"Se se tem em conta que os holandeses contratavam o transporte (inclusive parte do transporte entre o Brasil e Portugal) a refinação e a comercialização do produto, depreende-se que o negócio do açúcar era, na realidade, mais deles do que dos portugueses." Somente os lucros da refinação alcançavam aproximadamente, a terça parte do valor do açúcar em bruto.

Do outro lado, possuía a Colônia:

- Ricos solos de massapê, um clima quente e úmido e grandes extensões de terras.

Na verdade, uma convergência de fatores físicos foram extremamente favoráveis a implantação da lavoura canavieira:

- O clima quente com flutuações térmicas de pequena amplitude; pluviosidade elevada (de 1.000 a mais de 2.000 mm anuais), com quadra chuvosa de abril a setembro; estação seca bem definida mas nunca de mais de 4 meses (um requisito de ordem agrológica exige que para apresentar melhor rendimento a cana seja colhida durante a fase mais seca do ano).
- Revestimento florístico — a floresta tropical Atlântica — de que derivou a designação Zona da Mata — e que era aproveitada como lenha para as fornalhas dos engenhos, em barças para o transporte do açúcar, nas construções.

- As extensões de terras disponíveis permitiam que se ampliassem as terras cultivadas a fim de atender as crescentes demandas do mercado externo. Na verdade, o sistema agrário introduzido tinha como base a grande propriedade latifundiária, e dado o caráter mercantilista de que se revestia não poderia ser de outra forma; a economia açucareira só era rentável quando produzida em larga escala. Conseqüentemente predominava, também, o espírito monocultor, alijando das terras férteis quaisquer outros produtos que não aqueles ligados a exploração canavieira e que proporcionasse grandes lucros.

Os historiadores modernos afirmam que foi o comércio do açúcar e os lucros que ele pode oferecer, a causa principal da escolha de Pernambuco para início da conquista holandesa no Brasil, após o fracasso experimentado na Bahia, em 1624. Felipe II, por estar em guerra com a Holanda, ordenou que todas as colônias fossem fechadas aos navios holandeses. Ampla foi a reação holandesa: é que os holandeses de maneira nenhuma pretendiam renunciar a parte substancial que tinham nesse importante negócio, cujo êxito, fora, em boa parte, obra sua. A luta pelo controle do açúcar torna-se, assim, uma das razões de ser da guerra sem quartel que promovem os holandeses contra a Espanha. E, como foi dito, um dos episódios desta guerra foi a ocupação durante 1/4 de século, a partir de 1630, de grande parte da região produtora de açúcar no Brasil. Em fins da 1.<sup>a</sup> metade do século XVII (1654) houve a expulsão definitiva dos holandeses do Nordeste do Brasil.

- A campanha da libertação daquela parte do território brasileiro (conhecida como a Insurreição Pernambucana) deu ensejo a que já se fizesse manifestar o sentimento nacional, representado pela participação na luta de representantes dos três elementos formadores do povo brasileiro:
  - o índio (Felipe Camarão)
  - o negro (Henrique Dias)
  - o português (João Fernandes Vieira) e também o paraibano (André Vidal de Negreiros).

A conseqüência econômica foi a desorganização do comércio do açúcar, com graves repercussões na economia portuguesa e decadência da colônia.

É que, durante sua permanência no Brasil, os Holandeses adquiriram o conhecimento de todos os aspectos técnicos e organizacionais da indústria açucareira, que vão constituir a base para a implantação e desenvolvimento de uma indústria concorrente, de grande escala, na região do Caribe.

Menos de um decênio depois da expulsão dos holandeses do Brasil, operava nas Antilhas uma economia açucareira de consideráveis proporções cujos equipamentos eram totalmente novos e que se beneficiavam da mais favorável posição geográfica.

Com a concorrência antilhana os preços do açúcar no 3.º quartel do século XVII reduziram-se à metade e persistiriam neste nível relativamente baixo durante todo o século seguinte.

A etapa de máxima rentabilidade da empresa agrícola colonial portuguesa havia sido ultrapassada.

Estaria assim perdido o monopólio que nos três quartos de século anteriores assentara na identidade de interesses entre os produtores portugueses e os grupos financeiros holandeses que controlavam o comércio europeu.

O volume das exportações médias anuais da 2.ª metade do século XVII dificilmente alcança 50% dos pontos mais altos atingidos em torno de 1650.

Todavia, o que é mais grave: as conseqüências de tal fato perdurarão. "A causa básica da decadência da Região Nordeste está na incapacidade do sistema para superar as formas da produção e utilização dos recursos estabelecidos na época colonial. Fenômeno secular, portanto, muito anterior ao processo de industrialização do sul do Brasil. (Celso Furtado).

Foi poderosa a influência do açúcar:

- baseou a ocupação humana
- desenvolveu o povoamento
- criou um tipo de sociedade.

E foi justamente o engenho de açúcar com sua organização patriarcal, escravocrata e latifundiária que fez surgir uma sociedade agrária.

O engenho foi além de centro de exploração econômica:

centro social — dele se irradiou a formação de hábitos, costumes de vida em sociedade, as maneiras nas relações sociais.

centro político — papel que exerceram os proprietários rurais através das Câmaras e das funções públicas no período colonial: ditavam ordem aos administradores, fizeram e mantiveram a rebelião contra os holandeses, e vários movimentos como a chamada Guerra dos Mascates (Gilberto Freyre assinala ter tido o conflito Olinda—Recife, o aspecto de choque entre os interesses rurais — o campo, onde se formara e se desenvolvera uma forma aristocrática de vida social — traduzida na nobreza agrária do senhor de engenho

— e os burgueses — ou seja, a cidade, traduzida pelo comércio, entregue em sua maior parte aos portugueses).

centro demográfico — foco de crescimento e de desenvolvimento de populações, onde se processaram as relações entre os grupos étnicos: a mestiçagem.

Povoados, vilas, cidades, quase sempre nasceram em terras de engenho ou a sua sombra.

Em toda a vasta área conquistada ao interior do nordeste foi a pecuária a responsável pelo povoamento, tipo de atividade mais indicado a ocupação da terra, dada as características adversas do clima naquela área.

Os movimentos populacionais em direção ao sertão nordestino partiram de dois focos: Salvador e Olinda.

Tinham por objetivo ir a cata de terras onde se fizesse a criação de gado, indispensável ao fornecimento de animais de trabalho — bois e cavalos — aos engenhos e ao abastecimento das populações litorâneas.

"Em meados do século XVII, o Rio São Francisco é atingido; a partir daí duas direções serão observadas na multiplicação das fazendas de gado:

- uma subirá pelo rio acompanhando seu curso;
- outra segue para o Norte; o rio é transposto e em fins do século XVII começa a ser ocupado o interior do Piauí. Transpondo o Rio Parnaíba confluirão no Maranhão com as correntes que, do litoral, subiam pelo Rio Itapicuru. Para leste transbordarão no Ceará, onde o movimento se confundirá com o outro que em direção contrária vinha de Pernambuco acompanhando o contorno do litoral". (Caió Prado Júnior).
- em meados do século XVII, o sertão do Nordeste alcança o apogeu do seu desenvolvimento, abastecendo os centros populosos do litoral desde o Maranhão até a Bahia.

Nos sertões desenvolveu-se uma civilização sui-generis:

- A do ciclo do couro de que fala Capistrano de Abreu, "O outro Nordeste" de Djacir Menezes.
- As fazendas de criação são os núcleos onde essa influência da pecuária caracteriza o novo tipo de organização econômica e social.

Relações mais democráticas se estabelecem entre o senhor da fazenda e o vaqueiro — muito diferentes das estabelecidas pelo senhor de engenho.

Todavia, os dois mundos tão diferentes se complementam.

O Nordeste, ainda, atualmente, revela formas de organização pretérita da economia relacionadas aos antigos ciclos que propiciaram sua ocupação. São a expressão de processos econômicos do passado mas que, em vista de seu caráter, influenciam os processos econômicos contemporâneos.

Guarda, pois, o Nordeste suas características de grande região agrária e, apesar dos esforços de industrialização nela verificados, é o setor primário que continua na base de suas atividades, conforme se pode depreender da análise dos grandes espaços econômicos que a compõem.

Pode-se reconhecer, em largos traços, quatro grandes unidades regionais no Nordeste:

## 1 — ZONA DO LITORAL E MATA

A conhecida Zona do Litoral e Mata, periferia oriental (no dizer de Nilo Bernardes) que se desenvolve desde o Rio Grande do Norte até o sul da Bahia. Compreende, aproximadamente, ..... 127.000 km<sup>2</sup>, ou seja, 7,7% da área total do NE. Sua população atinge 6.654.000 hab., o equivalente a 23,4% da população nordestina, com uma densidade média de 54,8 hab/km<sup>2</sup>. É a área das grandes lavouras comerciais: a da cana-de-açúcar, a do cacau e a do coco.

### A ÁREA CANAVIEIRA

Exposta aos ventos alísios de Sudeste, a costa oriental vê-se dominada por um clima tropical úmido, como já foi visto, com um longo período chuvoso e outro de estiagem; tem ainda nas condições topográficas e pedológicas — a área de clima Úmido coincide com uma faixa de terrenos arqueanos, de relevo fraco, colinoso, limitado a leste pelas formações sedimentares dos tabuleiros litorâneos e a oeste pela encosta da Borborema — os elementos ideais para o desenvolvimento da lavoura canavieira.

Todavia, não possui, características de homogeneidade. Assim, por exemplo, não apresenta em toda a sua extensão aquelas condições climáticas e edáficas ideais para a lavoura canavieira. Não abrange, pois, a lavoura canavieira as mesmas extensões de espaço nos diversos estados por ela abrangidos.

É que a faixa da floresta tropical atlântica se estreita a medida que do sul caminha-se para o Norte e, do mesmo modo, reduzem-se as precipitações, sendo maior, portanto, o período seco. Ela é mais larga ao sul de Pernambuco e no norte de Alagoas e estreita-se em sua porção setentrional.

Assim, no Rio Grande do Norte, e na Paraíba apresenta-se praticamente insulada, circunscrita as várzeas de alguns rios como o Ceará-Mirim, o Trairi, o Mamanguape, o Paraíba do Norte rios

estes denominados os "rios do açúcar" que cortam os tabuleiros terciários litorâneos, sobre os quais surgem roçados de algodão, de mandioca e uma pecuária extensiva.

No Norte do Estado do Pernambuco, acima de Recife, as condições também não são tão favoráveis não só em função de fatores edáficos — em virtude da presença de tabuleiros — como também de fatores climáticos — menos umidade — o que se reflete no fato de a mata aí ser designada da Mata Seca.

É ao sul do Recife que aparece o mais importante núcleo açucareiro do Nordeste, beneficiando-se de condições ideais para seu desenvolvimento: totais pluviométricos elevados (acima de 1.500 mm), solos úmidos da decomposição de rochas cristalinas e que chegam até a planície costeira, recuo da Borborema, cuja frente neste trecho se acha mais afastada do litoral, permitindo maior desenvolvimento dos vales litorâneos, onde a cana impera, tal como nos dos rios Una, Serinhaém, Ipojuca, Pirapama, Jaboatão, Capi-baribe.

"Depois de um canavial, no espaço ou no tempo, sempre outro canavial" (Mário Lacerda de Mello).

Esta área meridional de Pernambuco se completa por aquela que se situa ao norte de Alagoas. Ambas fornecem, em seu conjunto, 2/3 do total de produção canavieira desta Zona.

Aqui, além das várzeas dos baixos vales que cortam o plateau terciário litorâneo, também o relevo colinoso cristalino, situado por trás deles, está tomado pela agroindústria açucareira; e mais, desde o início da presente década, também os solos daqueles tabuleiros que possuem revestimento florístico do tipo florestal e não de cerrados, estão sendo aproveitados com a lavoura canavieira. E se beneficiam muito de uma topografia plana que permite a mecanização da lavoura.

Há áreas, porém, nesta Zona, como as de Sergipe e Bahia, onde os canaviais estão sendo substituídos por pastagens, podendo mesmo ser consideradas como "áreas de regressão da lavoura canavieira", (Nilo Bernardes). Aqui a cana aproveita solos úmidos dos sedimentos cretácicos, situa-se nos vales inferiores dos rios Sergipe e Japarutuba, Cotinguiba, Siriri, na área conhecida como "região da Cotinguiba". Na Bahia, situa-se no Recôncavo, nos vales dos rios Iraripe, Siriji, Joanes, Jacuripe, Pojuca e Baixo Itapicuru, e que outrora, nos três primeiros séculos de colonização, constituíam área de expressiva lavoura canavieira, hoje em regressão.

Especialmente no Recôncavo Baiano, mas também em Sergipe, a atuação da PETROBRÁS vem contribuindo para muitas transformações, inclusive pela compra de terrenos para exploração petrolífera, como também pela absorção da mão-de-obra local.

Durante séculos a unidade de produção agroindústria foi o engenho. Ainda hoje, sobretudo, naquelas áreas cujos vales foram

ocupados mais tarde pela lavoura canavieira (como é o caso no Estado de Sergipe do vale do Sumaúma, do Maxaranguape) os engenhos banguês resistem a entrada de usina. dividindo com ela a produção açucareira.

Mas a implantação usineira foi poderosa nas áreas do Sul de Pernambuco e Norte de Alagoas, e trouxe profundas modificações na estrutura fundiária, como no regime de exploração da terra. Desencadearam as usinas um poderoso processo de concentração fundiária e de concentração da produção; foram elas englobando terras pertencentes a antigos engenhos que, por não poderem competir com o novo sistema de produção feito em moldes capitalistas ou seja usinas e terras possuídas e exploradas por empresas e adotando técnicas agrícolas evoluídas (mecanização mais intensa, seleção das variedades plantadas como as do tipo javanesa e indiana o emprego freqüente de adubo químico a irrigação empregada sobretudo a partir de 1930, em cerca de 10% a 20% das terras cultivadas — canaviais situados nas colinas), acabaram por se tornar de "fogo morto".

Nem mesmo usinas menores escaparam a necessidade de incorporação cada vez maior de terras, que acabou por tornar as grandes usinas senhoras de extensos latifúndios tomados, com exclusividade, pela cana-de-açúcar.

A área se caracteriza por elevada concentração (cerca de 75% dos estabelecimentos situam-se entre 100 e 1000 ha). Há elevado número de latifúndios por dimensão e por exploração — ou de ambas estas classificações por possuírem extensões excessivas e grande parte de terras ociosas ou subaproveitadas.

Ao processo de concentração fundiária correspondeu uma progressiva proletarização dos trabalhadores rurais, fazendo com que estes passassem a categoria de assalariados, vivendo de salários pagos pela usina e aos quais é proibida a pequena lavoura de subsistência. No caso dos moradores somente é permitido plantar mandioca, milho, feijão e batata-doce, em áreas impróprias a lavoura canavieira. Mas a tendência é desaparecer.

Assim, com a usina, não só muitos senhores de engenhos acabaram por se transformar em simples fornecedores de cana, como também categorias sociais rurais submédias de lavradores (pequeno arrendatário de terras dos engenhos) e dos moradores (trabalhador residente com direito a área para pequenas lavouras) vem desaparecendo. (Mário Lacerda de Mello).

A agroindústria canavieira tem uma contribuição muito significativa para o produto interno do NE: ex: em Pernambuco colabora com 68%.

Todavia: caracteriza-se por elevado grau de concentração de renda, de um lado, enquanto de outro situa-se elevado contingente de baixo poder aquisitivo, o que limita a expansão do mercado in-



terno. E, ainda, não proporciona alternativas de trabalho (monocultura), reduz as possibilidades de aumentar a produção de alimentos e facilita a imigração para os centros urbanos.

## A ÁREA CACAUEIRA

Mais ao sul, em território baiano, ainda na Zona da Mata aparece outra lavoura monocultora — a do cacau. Ao contrário da cana-de-açúcar é relativamente recente, somente vindo a se incorporar a economia da região ao longo do século XIX, e tendo o auge de sua expansão nas primeiras décadas do atual século.

A existência desta mancha cacaueira deriva da presença de condições físicas muito favoráveis, quais sejam:

- clima do tipo quente e úmido, com chuvas distribuídas ao longo do ano, sem período seco, portanto.
- é nesta faixa a sul da Bahia que se dá a transição do clima tropical litorâneo de chuvas de inverno do Nordeste para os climas de chuvas de verão do Sudeste brasileiro.
- os solos constituem os das encostas cristalinas que se estendem até o sopé dos grandes planaltos baianos e ainda os solos dos terrenos aluviais dos rios que cortam aqueles planaltos.

A faixa cacaueira é contínua desde o Vale do Rio Jequié (município de Nilo Peçanha) até o baixo Jequitinhonha (município de Belmonte).

Em alguns pontos ela se interioriza, penetrando os cacauais até 100 km para o interior, como acontece em Ipiauí e Jequié.

Aqui a estrutura fundiária é mais retalhada. Embora exista a grande propriedade, do tipo "plantation", a concentração fundiária está longe de atingir o grau encontrado nas regiões canavieiras. Há também a presença de pequena e média propriedades.

A lavoura cacaueira não é, também, tão exclusivista quanto a canavieira, admitindo a existência de lavouras alimentares tradicionais; em parte tal fato está vinculado a existência de diferentes tamanhos de propriedades, pois nas médias e pequenas propriedades a presença do dono e sua família traz como requisito a formação de tais lavouras.

Em virtude de ter um período de safra relativamente curto, a lavoura cacaueira, após este período (setembro a dezembro) dispensa grande quantidade de mão-de-obra, tendo portanto um período de "paradeiro", bastante longo com repercussões sociais bastante graves. A relatar, também, as conseqüências advindas com o "absenteísmo" do grande proprietário que "necessariamente se

torna menos atento as necessidades e vantagens da melhoria dos processos técnicos de cultivo e beneficiamento do produto"; tem, assim, o comportamento de um simples rentista. (Mário Lacerda de Mello).

## A ÁREA DOS COQUEIRAIS

É nos trechos da orla costeira que aparecem os coqueiros, beneficiando-se dos solos arenosos situados entre a faixa monocultora canvieira e as praias.

Eles se estendem do Maranhão ao sul da Bahia mas é entre a Paraíba e o Recôncavo Baiano, e mais precisamente entre Alagoas e o nordeste baiano que a produção tem caráter comercial, e há maior produção.

A exploração do cocos nucifera tem características de exploração latifundiária e monocultora. Requer grande imobilização de capital, pois o período para o início de produção leva de 5 a 10 anos; todavia requer poucos tratos, alguma capina em volta dos coqueiros, fornecendo, porém, uma boa fonte de renda, pois podem ter até quatro safras anuais. Em alguns coqueirais usa-se, hoje, adubo químico mas a prática não é generalizada.

Com o desenvolvimento industrial, sobretudo em Alagoas e Sergipe a amendoa do coco passou a ter diversas aplicações, como fonte supridora de gorduras (óleo de coco) como, também, suprindo fábricas de balas e doces. Houve grande expansão dos coqueirais, como aconteceu nas largas planícies quaternárias ao sul da cidade de Aracaju, constituindo a produção importante fonte de renda do Estado.

## A RIZICULTURA INUNDADA

- ao longo do Baixo São Francisco, dos arredores de Propriá para a foz temos a área especializada de cultivo de arroz.
- representa: área de monocultura comercial com o emprego de técnicas originais, embora rudimentares.

condições físicas — presença de planícies justafluviais, possibilidades de aproveitamento dos fluxos e refluxos das águas, seja das enchentes fluviais seja da ação das marés;

ocorrência das pesadas chuvas litorâneas no período em que se inicia a vazante na planície.

a especialização monocultora tende a ser absoluta;  
a estrutura fundiária é a de grandes estabelecimentos;

## 2 — A ÁREA DE PECUÁRIA EXTENSIVA: O SERTÃO

Ocupa uma extensão de cerca de 840.000 km<sup>2</sup>, que corresponde a 51% do território nordestino. Com uma população aproximada de 13.808.000 habitantes sua densidade demográfica é de 16,1 hab/km<sup>2</sup>.

A área caracteriza-se pelo predomínio do criatório extensivo; a agricultura, porém, também se faz presente, formando manchas isoladas representadas pelas parcelas cercadas, esparsas sobre os grandes plaios cristalinos ou ainda nos "baixios" e nas serras e chapadas" mais úmidas.

A forma mais generalizada de aproveitamento da terra, dadas as condições climáticas desfavoráveis manifestadas através de cotas pluviométricas baixas (de menos de 400 até 800 mm. anuais), de longo período seco no ano (6 a 8 meses) e da irregularidade da pluviometria, e que caracterizam uma condição de semi-aridez, é a pecuária bovina, seguida da criação de caprinos e ovinos, "a miúnga" (gado menor) destinada, principalmente a subsistência.

Há áreas sertanejas: porém, em que se pode falar de um "sertão agropastoril" devido a um maior adensamento das atividades agrícolas. São áreas onde a maior umidade permite um melhor aproveitamento da terra. Correspondem ao que Mario Lacerda de Mello designou por "sertão hipoxerófito", em contraposição ao "sertão hiperxerófito", onde são mais rudes as condições naturais. O "sertão hipoxerófito" ocupa a parte central cristalina do Nordeste representada pelo Centro-Sul cearense — com os chamados sertão do salgado e sertão central (parte), como também parte do sertão de Pernambuco e do sertão ocidental da Paraíba. Condições de relevo e de clima respondem pelo adensamento agrícola; graças a presença de um relevo mais movimentado com numerosos "pés de serras" coluviais e interflúvios não tão amplos, onde os baixios são frequentes, e graças a maior umidade, as parcelas agrícolas cultivadas em rotação de terras são bem mais numerosas, sendo, também, mais intensa a utilização dos baixios.

O sertão hiperxerófito corresponde à área que está por trás da barreira imposta pelo Planalto da Borborema e que dificulta a penetração para o interior dos ventos úmidos vindos do litoral. Apresenta índices pluviométricos abaixo de 500 mm anuais. Estende-se desde a costa norte entre Jaguaribe e Touros até o norte da Bahia e atingindo o médio vale do Rio de Contas. Mais para oeste atinge o Médio São Francisco. Atinge, também, o sudoeste e centro do Ceará e o extremo sudeste do Piauí. É a área em que há presença de grandes extensões sedimentares que viam condições edáficas desfavoráveis em virtude da dificuldade de retenção de água na superfície. É o caso, por exemplo, dos "gerais" que recobrem o Espigão Mestre, das altas superfícies da chapada

Diamantina e da Serra Geral, na Bahia, de faixa de tabuleiros terciários que se estende do nordeste do Maranhão até o Rio Grande do Norte.

De uma maneira geral, o sistema de criatório é o do livre pastoreio, com o rebanho dependendo, em grande parte, para sua sobrevivência, da vegetação natural — a caatinga — e apresentando baixa produtividade. Com o cercamento dos campos, devido a valorização comercial do gado, o sistema tende a passar para um sistema extensivo de pastos cercados. Já se dá mais atenção a alimentação do rebanho, sendo a introdução e difusão da palma forrageira (sem espinhos) um sintoma dessa preocupação. Por outro lado, os "comuns" — terreno de livre pastoreio que reúne gado de diversos fazendeiros — tende a desaparecer, como também o tipo de renumeração tradicional do vaqueiro pelo sistema da "sorte", em que de cada quatro crias nascidas uma pertence ao vaqueiro.

No quadro econômico das áreas sertanejas, a agricultura também aparece como importante elemento na utilização da terra, quer através do cultivo de plantas comerciais como o algodão — que, juntamente com a criação do gado forma a combinação agrária típica do sertão, o "binômio gado-algodão" — quer também, a mamona, mais localizada no trecho central da Bahia, a cana-de-açúcar para o fabrico de rapadura e aguardente.

A ressaltar a grande expansão do cultivo do caju, aproveitando-se das áreas mais arenosas dos tabuleiros terciários litorâneos e que vem sendo objeto de amplo esquema de comercialização ligado, principalmente, ao fornecimento da castanha para o exterior.

Nilo Bernardes chama a atenção para a importância do que designou de "cultivos repetidos" feitos nos baixios. Trata-se, na verdade, do aproveitamento intensivo das boas terras dos baixios que, graças às condições de umidade (correspondem as várzeas dos rios) e ao fato de terem seus solos beneficiados com a deposição de minerais e de detritos orgânicos pelas águas que lavam os interflúvios, permitem que se ali pratique durante anos e anos os mesmos cultivos, sem existir uma fase certa de pousio. Nem sempre são amplos tais baixios; mas alguns destacam-se em importância pelas áreas de várzeas que abrangem, como é o caso das várzeas do Parnaíba, do Aracaju, do Jaguaribe e do Açú.

Podem-se destacar ainda os cultivos de "vasantes" que ocupam as margens, e mesmo no leito dos rios intermitentes, os de "pê-de-serra" nos sopés das encostas, das serras e chapadas úmidas, onde o relevo faz aparecer manchas de maior umidade, e os de manchas de solos férteis. Pode-se citar como exemplos as áreas de manchas férteis da bacia do Rio de Contas, especialmente a de Livramento do Brumado, onde se desenvolve uma lavoura com base no regadio, ou a bacia calcária de Irecê, também na Bahia; as

serras da Ibiapaba, Meruoca, Baturité, a chapada do Araripe e as áreas Serranas de Trinité, do Teixeira e Mata Grande.

A agricultura representa, pois, dentro do sertão, uma atividade significativa, tanto por gerar uma importante parcela da renda de ineiros, foreiros, pequenos e grandes proprietários, como também responde pelo abastecimento dos mercados locais da área sertaneja e daqueles fora dela.

Todavia, nas áreas onde ela é feita com maior intensidade é grande a degradação dos solos, em vista do primitivismo dos sistemas agrícolas adotados. Assim, embora dotadas de condições naturais altamente favoráveis ao desenvolvimento das atividades econômicas, são áreas que apresentam, também, uma gama variada de problemas, de que são exemplos a baixa produtividade econômica dos produtos agrícolas nelas cultivados, a extrema subdivisão das propriedades agrícolas, caracterizando-se a presença de minifúndios, onde a pressão demográfica é muito grande, levando as emigrações (atualmente de caráter mais intra-regional do que extra-regional).

Segundo Mario Lacerda de Mello, dentro desta sub-região nordestina conhecida como sertão, uma política de planificação do desenvolvimento deveria levar em consideração estas manchas úmidas mais férteis, no sentido de "multiplicar sua capacidade de produzir por meio de mudanças, principalmente no plano dos sistemas agrários".

### 3 — O AGRESTE

Compreende uma área que abrange cerca de 170.000 km<sup>2</sup> ou seja, 10,3% do território nordestino e uma população de, aproximadamente, 3.300.000 habitantes, o que lhe dá uma densidade demográfica de 19,5 hab/km<sup>2</sup>. Situando-se entre o Sertão e a Zona da Mata, apresenta o Agreste nordestino, de um lado, áreas semi-áridas, com vegetação de caatinga, e de outro, áreas úmidas — os brejos, com vegetação de mata; deve-se considerar, ainda, a presença de áreas intermediárias que constituem os "agrestes". É, assim, uma área de transição com o sertão e com a mata que se estende desde o Rio Grande do Norte até os planaltos do sul da Bahia. Ao agreste está geralmente associado o Planalto da Borborema; ele se mostra bem individualizado no topo do Planalto em Pernambuco e Paraíba; já no Rio Grande do Norte corresponde ao sopé do seu rebordo que aí se fragmenta em relevos residuais; em Alagoas é representado pelo sopé e encostas do Planalto (região de Palmeira dos Índios) mas penetra profundamente para o interior do Estado.

Em Sergipe é representado pela região de Itabaiana e, na Bahia, pela região de Alagoinhas.

O Agreste forma, assim, uma faixa não contínua, com quadros econômicos variados, áreas em que se destaca a pecuária de corte e a de leite, áreas de policultivo, sobretudo de culturas alimentares, como a mandioca, o milho, o feijão e as fruteiras e áreas de culturas industriais como o algodão, a agave e o fumo. Tal diferenciação acha-se estreitamente ligada a grande diferença de umidade e a diversidade da vegetação original de que é dotada a área em questão.

Na verdade, o maior ou menor grau de umidade comanda, de certa forma, as atividades econômicas, podendo-se distinguir: a) *Um agreste seco*, onde a vegetação é a caatinga e os solos rasos e pedregosos; a ocupação assemelha-se à do sertão, com base na pecuária feita de forma semi-intensiva, com o gado criado em áreas cercadas. Todavia o plantio da palma e a seleção de raças e uma certa especialização na produção de carne com gado indiano ou na produção de leite com gado holandês, além de uma indústria de laticínios, embora rudimentar, mostram a importância que esta atividade vem assumindo no Agreste e diferenciam sua produtividade da encontrada no sertão. b) *Um agreste subúmido*, onde aparecem além do criatório, consórcios agrícolas anuais; as cercas de aveloz que defendem as parcelas cultivadas correspondem a um dos aspectos mais típicos do Agreste. c) *Um agreste úmido*, que corresponde aos brejos. Estes podem se apresentar sob a forma de "brejos de altitude", ou seja aqueles situados nas partes mais altas do Planalto da Borborema e no seu rebordo de sudeste, com altitudes que variam de 300 a 900 m, mais expostos à pluviosidade, o que acarreta ocorrência de vegetação da mata úmida e solos mais espessos; ou sob a forma de "brejos de vales", ou seja aqueles que orlam os vales que escavam a Borborema e que devido à direção em que correm são atingidos pelos ventos alíseos de Sudeste e dispõem, assim, de maior umidade.

Nos brejos há grande variedade de fruteiras, sendo também comum encontrar-se o café (hoje decadente) e cultivos intercalados como o milho, o feijão, a mandioca. A citar, ainda, como culturas características das áreas de brejo, a cana-de-açúcar, para a fabricação de rapadura e aguardente, e cultivada nas áreas mais úmidas dos fundos dos vales; a agave cultivada nas meias encostas, e que chegou a fazer grande concorrência as culturas alimentares, tomando mesmo as áreas onde estas eram feitas; mas com a concorrência estabelecida pelas fibras sintéticas, seu cultivo decresceu de interesse; e o algodão herbáceo que tem no Agreste a região mais típica de sua produção.

Foi a cultura do algodão que introduziu modificações na estrutura agrária da área agrestina, pois, ao avultar-se aquela cultura, em fins do século XVIII, os grandes estabelecimentos pecuaristas foram divididos e cercados e passaram a ser explorados por reideiros e pequenos proprietários.

Sua estrutura fundiária atual abranje desde a ocorrência de latifúndios — em geral situados nas áreas de caatinga — até o minifúndio, insuficientes, as vezes, para a manutenção de uma família e encontrados, sobretudo, nas áreas de brejo, onde as terras são mais valorizadas. Mas há a presença, ainda, de pequenas e médias propriedades. Todavia, 75% dos estabelecimentos agropecuários do Agreste são formados por propriedades com extensão inferior a 20 ha. Como consequência da extrema subdivisão das terras e dos processos agrícolas primitivos, responsáveis pelo esgotamento dos solos, são baixos os índices de produtividade da terra; disso resulta o fato de muitos proprietários acabarem por se tornarem assalariados, procurando trabalho em outras propriedades agrestinas, ou nas áreas canavieiras próximas da Zona da Mata. Esta mão-de-obra sazonal de procedência agrestina constitui os chamados “corumbas”.

#### 4 — O MEIO-NORTE

A área do meio-norte, englobando os estados do Maranhão e Piauí é também uma área de transição, pois marca a passagem do mediterrâneo pastoril para as áreas úmidas amazônicas. Apresenta características geográficas próprias que a distingue das outras áreas nordestinas anteriormente estudadas. Dotada de maior pluviosidade, cujos índices vão aumentando a medida que se caminha para oeste, apresenta, também, extensas formações sedimentares modeladas em formas tabulares — as chapadas — e subtabulares assimétricas — as “cuestas”.\*

Ao aumento da pluviosidade corresponde, sucessivamente, a passagem do domínio da caatinga para o do campo cerrado, o dos extensos babaçuais até atingir o da floresta úmida. Esta, quando devastada pelo homem, dá lugar a proliferação de babaçuais.

É uma região de fraco dinamismo rural, mas observa-se a ocorrência de áreas de ocupação dinâmica do espaço, ligadas ao avanço de uma frente pioneira que demanda o oeste, em direção à floresta amazônica. Esta frente pioneira desloca-se para noroeste e está avançando sobre as áreas dos Rios Grajaú e Pindaré e tem como elemento econômico básico a cultura do arroz. Assim, da região de povoamento antigo do médio Itapicuru, a onda pioneira avançou sobre a bacia do Médio Mearim e hoje, como foi visto, desloca-se para as áreas dos Rios Grajaú e Pindaré. Além do arroz, a atividade de extração do babaçu é, também, importante, ocupando uma boa parte de mão-de-obra feminina, e ajudando a complementar a renda familiar. É grande o número de imigrantes vindos do Piauí, Ceará e Rio Grande do Norte, mas é grande,

---

\* A ressaltar a inexistência de condições pedológicas favoráveis, pois os solos são, em geral, derivados de rochas sedimentares; apenas em alguns pontos, como na bacia do Rio Canindé, a decomposição de diques de diabásio formam solos mais qualificados.

também, a anarquia com que se processa a expansão do povoamento: as plantações de arroz, feitas nos moldes rudimentares do sistema de roças, por agricultores de baixo padrão técnico, exaurem as terras e, a medida que vão penetrando floresta a dentro, deixam a retaguarda terras inaproveitáveis.

A possibilidade de se encontrar "espaços de reserva", como o denominou Pierre George, é que vem permitindo tal expansão anárquica do povoamento.

As diferenciações encontradas no Nordeste revelam, assim, um fundo comum no que respeita as bases sobre as quais se assenta a economia regional: o fato de ser esta constituída, principalmente, pelas atividades primárias.

O papel dos produtos agrícolas é, porém, muito importante na formação do parque industrial nordestino. Não é de admirar que os dois setores mais importantes sejam: o têxtil e o alimentar.

Há, inclusive, um certo ajustamento das atividades industriais nordestinas a distribuição espacial do setor primário. O principal fator de localização das indústrias, portanto, vincula-se as condições de abastecimento das matérias-primas.

O fato das indústrias vincularem-se as atividades agrícolas, das áreas onde se situam "contribuíram para fortalecer e não modificar as respectivas estruturas econômicas rurais". (Mário L. de Mello).

Daí a necessidade de ajuda governamental na formação do desenvolvimento desta área brasileira que, por suas condições peculiares, não puderam acelerar seu processo de desenvolvimento.

A criação da SUDENE, em 1959, veio de encontro aquela necessidade. Todavia, apesar dos índices econômicos acusarem, no período 1959-1970, crescimento em diversos setores (energia elétrica — 45 kwh/hab/ano — para 120 kwh/hab/ano; rodovias pavimentadas: 931 km para 8.661 km), as grandes "transformações estruturais não foram até o presente realizadas" (Plano de Desenvolvimento Regional — 1972-1974).

Tais fatos, aliados a uma nova crise vinda com a seca de 1970, fizeram com que uma nova orientação política fosse adotada para o desenvolvimento da área com a criação do PROTERRA (Programa da Redistribuição de Terras e Estímulos a Agroindústria do Norte e Nordeste).

O PROTERRA visa a aquisição de terras ou desapropriação por interesse social, a feitura de empréstimo a médios e pequenos produtores rurais, ao financiamento de projeto para expansão da agroindústria e a assistência financeira para organização e modernização das propriedades rurais.

Aliado ao Programa de Integração Nacional, o PROTERRA representa, na verdade, um reflexo da tomada de consciência da nova posição do Estado como promotor do desenvolvimento econômico.



## **O CICLO DO OURO. O CICLO DO CAFÉ. CARACTERIZAÇÃO DA REGIÃO SUDESTE**

MARIA FRANCISCA T. C. CARDOSO  
Geógrafa do IBGE

### ***O CICLO DO OURO***

A época ou o ciclo da mineração desenrolou-se na primeira metade do século XVIII e alcançou seu ponto máximo em 1760, mas foi a década de 1750-60 que marcou o apogeu da economia "mineira" e, conseqüentemente, da exportação das riquezas minerais.

Logo após o descobrimento, os portugueses iniciaram a procura de metais e pedras preciosas que, por sinal, prolongou-se bastante, uma vez que somente dois séculos depois pôde a Metrópole lusitana obter lucros com a atividade extrativista mineral, primeiro com as descobertas auríferas e, a seguir, com as pedras preciosas. Neste espaço de tempo muitas entradas foram organizadas oficialmente e muitas bandeiras foram preparadas por particulares e a motivação de todos era a descoberta do ouro, da prata e das pedras preciosas nos domínios espanhóis da América, desde a primeira metade do século XVI. Como não fossem encontradas essas riquezas na zona litorânea, a conseqüência natural foi a penetração pelo interior: esta se fez ora seguindo a trilha dos indígenas ou mesmo informações por eles prestadas ora simplesmente acompanhando os rios navegáveis que descobriam.

Coube a gente das terras vicentinas a primazia da descoberta do ouro. Embora as incursões por eles levadas a efeito visassem primordialmente a preação, logicamente também cogitavam das pesquisas minerais. Apesar do ouro descoberto na Capitania de S. Vicente e, mais ao sul, na zona entre Paranaguá e Curitiba, as descobertas auríferas que tiveram o condão de revolucionar a vida da Colônia foram as que ocorreram no atual território das Minas Gerais — durante os séculos XVI e XVII as terras de Minas foram atingidas por entradas oriundas não só da capitania de São Vicente, mas também de Porto Seguro, Bahia e Rio de Janeiro.

Após o término das guerras com holandeses e espanhóis, em meados do século XVII, o governo português começou a incentivar a pesquisa de riquezas minerais e a prometer aos paulistas. caso as descobrissem, títulos, honrarias e riquezas. Convém recordar que em fins do século XVII Portugal conscientizava-se que da agricultura tropical não poderia esperar muito, uma vez que passara a sofrer, no mercado dos produtos tropicais, a grande concorrência por parte das colônias francesas e inglesas. E, assim sendo, raciocinara que poderia resolver a sua situação econômica incentivando a pesquisa dos metais preciosos, dos quais ainda não desistira. E, visando este objetivo, os conhecimentos dos homens de Piratininga deveriam ser aproveitados. Mais tarde a Metrópole pensaria de maneira diferente e desmembraria a capitania de São Paulo e Minas do Ouro. Roger Bastide, sociólogo francês que muitos anos esteve no Brasil, pesquisando e estudando, em *Brasil, terra de contrastes*, analisa a conduta da Metrópole em relação aos homens de São Vicente: "...é que o Governo Português também encarava com maus olhos os homens rudes de São Paulo, habituados, pela distância em que estavam da metrópole e pela vida no sertão, a independência e a insubmissão e não lhe agradava que estes de repente, se tornassem tão ricos quanto os plantadores de cana que eram mais bem educados, mais civilizados, numa palavra, mais portugueses do que aqueles. Não teriam certamente consentido em pagar pesados impostos, a se deixar controlar pelos agentes fiscais, teriam conservado, a beira das torrentes em que corria o ouro, seus costumes violentos. A terra que descobriram foi portanto separada da província de São Paulo, formando uma nova Província, a de Minas Gerais" (convém lembrar que de início as Minas encontravam-se sob a jurisdição do Rio de Janeiro; em 1709 para resolver a situação de animosidade criada entre paulistas e emboabas foi criada a capitania de São Paulo e Minas do Ouro, a primeira sucessora de capitania de São Vicente e a segunda separando-se da dependência do Rio de Janeiro; somente mais tarde foi levada a cabo esta separação citada por Roger Bastide entre São Paulo e Minas Gerais).

A bandeira de Fernão Dias Pais, que se estendeu de 1674 a 1681, organizada em São Paulo, marcou o início daquela retomada no devassamento do interior. Apesar de não ter conseguido o que almejava (descoberta das esmeraldas) exerceu Fernão Dias um grande papel no ciclo da mineração, através dos arraiais que fundou (alguns dos quais transformar-se-iam em cidades), das roças que plantou e da expansão que deu a área da criação de gado. O itinerário seguido pela bandeira de Fernão Dias (a qual se acham ligados nomes célebres do bandeirantismo — Matias Cardoso de

Almeida, Garcia Rodrigues Pais, Manuel Borba Gato e outros), foi depois percorrido por muitas bandeiras paulistas que se dirigiam as Minas.

Hélio Viana em *História Administrativa e Econômica do Brasil* assim o descreve: "Deixando o vale do Paraíba depois de Taubaté, atravessou a serra da Mantiqueira pela garganta do Embaú, descendo o rio Verde por Passa Quatro e deixando-o pouco antes de Baependi. Passando por outros vales, dos rios Grande e das Mortes, sempre mantendo o rumo geral aproximado de Nordeste, acampou em Ibituruna (que consta ter sido o primeiro arraial), aloçou a bacia do São Francisco, pousando em Santana do Paraopeba e em Anhonhencanhua (São João do Sumidouro), já no rio das Velhas, onde fundou novo arraial. Depois de longamente permanecer na região, recebidos novos recursos de São Paulo, prosseguiu a bandeira na mesma direção, passando a vista do pico de Itambé e atingindo seu provável ponto extremo Itacambira, já no norte de Minas".

Caberia, no entanto, a uma outra bandeira, a de Rodrigues Arzão a glória da descoberta de jazidas auríferas realmente importantes. A bandeira de Arzão sucederam-se muitas outras, descobridoras das riquezas escondidas nos vales dos rios Doce, das Velhas e seus afluentes.

Como seria de esperar a descoberta do ouro provocou um enorme "rush" as minas. Verificou-se uma grande afluência de mineradores paulistas, vindos diretamente da capitania de São Vicente ou já estabelecidos com fazendas de criação no atual norte de Minas. Mas, afluíam também em massa a região, baianos, pernambucanos, cariocas e portugueses, denominados genericamente de emboabas, isto é, forasteiros. O movimento migratório em direção as minas foi tão grande que afetou consideravelmente as atividades da lavoura e da pecuária; tão grave a situação ficou que o Governo Português chegou a tomar medidas bastante enérgicas para evitar o deslocamento de população do Reino para a Colônia, entre elas a lei de 1720 que proibiu o embarque de pessoas que não estivessem revestidas de cargo público. Não é difícil imaginar as conseqüências desse "rush". A região não estava preparada para recebê-los, principalmente no que dizia respeito ao abastecimento em gêneros alimentícios.

"Diz Antonil que muitos morreram de fome, mas que, posteriormente, a abundância do ouro forneceria numerário — a moeda era o ouro em pó — para o pagamento das mercadorias, que embora atingindo preços absurdos, afluíam pelos caminhos acessíveis, assim se deu com as boiadas — vindas de Paranaguá, as do rio das Velhas, o gado dos campos da Bahia e tudo que desejavam

possuir os moradores destas terras" (citado por A. J. de Mattos Musso in *Os Ciclos Econômicos do Brasil* no Boletim Geográfico 206).

Uma das primeiras providências tomadas na região de mineração, a distribuição de datas de mineração aos descobridores e aos adventícios provocou as primeiras divergências que logo se agravaram, chegando a conflitos armados. Os paulistas, ciosos de todo um passado a serviço do descobrimento de metais preciosos, julgavam-se com mais direito a lavra do ouro, mas não eram bastante numerosos para, sozinhos, explorarem toda a área de inmineração. Conseqüentemente, os forasteiros conseguiram a participação na exploração mineral. Roberto Simonsen em *História Econômica do Brasil* diz que: "A explicação da Guerra dos Emboabas e o seu desfecho tem, a nosso ver uma explicação demográfica. A população das capitanias paulistas, em 1700, parece que não alcançaria 15.000 almas. Com a divisão em datas, os terrenos de mineração absorveram a atividade dos elementos paulistas disponíveis, que não podiam exceder, em muito, de um milhar, e receberam ainda uma massa muito maior de forasteiros. O choque era inevitável e os paulistas em evidente minoria, não poderiam expulsar a grande onda dos emboabas. Para se aquilatar do espírito de acriminosidade dos paulistas, basta se ater a alcunha emboabas — "galinhas de calças".

Acrescente-se ainda que daquela verdadeira onda humana que afluíu a região das minas faziam parte indivíduos de todas as classes sociais — tal fato indiscutivelmente deve ter contribuído para aumentar as rivalidades.

O mapa físico do Brasil põe em destaque alguns fatos que contribuiram para fazer do habitante de São Paulo um elemento de penetração por excelência. Em seu território, os grandes rios em vez de correrem para o Atlântico dirigem seus cursos para a calha do Paraná. Quanto ao relevo, São Paulo, a grosso modo, pode ser considerado como uma região de transição entre as terras altas de Minas Gerais e o litoral e entre aquelas e os campos do sul. Os aspectos naturais positivos foram desde cedo aproveitados, sendo o planalto mineiro atingido através das gargantas da Mantiqueira. As próprias vilas anteriores ao grande êxodo estavam como que a apontar aos bandeirantes os caminhos das plagas da mineração. Capistrano de Abreu (citado por Hélio Viana em *História Administrativa e Econômica do Brasil*) escreveu que "em torno de São Paulo já existiam diversas povoações todas anteriores ao grande êxodo que assinalou o último quartel do século XVII: Mogi das Cruzes, Parnaíba, Taubaté, Guaratinguetá, Itu, Jundiá, Sorocaba. Cada uma das vilas extremas demandava caminho diverso: as vilas do Paraíba do Sul apontavam para as próximas Minas Gerais, como Parnaíba e Itu apontavam para Mato Grosso, como Jundiá apontava para Goiás e Sorocaba para os campos de pinheiros em que já surgia Curitiba".

Foi a *região central do país* que pelo volume e valor das suas jazidas, como pela relativa duração de seu fastígio econômico, desempenhou o papel precípua durante o chamado ciclo da mineração. Uma larga faixa de terra que se estende de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso e que de Minas Gerais estende-se para a Bahia. Em conjunto, na região da mineração, existe uma certa continuidade no que toca ao aspecto orográfico. Daquela espinha dorsal as nossas jazidas de ouro e diamantes se distanciavam apenas em seguimento ao vale de alguns rios, de acordo com a erosão havida em seus altos cursos. "Vem essa linha do alto Guaporé, nas proximidades da antiga cidade do ouro e das minas (Vila Bela depois Mato Grosso) até às últimas serrinhas em que se extingue a Chapada Diamantina, na Bahia, com alguns milhares de quilômetros de extensão, em sucessivas divisões de águas fluviais. Tem a esquerda, permanentemente, os principais formadores do Guaporé, do Tapajós e do Xingu, do rio das Mortes mato-grossense e de seu principal tributário, o rio das Garças. Prossegue a linha pelos cursos superiores do Araguaia, do Tocantins e dos muitos afluentes goianos de ambos, infletindo depois para a zona do Paracatu já em Minas e sempre em volteio de vertentes, até descer novamente, contornando os formadores do São Francisco, de sua margem esquerda a princípio, depois subindo e passando à direita, com o rio das Velhas e, sucessivamente, com todos os pequenos rios que a ele vão ter, do norte de Minas e da Chapada Diamantina. Para a direita da grande sucessão de divisores de águas ficam os rios que vertem para a bacia platina e para as orientais, como a sua esquerda ficaram determinados os que se dirigem para a bacia amazônica e para a franciscana. São aqueles os vários afluentes mato-grossenses do Paraguai e do Paraná, goianos e mineiros do Paranaíba e do rio Grande dos quais, passando-se aos vales que vão até o mar, mais diretamente, faz-se o contorno dos tributários do Paraíba do Sul, dos rios Doce, Jequitinhonha, Pardo, de Contas e Paraguaçu, além de alguns desses mesmos rios em seus cursos superiores". (Hélio Viana, obra citada).

Em Minas Gerais o principal centro da mineração está localizado numa faixa que se estende da bacia do rio Grande às proximidades das nascentes do Jequitinhonha. Em um mapa pode-se assinalar duas cidades como marcos: Lavras e Diamantina. Esta área corresponde, a grosso modo, à Serra do Espinhaço. No mapa geológico reconheceríamos terrenos pré-cambrianos (Séries de Minas e Itacolomi atribuídas ao algonquiano, período geológico de tão grande importância econômica no Brasil, devido a riqueza mineral que encerra nos seus terrenos). Sendo esta a principal área da mineração, as aglomerações se multiplicaram, surgindo as mesmas bastante próximas umas às outras: São João del Rei, Vila Rica hoje Ouro Preto, São José del Rei, atual Tiradentes, Mariana, Caeté, Sabará, Vila do Príncipe (Serro), arraial do Tejuco (Diamantina) onde foram encontrados os diamantes, o que realmente

a celebrizou. Além deste núcleo principal, verdadeira célula mater, outras áreas também se dedicaram a mineração. Tomando como ponto de referência o núcleo principal, uma área a nordeste, denominada de Minas Novas; outra localizada a sudeste do núcleo, as Minas do Rio Verde, tendo a atual cidade de Campanha como centro, para o sul, ainda, as chamadas Minas de Itajubá; rumo a oeste as Minas de Paracatu, esta última de exploração um pouco mais recente (as primeiras começaram a ser exploradas por volta de 1720 e a última depois de 1740).

Depois do descobrimento das "Minas Gerais" e dos conflitos entre paulistas e emboabas, os primeiros passaram a procurar o ouro em áreas mais distantes.

A parte central de Mato Grosso foi alcançada em 1719, através de vias fluviais e terrestres e lá novas minas foram reveladas. A figura de Pascoal Moreira Cabral não pode ser esquecida (descobriu as minas de Coxipó Mirim). Mais tarde surgiram as de Cuiabá, rio Guaporé e outras de grande valor econômico. Estas descobertas originaram as comunicações fluviais com Belém do Pará e a construção de uma estrada ligando Cuiabá e Goiás, antiga Vila Boa. Neste avanço dos paulistas pelo território mato-grossense a dentro seguiram pelo Tietê para jusante, pelo Paraná até o Pardo, pelo Pardo até a balança das águas com o Paraguai, pelo Coxim, pelo Taquari, pelo Paraguai, pelo São Lourenço, pelo Cuiabá. Transposta a chapada chegaram as cabeceiras do Guaporé.

O Território de Goiás só foi atingido pelos bandeirantes paulistas no final do século XVII e convém assinalar que com muito maiores dificuldades. O segundo Anhanguera (Bartolomeu Bueno da Silva) em 1722 traçou o que mais tarde viria a ser a estrada de Goiás: atravessou os rios Atibaia, Jaguari, Mogi, Pardo e Sapucaí até o rio Grande; atravessou o Grande e o Paranaíba e penetrou em território goiano. Foi assim achado ouro no rio dos Pilões (por João Leite da Silva Ortiz que pertencia a sua bandeira) e foram colhidas amostras nas contravertentes do rio Claro. A quatro léguas da atual cidade de Goiás achou ouro (rio Vermelho e no Ribeirão das Cabrinhas).

Antes de se analisar as implicações do ciclo da mineração, convém uma referência às descobertas de pedras preciosas. Os primeiros achados datam de 1729 graças aos mineradores do ouro. A descoberta dos garimpos de Serro Frio provocou nova invasão, desta vez de garimpeiros e desde logo a metrópole reservou para si o monopólio da extração.

Assunto bastante longo e, sem dúvida, assaz motivador é o referente às conseqüências provocadas pelo chamado ciclo da mineração.

Embora não tenha se estendido muito através do tempo (não chegou a um século, talvez para sermos mais exatos cerca de 3/4

de século) o ciclo do ouro e das pedras preciosas desempenhou papel relevante na vida da Colônia e, conseqüentemente, na vida da Metrópole.

Ressalte-se de início o grande afluxo de população que se verificou em direção as minas a partir do início do século XVIII. Historiadores costumam comparar este “rush” com aquele verificado na Califórnia (EUA) em meados do século XIX e concluem que ele foi bem mais violento, uma vez que decorridos os primeiros vinte e cinco anos o Centro Sul da Colônia já concentrava 50% de sua população. E o que espanta mais é que dessas regiões muitas eram até então praticamente desabitadas.

Este grande afluxo de população também pode ser explicado em parte pela má situação econômica em que se achava tanto a Metrópole como a Colônia, mesmo em sua área canavieira. Do planalto de Piratininga, da região nordestina e da Metrópole se formou uma considerável corrente migratória em direção às minas. Antes da época da mineração, o português que do continente ou das ilhas do Atlântico se deslocava para o nosso território ou era pessoa que, por seus recursos financeiros, podia financiar empresas grandes (era o caso da lavoura canavieira) ou então era subsidiado pelos donatários das capitanias ou pelo próprio governo. Após a descoberta das jazidas a situação transformou-se, uma vez que pessoas possuidoras de recursos menores poderiam explorar o ouro de aluvião. Esta facilidade maior e a esperança de uma fortuna rápida provocou a saída de um grande número de pessoas para o Brasil, chegando, como já vimos, a alarmar as autoridades competentes em Portugal.

A mineração provocou, portanto, a expansão do povoamento, expansão esta que apresentou entre suas características peculiares a falta de contigüidade. Se a área total abrangida nesta expansão rápida foi bem ampla, cerca de 2.000.000 km<sup>2</sup>, compreendendo Minas Gerais, Goiás, parte de Mato Grosso e Bahia, muitos também eram os espaços vazios. Entre os locais de partida e os núcleos mineiros e estes entre si, o vazio demográfico era a tônica (até hoje isto se reflete em certas áreas na dificuldade que representa o estabelecimento de um sistema de transporte). Percebe-se como a expansão do povoamento devido a mineração foi diferente daquele devido a criação de gado (Sertão do Nordeste), pois esta última foi feita de modo contíguo e mantendo contato íntimo com o seu centro de irradiação.

Quanto as vias de acesso, do litoral a região das minas, sofreram transformações sensíveis no decorrer do tempo. Exemplifiquemos com o principal núcleo da mineração — as “Minas Gerais”. As vias paulista e baiana (de São Paulo partiram os descobridores e as primeiras levas de povoadores, a Bahia foi o segundo centro da irradiação do povoamento para as Gerais) foram abandonadas. Nos primeiros anos do século XVIII surgiu uma nova via de acesso

ligando a região das Minas com o Rio de Janeiro. Este Caminho Novo (denominação que recebeu) foi aberto por Garcia Rodrigues Pais por ordem do governador Arthur de Sá e Menezes. O aspecto positivo deste Caminho foi evitar a rota marítima. Anteriormente, da região das minas tornava-se necessário ir a Taubaté (onde foi criado um "Registro", o qual o Caminho Novo mostrou não ser mais necessário), de Taubaté a Parati e deste porto por mar, até o Rio de Janeiro. O itinerário do Caminho Novo: Rio, Irajá, Pilar, pé da serra, Paraíba, Paraibuna, Matias Barbosa, rio das Mortes, Congonhas, Ouro Preto apresentava para os paulistas um aspecto negativo, pois facilitava a ligação das minas com o Rio de Janeiro, não sendo mais preciso aos portugueses atravessar a região paulista de Taubaté, subindo de Parati a Guaratinguetá pelo caminho antigo (itinerário fornecido por Antonil).

O sistema de transporte era deveras importante na economia das minas. A população, além de estar distante do litoral, encontrava-se localizada em área montanhosa. Acrescentando-se ainda a impossibilidade da própria região se abastecer de alimentos (veremos isso mais adiante) e a considerável distância que todas as mercadorias tinham que vencer até chegarem a seu destino, conclui-se que as tropas de mulas desempenharam um papel de primeira grandeza nesta economia. Para as minas encaminhava-se todos os anos um sem número de mulas que se concentravam na região de São Paulo onde eram vendidas em grandes feiras.

Já fizemos referência a ligação entre a região das minas e o Rio de Janeiro. A consequência imediata foi o Rio de Janeiro tornar-se o centro mais importante do Brasil e se transformar na capital da Colônia a partir de 1763 (tal fato foi motivado pelo deslocamento do eixo econômico do Norte para o Sul).

As regiões mineradoras não apresentavam condições propícias nem a agricultura, nem a pecuária. A morfologia do terreno e a natureza do solo eram responsáveis por esta situação. As características da economia "mineira": incerteza, mobilidade, alta lucratividade e especialização levavam sempre a dificuldade de abastecimento. Como a população crescia e as atividades agrícolas não eram praticadas, a região recorria às áreas mais distantes. A carne, sendo o elemento mais importante da dieta alimentar, provocou a subida das fazendas de gado através do vale do São Francisco. Da Bahia foram-se expandindo para o sul, alcançando Minas Gerais até o rio das Velhas. Além do vale do São Francisco surge outro centro de pecuária — o sul de Minas (esta área, bacia do rio Grande, graças as suas condições naturais terá mais tarde um desenvolvimento agrícola: daí seguirá gado para abastecimento de São Paulo; daí seguirão gêneros alimentícios para abastecer o Rio de Janeiro). O gado do sul, cujos preços haviam sido sempre baixos, valorizou-se também, atingindo em certos momentos preços muito altos. Assim, a urgente necessidade de abastecer a popula-



ção das minas servirá de estímulo ao desenvolvimento da agricultura e da pecuária não somente nas capitânicas de Minas Gerais e Rio de Janeiro, mas também em São Paulo.

Analisemos as relações entre a pecuária e a economia mineira. Sem dúvida esta permitiu que se articulassem as diferentes regiões do setor sul da Colônia. Como aí a pecuária existira antes da mineração, sofreu ela uma valorização acentuada. E, o que é mais, fez com que certas áreas se especializassem na criação, outras na engorda e distribuição e, outras, como mercados.

A civilização do ouro e das pedras preciosas fundamentou-se no trabalho servil.

Comparando-se o trabalho ali executado pelos escravos com o de outras regiões, conclui-se que, se por um lado ele foi mais penoso devido às condições da própria atividade que exercia — permanência na água, luta tenaz contra a montanha, vigilância tremendamente constante por parte dos contramestres, por outro lado, para o escravo surgiam maiores possibilidades para a conquista da almejada liberdade. "Dependendo o rendimento unicamente da boa vontade do escravo, o senhor não podia deixar de recompensar aquele que fazia a sua riqueza".

Muitos escravos chegaram também a trabalhar por conta própria, pagando, em prazos determinados, certa quantia a seu dono, a fim de adquirirem sua liberdade.

A civilização das "Minas Gerais" foi uma civilização urbana. O ouro não dava aos homens tempo para o plantio. Eram forçados a comprar de tudo. As cidades transformaram-se em centros comerciais. Estes, em última instância, eram os que enriqueciam. O ouro dos mineradores ia para os comerciantes. Segundo Roger Bastide (Brasil, terra de contrastes) as cidades ali eram cidades de mercadores e de funcionários (estes, relacionados à cobrança dos impostos). Ainda no que se refere a estas cidades, apesar das dificuldades impostas pelo sítio, havia uma certa preocupação pelo urbanismo: determinada largura de ruas, altura dos prédios, presença de chafarizes. Tenhamos porém em mente as preocupações urbanísticas da época colonial.

Na região das minas, o homem livre com iniciativa tinha muito maiores possibilidades do que na região do açúcar. Se os seus recursos eram poucos, ele podia iniciar uma empresa em proporções modestas, ou ainda mais, poderia ele próprio trabalhar como fisco. Assim, caso se compare a economia das minas com a que se desenvolveu antes — a canavieira — verifica-se que na primeira a renda estava muito menos concentrada porque a porcentagem de população livre era muito maior. Relacionado a este fato, desfrutavam de muito maior importância no mercado os bens de consumo mais comuns; a grande distância dos portos encarecia por demais os artigos importados.

O ouro permitiu o florescimento de uma civilização. Formou-se uma escol intelectual de juristas, prosadores, críticos, historiadores e poetas e a arquitetura religiosa teve um período de grande florescimento (Roger Bastide traça um paralelo entre a arte barroca que se desenvolveu na região das Minas com a que se desenvolvera na zona canavieira do Nordeste, chamando a atenção para o fato dela ter se revestido na Região das Minas do mesmo aspecto que se revestira na Europa, o da demonstração do poder).

Em se tratando do Ciclo da Mineração, caberá aqui uma pergunta: o que terá ele representado para a Coroa Portuguesa? Mais do que os números importa-nos a finalidade que teve esta riqueza saída do Brasil. Em sua História Econômica do Brasil, Roberto Simonsen estima que o Brasil forneceu, num século, oitenta por cento da produção mundial do ouro. "Mas o ouro não ficou no país. escoou-se para Portugal, onde serviu a reconstrução de Lisboa, depois do tremor de terra que a destruiu em 1755, permitindo também a construção ou a ornamentação de igrejas e conventos, o desenvolvimento da vida faustosa da Corte. A lei que rege o ouro, todavia, não o deixa parar, fa-lo circular continuamente. O famoso tratado de Methuen entre Portugal e Inglaterra, que obrigava Portugal a comprar seus tecidos naquela nação, drenou o ouro das Minas Gerais para ali e foi ele que finalmente permitiu a formação do capitalismo industrial. Assim, em última análise, o Brasil está na origem de uma das maiores revoluções econômicas e sociais que conhecemos: a passagem do capitalismo, de sua forma comercial, para a sua forma industrial".

Conveniente se torna alongar um pouco mais sobre este tratado de Methuen (nome do embaixador inglês em Lisboa): Portugal deveria dar vantagens aduaneiras aos panos e as manufaturas de lã britânica e em contrapartida os vinhos portugueses gozariam de certa vantagem sobre os franceses naquela nação insular. Não se torna difícil concluir o regime de deficit permanente que vigorava na balança comercial de Portugal com a Inglaterra. Este deficit passou a ser pago com o ouro brasileiro.

Como a quantia que a Coroa reservava para si era a quinta parte de todo o ouro extraído, ela passou a ser denominada de "quinto". Sua história é agitada, uma vez que os mineradores, sempre que podiam, a ela se furtavam.

Algum tempo depois do início da atividade mineradora foram criadas as casas de Fundição, nas quais todo o ouro extraído era recolhido, fundido, deduzido o quinto e, após estas operações, devolvido a seus proprietários, transformados já agora em barras assinaladas com o Selo Real.

Como o contrabando era vultoso, foi fixada uma quota anual mínima que deveria ser arrecadada; esta variou, sendo finalmente calculada em 100 arrobas. Quando o quinto não atingia este número procedia-se o derrame, isto é, a população era obrigada a completar a soma. Com a decadência da mineração os derrames tiveram que

ser espaçados e o último projetado (1788) teve que ser suspenso quase na hora de sua execução devido às notícias de um levante geral. Vejamos primeiro as causas da decadência da mineração e depois este levante que na história pátria foi denominado de Inconfidência Mineira.

As condições naturais das jazidas auríferas do território brasileiro aliadas a outras causas de natureza socioeconômica podem ser responsabilizadas pelo declínio da mineração a partir dos meados do século XVIII. O ouro explorado inicialmente provinha de depósitos aluvionais recentes, e os depósitos de aluvião se esgotam tanto mais rapidamente quanto mais fácil a sua exploração. Depois destes depósitos passaram aos veios (contidos nos leitos dos rios), aos tabuleiros (na margem contígua), as grupiaras (a meia encosta), mas a situação se complicou quando houve necessidade de atacar a rocha matriz — a dureza dos quartzitos itabiritos e de outras nas quais o ouro estava contido constituía-se em obstáculo sério aos processos rudimentares empregados pelos mineiros. A decadência das minas será mais grave nas capitanias de Mato Grosso e Goiás do que em Minas Gerais.

Poder-se-ia, agora, perguntar: por que então a exploração manteve-se durante quase um século? A resposta é simples: por causa da área extensa em que aflorava e também por causa do teor elevado das aluviões superficiais em certos distritos. No início do século XIX já haviam se esgotado todos os recursos superficiais. Grandes somas seriam necessárias para restaurar a mineração em moldes mais modernos e estas não existiam. Serão estrangeiros que em 1824 estabelecer-se-ão na região das minas.

Seria ingênuo pensar que foi somente o derrame projetado para 1788 a causa do movimento da Inconfidência Mineira. O Brasil, como parte integrante do Globo não poderia ficar alheio aos acontecimentos que se precipitavam em outras nações, uma vez que o processo histórico é global e não parcial.

Em Pedro Calmon — História do Brasil — 3.º volume, lê-se: "as idéias do século — a literatura liberal, a filosofia racionalista, o sentimento revolucionário — rodando da Inglaterra para a França e daí para o Novo Mundo coravam-se com uma geral transformação política. Não era somente uma colônia ou um grupo de colônias que se separava — com a força irresistível do seu patriotismo recente — da metrópole intolerante. Era a melhoria das condições de vida pelo repúdio das leis opressivas, dos monopólios detestados, dos impostos esmagadores; os povos que se libertavam de um poder asfíxiante".

Segundo o mesmo autor o ambiente da capitania do ouro era o mais próprio para um choque imediato: muito descontentamento, empobrecimento das lavras, arbítrio dos governadores, ameaça de uma cobrança violenta — derrama — que arruinaria a quase todos os mineiros.

O movimento da Inconfidência, segundo os historiadores, limitou-se a um número relativamente pequeno de pessoas, quase todas com uma cultura intelectual — poetas e sacerdotes. Ela traduzia uma atitude mental. Os conjurados recordavam o que havia acontecido com a jovem nação americana do norte e achavam que o Brasil também já se encontrava maduro para ser seccionado da Metrópole lusitana. Este movimento como outros despontados em vários rincões do território brasileiro demonstrava o espírito de nacionalidade que já se manifestava. Como é do conhecimento geral a revolução programada não chegou a se efetuar. A traição de um, a prisão de vários e a sentença final: 21 de abril de 1792 no largo da lampadosa era Tiradentes enforcado.

A Inconfidência mostrara que o sentimento nacional já havia despertado.

Antes mesmo deste movimento, outros, de certa forma análogos, haviam demonstrado o mesmo fato: as lutas contra os holandeses, a revolta de Beckman, os mascates no Nordeste, e na região das minas para onde havia se deslocado o centro econômico, os emboabas, a revolta de Felipe dos Santos e, por último, a Conjuração Mineira.

Mas, atente-se que todos estes movimentos nativistas não conseguiram alcançar o seu objetivo porque estavam amarrados a razões regionais. "A consciência nacional estava formada. Não existia, entretanto, aqui, o treinamento necessário para o self-government, o hábito dele, a libertação econômica capaz de fazer sentir aos habitantes da Colônia que já podiam viver a própria custa, sem o intermediário da Metrópole" (Vicente Tapajós — "História do Brasil").

Conseguiu-se isso quando a política européia forçou a transferência para o Brasil da monarquia portuguesa. A transmigração da Corte desempenhou papel precipuo na história da independência do Brasil. Em relação ao Brasil, Portugal ficou em posição inferior e, o que é sobretudo importante, deu autonomia econômica ao nosso país: abertura dos portos do Brasil ao comércio de todas as nações amigas e o término da proibição de estabelecimento de indústrias.

Quando cessou o perigo representado por Napoleão, Lisboa estava convencida que tudo voltaria a situação anterior, mas a colônia acostumara-se a liberdade. A emancipação não tardaria a se realizar. Embora a Família Real tenha regressado a Europa após a revolução de 1820 no Porto, no Rio de Janeiro, como regente, permanecera D. Pedro. Atraído pelos partidários da Independência a 7 de setembro de 1822 conquistou os louros de libertador e a coroa de Imperador, com o título de D. Pedro I.

A Independência da colônia portuguesa divergiu bastante daquelas integrantes da Coroa espanhola. Além da Colônia permanecer unida (não se deu o esfacelamento territorial ocorrido na

parte espanhola) a própria figura que fez a nossa independência diferenciá-se bastante dos outros libertadores. No autor acima citado lemos a respeito de D. Pedro I que a Independência não foi feita por ele. Fatalmente, ela viria, mais cedo ou mais tarde. Já havia tudo que era necessário, unidade de terra e de gente, unidade de pontos de vista e de sentimento, unidade de interesses e de atitudes. Fazia falta um chefe que conseguisse centralizar todos os objetivos — foi o príncipe regente.

E o que nos parece interessante ainda afirmar é que "o fato de D. Pedro, herdeiro natural da Colônia, ter tomado a frente do movimento tornava a consolidação da unidade coisa mais fácil, parecendo às capitânicas recalcitrantes que era simplesmente um adiantamento, a autonomia temporária, porque com a morte de D. João VI, voltariam as coisas a seu devido lugar".

O extrativismo mineral já desempenhou, como acabamos de ver, o primeiro papel entre as atividades econômicas da nação, naquele tempo simples Colônia da Metrópole portuguesa. Isto foi no século XVIII. E, hoje, o que representam as atividades extrativas minerais no cômputo geral do país? O Anuário Estatístico de 1971 (Fundação IBGE) dá os seguintes dados para a mineração e extração de produtos minerais que podem ser melhor pesados ao se compará-los com os mesmos relativos às indústrias de transformação.

	MINERAÇÃO E EXTRAÇÃO DE PRODUTOS MINERAIS	INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO
N.º de estabelecimentos.....	1856	37.261
Pessoal ocupado.....	49818	2.047.137
Pessoal ligado diretamente à produção..	43933	1.649.643
Valor da produção.....	1.208.070.000,00	72.783.479.000,00
Valor da transformação industrial.....	1.047.622.000,00	35.944.661.000,00

A situação do nosso setor mineral pode ser, em resumo, assim expresso: conhecimento insuficiente dos recursos minerais em grande parte do território brasileiro e aproveitamento insatisfatório das reservas conhecidas. Somente em extensões limitadas do território nacional é que se verifica a utilização efetiva dos recursos minerais. Existem áreas em que a exploração mineral tem um sentido histórico — neste caso está a exploração do ouro e diamantes, produtos que, como vimos, gozaram de uma grande valorização na época colonial. Em outras áreas a extração mineral é realizada através de processos modernos. Na garimpagem o primitivismo constitui a tônica. Instabilidade e efemeridade são duas carac-

terísticas desta forma de mineração praticada em Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais e Bahia (vale dos rios Garças, Mortes e Araguaia, no Espinhaço e na Chapada Diamantina). Naquelas áreas onde a mineração já é praticada em níveis técnicos mais evoluídos o número de pessoas ocupadas é maior, como maior também é o volume e o valor da produção. O que é obtido através deste tipo de mineração dirige-se as indústrias nacionais ou estrangeiras (a estas através de exportação) e ela pode ser considerada atividade extrativa de feição industrial e tanto ocorre em áreas de exploração mineral recente (o caso da exploração do manganês do Amapá) ou em áreas onde a mineração desde há muito é praticada, mas que sofreram modernização devido ao desenvolvimento industrial (é o caso da exploração do ferro em Minas Gerais).

A análise do quadro que se segue deixa perceber a grande potencialidade dos recursos minerais do nosso território.

## SITUAÇÃO DO BRASIL

### *Quanto as Principais Matérias-Primas Minerais*

CARENTES/DEFICIENTES		SUFICIENTES	ABUNDANTES
Água subterrânea	Cromo*	Argilas	Berilo
Amianto"	Diatomito	Barita	Calcários
Antimônio	Enxofre	Bauxita*	Cristal de rocha
Apatita*	Estanho*	Caulim	Ferro
Arsênico	Fluorita*	Granada	Gipso
Bismuto	Grafita	Ilmenita	Magnesita
Boro	Gás natural	Mica	Manganês
Bentonito	Hélio	Níquel	Níobio-tantalatos
Bromo	Iodo	Talco	Pedras preciosas
Cobalto	Lítio	Tungstênio	Terras raras
Carvão	Mercúrio	Tório	
Chumbo*	Molibdênio	Zircônio	
Cobre*	Nitratos		
Coríndon	Ouro*		
	Petróleo		
	Pirítas**		
	Prata		
	Platina		
	Potássio**		
	Rutilo		
	Salgema**		
	Urânio		
	Vanádio		
	Zinco*		

FONTE: Ministério das Minas e Energia - . Ano: 1965

\* (C/possibilidades de se tornarem suficiente em decorrência de descobertas recentes)

\*\* (C/possibilidade de se tornarem abundantes em decorrência de descobertas recentes)

A distribuição geográfica desses recursos é ampla, pois as diferentes naturezas geológicas dos terrenos correspondem variedades diversas de riquezas minerais que vão sendo reveladas na medida em que progredem os trabalhos de prospecção. Assim nos terrenos algonquianos, nos quais o ouro foi abundante no período colonial, estão as maiores riquezas em minerais metálicos, onde sobressaem os minérios de ferro, manganês, chumbo, cobre e alumínio. Os terrenos sedimentares também são sede de recursos minerais importantes como o petróleo, o carvão, o sal, etc.

Uma vez que, em última instância, estamos analisando o comportamento no tempo do espaço geográfico que hoje é conhecido por SUDESTE, deter-nos-emos no significado da grande riqueza mineral da Região, o ferro. O Quadrilátero Ferrífero de Minas Gerais (que também apresenta outras riquezas minerais tais como manganês, bauxita, entre outros) concentra quase toda a produção nacional de minério de ferro: 99,6%. Esta grande concentração é a responsável pela expansão da indústria siderúrgica. Por outro lado esta grande reserva aliada a qualidade do minério (alto teor de hematita) vem permitindo uma progressão crescente efetuada maciçamente pela Companhia Vale do Rio Doce e, em menores proporções, por empresas mineradoras do Vale do Paraíba. A conjuntura internacional favorece a exportação e, baseada nela, toda uma estrutura foi organizada: construiu-se uma ferrovia através do Vale do Rio Doce, aparelhou-se o porto de Vitória como porto especializado e recentemente o porto de Tubarão para o mesmo fim. A riqueza da área central do estado de Minas Gerais em minério de ferro gerou uma atividade mineradora que, por sua vez, foi responsável pela sua industrialização. Esta área passou por um grande processo de renovação e de modo idêntico à mineração do ouro de outrora, a extração do ferro aliada à siderurgia provocaram uma série de conseqüências, tais como a criação de núcleos urbanos ou retomada de crescimento em alguns já existentes; transformações da paisagem rural com reflorestamento e retração das atividades agrícolas; êxodo rural; índice de crescimento da população urbana elevado; criação de novas rodovias e melhoria de outras. Enfim, a área metalúrgica de Minas é um exemplo típico de área de atividade mineradora que se reorganiza seguindo novos modelos e de grande expressão, uma vez que vem influenciando na organização do seu espaço.

## *O CICLO DO CAFÉ*

A mineração provocou na primeira metade do século XVIII a estagnação da agricultura; na segunda metade deste século o apagar das luzes da atividade mineira coincidiu com um certo renascimento da atividade agrícola. O redespertar da lavoura atingiu primeiro o setor norte do país mas, a medida que o século XIX se

vai desenrolando, a economia agrícola vai se firmando no Centro Sul graças ao café, cultura que até então pouco contava na vida econômica da Colônia.

A economia brasileira em fins do século XVIII poderia ser definida como um verdadeiro arquipélago, uma vez que algumas áreas econômicas não mantinham contato com as outras. Existiam duas áreas principais que funcionavam como polos, desde que a elas outras se ligavam: a região açucareira e a das minas. A primeira estava mais ou menos ligada a pecuária do sertão nordestino e a segunda vinculava-se a região de criação do trecho sul da Colônia, isto é, de São Paulo até o extremo sul — o Rio Grande do Sul. O rio São Francisco, tão enaltecido como o rio da unidade nacional por esta época, exercia uma espécie de ligação tênue entre essas duas áreas principais. Havia ainda ao norte duas áreas que praticamente não mantinham relações com o restante do território: o Maranhão e o Pará. O último tinha na atividade extrativa vegetal a base de sua economia e apoiava-se ela na mão-de-obra indígena. O Maranhão já surgia como em caso *sui generis* pois, embora fosse um núcleo isolado, ligava-se de certa forma com a região açucareira através da região da pecuária.

Acontecimentos de ordem política, econômica e social ocorridos no cenário mundial nas últimas décadas do século XVIII e nas primeiras do século XIX refletiram-se no Brasil, mas alcançaram também outras áreas da faixa tropical. A guerra pela independência dos Estados Unidos, a Revolução Francesa, as Guerras Napoleônicas, a desarticulação do império espanhol, as agitações políticas e sociais que perturbaram as colônias inglesas e francesas das Antilhas, o incremento das atividades econômicas e das relações comerciais em todo o mundo provocaram um incremento das exportações dos produtos tropicais.

Mas a euforia durou pouco, pois na metade do século XIX a situação dos nossos principais produtos de exportação: o açúcar e o algodão passavam por nova fase crítica. O açúcar sofrendo concorrência não só por parte do açúcar de beterraba produzido na Europa, mas também do açúcar de cana produzido nas colônias antilhanas (e que na Inglaterra gozavam de tarifas especiais) e também de um novo produtor que surgia prometendo muito e que era Cuba. Convém ainda lembrar que o estado de Luisiânia (EUA) também passara a produzir. Quanto ao algodão, nosso segundo produto de exportação, sofria grave concorrência por parte dos Estados Unidos.

Foi neste panorama agrícola nada promissor que surgiu a lavoura cafeeira; produto de exportação, o café se servirá da terra como principal fator de produção. Foi a solução certa para o momento, visto que capitais praticamente não havia e a mão-de-obra, formada em esmagadora maioria pelos escravos, estava concentrada na indústria açucareira.



O café tem sua área de produção limitada pelas exigências climáticas. Devido as limitações de ordem física: limites de temperatura entre 5.º a 33.º C, sensibilidade a geada e a forte insolação, necessidade de chuvas regulares e bem distribuídas e ainda certa exigência quanto a qualidade dos solos, causa, sem dúvida, certa estranheza o sucesso da "marcha" encetada pelo café em terras brasileiras. Ela teve início nos arredores do litoral, nas montanhas que embelezam o Rio de Janeiro e em seus vales. Nessa área existia mão-de-obra relativamente abundante, devido ao esfacelamento da economia mineira. A vizinhança do porto do Rio de Janeiro facilitou sobremodo o transporte, feito de início através de mulas. Expandindo-se para o sul, alcança o litoral ocidental do Estado do Rio de Janeiro e o litoral setentrional do Estado de São Paulo: ele é plantado na Serra, na altura de Angra dos Reis e Paraíba (E.Rio), Ubatuba, Caraguatatuba e S. Sebastião (S. Paulo). Daí, atingirá o café o seu grande cenário: o vale do Paraíba em seu médio e alto curso. Ressalte-se o papel desempenhado por Rezende: centro de irradiação do café pelo vale do Paraíba, Zona da Mata em Minas Gerais, Espírito Santo. Outros centros importantes do Estado do Rio: Vassouras, São João Marcos e Angra dos Reis. De Rezende passou ao estado bandeirante, penetrando por Areias; Bananal, Barreiro, Campinas, Limeira, Araras, Rio Claro serão a seguir atingidos. No Estado de São Paulo, o café, da região de Campinas expandiu-se para o norte até Ribeirão Preto e também para o oeste. A seguir, o extremo oeste paulista. Finalmente o norte do Paraná.

Embora a análise da cultura cafeeira no conjunto da economia brasileira durante o período que se estende dos meados do século XVIII até os primeiros decênios do século XX, não deixe perceber situação de decadência, denuncia entretanto um declínio na economia de certas áreas fundamentadas na cultura cafeeira. Assim aconteceu com o seu primeiro grande cenário. No vale do Paraíba a má utilização da terra anulou as boas disposições da natureza. Apesar das condições ambientais propícias, tais como altitudes entre 300 e 900 metros, precipitações regulares, solos bons advindos da derrubada da mata virgem, encostas protegidas, a região entrou em decadência após alguns decênios de fartígio devido ao esgotamento das reservas naturais provocadas pela sua má utilização — erosão acelerada motivada pela plantação segundo as linhas de maior declive. Mais favoráveis foram as condições que a rubiácea encontrou no oeste do estado de São Paulo. Além da famosa terra roxa (produto da decomposição de diques e lençóis de rochas eruptivas: basaltos, basaltitos, diabases e dioritos) encontrou também uma topografia ondulada que permitia as culturas es tenderem através de grandes superfícies. A menor declividade do solo diminuía ainda a ação erosiva dos agentes naturais. E, assim, os

cafezais foram se ampliando, chegando mesmo algumas fazendas do oeste paulista a apresentarem no final do século XIX mais de um milhão de pés de café.

Assim como aconteceu com a cana-de-açúcar e com o ouro, o chamado ciclo do café também provocou uma série de consequências políticas, econômicas e sociais. Social e politicamente deu origem a última das três grandes aristocracias do país. Há discordância entre os sociólogos se a sociedade criada pelo café foi idêntica ou não aquela calcada na cultura canavieira. Enquanto Gilberto Freire acha que sim, outros sociólogos acham que não. A análise de alguns aspectos do problema ajudar-nos-á a melhor compreendê-lo. Como o canavial, o cafezal repousa no *latifúndio*, mas não exclui a pequena propriedade. Por ocasião do ciclo da mineração São Paulo torna-se, por uma série de circunstâncias já analisadas anteriormente, uma área de criação. A maneira como o gado era criado explica a existência de grandes propriedades. Quando, então, o café invadiu a província de São Paulo, a fazenda de gado transformou-se em fazenda de café e daí o latifúndio. A pequena propriedade só existirá na região de floresta. Com o açúcar, o café também repousou no *trabalho escravo*, apoiando-se depois no assalariado. Foi também o café que desenvolveu a escravidão na província paulista. Por ocasião da decadência das minas, poucos escravos podiam permanecer na província de Minas Gerais e, assim, muitos encaminharam-se para o sul, para São Paulo, para a lavoura da cana-de-açúcar. Do açúcar passaram ao café. Mas, cedo, demonstraram ser insuficientes em número e como havia a proibição do tráfico desde 1839, teve início um tráfico clandestino de direção Nordeste-Sudeste, este Sudeste significando São Paulo. E, o *patriarcalismo*, terceiro elemento característico da sociedade do Nordeste agrário, como se comportou? O fator tempo é sobretudo importante para explicar o comportamento da nova sociedade. O paulista já pertencia a uma geração capitalista muito distante do feudalismo ainda encontrado nos canaviais. A civilização do café não foi acompanhada de um civilização luso-africana. No sul não houve a mesma "fraternidade" racial do Norte. Roger Bastide tem uma frase que nos parece bastante elucidativa: "O açúcar branco liga-se ao negro; o café negro liga-se ao branco".

Com o café surgirá uma nova classe empresarial que desempenhará papel relevante no país. A fim de melhor se aquilatar o papel desta classe comparê-mo-la com a que surgiu durante o ciclo do açúcar na Zona da Mata Nordestina. A diferença essencial é que enquanto na do açúcar havia separação entre as fases de produção e comercial, na do café elas não se separavam. Conseqüentemente os fazendeiros de café possuíam uma noção clara de seus próprios interesses. E isto lhes foi benéfico. Na época de formação da classe dirigente acucareira as atividades comerciais estavam

em mãos de grupos situados em Portugal e na Holanda e eram eles que tomavam as resoluções importantes ligadas ao açúcar. Os que produziam aqui na Colônia não participavam da fase comercial. E, sendo assim, não tinham uma noção muito clara e correta daquilo que lhes era ou não proveitoso. O mesmo, porém, não aconteceu com o café. Os que pertenciam a vanguarda da produção cafeeira possuíam uma certa experiência comercial. Entre os primeiros plantadores de café são encontrados muitos que haviam se dedicado ao comércio e transporte de gêneros e de café, principalmente para o abastecimento do Rio de Janeiro. Como as fases produtiva e comercial eram executadas pelos mesmos indivíduos, tinham eles que tratar de assuntos muito variados como compra de terras, problema de mão-de-obra, trabalho de organização, problemas de transporte interno, comercialização nos portos, contatos oficiais, interferência na política financeira e econômica.

A cultura cafeeira reforçou também a estrutura tradicional da economia brasileira voltada inteiramente para a exportação. O rápido desenvolvimento da exportação do café — do qual é demonstrativo o quadro que se segue, serviu para reajustar a nossa vida econômica que há muito se achava bastante abalada, desde a transferência da Corte portuguesa para o Brasil. Por ocasião da emancipação política contraíramos, ainda, muitas dívidas através de empréstimos externos e esses, sempre em condições desvantajosas para a recém-criada nação. Mas, a partir de 1860 passamos a ter *superavits*.

PERÍODOS	PRODUÇÃO (milhares de sacas de 60Kg)
1821 — 1830.....	3. 178
1831 — 1840.....	10. 430
1841 — 1850.....	18. 367
1851 — 1860.....	27. 339
1861 — 1870.....	29. 103
1871 — 1880.....	32. 509
1881 — 1890.....	51. 631

Com o café São Paulo conquistou uma posição de liderança efetiva, tendo enfim a sua compensação. Esta província havia sido sempre pobre, mesmo após as descobertas dos bandeirantes. Com a decadência da mineração os escravos tinham-na procurado, acontecendo, então, o desenvolvimento da cultura canavieira e relativa riqueza para a região; mas fora pouco em relação ao que viria depois com a expansão da famosa rubiácea.

O café contribuiu para a expansão das vias de comunicação, uma vez que graças a ele foram construídas as primeiras estradas

de rodagem e depois as de ferro: a E. F. Mauá (1854) ligando o porto de Mauá, no fundo da baía de Guanabara, à raiz da Serra de Petrópolis, atingia o Caminho Novo; a estrada de rodagem União e Indústria, através da qual era feita a ligação Petrópolis a Juiz de Fora; a E. F. D. Pedro II que em 1875 chegou a Juiz de Fora (Zona da Mata Mineira) e mais tarde estendendo seus trilhos em direção oposta atingiu São Paulo; a São Paulo Railway que ligou Santos a São Paulo e a Jundiáí (1867).

Em sua primeira fase o café reforçou a função portuária do Rio de Janeiro. Ele que já havia sido o porto do açúcar no século XVII, o porto do ouro no século XVIII, no século XIX pôde ser classificado como o porto do café. Mas a colheita de 1890-91 fez com que Santos se tornasse o maior porto exportador da rubiácea, concorrendo para isso as vias de circulação.

No espaço de tempo que transcorreu durante o chamado ciclo do café o Brasil passou por transformações profundas em suas estruturas política, social e econômica. Estas foram de um tão grande alcance que se costuma dividir este ciclo em dois grandes períodos.

O primeiro — o imperial — costuma ser denominado de período dos barões de café e nele é perfeitamente válida a identidade que Gilberto Freire viu entre a sociedade cafeeira e a sociedade canavieira nordestina. Não era acessível ao pequeno agricultor e a mão-de-obra estava representada pelos escravos. Durante este período construíram-se as primeiras estradas e o porto do Rio de Janeiro passa por um período de fastígio. Uma fase de prosperidade tem início e, em certas esferas, até o luxo se instala.

No segundo período, o republicano, as grandes plantações que em 1880 já rumavam para o vale do Paranapanema passam a se espalhar também pelo norte do Paraná. Graças ao progresso da técnica, inovações são adotadas nas regiões onde se pratica a lavoura e surge também o colono livre e assalariado, graças a chegada de numerosos imigrantes. Santos substitui, como porto do café, o Rio de Janeiro. Neste período dois grandes acontecimentos abalaram as estruturas do país: a abolição da escravatura (1888) e a proclamação da República (1889). Abalo maior, porém, ocorreu em 1929, ano "famoso" para toda a economia mundial. A crise explode em período de superprodução e os bancos não conseguindo manter os preços, a falência dos fazendeiros tornou-se inevitável. Foi criado o Instituto Nacional do Café para limitar os estoques existentes e impedir a plantação de novos cafezais. A crise de 1929, de tão grandes repercussões, paradoxalmente, provocou um novo e forte impulso a economia do estado bandeirante. A própria estrutura fundiária modificou-se: muitos latifúndios foram loteados e os pequenos lotes, postos a venda, foram adquiridos por muitos dos antigos imigrantes, possuidores de alguma poupança. Surge, então, a pequena e a média propriedade que abandonam a monocultura.

Embora o algodão e o café sejam as principais lavouras, o caminho escolhido foi a policultura. Por sua vez, os fazendeiros com o dinheiro conseguido através da venda de terras ora compravam novas terras para oeste (a espera da valorização, pois conheciam a marcha do café) ora investiam em outras atividades, tais como bancos, fábricas.

Com o café, o poder político passou, de vez, do Norte para o Centro Sul: primeiramente para os "barões" do Rio de Janeiro e São Paulo e, com a República, firmando-se nas mãos dos fazendeiros paulistas. "Estes aliam-se em seguida aos fazendeiros criadores de gado da região de Minas Gerais para dirigir em conjunto, ou alternativamente, a administração do país. Partilha do poder entre estes dois Estados que não significa grande mudança do ponto de vista social, pois trata-se de gente da mesma categoria política do café com leite" (Roger Bastide, ob. cit.).

Assim como o poder transferiu-se do Nordeste para o centro sul, assim também oposições e revoltas transferiram-se de palco — as grandes revoluções do fim do século XIX e início do século XX aconteceram principalmente na metade meridional do país.

### CARACTERIZAÇÃO DA REGIÃO SUDESTE

Através do estudo dos ciclos da mineração e do café constatou-se que o atual território da Região Sudeste apoiou-se durante muito tempo na economia colonial de exportação. Hoje, a situação é bem diversa. Um processo de industrialização vem, desde há algum tempo, sacudindo a Região e por isso já encontramos algumas áreas detentoras de vigoroso parque fabril. Ao lado disso, a diversificação agrícola de algumas zonas e a especialização de outras demonstram o desenvolvimento da Região em foco.

Essa transformação por que vem passando a Região há cerca aproximadamente de três a quatro décadas possibilitou ao Sudeste se transformar na Região mais desenvolvida do país. O quadro que se segue permite uma avaliação do que foi acima exposto.

REGIÕES	RENDA PER CAPITA (em dólares)
Norte.....	202
Nordeste.....	159
Sudeste.....	504
Sul.....	349
Centro-Oeste.....	220
BRASIL.....	286

Ano: 1970

Segundo a teoria do desenvolvimento econômico de J. Friedmann sobre a noção de núcleo e periferia, o Sudeste é o verdadeiro núcleo da Nação (para alguns, este núcleo não sendo homogêneo em todo o seu interior, apresenta um determinado número de núcleos, isto é, determinadas zonas que, pelos padrões socioeconômicos apresentados, sobrepujam as demais dentro da própria Região. Como núcleo, as demais áreas do território nacional a ele (Sudeste) se acham vinculadas. As articulações entre o núcleo e as áreas periféricas (no caso, o Sul, o Nordeste, o Centro-Oeste e o Norte) vêm sofrendo uma intensificação progressiva. Tal intensificação de relações entre o núcleo e as áreas periféricas se faz quer de uma maneira espontânea (como o que acontece por exemplo nas relações Sudeste-Sul) quer de uma maneira dirigida, através de medidas tomadas pelo Governo Central (e aqui o Nordeste exemplificaria bem).

O Sudeste é, portanto, a Região brasileira onde se constata a maior difusão das formas de vida da chamada civilização industrial. Afirmando isto, conclui-se que no Sudeste a tecnologia já alcançou o estágio mais evoluído do país; os padrões de vida considerados "modernos" nele encontram uma difusão maior; os pontos máximos da industrialização nacional ali são encontrados como também a maior concentração.

A análise dos quadros que se seguem permitem uma visão clara, embora sucinta, da situação do Sudeste quando comparado com as demais regiões: predomínio da atividade industrial e importância correspondente do setor serviços.

PERCENTUAIS DE RENDA/REGIÕES

SETORES DA PRODUÇÃO	REGIÕES				
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste
Agricultura.....	22	40	17	39	
Indústria.....	22	13	27	18	
Comércio.....	25	17	15	12	12
Serviço.....	31	30		31	28

PERCENTUAIS PESSOAL OCUPADO/ATIVIDADE

SETORES DA PRODUÇÃO	REGIÕES				
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	-Oeste
Agricultura.....	59	65	26	55	55
Indústria.....	11	9	24	13	10
Comércio.....	7	6	11	7	7
Serviço.....	22	20	39	25	28

FONTE: Fundação IBGE, 1970

Se os desequilíbrios são bastante pronunciados quando se compara o Sudeste com as demais regiões brasileiras, desequilíbrios internos são também constatados, isto é, os padrões do desenvolvimento acima referidos não são peculiares a todo o espaço do Sudeste. E a explicação é a mesma para ambos os casos. "Em cada extensão do território nacional o processo de regionalização se envolverá com as condições pré-existentes, isto é, com as possibilidades e limitações oferecidas pelo quadro natural, pelas características qualitativas e quantitativas da população, pelas atividades econômicas e pela infra-estrutura já estabelecidas, etc. Resultarão paisagens nas quais prevalecerão com maior ou menor vigor os antigos traços tradicionais, ou nas quais estes foram completamente submersos pela modernização" (Pedro P. Geiger — "Região Sudeste" in Panorama Regional do Brasil).

A industrialização e a urbanização são dois fatos que, por si só, bastariam para caracterizar o Sudeste. Através do registro industrial de 1965 a situação de predomínio industrial do Sudeste é claramente patente. Congrega ele 68,23% de toda a mão-de-obra empregada no país; 45,39% do número de estabelecimentos fabris e 78,40% do valor da transformação industrial (em números absolutos: 70.947 estabelecimentos e 1.619.511 pessoas ocupadas na indústria). Interessante ainda constatar, a fim de reforçar a posição do Sudeste, que ele apresenta mais de 50% de concentração de cada gênero industrial em relação ao total brasileiro.

GÊNEROS INDUSTRIAIS	N.º DE OPERÁRIOS	% EM RELAÇÃO AO PAÍS
Têxtil.....	241.073	72,87
Metalurgia.....	197.693	83,92
Produtos Alimentares.....	191.228	44,74
Material de Transporte.....	139.508	93,73
Minerais não metálicos.....	129.052	67,73
Material Elétrico.....	95.600	93,42
Mecânica.....	76.016	87,38
Química.....	85.477	77,50
Vestuário e Calçado.....	81.169	68,05
Mobiliário.....	58.289	71,31

FONTE: Registro Industrial — IBGE — 1965

É preciso notar que o processo de concentração industrial ocorre sempre com a eleição de algumas áreas mais favoráveis, e que portanto se desenvolvem mais, e de outras que se tornam em satélites dos primeiros. No caso do Sudeste, o Grande São Paulo aparece com um destaque fora do comum. Inferiores em concentração industrial, mas ainda muito bem aquinhoados neste particular surgem o Grande Rio e o Grande Belo Horizonte. No Grande São Paulo o que se observa é um verdadeiro exagero da concentração industrial na área metropolitana, o que por um lado é demonstração da pujança econômica da região, mas por outro gerando problemas sérios. Mais do que pela localização industrial dos estabelecimentos fabris, o Rio de Janeiro caracteriza-se por conter a sede social de centenas de firmas industriais que do Centro exercem o seu comando sobre extensa área do Sudeste. Quanto à concentração no Grande Belo Horizonte tornou-se ela possível com a fundação da capital mineira; surgindo na zona metalúrgica um



centro urbano com comando político foi possível organizar a Região até então dotada de centros isolados muito ligados ao comando do Rio de Janeiro.

Intimamente associado a este desenvolvimento industrial surge o fenômeno da urbanização que se acentua progressivamente e que também coloca a região em foco em posição proeminente face as demais. Através dos números a avaliação torna-se mais fácil:

REGIÕES	População Total	População Urbana	% da População urbana sobre o total
Norte.....	3.602.171	1.626.879	45,2
Nordeste.....	28.150.068	11.766.463	41,8
Sudeste.....	39.872.625	28.970.041	72,7
Sul.....	16.510.485	7.304.512	44,2
Centro-Oeste.....	5.079.952	2.440.861	48,0
BRASIL.....	93.215.301	52.108.756	55,90

FONTE: Sinopse Preliminar do Censo Demográfico — IBGE, 1970

A relação população urbana / população total é bem superior a das demais regiões, assim como a da média brasileira. Os números absolutos da população urbana faz-nos concluir que cerca de 55% dos cidadãos brasileiros estão concentrados no Sudeste, seguindo-se o Nordeste com aproximadamente 21%. Quando consideramos de modo global o território brasileiro, uma das características de sua urbanização é a acentuação progressiva do Sudeste como área de maior densidade urbana. Além do crescimento vegetativo, a população urbana do Sudeste é ampliada pelas migrações do campo para a cidade. Ressalte-se ainda, as migrações dos nordestinos, que colaboram sensivelmente neste crescimento.

Assim como a industrialização, o fato urbano não é homogêneo em todo o Sudeste. A maior parte das cidades concentra-se em uma área que engloba os estados do Rio de Janeiro, São Paulo, o centro sul de Minas Gerais e o sul do Espírito Santo, estando a Guanabara logicamente nela incluída. Detalhando um pouco mais a situação do fato urbano do Sudeste verifica-se que a urbanização, além de ser aí mais rápida, apresenta também uma tendência acen-

tuada de concentração da população nas grandes e médias cidades. "A consequência deste fato é que pela presença de um maior número de cidades intermediárias entre as grandes e as pequenas verifica-se uma distribuição espacial de cidades mais equilibrada e mais organizada" (Ruth Magnanini "Cidades" em *Novo Paisagens do Brasil*).

Três dos centros metropolitanos do Brasil estão incluídos no Sudeste: São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. As duas primeiras são classificadas na rede urbana brasileira como metrópoles nacionais. A existência destas duas metrópoles é devida a uma mudança gradativa que se operou na economia nacional, a qual foi analisada através dos assuntos por nós focalizados. O centro da economia nacional transferiu-se do Rio de Janeiro, antiga capital federal e porto mais importante do País, para São Paulo onde o processo de industrialização atingiu os seus pontos máximos. Essas três metrópoles foram classificadas por Roberto Lobato de Azevedo Correa ("*As Regiões de Influência Urbana*" in *Novo Paisagens do Brasil*) como possuidoras de regiões de influências urbana organizadas ou largamente organizadas. Isto significa que as metrópoles não concentram exageradamente o equipamento de distribuição de produtos industriais e serviços de suas regiões; significa ainda a existência de um número grande de centros regionais, os quais se acham equipados; as suas regiões não se apresentam desmesuradamente grandes; e apresentam um expressivo contingente demográfico.

Se por um lado a concentração industrial nas cidades explica em grande parte o fenômeno de urbanização, por outro lado a organização da rede urbana do Sudeste não poderia ter se estruturado caso não contasse com uma boa rede de transportes. É a região melhor servida neste particular e, não se olvide, a importância do fator acessibilidade na estruturação de uma Região. "É interessante ressaltar que, justamente onde a implantação da rede de transportes terrestres encontrou maiores obstáculos no Sudeste e, secundariamente, no Sul do País as estradas são mais numerosas e o tráfego mais intenso, o que vem contrariar qualquer ponto de vista determinista a respeito da influência dos fatores naturais e reforçar o papel do condicionamento criado pela evolução histórica, econômica e, por vezes, também política" (Ney R. Inocêncio "*Transportes Terrestres*" in *Novo Paisagens do Brasil*). Nos planaltos do Brasil Sudeste onde a cultura cafeeira em sua expansão foi o principal elemento criador da rede ferroviária, as rodovias hoje em dia cada vez mais crescem em quilometragem e em condições técnicas, a fim de servir ao comércio intra-regional e inter-regional (essas estradas são bem mais densas ao sul do paralelo de Belo Horizonte).

Finalizando ressalte-se que nesta Região, que abrange cerca de 11% do território nacional, com seus 924.000 km<sup>2</sup> encontra-se a densidade demográfica mais elevada do país em termos regionais:

Norte .....	1,03
Nordeste.....	18,59
Sudeste.....	43,90
Sul.....	29,68
Centro-Oeste.....	2,75
BRASIL.....	11,18

FONTE: Sinopse Preliminar do Censo Demográfico — IBGE — 1970

Mas, logo que as densidades passem a ser analisadas por estados verifica-se uma grande discrepância no interior da própria Região.

Minas Gerais.....	19,99
Espírito Santo.....	35,48
Rio de Janeiro.....	113,79
Guanabara.....	3 685,52
São Paulo.. ..	72,61

FONTE: Sinopse Preliminar do Censo Demográfico — IBGE, 1970

Excluindo-se o Distrito Federal (94,61 hab/km<sup>2</sup>) as três maiores densidades do país pertencem ao Sudeste: Guanabara (caso sui generis), Rio de Janeiro e São Paulo.

Agglomerações de grandes dimensões e atividades industriais concentradas repercutem na organização das atividades agrícolas. O Sudeste apresenta, assim, uma grande variedade de regiões homogêneas caracterizadas ora pela especialização (pela divisão territorial do trabalho) ora pela maior variedade de uso da terra e dos cultivos e pela maior variedade de formas de empresas agrárias.

# A REGIÃO SUL: OS PROCESSOS DE OCUPAÇÃO E A ORGANIZAÇÃO DE SEU ESPAÇO

ALUIZIO **CAPDEVILLE DUARTE**  
Geógrafo do IBGE

## INTRODUÇÃO

A Região Sul apesar de ser uma Região de ocupação recente, vem representando, no conjunto do país, sob o ponto de vista demográfico e econômico, um papel de destaque, o que comprova seu dinamismo. As informações abaixo são esclarecedoras:

### PARTICIPAÇÃO DEMOGRÁFICA DA REGIÃO SUL DO BRASIL

Censos	População do Brasil (habitantes)	% da Região Sul sobre total do Brasil
1872.....	9.930.478	7,27
1890.....	14.333.915	9,98
1900.....	17.438.434	10,31
1920.....	30.635.605	11,54
1940.....	41.236.315	13,91
1950.....	51.944.397	15,09
1960.....	70.992.343	16,75
1970.....	94.508.554	17,65

### VARIAÇÃO RELATIVA DA POPULAÇÃO DO BRASIL E DA REGIÃO SUL

Períodos Inter censitários	Brasil	Região Sul
1872 — 1890.....	44,34	98,34
1890 — 1900.....	21,65	25,56
1900 — 1920.....	75,67	96,89
1920 — 1940.....	34,60	62,14
1940 — 1950.....	25,96	36,71
1950 — 1960.....	36,66	51,66
1960 — 1970.....	33,12	40,29

Assim fica evidenciada a constante evolução do contingente demográfico do Sul e sua participação cada vez maior no conjunto populacional brasileiro.

Da mesma forma, a análise da produção de algumas lavouras indica crescente participação da Região Sul na economia agrária nacional.

PRODUÇÃO AGRÍCOLA — % DA REGIÃO SUL  
NO TOTAL DO BRASIL

Produtos	1920	1933	1943	1953	1963
Arroz.....	16,62	19,02	22,32	31,35	31,81
Algodão.....	0,82	0,26	1,71	4,15	13,76
Batata.....	44,50	49,05	51,45	51,12	44,93
Café.....	0,79	2,86	1,69	18,42	38,20
Feijão.....	22,07	29,35	30,26	33,87	38,00
Fumo.....	23,54	33,77	36,33	52,99	57,98
Mandioca.....	21,73	33,56	18,34	26,00	24,79
Milho.....	33,10	32,22	31,35	42,95	41,28
Trigo.....	99,58	80,13	99,59	99,59	99,23
Soja.....	—	—	—	98,58	98,19

Esta produção agrícola vem se modernizando com emprego de adubos, inseticidas e, sobretudo, mecanização.

Para se avaliar a mecanização da agricultura no Sul, basta ver a relação de tratores por área cultivada. Em 1940 no Sul tínhamos 236,7 hectares para 1 trator; em 1960 a relação era de 35,8 hectares para um trator. Se levarmos em consideração que o financiamento para aquisição de maquinaria agrícola se intensificou nos últimos dez anos teremos índices mais baixos, comprovando a mecanização da lavoura na Região Sul.

Em 1968 o Sul participava com 17,39% da renda interna do país, segundo dados publicados pela Fundação *Getúlio* Vargas. A agricultura era o ramo de atividade que mais contribuía para a renda interna da Região, representando 36,78% do total que foi de 13.613.142,6 mil cruzeiros.

No setor industrial, observando o pessoal ocupado nos estabelecimentos, o panorama também indica uma participação percentual crescente no desenvolvimento industrial do país.

PESSOAL OCUPADO NAS INDÚSTRIAS

Ano	Total do Brasil	% da Região Sul
1940.....	960.662	14,29
1950.....	1.522.844	14,94
1960.....	1.799.376	15,15
1965.....	2.073.263	17,82

As indústrias da Região Sul participavam com 9,27% do total do montante que as indústrias contribuíam para a renda interna do Brasil.

De certa forma o dinamismo econômico da Região Sul é um reflexo do processo de desenvolvimento econômico e urbano do Sudeste Brasileiro, pois este representa um importante mercado consumidor da produção agrícola da Região Sul.

*O Sul — Fonte de abastecimento para o restante do país, principalmente para o Sudeste*

A produção agrícola da Região Sul apresenta percentuais elevados no conjunto do país, fornecendo produtos alimentares a população e matérias-primas para as indústrias do país. O percentuais abaixo são esclarecedores:

PARTICIPAÇÃO DA REGIÃO SUL NA  
PRODUÇÃO AGRÍCOLA DO BRASIL

Produtos	Produção do Brasil Toneladas-1968	% da Região Sul
Algodão.....	1.999.465	24,70
Arroz.....	6.652.388	27,54
Batata-inglesa.....	1.606.473	58,29
Cana-de-açúcar.....	76.610.500	6,91
Café.....	2.115.404	47,61
Feijão.....	2.419.677	35,88
Fumo.....	258.019	64,83
Mamona.....	370.334	12,24
Mandioca.....	29.203.229	28,10
Milho.....	12.813.638	41,04
Soja.....	654.476	93,28
Trigo.....	856.170	99,45
Uva.....	539.036	86,19

Como pode ser observado alguns cultivos são quase que produzidos absolutamente na Região Sul (trigo, soja, uva), reflexos de fatores climáticos e da presença de imigrantes europeus; em outros a Região Sul tem posição privilegiada (batata-inglesa, fumo, café, milho, arroz, feijão), o que indica a importância do Sul como fornecedor de gêneros alimentícios a outras áreas do Brasil, daí ser conhecido como o "celeiro do país". Essa produção é, obviamente, consumida em parte na própria Região, mercado consumidor importante pelo contingente demográfico elevado, constituído por 16.683.551 habitantes (Censo de 1970) e pelo poder aquisitivo elevado desta população (Renda "per capita" em dolar: Paraná — 306; Santa Catarina e Rio Grande do Sul — 327).

A Região Sul, entretanto, apresenta um expressivo movimento comercial com o restante do país, sobretudo com o Sudeste. Isto pode ser observado no quadro abaixo, comprovando que o Sul é um abastecedor do país em produtos alimentares e matérias-primas.

---

EXPORTAÇÃO POR VIAS INTERNAS PARA O BRASIL — 1968

---

PARA TOTAL DO BRASIL: 6.776.833 TOSELADAS

---

% PARA AS REGIÕES

Norte	Nordeste	Sudeste	Centro-Oeste	Sul
Q14	1,91	75,24	2,19	20,52

---

*PECULIARIDADES DO QUADRO NATURAL: OS PROCESSOS DE OCUPAÇÃO E SEUS REFLEXOS ATRAVÉS DA HISTÓRIA*

A Região Sul, estando situada ao sul do Trópico de Capricórnio, tem uma posição que lhe confere, ao lado das formas do relevo e do mecanismo das massas de ar, uma peculiaridade climática: é a única Região do país tipicamente subtropical, exceção do Norte do Paraná.

Esta originalidade climática dentro do conjunto do país teve repercussões nos processos de povoamento, nas formas de ocupações do espaço regional, nos tipos de cultivos aí introduzidos. Sem dúvida, outros elementos do quadro natural também influenciaram, assim torna-se necessário, mesmo que em resumo, revermos aqueles elementos.

*O QUADRO NATURAL*

Além do clima subtropical, dois elementos caracterizam o quadro natural da Região Sul: a presença do Planalto Meridional e a dicotomia campo-mata.

Apresenta um relevo simples em suas formas, reflexo da estrutura geológica relativamente simples. Na faixa litorânea os sedimentos recentes formam um litoral com praias e restingas que barram lagunas, destacando-se as lagoas dos Patos e Mirim. Os afloramentos do cristalino constituem pontões elevados e ilhas, entre elas a de Santa Catarina, onde está situada Florianópolis.

Para o interior sucedem-se, no sentido leste-oeste, faixas de terrenos cristalinos, sedimentos antigos e um vasto lençol de lavas basálticas conhecido como "trapp". É um conjunto de planaltos sucessivos constituindo o Planalto Meridional.

No planalto, em superfícies suaves e na Campanha Gaúcha, domina a vegetação campestre; nas encostas do planalto, nos vales, surge a mata latifoliada, com espécies diferentes, conforme as condições climáticas e pedológicas. Assim, na encosta litorânea, por causa de maior umidade ela é do tipo tropical úmido; no norte paranaense é do tipo tropical, enquanto que no vale do Uruguai, espécies subtropicais são mais encontradas. Formando áreas bastante expressivas no planalto e disseminada nas áreas campestres aparece a mata de pinhais, onde ocorre a erva-mate e a imbuia.

As formas suaves do relevo, ao lado da cobertura campestre, influíram para que certas áreas da Região Sul fossem desbravadas e rarefeitamente ocupadas nos três primeiros séculos da colonização portuguesa. Entretanto a maior parte da Região só seria ocupada após o século XIX.

#### *O PROCESSO DE OCUPAÇÃO E OS FATOS HISTÓRICOS QUE NELE INFLUÍRAM*

A Região Sul esteve muito tempo fora da alçada dos interesses de Portugal. Este fato pode ser explicado por sua posição geográfica, naquela época no limite das terras lusitanas, distantes das células iniciais da colonização e apartada do eixo econômico estabelecido entre o Brasil e Portugal, isto é, o Nordeste, onde dominava a economia açucareira e o Sudeste onde florescia a mineração. Ao mesmo tempo, a ocorrência do clima subtropical não atraía a implantação da grande lavoura comercial, monocultora e latifundiária — a “plantation”. Desta forma nos três primeiros séculos, isto é, na fase colonial, a Região Sul ficou quase despovoada. Seu povoamento restringia-se a núcleos isolados no litoral e áreas rarefeitamente ocupadas nos trechos campestres. A maior parte da Região, as áreas florestais, seria ocupada a partir da segunda metade do século passado e, principalmente, em nosso século, tendo ainda áreas, em ocupação — (Oeste Paranaense).

##### a) A ocupação do litoral

O litoral foi povoado de maneira vagarosa e algo desordenada.<sup>1</sup> As condições físicas do trecho litorâneo, no Paraná e em Santa Catarina, com bacias e ilhas, possibilitavam a ocupação, entretanto não havia um fator econômico que estimulasse o povoamento. Este surgiu na primeira metade do século XVII, quando aluviões auríferas foram descobertas nos riachos que lançam suas águas na baía de Paranaguá. Muita gente ocorreu para o local onde, em 1648, foi fundada a vila de Pâranaguá. Diversas explorações foram feitas

---

<sup>1</sup> Ariadne Soares Souto Maior — “Povoamento” in Grande Região Sul, Vol. IV, Tomo II — Geografia do Brasil — Fundação IBGE — 1968.



para o sul, a procura de ouro e prata e com isso povoações eram fundadas: São Francisco do Sul em 1658; Nossa Senhora do Deserto (ilha de Santa Catarina) em 1675 e Laguna, em 1676.

A procura de riquezas minerais levou os portugueses a estender seus domínios até a foz do rio da Prata, que consideravam como limite natural do território brasileiro. Assim “edificaram, em 1680, a margem esquerda do rio da Prata, inocuada pelos espanhóis, o fortim que marcou a fundação da Colônia do Sacramento, hoje cidade de Colônia, no Uruguai.”<sup>2</sup>

O trecho litorâneo do Rio Grande do Sul não oferecia boas condições para a ocupação, pois as restingas arenosas e o traçado retilíneo da costa não ofereciam bons ancoradouros, somente o sangradouro da lagoa dos Patos possibilitava a navegação costeira. Para manter contatos entre Laguna e a Colônia do Sacramento, os lusitanos abriram um caminho terrestre junto a costa. Aí, pela existência de rebanho bovino que vivia bravo e a solta, resultado do gado que os jesuítas espanhóis dispersaram, quando suas missões foram destruídas, lagunistas se estabeleceram no início do século XVIII, formando estâncias e abrindo caminhos terrestres para o planalto. Em 1737 o governo português manda levantar às margens do sangradouro da Lagoa dos Patos um forte que seria o núcleo original da primeira vila instalada no estado, a de Rio Grande de São Pedro, isto é, em 1751, hoje cidade e porto de Rio Grande.

A disputa pela posse da foz do rio da Prata, entre portugueses e espanhóis, levava à instabilidade e pouca segurança para as vilas e estâncias do litoral.

A necessidade de reforçar o povoamento levou o governo luso a estabelecer colônias em pontos estratégicos e para isso criou núcleos com colonos açorianos, estabelecendo-os na ilha de Santa Catarina, em torno de Laguna, em Rio Grande, Mostardas e também na Depressão Central do Jacuí, em Viamão, Porto dos Casais (que veio dar origem a Porto Alegre), Taquari e Rio Pardo.

“O objetivo do governo era utilização do braço açoriano na agricultura não só pelo fato de, até então, a atividade quase exclusiva da região ser a criação de gado, mas, sobretudo, pelo interesse de prender o homem a terra, fazendo-o realizar trabalho mais sedentário, contribuindo assim para completar a ocupação do litoral e estabelecer, definitivamente, o domínio luso nestas plagas”.<sup>3</sup>

A agricultura iniciada pelos açorianos não progrediu em decorrência da má qualidade dos solos e da falta de tradição agrícola dos colonos, continuando a criação ser a atividade mais importante.

---

2 Ariadne Soares Souto Maior — Trabalho citado.

3 Ariadne Soares Souto Maior — Trabalho citado

## b) O povoamento do planalto

Enquanto se processava a ocupação do litoral, o planalto era desbravado pelos bandeirantes paulistas e ocupado pelos missionários jesuítas espanhóis.

"Foram jesuítas espanhóis os precursores da ocupação do planalto ocidental e os responsáveis pela introdução do gado no sertão sulino.<sup>4</sup> Fundaram as missões de Guaíra onde, além da catequese dos indígenas, desenvolveram a agricultura e a pecuária. Estas reduções indígenas foram destruídas pelos paulistas desejosos de índios para escravizá-los. Outras missões os jesuítas criaram no Rio Grande do Sul, como a de Tape no vale do Ibicuí e outras entre este vale e o do rio Ijuí. Estas missões também foram destruídas pelos paulistas. O gado que nela vivia foi disperso pelos campos ao sul da bacia do rio Camaquã, área denominada posteriormente de Vacaria do Mar. Mais tarde, já no século XVIII, os jesuítas espanhóis fundaram os "Sete Povos das Missões" que, apesar de atacadas pelos bandeirantes, resistiram melhor e muitas delas foram a origem de atuais cidades como Santo Ângelo, São Borja, São Luís Gonzaga.

Foram os jesuítas espanhóis que reuniram o gado disperso na Vacaria do Mar, que era constantemente apresado pelos espanhóis, e formaram no nordeste do rio Grande do Sul uma outra área de criação, denominada Vacaria dos Pinhais, pois era uma área campestre, circundada por matas de araucária.

Estabeleceu-se um constante comércio de gado entre os campos da Campanha Gaúcha, a Vacaria dos Pinhais e São Paulo, surgindo povoados ao longo do caminho para São Paulo. Ao mesmo tempo na área montanhosa da mineração em Minas Gerais precisavam de animais de carga e para isso procuravam comprar mulas criadas no Rio Grande do Sul. Estabeleceu-se o caminho de gado e de mulas entre o Rio Grande do Sul e São Paulo, mais precisamente entre Viamão e Sorocaba. Desta forma as áreas campestres do planalto (Campos Gerais do Paraná; campos de Curitiba, campos de Lajes, campos de Vacaria) foram esparsamente, mas progressivamente desbravadas e ocupadas. Pousos de tropas e povoados como Castro, Ponto Grossa, Mafra, Lajes, Vacaria, progrediram e evoluíram para centros urbanos.

Os campos de Guarapuava e de Palmas, por se acharem fora do percurso do caminho do sul, já no oeste, foram os últimos a serem ocupados, apesar de terem sido atravessados no século XVI, quando D. Nunes Cabeza de Vaca, ao ser nomeado governador do Paraguai, desembarcou no litoral e atravessou Santa Catarina e Paraná, atingindo seu destino por Guaira. Os campos da Campanha, onde estâncias progrediram, tornaram-se áreas de indústria

---

4 Ariadne Soares Souto Maior — Trabalho citado

de charque, abastecendo o mercado do Sudeste e do Nordeste. Com isso desenvolve-se Pelotas e ampliam-se as funções de Rio Grande, por onde era exportada a produção de charque.

Assim o planalto foi povoado, graças sobretudo, a criação de gado e ao comércio estabelecido entre o Sul do Brasil e São Paulo, entretanto foi uma ocupação rarefeita, nucleada. Ao iniciar-se o século XIX, praticamente, toda a área florestal estava ainda não ocupada. Só em suas bordas é que havia penetração, sobretudo para a exploração da erva-mate. O povoamento do Sul do Brasil vai consolidar-se, em moldes especiais, através da colonização com elementos de origem européia, não portugueses.

### c) *A imigração e a colonização européia*

Na segunda década do século XIX o governo imperial resolveu concretizar o povoamento das áreas florestais do Sul do Brasil através da colonização agrícola, estabelecendo estrangeiros em pequenas propriedades. Para isso incentivou a imigração de elementos europeus, primeiramente alemães.

Os alemães foram estabelecidos inicialmente em três áreas: em São Leopoldo, próximo a Porto Alegre, em 1824; em Rio Negro, no vale do mesmo nome, no Paraná; e em São Pedro de Alcântara, entre Florianópolis e Lajes, em Santa Catarina. A primeira, a de São Leopoldo, progrediu e a colonização expandiu-se pela encosta do planalto, infiltrando-se pelos afluentes do rio Jacuí.

Outras colônias oficiais foram implantadas, como as de Santa Cruz e de Santo Ângelo, bem mais para o oeste do estado.

O fluxo da imigração alemã iria diminuir na 2.<sup>a</sup> metade do século, pois, devido as más condições proporcionadas aos primeiros imigrantes, foi promulgado, na Prússia, em 1859, o *Rescrito de Heydt*, que proibia a saída de alemães para o Brasil. Anteriormente, porém, outras colônias com alemães tinham sido instaladas em Joinville (1851), Blumenau (1854) Brusque (1860). Assim expandiu-se a colonização alemã por todo o vale do Itajaí.

Entretanto, o fluxo imigratório europeu passou a ser alimentado por italianos, incrementando-se a colonização no planalto, como a colônia de Caxias, a de Garibaldi e de Bento Gonçalves. Estas logo prosperavam e outras colônias surgiram, como Alfredo Chaves (atual Veranópolis) e Antonio Prado.

O sucesso da colonização nesta área do Rio Grande do Sul, tanto das colônias alemãs como italianas, prende-se, sem dúvida, a proximidade de Porto Alegre, mercado consumidor já expressivo para os produtos coloniais (cereais, leite, porco, etc.). Ao mesmo tempo nestas colônias, que constituem a chamada área de colonização velha, a atividade industrial logo se desenvolveu, pois muitos colonos eram artesãos.

A colonização italiana se estendeu por Santa Catarina, em áreas do vale do Itajaí, justapondo-se a colonização alemã, como também nos vales do Tijucas, Tubarão e Uruçanga, isto é, na encosta sul do planalto catarinense.

Após a proclamação da República quando a colonização, também, passou a ser estimulada pelos governos estaduais e por companhias particulares, a imigração atingiu o seu auge, com a entrada de outros povos como russos, poloneses, ucranianos e suecos. No Rio Grande do Sul a construção da estrada de ferro que ligou o estado a São Paulo incentivou o povoamento do Noroeste do Rio Grande do Sul e do vale do rio do Peixe, em Santa Catarina. Assim processou-se, em ritmo acelerado, o povoamento do Alto Uruguai, ao mesmo tempo que se ocupava rapidamente a grande mancha florestal do Alto Jacuí, ao sul da ferrovia, entre Passo Fundo, Carazinho e Soledade. Nos dois extremos desta região, o serviço estadual de terras e colonização estabelecia duas colônias: Erexim em 1908 e Santa Rosa em 1915. Toda essa área do Alto Uruguai passou a ser conhecida como região colonial nova.

Em Santa Catarina, das colônias mais antigas (Vale do Itajaí e sul do estado) saíram descendentes dos primeiros imigrantes ocupando novas áreas no planalto de Canoinhas, reforçadas por novas levas de imigrantes de outras nacionalidades, ocupando o vale do rio do Peixe onde floresceram: Videiras, Chapecó, Concórdia. O oeste do estado foi desbravado e colonizado no século XX, através da extração madeireira que era a atividade inicial do processo colonial.

No Paraná a imigração e a colonização tiveram outros aspectos. Não constituíam-se áreas compactas, mas núcleos isolados, implantados muitos mais pela iniciativa privada e com eslavos, em sua grande maioria. Muitas colônias foram instaladas em áreas de vegetação mista, isto é, campos e matas. Surgiram colônias nos arredores de Curitiba, Ponta Grossa, Palmeira, Castro e Lapa. Aí, também, instalaram-se alemães em Wittwarsun e, no século XX, holandeses, que prosperaram nas colônias de Carambei e Castrolândia, onde desenvolvem importante pecuária leiteira e indústria de laticínios. No segundo planalto paranaense, a colonização com poloneses e ucranianos, no início, implantou-se com a extração da erva-mate, evoluindo para a policultura, com ênfase na cultura da batata, do milho e criação de suínos.

No século XX, a partir de 1930, expande-se a ocupação do norte do Paraná, resultante da onda cafeeira vinda de São Paulo, atraindo a migração de mineiros e nordestinos, a procura de riquezas advindas com o café. No chamado Norte Novo do Paraná, a Campanha Melhoramentos Norte do Paraná, empresa privada, originariamente com capitais ingleses, incentiva o povoamento, tanto rural, como urbano.

O oeste do estado foi ocupado mais recentemente. Seu povoamento é resultante dos dois fluxos: o do norte com base no café e o do sul, colonial, originário da expansão da colonização procedente do Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

O processo de ocupação da Região Sul, condicionado por fatores naturais e influenciado por fatores humanos (históricos, culturais e econômicos) diferentes, grande importância teve na organização do espaço regional. Áreas agrárias distintas podem ser identificadas com dinamismo e organização bastante contrastantes: a partoril — campestre e tradicional, e a colonial — agrícola, muito mais dinâmica.

## *A ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO AGRÁRIO*

### *AS ÁREAS CAMPESTRES*

Como tradicionais áreas campestres na Região Sul temos: a Campanha Gaúcha e os campos do Planalto (Vacaria, Planalto Médio, Lajes, Campos Gerais do Paraná, Guarapuava e Palmas).

Como características gerais destas áreas temos: o domínio das grandes propriedades; grandes extensões de pastagens; criação extensiva; rarefação da população rural e dispersão do "habitat" rural. Entretanto inovações estão se processando nestas áreas, incentivadas pela ampliação dos mercados urbanos, regionais e extra-regionais e, mesmo, pelos mercados externos.

Entre as principais inovações podemos citar:

a) na Campanha Gaúcha: melhoria dos pastos; seleção de rebanhos; cuidados especiais no trato do gado; compáscuo (bovinos e ovinos criados no mesmo pasto); arrendamento de terra para agricultura (trigo e arroz) mecanizada e comercial; desenvolvimento da indústria de carnes.

b) nos Campos do Planalto Médio: arrendamento de terras para agricultura moderna (rotação trigo-soja) e mecanização da lavoura.

c) nos Campos Gerais do Paraná: formação de colônias com elementos europeus (holandeses e alemães); desenvolvimento da pecuária leiteira; criação intensiva; indústria de laticínios; arrendamento de terras para a agricultura (batata-inglesa, arroz, trigo) por japoneses e europeus.

d) nos Campos de Guarapuava: formação de colônias alemãs; desenvolvimento da agricultura mecanizada (arroz, trigo e cereais de inverno); sistema de cooperativas.

## AS ÁREAS FLORESTAIS

As mais importantes e dinâmicas áreas coloniais da Região Sul, são: a colonial antiga do Rio Grande do Sul; o Vale do Uruguai; o Vale do Rio do Peixe; o Vale do Itajaí; o Sudoeste Paranaense; o Oeste Paranaense.

Estas áreas apresentam as seguintes características: domínio das pequenas propriedades; trabalho familiar; elevadas densidades de população rural; policultura; combinação milho-porco; numerosos povoados rurais.

Certas áreas evoluíram para especialização agrícola, incentivadas pelos mercados consumidores urbanos regionais e extra-regionais, facilitadas pela infra-estrutura das vias de circulação e de transporte rodoviário, o que possibilitou o acesso da produção de áreas remotas até os grandes centros de comercialização, sobretudo os do Sudeste. Assim temos:

- a) área vitivinicultora de Caxias do Sul; pela influência dos italianos desenvolveu-se a produção de vinhos.
- b) área fumicultora de Santa Cruz do Sul, especializada na lavoura e indústria do fumo.
- c) área de produção de acácia-negra, em Montenegro, para produzir tanino que abastece as indústrias de couros e calçados da área metropolitana de Porto Alegre.
- d) área de produção de soja e mandioca da região de Santa Rosa, onde é feito o primeiro beneficiamento de óleo de soja.
- e) área de criação de suínos e produção de milho do Vale do Rio do Peixe, com indústrias de frios, localizadas sobretudo em Concórdia, Seara, Videira.

O Norte do Paraná é, na Região Sul, uma área de economia com características do Sudeste. Principal área produtora de café do Brasil, nela se está processando o desenvolvimento da policultura de produtos tropicais e, mais recentemente, amplia-se a área cultivada com a soja e o trigo.

O desenvolvimento agropastoril *destas áreas* sulinas tem sido uma resposta do setor primário aos impulsos do processo de urbanização industrial ocorrido, sobretudo no Sudeste, mas também em várias áreas da Região Sul.

## O DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL URBANO

O Sul contribui com matérias-primas para as indústrias do Sudeste. São matérias-primas agrícolas para as indústrias têxteis e de produtos alimentares, fumo, etc. Igualmente produz matérias-primas de origem animal e derivados do extrativismo vegetal, como madeiras para construção, mobiliário, polpa para papel, dormentes

e, sobretudo, erva-mate. Talvez a maior contribuição da Região em fornecimento para as indústrias do Sudeste seja a produção de carvão mineral para a siderurgia. O quadro abaixo indica que o carvão catarinense (coque metalúrgico) vem em crescente produção:

PRODUÇÃO DE CARVÃO MINERAL (TONELADAS)

	1943	1953	1963	1968
Paraná.....	24.745	73.098	78.756	342.504
Santa Catarina.....	678.451	843.504	1.930.501	3.489.543
Rio Grande do Sul.....	1.346.269	1.008.327	819.195	995.543
BRASIL.....	2.078.256	2.024.929	2.828.452	4.827.590

A infraestrutura dos transportes e das fontes de energia, ao lado do aumento dos mercados consumidores, regional e extra-regional, são os fatores do desenvolvimento industrial da Região Sul.

Temos na Região Sul as grandes rodovias que ligam a Região com o Sudeste e o restante do país: a BR-116; a BR-101. Além destas, as rodovias traçadas no sentido leste-oeste: como a que parte de Porto Alegre e toma a direção de Uruguaiana; a que vai para Iraí no sentido noroeste. Partindo de Curitiba, temos: a que vai em direção a Foz do Iguaçu; a em direção a Paranavaí; a em direção ao sudoeste do estado. Uma malha de outras estradas, ao lado dos transportes ferroviários, completam o sistema de transportes terrestres, facilitando os fluxos de mercadorias e de passageiros.

O consumo de energia elétrica, o 2.º do país, é um bom indicador para demonstrar o desenvolvimento econômico regional. Em 1968 o consumo de energia elétrica foi de 3.132.472 MWh, sendo que o setor industrial consumia 45% do total.

O desenvolvendo industrial da Região Sul teve no espírito empresarial do imigrante europeu um de seus pontos básicos. As grandes empresas industriais da área metropolitana de Porto Alegre, de Caxias do Sul, de Joinville, de Blumenau e, mesmo de Curitiba, tiveram nos capitais acumulados pelos imigrantes, através do comércio, da agricultura, ao lado da tradição artesanal, suas bases genéticas.

A distribuição espacial da atividade industrial é, entretanto, desigual. Algumas áreas já evoluíram para uma concentração industrial. É o caso da área metropolitana de Porto Alegre, que concentrava 71% do pessoal ocupado nas indústrias da Região Sul e 5,8% do Brasil (em 1965). São indústrias diversificadas, predominando os gêneros: metalúrgico; vestuário e calçados; e alimen-

tares. Outras áreas podem ser citadas, como a de Caxias do Sul, Joinville, Blumenau, Curitiba. Disseminadas em vários pontos da Região, encontramos centros urbanos com indústrias ligadas a presença de matérias primas locais: indústrias de produtos alimentares; madeireira e de papel.

O desenvolvimento urbano é um reflexo do desenvolvimento industrial. As grandes cidades da Região Sul atraem população do campo e, sobretudo, das pequenas cidades, sendo acentuados os movimentos migratórios para aquelas onde as possibilidades de mercado de trabalho, nas indústrias e nos serviços, são maiores, como Porto Alegre, Curitiba, Londrina, Cascavel, Umuarama, entre outras.

A urbanização na Região Sul vem-se proressando acentuadamente como podemos observar no seguinte quadro:

ANO	% DA POPULAÇÃO URBANA NO TOTAL DA POPULAÇÃO DA REGIÃO	% DA POPULAÇÃO URBANA DA REGIÃO SUL NO TOTAL DA POPULAÇÃO URBANA DO BRASIL
1940.....	27,73	12,34
1950.....	29,49	12,31
1960.....	37,58	13,96
1970.....	44,56	14,05

As grandes cidades da Região Sul se apresentam equipadas para exercer sua principal função que é a de distribuir bens e serviços as suas populações e as das áreas rurais vizinhas. Assim cada uma delas funciona como localidade central, isto é, centros onde a população vai adquirir o que necessita em produtos agrícolas, produtos industriais, isto é, bens, e onde procura serviços (médico-hospitalares, educacionais, culturais, sociais). Cada uma delas tem sua área de influência própria e são equipadas de maneira diferente, desde as subequipadas (centros locais) até as superequipadas (metrópoles regionais).<sup>6</sup>

Estas localidades centrais, ao lado de outros centros que possuem também uma função mais especializada, isto é, ou são centros predominantemente industriais (Joinville, Blumenau), ou de transportes (portos, entroncamentos rodo-ferroviários; como Paranaguá, Rio Grande) ou de turismo (Canela, Gramado) constituem o sistema urbano da Região Sul, onde duas redes urbanas se destacam: a de Porto Alegre (grande metrópole regional) e a de Curitiba (metrópole regional). Centros regionais: Londrina, Maringá, Ponta Grossa, Florianópolis, Blumenau, Santa Maria, Pelotas entre outros. O Norte do Paraná, pelo seu tipo de povoa-



mento, sua economia, tem vinculações mais estreitas com a metrópole paulista, fazendo parte da rede urbana de São Paulo.

Sem dúvida, Porto Alegre é a grande metrópole da Região Sul. É um dos grandes centros de direção do país,<sup>7</sup> sobretudo quanto aos capitais não-industriais, isto é, finanças e seguros, comércio, transporte e eletricidade, polarizando todo o estado do Rio Grande do Sul e o oeste catarinense.

## CONCLUSÕES

Podemos dizer que a Região Sul integra-se no contexto nacional por um esforço nos diferentes setores da economia, visando o desenvolvimento do país. O setor primário ainda é o mais importante, apesar da expansão industrial estar em processo bem dinâmico, sobretudo com indústrias modernas e desenvolvidas. Ao mesmo tempo, o setor primário caracteriza-se por ser dinâmico, passando por um processo de modernização, contribuindo com gêneros alimentícios e matérias primas para o Sudeste.

As características do povoamento deram a Região peculiaridades étnicas-culturais no conjunto brasileiro. Entre elas podemos assinalar o estilo arquitetônico das cidades coloniais, com suas casas do tipo enxamel e suas mansardas. O folclore do Sul foi influenciado pelas tradições espanholas, em sua música, danças e trajes típicos, porém, ao lado destas, a cultura e tradição do colono europeu se superimpôs, fazendo com que o folclore da Região Sul tenha características bem distintas do restante do Brasil, onde a influência lusitana e da cultura negra foi maior.

## BIBLIOGRAFIA

- 1 a 4 — "Povoamento". Ariadne Soares Souto Maior, in Geografia do Brasil — Grande Região Sul, Vol. IV, Tomo II — Fundação IBGE — 1968.
- 5 — "A Organização do Espaço Agrário". Aluizio Capdeville Duarte, in Geografia do Brasil — Grande Região Sul, Vol. IV, Tomo II. Fundação IBGE — 1968.
- 6 — "Centralidade". Roberto Lobato Correa e Outros, in Subsídios a *Regionalização*. Divisão de Geografia. Fundação IBGE — 1968 e Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas. Ministério do Planejamento e Coordenação Geral — Fundação IBGE — 1972.
- 7 — "Uma Medida da Função de Direção das Cidades Brasileiras". Ruth Lopes da Cruz Magnanini e Olga Maria Buarque de Lima. in Boletim Carioca de Geografia. — Ano XXII — AGB — 1972.

## AS VIAS DE TRANSPORTES, COMO UMA DAS FORMAS DA INTEGRAÇÃO NACIONAL

JOSÉ CEZAR DE MAGALÃES  
Geógrafo do IBGE

O desenvolvimento econômico de um país processa-se mais aceleradamente na medida em que suas diversas regiões geoeconômicas estejam solidamente integradas. O alcance desse estágio se deve muito, entre outros fatores, às vias de transportes.

Para a boa compreensão do relacionamento entre vias de transportes e integração nacional, parece-nos útil conceituar esta última. O general Carlos de Meira Matos assim a compreende. "Por integração do território há que se entender sua vitalização e vertebração através de sistemas de vias físicas e de vias de telecomunicações." (A Revolução e a Geopolítica de Integração Nacional in: *Jornal do Brasil* de 31-3-73). Neste capítulo somente nos deteremos na participação das vias físicas na integração nacional.

A política de integração nacional é missão que vem cumprindo todos os governos, desde os tempos do Brasil-Colônia até a atualidade. Inicialmente, Portugal conquistou diplomaticamente a maior parte do Estado do Brasil, graças a assinatura do Tratado de Tordesilhas pelo Papa Alexandre VI para posteriormente ampliá-lo pela ocupação e colonização no período das Entradas e Bandeiras.

Com a formulação de soluções políticas integradoras, entre elas a da aplicação de uma política nacional de transportes ao espaço geográfico nacional, os diversos governos vêm promovendo a eliminação das numerosas ilhas econômicas do País, permitindo que muitas regiões fechadas, caracterizadas por uma economia primária auto-suficiente se transformem em regiões de economia aberta, isto é, que realizam entre si o mais amplo comércio. Trata-se contudo de uma conquista demorada e que se vem ainda realizando em nossos dias como se apreciará e cujo maior exemplo é o da Região Amazônica.

A História como disciplina que investiga o passado, visando a compreensão do presente e mesmo delineando perspectivas do

futuro, será aqui muito utilizada, ao lado dos princípios da Geografia para o estudo da integração do País pelas suas diversas vias de transportes.

## I — HISTÓRICO DA INTEGRAÇÃO

### A — FASE COLONIAL

No século XVI, coube ao mar, sem dúvida, o papel integrador do litoral brasileiro, pois os primeiros núcleos portugueses ali situados comunicavam-se entre si através de navios que o percorriam. É verdade que a maior preocupação portuguesa nos primeiros anos da Colônia era a de estabelecer pontos de apoio no litoral para recolher os produtos de coleta obtidos com o auxílio dos indígenas como o da Nau Bretoa que recolheu em Cabo Frio a 27 de julho de 1511, 125 toneladas de madeira. O caminho pelo mar, enfim, possibilitava a portugueses e franceses adquirir "pau de tinta", algodão, macacos, papagaios, pimenta, peles, óleos e araras.

O comércio de trocas que se entabulava entre europeus e indígenas propiciou o aparecimento, junto ao litoral, de caminhos primitivos como a "Estrada dos Tupiniquins" e a "Estrada Real da Caça Guarani". Estas trilhas muitas vezes foram aproveitadas pelas Entradas e Bandeiras. Delas, pouco guardou a História.

A introdução da cana-de-açúcar em Olinda, por Duarte Coelho Pereira, e em São Paulo, por Martim Afonso de Souza, ao mesmo tempo que organizava as primeiras áreas econômicas do Brasil, baseadas neste produto, fixava pontos de apoio no litoral para a partida dos primeiros caminhos que demandavam o interior.

Quando as duas primeiras cidades do Brasil se instalam, Salvador em 1549 e Rio de Janeiro em 1565, numerosas vilas já se distribuíam pelo litoral, servindo de apoio para a abertura dos primeiros caminhos, em busca do ouro, das pedras preciosas ou da exploração geográfica.

Esses "caminhos coloniais", de caráter amplamente integracionista, foram os rios que não só se constituíam em vias naturais da penetração do litoral para o interior como se constituíam em verdadeira bússola a ensinar a direção a entradistas e bandeirantes. Salvo o caso particular da bacia amazônica, pode-se mesmo dizer que após esses movimentos de conquista do espaço geográfico brasileiro jamais retomaram a importância que tiveram naquela época.

Acompanhando a distribuição das principais Entradas e Bandeiras no Mapa do Brasil (Fig. 1), observa-se que o nordeste baiano e o centro de Minas Gerais foram explorados através da penetração de Belchior Dias Moreira pelo vale do Itapicuru, pela entrada de V. R. Caldas que, partindo de Salvador, subiu o vale do

# INTEGRAÇÃO NACIONAL PELAS ENTRADAS E BANDEIRAS

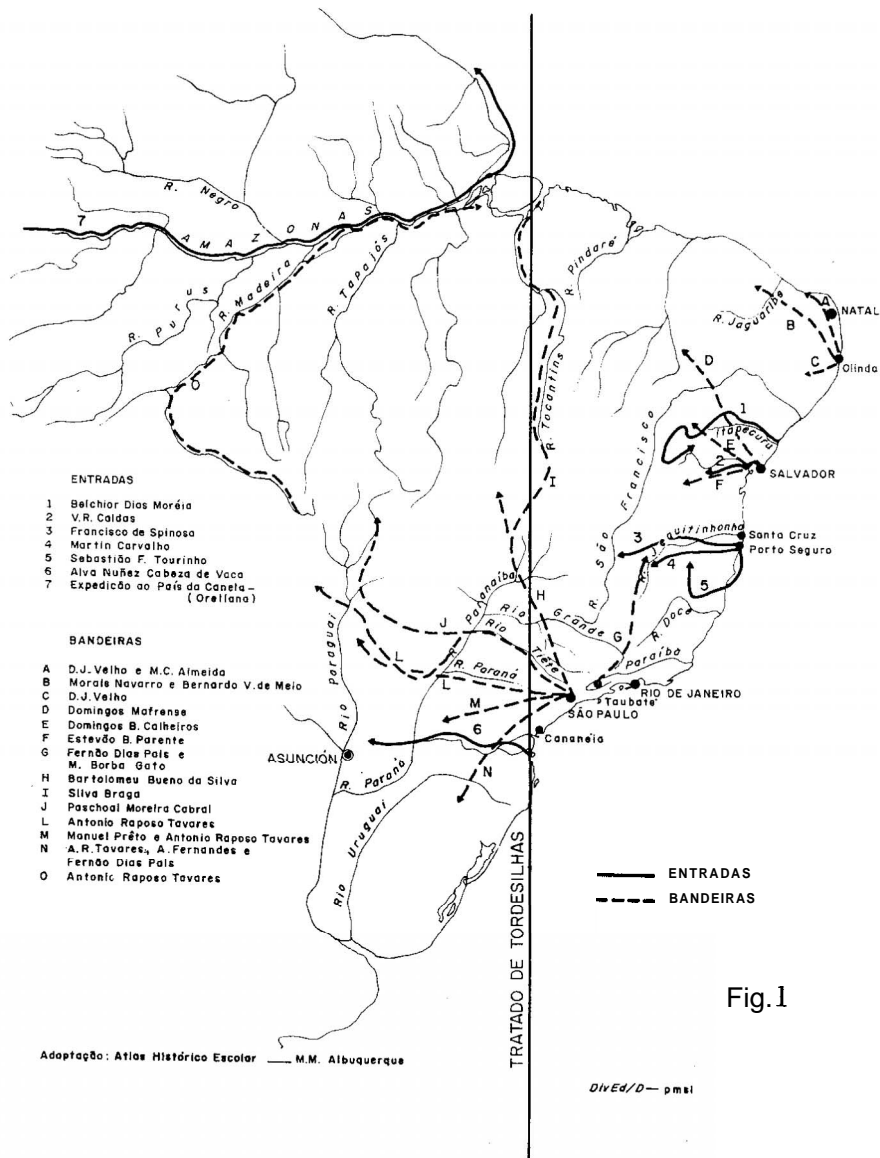


Fig.1

Nota: O rio da bandeira assinalada pela letra L e o Paranapanema, que no mapa figura como Paraná.

Paraguaçu, por Francisco Espinosa que acompanhou o vale do Jequitinhonha até as confluências dos rios Piracicaba e Piranga, formadores do rio Doce. De Salvador as entradas de Domingos Calheiros e Estevam Parente alcançaram também o planalto baiano enquanto Domingos Mafrense atravessava os rios Itapicuru e São Francisco para atingir o vale do Gurgueia. Enquanto isso, na Região Norte, em 1541, Francisco Orellana descia o rio Amazonas e Pedro Teixeira o subia entre 1637-1639.

O grande pólo irradiador da conquista do território brasileiro seria contudo São Paulo, marcando o início de uma evolução histórica que se continuaria até nossos dias, isto é, a organização do espaço brasileiro a partir da Região Core ou Sudeste; assim, observando-se ainda mais uma vez o citado mapa (Fig. 1) ele nos mostra que as bandeiras paulistas prepararam os caminhos que uniriam as atuais regiões brasileiras, caminhos estes que, em muitos casos, vieram a ser superpostos pelas estradas coloniais, pelas rodovias e estradas de ferro da atualidade.

A cidade de São Paulo, ponto de largada dos bandeirantes, foi fundada pelos jesuítas em 25 de janeiro de 1554 quando aii levantaram o Colégio de São Paulo, situado a alguns quilômetros da vila de Santo André da Borda do Campo. Esta vila e logo a seguir a vila de São Paulo foram ligadas pelo Caminho do Mar a Cubatão possibilitando que o português desembarcado no litoral de Santos pudesse atingir o planalto e aí se estabelecer.

A posição da vila de São Paulo, em relação aos territórios dos atuais estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, explica a abertura dos diversos caminhos que partiam dessa cidade, acompanhando ou utilizando os rios da bacia do Paraná, entre eles sobressaindo em importância o rio Tietê pelas suas nascentes próximas ao litoral.

A penetração para o planalto de Piratininga fez-se através de dois caminhos, o do Perequê ou Caminho Velho e o denominado Caminho do Mar, que partia do porto de Santa Cruz na Baixada Santista, subia a serra do Cubatão e pela garganta do Tutinga penetrava pelo vale do rio das Pedras onde alcançava o planalto. Por ele devem ter galgado a serra em 1554 os treze missionários que fundaram o colégio de São Paulo de Piratininga; hoje em dia não foi muito diferente a escolha dos engenheiros para construir a Rodovia Anchieta, versão moderna do Caminho do Mar.

Com a ligação dos campos de Piratininga ao mar, urgia começar a luta pela conquista do interior. Coube então a Bartolomeu Bueno da Silva percorrer o interior de São Paulo, atravessar o rio Grande e por Uberaba cortar o Triângulo Mineiro para chegar as margens do rio Paranaíba, cruzá-lo e atingir o planalto central, onde percorreu as terras divisoras das bacias do Araguaia e do Tocantins para chegar finalmente a Belém. Em linhas gerais, as ligações atuais entre São Paulo e Goiás seguem este caminho como

a Via Anhanguera e um dos ramais da Estrada de Ferro Mogiana, o que parte de Ribeirão Preto, cruza o entroncamento Ituverava-Igarapava, seguindo por Uberaba para atingir finalmente Araguari, onde se articula com a antiga Estrada de Ferro de Goiás. Também a Belém-Brasília hoje em dia não teve muita escolha para seguir até Belém, senão os mesmos divisores percorridos por Bartolomeu Bueno. Numa só arrancada delineavam-se os caminhos que mais tarde integrariam pelas vias terrestres as regiões Sudeste, Centro-Oeste e Norte.

Não menos ciclópica foi a tarefa de Antonio Raposo Tavares que, pelos rios Paranapanema, Miranda, Guaporé, Madeira e Amazonas, uniu as mesmas regiões, porém de forma mais interiorizada; hoje em dia, centenas de quilômetros da rodovia ligando Porto Velho a Manaus, percorrem os vales dos rios Guaporé e Madeira. Ainda coube a este bandeirante, juntamente com A. Fernandes e Fernão Dias Pais, percorrer o planalto sulino até as nascentes do rio Jacuí como que a balizar os futuros caminhos de integração sul-sudeste que percorrem esta parte do território nacional. Ainda partindo de São Paulo, cumpre destacar a bandeira de Pascoal Moreira Cabral que, pelo Tietê e pelos divisores dos rios Paraná e Paraguai, alcançou a região de Cuiabá para fundá-la.

De Taubaté, partiram Fernão Dias Pais e Manoel Borba Gato, que percorreram o sul de Minas, o rio das Velhas e alcançaram as nascentes do rio Jequitinhonha, preparando o roteiro de grande parte de uma rodovia moderna, a Fernão Dias, ligando São Paulo a Belo Horizonte.

Esta descrição das atividades das Entradas e Bandeiras é um dos melhores exemplos da integração das disciplinas de Geografia e História para a compreensão do ensino de Estudos Sociais. Desta forma entende-se que, apesar da distância cronológica e da evolução da técnica que separam as obras de infra-estrutura dos transportes na atualidade daquela corespondente a dura tarefa de abertura de picadas a machado dos séculos XVI e XVII, mantiveram-se atuantes os componentes da Geografia Física como os vales e o relevo para balizar o traçado dos caminhos, muito dos quais oferecendo sempre a mesma alternativa no traçado.

A penetração para o interior, a partir da Região Sudeste, exigiu a construção de alguns caminhos que ligassem o litoral ao interior e a construção de outros que viessem entrosar o interesse da conquista pura com os interesses econômicos da metrópole portuguesa, mudando-se, em consequência, o eixo econômico e político da Colônia.

Na Região Sul foi o Caminho do Sul, unindo Sorocaba ao Rio Grande do Sul que teve o papel integracionista entre as regiões Sudeste e Sul, possibilitando, por um lado, a chegada dos animais do Rio Grande a São Paulo e, por outro, a fundação de numerosas cidades originadas em pouso de tropas de burro. Com o objetivo

de integrar o litoral sul ao planalto, alguns caminhos foram abertos, como o da Graciosa, entre Antonina e Curitiba e o de Dona Francisca, ligando Joinville à cidade de Rio Negro, nas margens do rio Iguazu; hoje em dia duas auto-estradas asfaltadas percorrem estes mesmos traçados coloniais, sendo o primeiro parte integrante da Rodovia do Café.

A descoberta do ouro no planalto mineiro, ao mesmo tempo que incentivava a ocupação do território, forçava a abertura de novos caminhos que ligassem a zona de mineração mais diretamente a um porto exportador. Essa necessidade iria beneficiar o Rio de Janeiro, cuja posição em relação as minas atendia a esse objetivo. Em consequência esta cidade passou a ser capital da colônia em **1763** e a concorrer com São Paulo no comércio do ouro.

O novo caminho, unindo o Rio de Janeiro às minas, começou a ser construído em **1698** por Garcia Rodrigues Pais e foi terminado em **1725**. Portanto, vinte e cinco anos após a descoberta do ouro no rio das Velhas esse metal encontrava a sua saída mais rápida para a metrópole.

O caminho Novo na sua variante pela serra da Estrela foi remodelado nos meados do século XIX para transformar-se na Estrada União e Indústria ao lado da qual traçou-se mais tarde a linha férrea entre Petrópolis e Juiz de Fora.

Completada a conquista bandeirante e consolidados os caminhos por eles percorridos, transformados na maior parte das vezes em estradas boiadeiras, o Brasil dera um passo importante em prol da efetiva ocupação de sua imensa massa continental; desta forma, pode-se constatar a organização de três áreas geoeconômicas: **1)** área açucareira do Nordeste; **2)** área de mineração; **3)** área açucareira do litoral Sudeste (Baixadas de Goitacazes, Fluminense e Santista).

Nos caminhos traçados entre a Zona de Mineração e as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro surgiram numerosos povoados para pouso de tropas que mais tarde se transformaram nas cidades onde comerciavam e moravam os fazendeiros de gado e de café dos séculos XIX e XX, caracterizando a intensa vida urbana da Região Sudeste.

## B — FASE DA REVOLUÇÃO MECÂNICA

Com a descoberta da aplicação do vapor a força mecânica em **1769** por Watt, para impulsionar pequenas vagonetas de carvão nas minas da Inglaterra e a invenção da locomotiva em **1825** por George Stephenson nesse mesmo país, possibilitaram uma nova era para a humanidade no setor dos transportes.

Esse Último invento só chegou ao Brasil em **1854** quando o Barão de Mauá construiu o primeiro trecho ferroviário entre Mauá (Guia de Pacobaíba) até a Raiz da Serra (vila Inhomirim).

Graças a atividade cafeeira, intensifica-se a vulgarização das estradas de ferro pelo País e na sua evolução integracionista pode-se assinalar duas fases distintas, a primeira, a mais característica, é nitidamente intra-regional, isto é, visava interligar as diversas sub-regiões açucareiras e cafeeiras entre si e com os portos do litoral, apresentando a maior densidade por quilômetro quadrado na Região Sudeste. Aqui cada companhia distribuía sua rede com características técnicas próprias, entre elas as bitolas diferentes, não havendo, portanto, uma preocupação de interligação de estradas o que criaria nos tempos atuais dificuldades para um mesma composição ferroviária trafegar pelas diversas estradas de ferro brasileiras.

Servindo inicialmente as áreas agrícolas, as ferrovias passaram posteriormente a atender as áreas mineradoras e criatórias; nestas, ao contrário das primeiras onde havia realmente uma rede densa de distribuição, os trilhos penetravam como uma longa e única via de interiorização (Fig. 2), servindo aos fazendeiros de gado como antes já haviam servido aos fazendeiros de café.



Fig. 2



Chega-se então aos fins do século XIX e início do século XX; desta forma com a inauguração da cidade de Belo Horizonte em 1897, e sua ligação por estrada de ferro ao Rio de Janeiro e a ligação já existente entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, três regiões economicamente distintas estavam integradas: a velha área colonial de mineração do século XVIII, a região da baixada litorânea, cujos núcleos datavam dos séculos XVI e XVII e as novas regiões cafeeiras do segundo quartel do século XIX e primeira década do século X.

Enquanto isso, no nordeste, as cidades do sertão ou dos pés de serra interligavam-se com a zona canavieira e no sul, as cidades do planalto ou da Campanha interligavam-se com os portos marítimos.

Quanto a segunda fase de integração, caracteriza-se pelas ligações intrarregionais que, como se apreciará, são ainda muito escassas e mesmo inexistentes entre o Nordeste e o Norte, entre este e o Centro-Oeste ou entre este e o Nordeste.

Entre as regiões Sudeste e Centro-Oeste há três ligações por estradas de ferro; inicialmente, destaque-se a que é feita pela Estrada de Ferro Noroeste do Brasil que, a partir de 1905, passou a ligar Bauru a Corumbá, numa extensão de 1.764 km e que se pretende transformar num trecho da primeira transcontinental (Santos-Arica); sua construção decorreu da assinatura do Tratado de Petrópolis entre o Brasil e a Bolívia para compensar esta Última da perda do Território do Acre.

Outra ligação do Sudeste com o Centro-Oeste é a que vai de Campinas a Goiânia, através dos trilhos da Estrada de Ferro Mogiana até Araguari, e daí pelos trilhos da antiga Estrada de Ferro de Goiás até Goiânia. Esta última, incorporada em 1957 a Rede de Viação Centro-Oeste, tem a missão de unir Brasília ao Sudeste, através do ramal de Pires do Rio. Ainda por esta estrada de ferro, atravessa-se de Minas Gerais, de Ibiá e Patrocínio, para Catalão e Pires do Rio em Goiás.

Para o sul as ligações se fazem, desde o início do século, por duas passagens na fronteira paulista-paranaense e por uma mesma estrada de ferro, a Sorocabana, que vai entroncar-se com a rede de Viação Paraná-Santa Catarina, respectivamente em Itararé e Ourinhos.

A retificação do velho trecho dessa ferrovia, entre Londrina e Curitiba, atenderá a melhor integração da economia paranaense, possibilitando levar o café com mais rapidez ao porto de Paranaguá, ao mesmo tempo que a construção do Tronco Principal Sul, entre Curitiba e Porto Alegre, dinamizará a velha ligação existente desde o princípio do século, entrosando-a mais eficientemente com a rede do Sudeste.

Quanto a ligação entre as regiões Sudeste e Nordeste, somente se completou na primeira década de 1950 com a interconexão dos trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil com os da Rede de Viação Federal Leste Brasileiro na cidade de Monte Azul; através

desta última ferrovia alcança-se, não só Salvador, mas também quase todo o território nordestino na margem esquerda do São Francisco, graças a recém inaugurada ponte entre Colégio em Sergipe e Propriá, em Alagoas.

A atual ligação nordeste-sul já contara inicialmente com a ligação entre Rio de Janeiro e São Paulo, realizada em 1890, através da chegada a Cachoeira Paulista dos trilhos das Estradas de Ferro São Paulo e Rio de Janeiro e Estrada de Ferro D. Pedro II que posteriormente se fundiram para constituir a Estrada de Ferro Central do Brasil.

A colocação dos trilhos das estradas de ferro pelo território nacional foi em parte responsável pela diminuição do ritmo da construção dos caminhos carroçáveis, pois o trem oferecia, sem dúvida, melhor conforto aos viajantes, não estando sujeito aos buracos e lama que tornavam as estradas intransitáveis por ocasião do período chuvoso. Mas a situação começou a se modificar quando nova contribuição veio dinamizar a Revolução Mecânica, iniciada com a locomotiva a vapor, a invenção do motor à explosão, possibilitando a construção de automóveis, caminhões e Ônibus, cuja mobilidade possibilitava conduzir passageiros e cargas de porta-a-porta e com mais rapidez.

A necessidade coletiva ou individual de atuar com presteza em todas as atividades é uma característica do mundo contemporâneo industrializado; com efeito, sente-se uma modificação psicológica nos hábitos da população, caracterizada pela agitação de movimentos, isto é, cada um sente a necessidade de andar mais rápido e pensar mais ligeiro para ganhar tempo.

Nesse sentido os veículos rodoviários passaram a atender melhor aos usuários do que as ferrovias que, por causas várias, tornaram-se deficientes, ora por falta de renovação de seu material rodante, ora pela permanência dos velhos traçados ou ainda pela demora ou extravio de cargas nas estações.

Esse atendimento rodoviário acelera-se com o processo de industrialização, o qual justifica também a explosão urbana no País e o êxodo rural para as maiores cidades. Esta explosão proporcionou o movimento pendular entre as cidades satélites das duas grandes metrópoles brasileiras, cujo fluxo intenso de passageiros não seria atendido somente pelos trens; instalam-se então numerosas linhas de Ônibus nessas áreas metropolitanas, transbordando depois para linhas inter-regionais, agora com características integradoras, pois tratava-se de unir cidades situadas nas diversas grandes regiões brasileiras.

A era rodoviária inicia-se timidamente em 1926, quando o Presidente Washington Luís mandou abrir uma nova estrada entre Rio de Janeiro e São Paulo e uma outra entre Rio de Janeiro e Petrópolis. O movimento continuou através da construção de estradas estaduais, na maior parte das vezes, apenas sendo a ligação sucessiva de numerosas estradas municipais, caracterizadas portanto

por traçados sinuosos e estreitos, não havendo, assim, nesse período, uma política nacional rodoviária, política que se iniciaria com a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem em 1942. Basta citar que até 1940 o Brasil só dispunha de um única estrada pavimentada, a citada Rio-São Paulo, sendo que a nova rodovia entre as duas cidades, a Via Dutra, só se concluiu em 1950. A falta de uma indústria de base siderúrgica e petroquímica, aliada a eclosão da Segunda Guerra Mundial em 1939 e sua extensão até 1945, responde pela lenta evolução na construção de rodovias, ao mesmo tempo que favorecia ao transporte pelas ferrovias, cujos trens se movimentavam a lenha e carvão vegetal, prescindindo dos combustíveis líquidos, cuja importação era difícil por causa da campanha submarina dos países do Eixo. Porém desenvolvia-se pelo mesmo motivo o parque industrial brasileiro, construindo-se em plena guerra a Companhia Siderúrgica Nacional e inaugurando-se poucos anos após seu término, em 1953, a PETROBRAS. Estavam garantidas desta forma as matérias-primas para a construção das grandes pontes e a produção do asfalto para a pavimentação das rodovias.

A partir desse movimento acelera-se cada vez mais a construção de estradas de rodagem em detrimento das ferrovias. Estas, que em 1930 correspondiam a 22,2% do total de estradas no Brasil conforme se aprecia na Tabela I, em 1960 tinham sua participação reduzida a 7,4% e em 1970 a 2,9%, participação inferior em relação as rodovias que, neste último ano, alcançavam 97%.

Tabela I

EVOLUÇÃO DAS VIAS TERRESTRES NO BRASIL  
E PARTICIPAÇÃO DE CADA VIA NO TOTAL

ANO	TOTAL DE FERROVIAS E RODOVIAS (Km)	FERROVIAS (Km)	% DO TOTAL	RODOVIAS (Km)	% DO TOTAL
1930.....	145.728	32.478	22,2	113.250	77,7
1940.....	227.390	34.352	15,1	193.038	84,8
1950.....	247.390	36.681	14,8	210.709	85,1
1960.....	515.277	38.339	7,4	476.938	92,5
1964.....	591.699	43.189	7,2	548.510	92,7
1965.....	836.932	33.864	4	803.068	95,9
1966.....	857.059	32.317	3,7	824.742	96,2
1967.....	963.604	32.182	3,3	931.422	96,6
1968.....	971.270	32.054	3,3	939.216	96,6
1969.....	1.122.391	32.939	2,9	1.089.452	97
1970.....	1.071.881	32.1021	2,9	1.039.779	97

Se a simples abertura de uma rodovia, mesmo em terra batida, ligando regiões ou sub-regiões com atividades econômicas diferentes, já correspondia a uma arrancada importante para tornar essas áreas cada vez mais abertas para a comercialização, sua pavimentação asfáltica, retificação e duplicação iriam possibilitar um fluxo mais rápido entre essas unidades espaciais, pois uma empresa de transporte poderia utilizar, por exemplo no percurso São Paulo-Recife, um caminhão em vez de dois ou mais, pois aquele primeiro veículo poderia fazer uma viagem redonda em menos tempo, dando a empresa maiores lucros e a estrada menos congestionamento.

Após 1956, ao mesmo tempo que se inicia a construção de longas transcontinentais, integrando todo o território nacional, cuidava-se ao mesmo tempo do asfaltamento dos principais eixos rodoviários, de forma que em 1970, conforme se aprecia na tabela II, o Brasil contava com 1.039.779 km de rodovias dos quais 49.263 km ou apenas 4,70% pavimentados; portanto há muito pouco em rodovias (os Estados Unidos com território menor que o Brasil dispõem de 5.600.000 km) e muito menos ainda em pavimentação.

Tabela II

RODOVIAS PAVIMENTADAS E NÃO PAVIMENTADAS  
NAS GRANDES REGIÕES

(1970)

REGIÕES	PAVI- MENTA- DAS (Km)	% EM RELAÇÃO AO TOTAL DA REGIÃO	NÃO PAVI- MENTA- (Km)	% EM RELAÇÃO AO TOTAL DA REGIÃO	TOTAL (Km)	% EM RELAÇÃO AO BRASIL
Norte.....	1.902	8,90	19.358	91,90	21.260	0,2
Nordeste.....	9.416	3,30	270.652	96,70	280.068	26,9
Sudeste.....	28.078	8,00	321.125	92,00	349.183	33,5
Sul.....	7.757	2,60	289.914	97,40	297.671	28,6
Centro-Oeste...	2.110	2,30	89.487	97,70	91.597	8,8
Brasil.....	49.263	4,70	990.516	95,30	1.039.779	100

Como se aprecia ainda, a Região Sudeste por ser a Região Core do País é a que conta com 349.183 km, 33,5% das rodovias do País e com a maior quantidade de estradas pavimentadas, 28.078 km ou 56% do total pavimentado no País.

Quanto as grandes vias rodoviárias de integração nacional, com características de auto-estrada, só vieram a ser construídas nos últimos vinte anos, como a rodovia Rio-Bahia, aberta antes de

1963, mas só asfaltada nessa época. Esta estrada possibilitou uma real integração entre o centro-sul do País e a Região Nordeste, suplantando seu movimento anual de cargas, em centenas de vezes, as cargas transportadas pelas ferrovias ou pelos vapores do rio São Francisco.

Também pela mesma época asfaltava-se o trecho da BR-101 ligando São Paulo a Porto Alegre. Desta forma, já nesse tempo um caminhão partia dessa capital e alcançava, sobre asfalto, Fortaleza. Contudo, foi a construção de Brasília que propiciou um melhor plano integracionista pelas rodovias, pois para ligá-la as diversas regiões do País, fez-se o prolongamento da Rio-Belo Horizonte, ao mesmo tempo que se providenciava a ligação Brasília-Belo Horizonte-São Paulo pela Fernão Dias ou, ainda, a ligação Brasília-São Paulo pela Via Anhanguera. Continuando a integração, construiu-se a Belém-Brasília e a Brasília-Acre, unindo-se as regiões Centro-Oeste e Norte.

Continuando esta fase pioneira iniciada juntamente com a capital do País, no Governo Kubitschek, abrem-se na atualidade imensas estradas (Fig. 3), rasgando as florestas dessas regiões pouco ocupadas. A maior delas é a Transamazônica, que partindo do porto de Cabedelo na Paraíba alcançará, quando terminada, Cruzeiro do Sul no oeste do Estado do Acre. Cortada agora pela Belém-Brasília, em Imperatriz, será também cruzada pela Cuiabá-Santarém e pela Porto Velho-Manaus, formando a ossatura da futura rede amazônica.

Estas estradas, bem como numerosas outras construídas nos diversos estados, explicam a ampliação da quilometragem à disposição das cinco regiões brasileiras, a partir de 1964, como se pode apreciar no gráfico (Fig. 4), lembrando-se também que as novas estradas da Amazônia modificarão sensivelmente a posição da Região Norte.

Inicia agora o Ministério dos Transportes a Perimetral Norte, partindo de Macapá para se dirigir a Mitu na fronteira Brasil-Colômbia, sendo atravessada no Território de Roraima pela BR-174 que liga Manaus a fronteira da Venezuela.

Com o término da "Estrada Pantaneira", entre Campo Grande e Corumbá, trecho final da Vitória-Corumbá, com a ligação asfáltica entre São Paulo e Corumbá, completa-se a integração do espaço geográfico brasileiro pelas grandes auto-estradas.

Após esta análise das vias de transporte terrestre, cumpre-nos abordar a participação das vias marítimas e fluviais na integração nacional. Aos navios das primeiras vias coube a imensa tarefa de favorecer a ligação de todas as cidades portuárias do extenso litoral brasileiro, desde os tempos coloniais. Antes da abertura da Rio-Bahia, os velhos "itas" realizavam um transporte de cargas e passageiros importante entre o nordeste e o sudeste ou ainda entre este e o sul do País.

PRINCIPAIS RODOVIAS  
INTERREGIONAIS  
1973

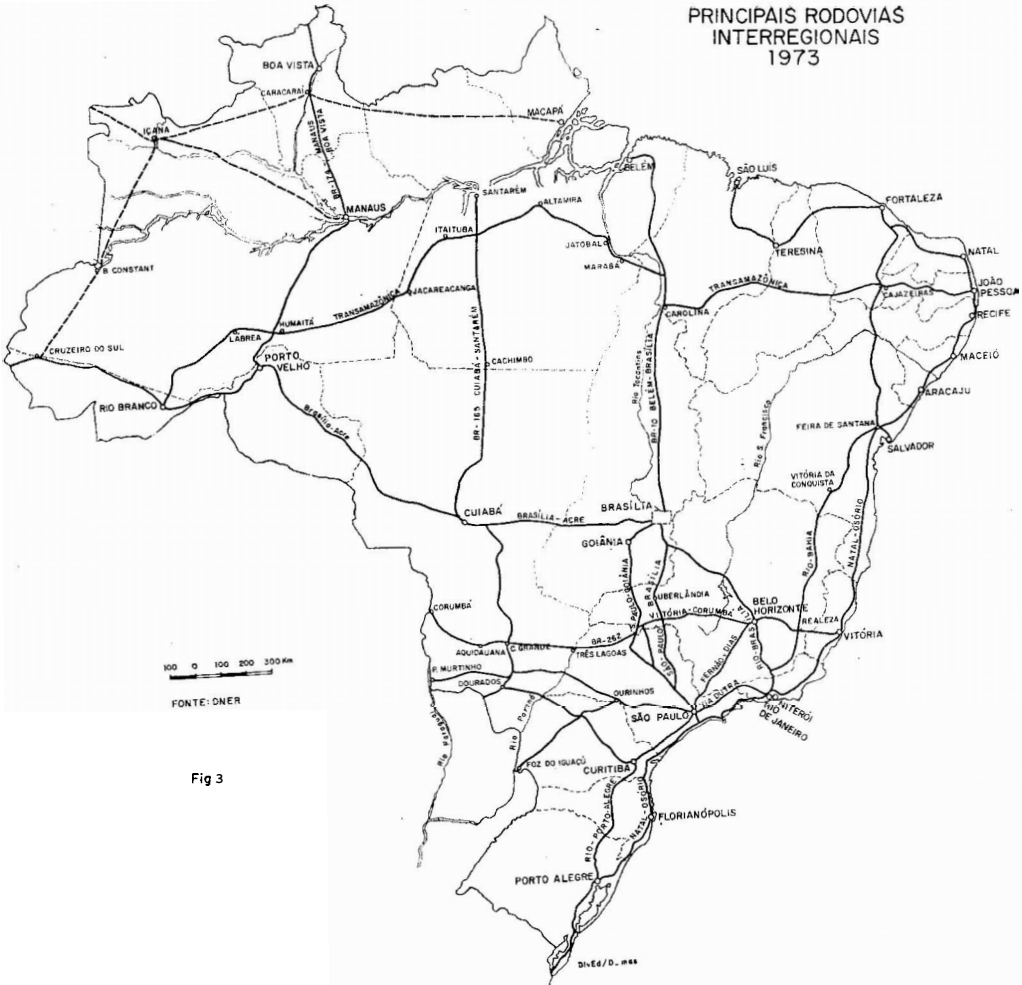


Fig 3

Na atualidade, a integração por via marítima de cabotagem tem expressão graças ao transporte de petróleo entre Mataripe no nordeste e o sudeste e o sul do País ou, pelo transporte dos seus derivados entre os diversos portos brasileiros. Mas, no cômputo geral das mercadorias transportadas, a cabotagem vem sendo suplantada pelos meios de transportes rodoviários.

Não tem também importância econômica no conjunto geral das cargas, as transportadas por vias fluviais. São os fatores históricos, aliados às características físicas do território nacional que explicam a pequena utilização dos rios brasileiros.

Historicamente, verifica-se que a chegada do colonizador pelo Oceano Atlântico o deteve durante os séculos XVI e XVII ao longo

## EVOLUÇÃO DAS RODOVIAS

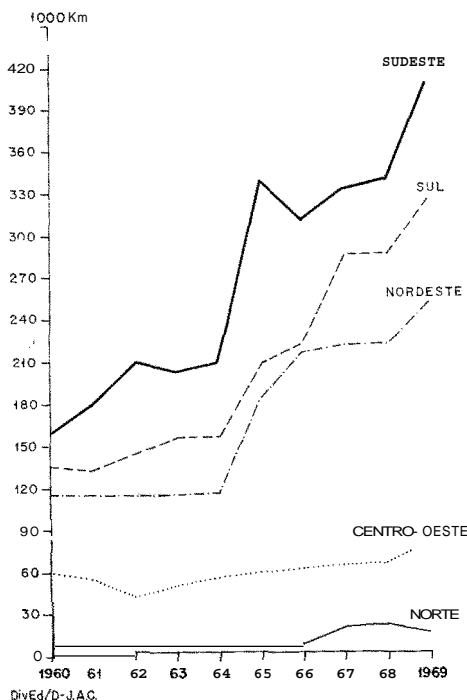


Fig. 4

do litoral a ser ocupado. Só após estabelecida aí as cidades e vilas é que foi dada a partida para a conquista do planalto. Porém, este é um fator limitante da utilização plena dos cursos fluviais pelas numerosas cachoeiras que seus vales apresentam.

O correlacionamento histórico-geográfico faz-se, nesse momento, o mais oportuno para explicar a pequena utilização da navegação fluvial no Brasil. Dessa maneira onde os rios poderiam ser mais intensamente utilizados seria nas regiões Sudeste e Sul, por serem as que possuem espaços geográficos mais dinamizados. Porém, no Sudeste, apresentam-se por demais encachoeirados e agora cada vez mais interrompidos por barragens hidrelétricas que não possuem em geral eclusas para a passagem de navios.

Dessa forma a navegação não poderá ser feita pelos rios Grande e Paranaíba e se continuar pelo rio Paraná. Neste, a hidrelétrica de Jupia que previa uma eclusa para navegação não dispõe da mesma até agora, parecendo-nos que só no rio Tietê há realmente uma preocupação com sua navegabilidade. Logo, são muito quiméricos os planos nacionais que por vez e outra aparecem para integrar o território nacional pela navegação fluvial.

Quanto ao rio São Francisco, a navegação fluvial é feita entre Pirapora e Juazeiro mas de ano para ano perde importância na sua função de integração sudeste-nordeste, a favor das rodovias e, no momento em que na área do vale forem construídas estradas da qualidade de uma BR-101 ou da Rio-Bahia, esta navegação estará praticamente obsoleta, mormente quando não há para ela a possibilidade de conduzir cargas a granel como, por exemplo, ferro, carvão ou petróleo.

No que se refere ao sul do Brasil, os rios Paraná e Uruguai, sempre contaram com uma navegação fluvial regional que atendia principalmente aos madeireiros mas igualmente perdeu importância na medida que os governos estaduais e federal passaram a construir rodovias inter-regionais e intra-regionais passando pelo vale. Ao se examinar o papel que desempenharam ao longo da História do Brasil, devemos aceitar que tiveram uma função integradora internacional, pois foram utilizados para atender ao comércio argentino, paraguaio e brasileiro; apenas no Rio Grande do Sul, destoa dessa função o rio Jacuí que sempre foi utilizado como rio de navegação nacional.

Na Região Centro-Oeste, a existência da imensa planície paraguaia possibilitou, desde o século passado, a utilização do rio Paraguai para a navegação, de forma que havia uma integração intra-regional facilitada pelo mesmo, enquanto a região permanecia isolada em relação ao resto do País. Desse isolamento podemos ter uma prova histórica com a Guerra do Paraguai, pois quando as hostilidades começaram, foi aprisionado o navio que trazia de Cuiabá o Governador da Província de Mato Grosso, de retorno a Corte; isto significava que, para manter sua autoridade numa das imensas partes do Território Nacional, o Governo Imperial necessitava da navegação pelo rio da Prata, logo, fora da soberania nacional, para atingir o rio Paraguai e, conseqüentemente, a Província de Mato Grosso e, por outro lado, as operações bélicas contra o Paraguai, empreendidas pela marinha brasileira, não poderiam se realizar sem a aliança da Argentina.

Como se aprecia, o rio Paraguai pela posição que ocupa na Região Centro-Oeste não exerceu uma ação integradora nacional, pois suas águas correm para fora do País; melhor aproveitados foram os afluentes matogrossenses do rio Paraná que, percorridos pelos bandeirantes possibilitavam o desbravamento e integração da Região a São Paulo.

Também, a imensa bacia amazônica só favoreceu a integração regional, graças a disposição de sua calha principal no sentido leste-oeste o que permite as embarcações penetrarem o interior da bacia desde o oceano Atlântico e servir a todos os povoados e cidades localizadas nas margens dos rios.

Pelo contrário, é mal integrada ao conjunto do Território Nacional e somente nesses anos que correm começa a ter vínculos



mais íntimos com o resto do Brasil, graças as longas estradas rodoviárias de penetração das quais a Belém-Brasília foi pioneira.

Ao longo da história dos rios brasileiros, pode-se destacar que fora a sua participação regional, não se pode atribuir-lhes papel de integração nacional se estudados como vias de transportes, destacando-se apenas a contribuição do rio São Francisco, cuja navegação liga duas regiões. A efetiva participação desses rios ocorreu no período colonial quando foram utilizados como vales de penetração pelos bandeirantes e aí sim, sua participação foi incontestada e pode-se afirmar que nossa configuração territorial se deve a eles:

Finalmente, deve-se abordar o papel de integração dos transportes aéreos, cuja relevância se deve a existência de um imenso espaço físico carente, ainda hoje, de boas ligações terrestres. A par da importância que o avião tem no transporte de passageiros e cargas leves, sobressai sua função estratégica, pois permite ao governo federal deslocar tropas de uma região para outra não só em ocasiões especiais como rotineiramente para substituir destacamentos de fronteiras. Quando ocorrem catástrofes, possibilita o auxílio rápido a partir de diversos pontos do Território Nacional as populações atingidas.

Seu papel econômico é também fundamental, pois permite as comunicações rápidas entre as sedes das empresas, quase sempre em São Paulo e no Rio de Janeiro e os estabelecimentos das mesmas, localizadas nos diversos estados brasileiros.

## II — *OS SISTEMAS DE TRANSPORTES E OS FLUXOS DE MERCADORIAS ENTRE AS REGIÕES BRASILEIRAS*

No estudo da infra-estrutura dos transportes, já se dispõe de dados quantitativos razoavelmente bem organizados para a avaliação das extensões das estradas e suas qualificações técnicas, organização dos portos, passageiros transportados etc. Porém graves lacunas dificultam ou impedem a análise qualitativa dos diversos sistemas de transportes, pois há falta, em diversos estados da federação, de dados estatísticos referentes às mercadorias exportadas por vias internas, destacando-se entre os estados que não as possuem, São Paulo e Minas Gerais.

A falta de tais dados, impede, por um lado o conhecimento do valor da comercialização entre as regiões e entre suas sub-regiões e, por outro, impede a definição do real papel que uma determinada estrada, porto ou aeroporto representa na região a que servem. Pode ocorrer, por exemplo, que se construam rodovias e portos concorrentes ou ainda estradas que vão servir a regiões ou *hinterlândias* estagnadas ou em princípio de decadência.

Em virtude de tais lacunas, nossa análise de fluxos de mercadorias entre as diversas regiões brasileiras ficará muito prejudicada e terá um valor apenas superficial.

O fluxo de diversas mercadorias entre as regiões do Brasil é conseqüência da existência de um imenso território, distribuído por duas zonas climáticas, com solos e vegetação variados que propiciaram a formação de áreas agrárias diversificadas, portanto capazes de promover as diversas trocas de produtos entre si.

A par das desigualdades físicas territoriais que possibilitam as trocas de produtos, o comércio inter-regional é uma função dos estágios econômicos desiguais que caracterizam o País. Isto explica que uma Região Core, como o Sudeste, ao se ter industrializado envie uma grande diversidade de produtos manufaturados para as outras regiões e que receba em troca matéria-prima variada para sustento de seus parques industriais e produtos alimentares para abastecer os milhões de habitantes que se concentram ali.

Essas trocas em escala macrorregional se intensificam também nas sub-regiões cuja dinamização econômica as transformam cada vez mais em regiões abertas para atender aos mercados metropolitanos.

O fluxo das mercadorias por vias internas e por cabotagem é mais intensivo entre o Sudeste e o Sul do Brasil, efetuando-se em maioria pelas vias internas e em menor parte pela cabotagem, exceção para os derivados de petróleo; esta navegação já exerceu maior participação no transporte de cargas quando não havia a BR-101 entre Rio e Porto Alegre ou, quando esta não era ainda asfaltada. Da mesma maneira diminuiu a participação da ferrovia no fluxo dos produtos, enviados do sul do Brasil para o Sudeste: carne, charque, peixe salgado, farinha-de-trigo, arroz, cebola, banha-de-porco, vinho, lã, fumo, madeira para construção.

Os fluxos entre o centro-sul e o Nordeste são caracterizados por uma participação menor do que os fluxos intra-regionais, demonstrando-se assim que apesar de novas ligações internas, no Brasil ainda continuam aquelas duas ilhas econômicas que persistem ao longo da evolução econômica brasileira, a do Nordeste e a do Centro-Sul.

Porém, mesmo em menor escala, há trocas entre essas macrorregiões; do centro-sul saem produtos industrializados trocados pelo açúcar, algodão em pluma, óleo de caroço de algodão e sobretudo petróleo exportado de Madre de Deus para as refinarias do Sudeste.

Pode-se destacar ainda a pequena expressão dos fluxos entre o Sudeste e o Centro-Oeste e a quase inexistência de fluxos entre a Região Norte e as demais regiões.

Para auxiliar a interpretação desses fluxos, observe-se também, as tabelas anexas onde se pode apreciar os valores absolutos desse comércio inter-regional e intra-regional.

Tabela III

## MERCADORIAS ENVIADAS POR VIAS INTERNAS (T)

1969

DO NORTE PARA:

NORTE	NORDESTE	SUDESTE	SUL	CENTRO-OESTE
824	7.323	30.638	5.762	15.794

DO NORDESTE PARA:

NORTE	NORDESTE	SUDESTE	SUL	CENTRO-OESTE
34.858	2.042.249	446.996	31.515	17.067

DO SUDESTE PARA:

NORTE	NORDESTE	SUDESTE	SUL	CENTRO-OESTE
42.748	257.596	4.748.981	243.593	38.200

DO SUL PARA:

NORTE	NORDESTE	SUDESTE	SUL	CENTRO-OESTE
9.471	127.683	5.023.906	1.369.534	146.240

DO CENTRO-OESTE PARA:

NORTE	NORDESTE	SUDESTE	SUL	CENTRO-OESTE
3.320	1.957	784.218	21.641	36.931

FONTE: Anuário Estatístico — IBGE.

Tabela IV  
MERCADORIAS ENVIADAS POR CABOTAGEM (T)

1969

DO NORTE PARA:

NORTE	NORDESTE	SUDESTE	SUL	CENTRO-OESTE
176.935	73.591	29.986	1.873	

DO NORDESTE PARA:

NORTE	NORDESTE	SUDESTE	SUL	CENTRO-OESTE
197.154	212.339	5.858.131	266.073	—

DO SUDESTE PARA:

NORTE	NORDESTE	SUDESTE	SUL	CENTRO-OESTE
129.452	278.922	611.604	454.529	—

DO SUL PARA:

NORTE	NORDESTE	SUDESTE	SUL	CENTRO-OESTE
24.834	213.433	786.085	55.140	—

DO CENTRO-OESTE PARA:

NORTE	NORDESTE	SUDESTE	SUL	CENTRO-OESTE
		—	—	—

FONTE: Anuário Estatístico — IBGE.

Cumpra destacar, no comportamento dos fluxos também em cada região, o papel polarizador de suas metrópoles em relação a suas áreas de influência que se dinamizam de ano para ano, cabendo, sem dúvida, a melhoria da organização das redes de transporte papel de relevo nesse tipo de relações metrópole-área de influência. Nessas destaca-se a cidade de São Paulo, cuja posição geográfica a torna ponto de convergência da produção de vasta região: Planalto Ocidental Paulista, Triângulo Mineiro, Vale do Paraíba e Norte do Paraná.

### III — INTENSIFICAÇÃO DO PROCESSO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL

Ao se estudar a geografia dos transportes no Brasil constata-se que diversos planos nacionais e estaduais têm sido elaborados, uns com mais duração do que outros, porém todos caracterizados não só por uma falta de diretriz longa no tempo, provocada pelas descontinuidades administrativas, decorrentes das mudanças de governos, cada qual desejando ter a sua própria política de transporte.

Isto é uma decorrência de uma falta de visão globalizada, não só dos assuntos pertinentes aos transportes mas da economia nacional como um todo, ou seja de falta de uma visão sistêmica, tanto num como em outro setor.

Para chegar a este enfoque, necessitamos de uma estrutura tecnológica constituída de mão-de-obra e de equipamentos especializados e em quantidade suficiente. A mesma possibilitará, então, diagnosticar todos os problemas da economia nacional e facilitará a execução de planejamentos para a mesma e para o setor de transportes em particular.

Enquanto faltar ao País um diagnóstico sistêmico global, da economia restam aos planejadores os usuais diagnósticos setoriais e entre eles o de transportes que utilizam um número menor de variáveis e objetivam atingir metas mais práticas e mais curtas no tempo.

Através de diversos diagnósticos setoriais dos sistemas de transportes, tem-se demonstrado a necessidade de retificar trechos de vias ferroviárias ou rodoviárias, duplicá-las ou, ainda procurar a melhor conexão das mesmas no espaço geográfico brasileiro ou também obter mais recursos financeiros para construí-las, para cuidar da substituição ou conservação do material de tração ferroviário e do equipamento portuário ou construir os novos aeroportos supersônicos.

Para melhor compreensão destes problemas nos sistemas de transportes, façamos uma análise do Plano Nacional de Transportes

em execução pelo Governo Federal, esclarecendo que o abordaremos nos aspectos em que se refere a integração de regiões para nos mantermos dentro do enfoque deste capítulo.

Inicialmente, observa-se que há uma preocupação em eliminar redundâncias de esforços como duplicações e gastos desnecessários em decorrência da aplicação dos diversos planos estaduais e municipais, exigindo que os mesmos fossem submetidos a apreciação do Ministério dos Transportes.

No setor rodoviário, por exemplo, essa diretriz levou o Governo Federal a construir as grandes linhas troncais, passando os governos das diversas unidades federativas a construir as estradas estaduais para em seguida integrá-las funcionalmente ao sistema troncal.

Estabelecidas as obras rodoviárias prioritárias em consonância com os recursos disponíveis, dividiu-se neste setor o plano em: 1) Rodovias Radiais; 2) Rodovias Longitudinais; 3) Rodovias Transversais e 4) Rodovias Diagonais.

No setor ferroviário, a política do Governo voltou-se especificamente para o atendimento das áreas já economicamente desenvolvidas, procurando dar-lhes melhores serviços, criando para isso as Superintendências Regionais como forma de descentralizar a Rede Ferroviária Federal, erradicando por outro lado, 10.795 km de ramais antieconômicos, substituindo-os quase sempre por estradas de rodagem.

O Plano Nacional de Transportes ao estruturar os sistemas terrestres de transportes, prepara-os ao mesmo tempo para atender mais eficientemente as diversas hinterlândias portuárias do País a fim de possibilitar as mesmas atender aos corredores de exportação em construção que servirão aos fluxos dos cereais, fertilizantes, carvão, ferro, carnes, sal etc.

No setor portuário, destaque-se, também, as novas obras em realização na Região Norte que permitirão às diversas cidades fluviais amazônicas interligarem-se as novas rodovias, destacando-se especialmente Santarém servida agora pela Transamazônica, pela Cuiabá-Santarém e em breve por um moderno porto no rio Amazonas, próximo a desembocadura do rio Tapajós. Realmente todo um novo espaço geográfico dentro do centro-norte do Brasil começa a organizar-se!

Após essa rápida análise do Plano Nacional de Transportes, verifica-se que cada nova via de transporte que se abre é mais um passo na direção da integração nacional. Porém, em contrapartida, surgem novas variáveis, não diagnosticadas, que forçam o plano elaborado a se alterar continuamente; por exemplo a abertura da Rodovia Rio-Bahia, permitiu que o caminhão viesse a

suplantar a navegação de cabotagem, entre o Sudeste e o Nordeste, exigindo que o Governo procure aplicar novos fretes mais competitivos para a cabotagem e torne mais eficiente as operações portuárias para que se torne realmente mais vantajoso o transporte de milhares de toneladas de mercadorias num só navio, ao invés do transporte em numerosos caminhões de norte a sul, congestionando estradas, poluindo ar e gastando mais combustível por unidade de carga transportada. E a concorrência entre o trem e o caminhão? Entre ambos e o navio? E dos portos entre si?

Todos eses aspectos demonstram quanto é difícil estabelecer para o País o seu plano nacional de transportes, que necessita estar harmonizado com os planos estaduais e estes com os municipais e visar continuamente adaptar-se as transformações que se operam na organização econômica do espaço geográfico brasileiro.

Concluindo este capítulo ressaltamos que os transportes causam certa euforia nacional. Poderíamos citar alguns exemplos como o da construção das rodovias mais extensas do mundo, dos trens que dentro em pouco percorrerão a distância Rio-São Paulo em apenas quatro horas, a importante Ponte Presidente Costa e Silva, entre Rio e Niterói. Porém as características continentais do espaço geográfico brasileiro exigem cada vez maior número de vias de transportes até que as mesmas formem uma rede em consonância com as necessidades de sua população. Ao atingir esse estágio, os transportes juntamente com outros fatores terão eficazmente contribuído para sedimentar a integração nacional que, entre outros benefícios, trará a diminuição dos desníveis entre os diversos espaços geoeconômicos do Território Nacional.

## BIBLIOGRAFIA

ANDREAZZA, MÁRIO DAVID

1973 — "O advento de uma Nova Era Ferroviária" in *Jornal do Brasil*, 20 de maio.

BASTOS, HUMBERTO

1971 — "A.B.C. dos Transportes", 132 pg. Ministério dos Transportes, Rio de Janeiro.

CARVALHO, OSVALDO FERRARO DE

1957 — "Ensaio sobre a Problemática dos Transportes", 324 pg. Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro.

FROMM, GARY

1968 — "Transporte e Desenvolvimento Econômico", 241 pg. Vitor Publicações, Rio de Janeiro.

**GALVÃO, MARIA DO CARMO**

1966 — "Características da Geografia dos Transportes no Brasil", in: "Revista Geográfica", Ano 65, pp. 69-89, I.P.G.H. Rio de Janeiro.

**GORDILHO, OSVALDO**

1956 — "Os Transportes no Brasil", 313 pg. M.V.O.P., Lita — Tipo Guanabara S.A., Rio de Janeiro.

**GRACIANO, MARCOS LUCAS**

1971 — "Transporte, Integração e Desenvolvimento", Ministério dos Transportes, 104 pg, Cia. Brasileira de Artes Gráficas, Rio de Janeiro.

**INOCÊNCIO, NEY RODRIGUES**

1968 — "Transportes Terrestres" in: "Novo paisagens do Brasil", pp 136 — 153, F. IBGE — IBG, Rio de Janeiro.

**MAGALHÃES, BASÍLIO**

1949 — "Manual de História do Brasil" (Cursos Clássico e Científico) 434 pg, Livraria Francisco Alves, Rio de Janeiro.

**MAGALHÃES, JOSÉ CEZAR DE**

1968 — "Estudo Geográfico dos Portos e de suas Hinterlândias" in: "Revista Brasileira de Geografia", Ano 31, n.º 2, pp. 40-45 F. IBGE. Rio de Janeiro.

**MEIRA MATTOS, CARLOS DE**

1973 — "A Revolução e a Geopolítica da Integração Nacional", in: "Jornal do Brasil", 31 de março.

**RIBEIRO, PAULO DE ASSIS**

1956 — "Estrutura, Economia e Política dos Transportes", Biblioteca de Divulgação Cultural, Série B-I, M.I.C., I.N.L., 222 pg.

**SILVA, MOACYR M. F.**

1949 — "Geografia dos Transportes no Brasil", Biblioteca Geográfica Brasileira, Publicação n.º 7 da Série A "Livros", 270 pg., IBGE, CNG, Rio de Janeiro.

**SILVA, SOLANGE TIETZMANN**

1966 — "Comércio Interno" in: "Atlas Nacional do Brasil", IBGE, Rio de Janeiro.



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CULTURA

1959 — "Atlas Histórico Escolar", 124 pg, Departamento Nacional de Educação, Rio de Janeiro.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

1968 — "O Ministério dos Transportes na Integração e Desenvolvimento Nacionais", 215 pg, Clamen Editora Ltda., Rio de Janeiro.

JORNAL DO BRASIL

1972 — "DNER Aplica Cr\$ 12 bilhões para mudar o mapa", 23 de julho.

JORNAL DO BRASIL

1972 — "Unidade Rodoviária", 15 de junho.

## O NORTE: UMA REGIÃO A SER INTEGRADA

JOSÉ CEZAR DE MAGALHÃES  
Geógrafo do IBGE

A Região Norte com menos de um habitante por quilômetro quadrado se constitui dentro do Território Brasileiro num imenso espaço equatorial por ocupar. Sua história nos ensina que os portugueses a descobriram e ocuparam utilizando suas vias naturais de penetração; a imensa rede hidrográfica organizada pelo rio Amazonas e seus afluentes. Ao longo dos vales elaborados por esse imenso caudal estabeleceram-se os primeiros núcleos urbanos e toda a atividade econômica da região caracterizada pela primazia do extrativismo florestal, onde os diversos produtos apanhados na floresta como a borracha, castanha e madeiras são exportados desde longa data para os mercados estrangeiro e nacional de forma que a Região Norte é uma região exportadora de matérias-primas como tantas outras encontradas no Mundo Tropical. Em consequência, suas pequenas cidades, a maioria das quais seriam apenas vilas no sul do País, funcionam como centros coletores, não dispondo de indústrias para sua utilização. Mesmo Belém e Manaus, suas metrópoles regionais, são essencialmente cidades comerciais estando, pois, naquela fase correspondente ao período pré-industrial que já caracterizou as cidades do atual Sudeste industrial.

Porém o imenso espaço amazônico precisa ser dinamizado e integrado ao restante do País para acompanhar o desenvolvimento econômico que se processa nessa última região Core da qual se constitui numa região periférica. Para alcançar tal objetivo, organizou-se em 1953 a antiga Superintendência da Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), agora transformada em Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) que, através de recursos federais e com incentivos fiscais as empresas particulares, vem pesquisando todos os setores naturais, humanos e econômicos dessa vasta área equatorial e promovendo a instalação de novas indústrias na Região, principalmente em Belém e Manaus, aqui despontando como ponto alto desse incentivo, o porto franco de Manaus.

Porém, todo esse esforço tem esbarrado em dois obstáculos, um o despovoamento da Região (toda a Região possuía, em 1970, 3.650.750 habitantes, portanto menos do que a cidade do Rio de Janeiro) outro, a pobreza de suas vias de transportes terrestres. Por isso uma corajosa política iniciou-se em 1960 com a abertura da Belém-Brasília e prossegue hoje em dia com outras estradas pioneiras que possibilitarão, sem dúvida, a integração da Região Norte ao conjunto do espaço geográfico brasileiro.

Dentro dessa retomada da ocupação da Região Norte pelas vias terrestres rasgadas em plena selva, destaque-se inicialmente a abertura da Rodovia Bernardo Sayão ou Belém-Brasília que possibilitou a chegada a Região do “caminhão-integração”, levando até ali a Revolução Rodoviária que se opera no sistema de transportes no Brasil. Esta rodovia, atravessando o Planalto central-brasileiro, entre os divisores do Araguaia e Tocantins, na parte goiana e a Zona Bragantina no Pará, abriu para as economias regionais extensas áreas de criatório e de agricultura, além de permitir a exportação para o sul do País de produtos extrativos, como a borracha, madeiras; no sentido oposto, a distribuição na Amazônia, através de Belém dos produtos industrializados procedentes do Sudeste, permite a dinamização das funções dessa tradicional metrópole amazônica que permaneceu até agora sem outra concorrente nesse imenso espaço.

Porém, as novas estradas de integração como a Cuiabá-Santarém e a Porto Velho-Manaus, romperão essa macrocefalia sustentada até agora por Belém em favor não só de Manaus mas, também, em favor de Santarém, Porto Velho, Rio Branco e outras cidades menores até agora muito perdidas e enclausuradas na vastidão florestal amazônica.

Na medida em que esses núcleos puderem se transformar em tantos outros pólos urbanos na Região Norte mais facilmente poderão se estruturar e dinamizar novos espaços geoeconômicos sob sua área de influência, possibilitando melhor integração espacial de toda a Região.

Quanto a Rodovia Brasília-Acre, que ainda não conseguiu alcançar a importância da Belém-Brasília e cujo tráfego é muito precário na época mais chuvosa do ano, já possibilitou, com sua abertura, a exploração das minas de cassiterita no Território de Rondônia por empresas sediadas em São Paulo. Além dessas jazidas da bacia do rio Madeira em exploração, há outras localizadas na área entre os rios Roosevelt e Aripuanã, cuja província estanífera possui reservas estimadas em 10 milhões de toneladas, consideradas as maiores do mundo e que poderão se escoar pela Transamazônica através de uma rodovia transversal já projetada entre Aripuanã e Prainha Nova.

A principal obra que se constrói na atualidade na Região Norte é a Rodovia Transamazônica, que é, ao mesmo tempo, uma rodovia

de integração regional, nacional e internacional. Regional porque atravessa e serve a Região no sentido transversal, desde Marabá, ponto em que penetra no Pará até Cruzeiro do Sul, integrando as áreas econômicas dos diversos vales afluentes do rio Amazonas, entre eles o Tocantins, Xingu, Tapajós, Madeira, Purus e Juruá; nacional porque, através de suas grandes transversais como a citada Belém-Brasília, Santarém-Cuiabá, Brasília-Acre, integra a Região ao Centro-Oeste e Centro-Sul do País. Internacional porque se ligará à rodovia Pucalpa-Lima no território peruano.

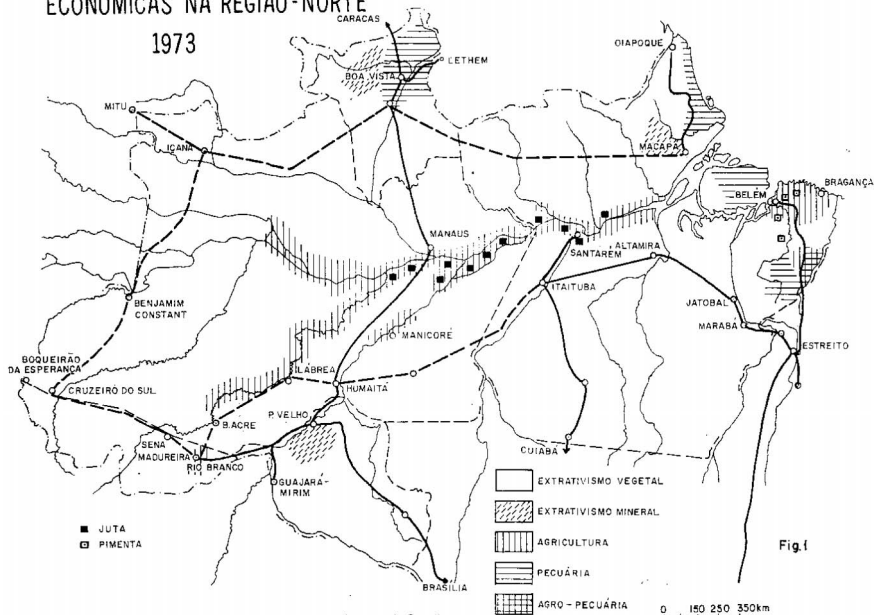
Inicia-se no porto de Cabedelo, portanto no Estado da Paraíba, na Região Nordeste e termina na localidade de Boa Esperança, na fronteira do Peru, portanto numa extensão de 5.300 km. Seu traçado atinge os pontos limites da navegação fluvial regular, possibilitando, desta forma, uma harmoniosa integração dos meios de transporte terrestres e fluviais.

Os frutos dessa integração já se fizeram sentir desde agora, pois as máquinas para a construção dessa estrada chegaram ao local das obras através desses portos fluviais. Futuramente chegarão a esses portos de exportação da Região os produtos comercializados em sua área de influência.

Já está aberto ao tráfego, dentro da Região Norte, o trecho de 844 quilômetros, entre Tocantinópolis e Itaituba (Fig. 1), atra-

### AS RODOVIAS E AS ATIVIDADES ECONÔMICAS NA REGIÃO-NORTE

1973



Adaptação: Amazônic - Esboço Econômico - Nova Paisagens do Brasil.

DivEd/D-U-AC

vessando as cidades de Marabá, Jatobal (margens do Tocantins), Altamira (margem do Xingu) e Itaituba (margem do Tapajós). Sua construção exigiu o desmatamento de uma faixa de 70 metros de largura e a terraplanagem de 8,60 metros de pista por onde circulam os veículos. Vista de avião assemelha-se a um longo tapete alaranjado cortando uma superfície homogeneamente verde-escura a perder de vista na linha do horizonte.

Essa vegetação florestal é um produto do clima, apresentando-se ora mais ora menos exuberante e recobre mais de 2.500.00 km<sup>2</sup> na Amazônia, formando um manto denso e compacto que dificulta sua penetração. Esta paisagem cortada pela rodovia só irá se modificar quando a estrada passar pela região de Humaitá, onde a floresta cede lugar a uma vegetação de campos.

Por outro lado, quando a Transamazônica corta as superfícies mais elevadas, está sobre terrenos terciários, mais enxutos, por sobre os quais cresce a mata de terra-firme, caracterizada por quatro andares de vegetação; a castanheira é uma das árvores mais típicas dessa paisagem botânica.

Quando a estrada desce para os vales sedimentares quaternários, e o faz muitas vezes, por ser construída no sentido transversal aos mesmos, penetra nas várzeas inundáveis; aí se encontram as matas de igapó, rica em palmeiras, alagadas durante grande parte do ano e as matas de várzea, com espécies mais altas, onde se desenvolvem as seringueiras.

Quanto a topografia atravessada pela estrada observemos o seguinte relato:

"Em Altamira, na noite do dia quatro, alguns participantes da comitiva já faziam perguntas sobre as grandes retas que esperavam encontrar, além de se mostrar intrigados com as ondulações do terreno. De avião, com as terras cobertas pela mata, não é possível distinguir morros; no chão, pelas estradas, as ondulações sugerem, algumas vezes, algum trecho do vale do Paraíba" ("Turismo na Transamazônica já é uma aventura possível — Haroldo Dinis in: Jornal do Brasil de 9/7/1972").

Estas colinas que o repórter e outras pessoas constataram constituem o baixo platô terciário estudado por geólogos e geógrafos e se referem a uma superfície bastante arrasada do embasamento cristalino existente de cada lado do grande vale amazônico, por cujas superfícies se distribuem amplas extensões de solos lateríticos, interrompidos por manchas de terras férteis; estas, bem como os solos sedimentares existentes nas várzeas fluviais, vem possibilitando o cultivo das terras pelos colonos que se fixam nas agrovilas instaladas ao longo da rodovia.

Um problema que a engenharia vem enfrentando na construção da estrada, conforme relato do mesmo repórter, é o intenso ravinamento do seu leito, provocado pelos numerosos córregos

que se formam sobre o mesmo e pelas inundações provocadas pelas enchentes dos rios. Isto decorre do fato de a estrada percorrer uma região de clima equatorial, onde as precipitações pluviométricas atingem a mais de 2.000 mm por ano, caindo intermitentemente de janeiro a julho, quando é praticamente impossível trabalhar na sua construção.

Os estragos feitos pelos ravinamentos indicam que em poucos anos estará perdida toda a obra rodoviária se a mesma não fôr logo pavimentada. Caso contrário, deverá ser mantida numerosa mão-de-obra e maquinaria para reparar constantemente os estragos feitos pelas chuvas. Por enquanto para diminuir esses efeitos, procura-se plantar nas encostas do leito um tipo de salsa gigante que, a semelhança de grama, ajuda a fixar o solo, defendendo-o mais da lixiviação.

E' também este clima que explica a imensa rede hidrográfica da Região, que exigirá a construção de centenas de pontes, portentosas umas, singelas outras, para atravessar os milhares de rios que a estrada deve cruzar.

Enquanto a Rodovia Transamazônica percorre regiões com alguma ocupação agrária e urbana a Perimetral Norte, iniciada em 29 de julho de 1913, cortará terras nunca ou mal pisadas por homens brancos e ainda ocupadas por diversas tribos indígenas.

Também aqui, em boa área, as características físicas do espaço geográfico a ser cortado pela rodovia diferem das áreas rasgadas pela Transamazônica, pois a estrada vencerá, no trecho entre os territórios do Amapá e de Roraima, as primeiras elevações do Planalto das Guianas e penetrará no seu seio no Território de Roraima, onde as quotas altimétricas já atingem a 400 metros.

O embasamento geológico aí existente, de origem metamórfica, correspondente aos terrenos cristalinos do arqueano, fornecerá, em conseqüência, rochas duras que serão utilizadas como pedras para tornar consistente o leito da estrada, o que não foi tão fácil fazer na Rodovia Transamazônica ou na Rodovia Porto Velho-Manaus por atravessarem áreas sedimentares de rochas pouco resistentes ao atrito dos veículos.

Na Porto Velho-Manaus, por exemplo, técnicas especiais foram desenvolvidas; ao longo dos divisores dos rios Purus e Madeira foi necessário adicionar cimento à piçarra extraída das proximidades de Porto Velho para dar consistência ao terreno e possibilitar a terraplanagem da BR-319; além disso precisou-se colocar uma capa protetora na estrada, constituída de areia e asfalto, mais para proteger o seu leito do que, propriamente dar à mesma melhores condições de circulação.

Além da vantagem de percorrer terras mais enxutas, onde os afluentes do Amazonas são também menores e menos largos, a Pe-

rimetral Norte encontra no Território de Roraima outra vantagem para sua construção ou seja a presença da savana ou campo cerrado no lugar da floresta, cuja existência se deve, em parte, ao clima quente e úmido com chuvas concentradas no verão. Porém, a construção da estrada adiante do limite do Território de Roraima com o Estado do Amazonas será na planície sedimentar percorrida pelo caudaloso rio Negro, em cujo vale ocorrem, como no Amapá, as maiores precipitações pluviométricas da Região Norte (acima de 2.000 mm) e então as características que se assinalaram para a região da Transamazônica, voltarão a se repetir, agravadas, contudo, pelas maiores pluviosidades.

Provavelmente em Içana a estrada se bifurcará; um ramal irá em direção a Mitu, na fronteira com a Colômbia, enquanto o outro se dirigirá para Benjamim Constant, nas margens do rio Amazonas; deste rio prosseguirá em direção a Cruzeiro do Sul para se entrococar com a Transamazônica. Neste momento estará fechado o anel rodoviário da Região Norte numa extensão de 10.000 km. Com a utilização da Rodovia Porto Velho-Manaus, em fase de construção adiantada, e com a Manaus-Boa Vista, que prossegue em direção as fronteiras da Venezuela e da República da Guiana e, ainda com a Cuiabá-Santarém, as diversas áreas geoeconômicas da Região Norte estarão integradas entre si e com as demais regiões do Brasil.

A história da ocupação da Região Norte mostrou-nos sempre um condicionamento de sua ocupação demográfica e econômica aos vales da Região. Com base na cidade de Belém, fundada em 1616, na confluência do Guamá com o Amazonas, os portugueses puderam dominar toda a bacia, quer através de fortes militares quer através das missões religiosas que geraram, em torno de si, os diversos núcleos ao longo do Amazonas e dos seus afluentes. Desses núcleos penetrava-se na floresta para extrair as drogas do sertão. Igualmente, a pequena agricultura era condicionada as várzeas sedimentares e inundáveis desses mesmos vales.

Para atender a essa economia condicionada a rede hidrográfica, diversos tipos de embarcações foram introduzidos em seus rios navegáveis, desde a pequena "montaria", transporte comum do caboclo, até as "gaiolas" para a navegação regional e os navios grandes para a navegação flúvio-marítima.

Fora desse sistema de transporte, construíram-se algumas estradas de ferro, ora para flanquear trechos encachoeirados dos rios, como a Estrada de Ferro Maueira-Mamoré e Estrada de Ferro Tocantins, ora para atender a antiga área mais densamente povoada da Região Bragantina, como a Estrada de Ferro de Bragança, ora ainda para possibilitar a exportação de manganês da Serra do Navio, como a Estrada de Ferro do Amapá.

Agora com os grandes eixos rodoviários em construção ou em parte já inaugurados, poderá ocorrer uma ampla reorganização do espaço geográfico amazônico até então muito condicionado ao transporte fluvial.

Primeiramente, porque as rodovias possibilitarão a passagem de novos contingentes demográficos, procedentes das outras regiões brasileiras, em especial do nordeste, que alcançarão por essas vias, com mais facilidade, a imensa região despovoada como já está ocorrendo ao longo da Transamazônica, onde os lavradores ocupam as agrovilas. Dessa forma caminhões e Ônibus conduzirão por esta rodovia e ainda pela Brasília-Acre, Cuiabá-Santarém, Porto Velho-Manaus ou pela Perimetral Norte, imigrantes que auxiliarão a povoar a Região Norte, incapaz de ser ocupada somente pelo seu crescimento vegetativo.

Além dos numerosos núcleos urbanos que surgirão ao longo dos monumentais eixos rodoviários, os antigos estarão se dinamizando como Marabá, Altamira, Itaituba, Humaitá, Boca do Acre, Rio Branco, Sena Madureira, Cruzeiro do Sul, podendo transformar-se futuramente em cidades regionais mais dinâmicas, capazes de concorrer com os centros maiores localizados nas margens do rio Amazonas.

Também as áreas econômicas que permaneceram até agora muito organizadas em função de cada vale fluvial da região e com exportação canalizada para os dois grandes centros regionais Manaus e Belém que, por sua vez, drenavam a exportação dos produtos para o mercado internacional, poderão manter relações interregionais mais intensas e mais rápidas. Cumpre destacar porém a necessidade da combinação das suas vias de transporte para melhor servirem a região.

Os antigos portos, ainda hoje apenas barrancos onde encostam os navios, serão organizados para atender ao tráfego de suas hinterlândias agora servidas pelas rodovias. E na medida que se incentivarem as exportações de minérios nas encostas setentrionais do Planalto Brasileiro, como a do minério de ferro da Serra dos Carajás ou a do minério de cassiterita da região de Aripuanã, comboios fluviais poderão levá-los com frete mais barato pelo Xingu ou pelo Madeira em direção ao vale amazônico.

O porto de Santarém, localizado na margem direita do rio Tapajós, a algumas centenas de quilômetros ao norte da cidade de Itaituba, entroncamento rodoviário da Santarém-Cuiabá e a Transamazônica, a meio caminho fluvial entre Belém e Manaus, não muito distante da Perimetral Norte e muito próxima das jazidas de bauxita localizadas na margem esquerda do rio Trombetas possui uma posição privilegiada para integrar as vias de transportes da região.

Considerando sua importância bem como a de outros portos nas proximidades ou atravessados pelas grandes rodovias, o Go-



verno Federal liberou, em julho de 1972, uma verba de Cr\$ 7.500.000,00 para a construção de embarcadouros fluviais e implantação do sistema de comboios de chatas; os portos a serem beneficiados são os de Tucuruí, Humaitá, Boca do Acre, Lábrea, Altamira, Itaituba, Porto Velho e Imperatriz.

O aparelhamento desses antigos portos, bem como a abertura dos grandes eixos rodoviários, a par de abrir numerosas regiões até agora de economias muito fechadas para os mercados brasileiros, dará a essas regiões um dinamismo não alcançado até agora. Haja vista o que já se operou na Belém-Brasília onde trafegam no seu trecho mais movimentado, mais de cem caminhões por dia.

No Estado do Acre, particularmente a região de Rio Branco, sempre foi muito prejudicada pelas vasantes prolongadas do rio Purus nos meses mais secos, impedindo ou dificultando seu abastecimento em combustíveis, gêneros e mercadorias diversas que procediam de Manaus. Agora já é possível seu abastecimento por caminhões procedentes de São Paulo via Porto Velho e Cuiabá, bem como já pode exportar seus produtos para o sul através dessa via. Porém a construção da Porto Velho-Manaus dar-lhe-á novamente condições de se integrar melhor a Manaus, revitalizando a sua antiga dependência a essa capital.

As novas rodovias terão realmente uma função integradora na medida que possibilitarem a colonização das regiões que atravessarem, pois do contrário poderão contribuir para a estagnação e decadência das mesmas, graças a atração que a Região Core mais desenvolvida do País exerce sobre uma região periférica como a Amazônia. Daí a preocupação do Governo Federal em construir as agrovilas ao longo das mesmas.

As agrovilas, organizadas pelo Instituto Nacional de Reforma Agrária, de conformidade com o Programa de Integração Nacional do Governo Federal, procura fixar a população a terra através de um processo de colonização. Serão distribuídas na Região um milhão de famílias ou cerca de cinco milhões de pessoas num prazo de dez anos.

O colono que chega a Transamazônica, transportado e assistido pelo INCRA, irá habitar uma comunidade constituída por diversos lotes de 100 hectares cada um e tendo um pequeno núcleo urbano, onde encontrará os serviços, equipamentos e sementes necessários a sua atividade. Somente na região de Altamira pretende-se instalar 68 agrovilas.

Utilizando como base física de apoio e irradiação, os antigos núcleos coloniais existentes no Pará e Maranhão (Monte Alegre, Guamá, Bela Vista, Bernardo Sayão e Barra do Corda), o INCRA acelera a implantação de novos núcleos na Região, como os de Altamira, Jatobá e Marabá no Pará, Ouro Preto, Sidney Girão, Abuná em Rondônia e Rio Branco no Acre.

Ao mesmo tempo em que o INCRA promove a instalação das agrovilas na Região Norte, procura preservar os seus recursos naturais para o que, inicialmente ao destinar ao colono um lote de 100 ha, o obriga a manter intacta uma reserva florestal correspondente a metade desse terreno. Em seguida tomou outras medidas conservacionistas como:

1) *Levantamento de solos* já em execução ao longo das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém pelas entidades: Instituto de Desenvolvimento Econômico e Social do Pará — IDESP —, Instituto de Pesquisa Agropecuária do Norte — IPEAN — e Divisão de Pesquisa Pedológica.

2) *Pesquisas florestais* — englobando: estudo e acompanhamento da integração do homem ao ambiente, com vistas a utilização racional e conservação dos recursos naturais, determinação de áreas para reservas florestais (reservas de produção biológica, parques nacionais e parques de caça), levantamento para correlação solo-floresta; determinação de áreas para explorações madeireiras e extrativas; obtenção de conhecimentos básicos sobre a floresta amazônica e enriquecimento das coleções botânicas dos institutos científicos.

Quanto a utilização da terra promove a:

1) *Pesquisa agropecuária* — ficou estabelecida a implantação imediata de culturas de primeira necessidade, ou seja arroz, feijão, hortaliças, milho, mandioca e, a médio prazo, a cultura de cana-de-açúcar, algodão, mamona, amendoim, café, cacau, seringueira, pimenta-do-reino, frutas cítricas e o incentivo à criação de aves, suínos, gado-de-corte e leite.

A coordenação dessa atividade ficou sob a responsabilidade do IPEAN e a execução coube ao próprio IPEAN e ainda a Escola de Agronomia da Amazônia e ao CEPLAC.

2) Para a utilização do subsolo, o Plano de Integração Nacional delegou ao Ministério das Minas e Energia o levantamento da topografia e de recursos minerais das áreas atendidas pela SUDAM e SUDENE. Dada a extensão e peculiaridades físicas das áreas, foi criado o Projeto RADAM para estudá-las, o qual utiliza sensores remotos tais como radar de visada lateral, em conjunto com fotografias aéreas em infra-vermelho, falsa cor e multispectrais tomadas a grandes altitudes.

Com a ocupação efetiva do território por mais contingentes demográficos e organizados novos espaços agrários, urge providenciar a instalação de algumas indústrias ligadas às matérias primas regionais, vegetais e minerais não só nos centros urbanos tradicionais, mas, também nesses núcleos a serem criados ao longo das rodovias em construção.

Cumprerem ressaltar que os centros urbanos, além de favorecidos pela passagem desas extensas rodovias, estarão bem situados em relação as "fall-lines" da encosta setentrional do Planalto Brasileiro e cujo potencial avaliado em mais de 5.000mW está inteiramente por ser aproveitado o que significará abundância de energia hidrelétrica para as futuras necessidades regionais. Com a dinamização dessas áreas haverá a intensificação das relações das diversas regiões com seus pólos urbanos como Belém e Manaus. Em consequência as rodovias recém-construídas tirarão então essas duas capitais nortistas de seu isolamento em relação as demais regiões brasileiras, bem como possibilitarão seu abastecimento em produtos agrários, com um fluxo mais constante, procedentes das regiões que passarão a comandar mais eficientemente.

Assim como Belém já vem se beneficiando nesses Últimos anos com o abastecimento pela Belém-Brasília, Manaus em breve terá as mesmas possibilidades com a Porto Velho-Manaus e com a abertura da Rodovia Manaus-Caracas, continuação dessa última; este centro terá então condições de ser abastecido, entre outros produtos, de carne procedente dos matadouros situados na região dos campos de Roraima.

A conclusão de todas as metas do Plano de Integração Nacional possibilitará que a "Amazônia, onde tudo está por ser ocupado, seja efetivamente integrada ao espaço geográfico brasileiro, contribuindo, por um lado, para acelerar o seu crescimento econômico e por outro para que abandone o seu estágio atual de subdesenvolvimento".

#### BIBLIOGRAFIA

- BERNARDES, Nilo — S. D. "Geografia II" — 228 pg., Rio de Janeiro, Editora Luceu.
- PETEY, Beatriz Célia C. e BARCELOS, Marieta Mandarino — 1968. "Região Norte" in: "Novo Paisagens do Brasil" — pp 195-219 — Fundação IBGE-IBG.
- REVISTA REALIDADE — 1971. "Amazônia", 321 pg. Rio de Janeiro. Editora Abril.

## CENTRO-OESTE: UMA REGIÃO PERIFÉRICA EM INTEGRAÇÃO

JOSÉ CEZAR DE MAGALHÃES

Geógrafo do IBGE

A política de integração nacional visa primordialmente a perfeita ocupação e utilização do espaço geográfico brasileiro de forma que suas fronteiras políticas coincidam com suas fronteiras econômicas. Vejamos pela história da formação do Brasil como vem se processando esta tarefa. Inicialmente, Portugal estendeu sua soberania a um espaço previamente conquistado graças ao Tratado de Tordesilhas, aumentado posteriormente pelas conquistas efetuadas pelos bandeirantes. Mais tarde, apoiando-se na política do *Uti Possidetis*, a diplomacia lusitana estabeleceu com os países de origem espanhola os tratados que dariam no início do século a configuração política atual do País, em grande parte resultante do movimento bandeirante.

Após o estabelecimento dessas fronteiras, competia aos brasileiros realizar a imensa tarefa de povoar continuamente, desde o litoral até aquelas fronteiras terrestres, o vasto espaço territorial de 8.511.965 km<sup>2</sup>, dos quais a Região Centro-Oeste ocupa 1.879.355 km<sup>2</sup> ou 22% dessa área.

Sua posição mediterrânea dentro do território brasileiro explica que só no século atual venha sendo mais efetivamente ocupada, pois descoberto o Brasil pelo litoral, coube primeiro conquistar os espaços geográficos situados junto a ele ou imediatamente situados para o interior e só depois iniciar o povoamento e a colonização da região.

Colonizada a partir de São Paulo, foram sempre se estreitando as vinculações de Mato Grosso e Goiás, não só com aquela unidade política da Região Core do País, mas também com outros estados do Sudeste, de modo que hoje em dia o Centro-Oeste tem sua economia agrária estruturada para atender aos mercados da Região Sudeste do qual se constitui por consequência em região periférica.

Contudo, os estímulos de integração espacial da região não se explicam somente pelas suas atividades econômicas mas, também,

pela atuação política, uma vez que o Governo Federal sempre teve em vista afirmar a soberania nacional junto as fronteiras da Região com os países vizinhos e melhor administrar o País a partir de uma capital central que estivesse equidistante das diversas capitais estaduais.

Também o desejo de se integrar o imenso espaço periférico amazônico as regiões mais desenvolvidas do Brasil, veio incentivar a ocupação do território da Região Centro-Oeste, pois este passou a ser, em certa medida, uma região-trânsito para se alcançar, pelos meios rodoviários, a Região Norte, para o que se abriram inicialmente a Rodovia Belém-Brasília, Brasília-Acre e se constrói atualmente a Rodovia Cuiabá-Santarém.

As vias de transportes constituem um dos componentes mais importantes para realizar a integração dos diversos espaços geográficos de um país, permitindo, através dos fluxos de mercadorias e passageiros, o intercâmbio entre regiões que abandonam desta forma suas características de regiões fechadas para se transformar em regiões abertas. Numa escala maior, pode-se afirmar então que toda a região Centro-Oeste se abre como um todo para a dinâmica região core do Brasil ou Sudeste.

Ao analisar a participação das longas rodovias acima citadas na integração do espaço brasileiro e no da região Centro-Oeste em particular, cumpre assinalar que esta integração foi incentivada pela função de Brasília, pois para erguer uma capital federal num imenso planalto coberto de cerrados foi necessário inicialmente abrir duas estradas, partindo do triângulo econômico brasileiro, constituído pelos vértices de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, em direção a esse planalto. Assim construíram-se a Rodovia Belo Horizonte-Brasília e a Rodovia Brasília-Goiânia-São Paulo através do Triângulo Mineiro.

Brasília e as duas rodovias que a alcançam, partindo da região Sudeste, estão localizadas nas altas superfícies cristalinas de 1.080 metros do vasto planalto central brasileiro, drenadas pelos rios que se dirigem às bacias do Paranaíba, São Francisco e Tocantins.

A Rodovia Brasília-São Paulo que passa em Anápolis e Goiânia aproveitou a antiga estrada existente para a capital de Goiás e percorre dois níveis orográficos bem distintos, o mais alto, de 800-1.000 metros, correspondente as superfícies mais elevadas ou de cimeira testemunhos das mais antigas superfícies de aplainamento do Brasil e um nível de 200-400 metros, cujas terras pertencem à Depressão Periférica de Goiás, drenadas pelos afluentes do rio Paranaíba.

Quando o viajante percorre as superfícies mais elevadas depara-se com a paisagem monótona da vegetação de cerrado que cobre não só a área mas, também, a maior parte do território da região. Constituído de árvores relativamente baixas e tortuosas, disseminadas em meio a um estrato arbustivo, subarbustivo e her-

báceo, ocorre numa área de clima quente e subúmido de duas estações, explicando-se sua existência por uma drenagem conjugada a topografia, estrutura e a composição dos solos.

Se as altitudes diminuem, quando por exemplo a rodovia penetra nos vales afluentes do rio Paranaíba, o cerrado se modifica e cede o lugar a uma mata tropical ciliar que acompanha os rios.

Como as precipitações pluviométricas são muito concentradas, caindo somente na estação do verão-outono, como os vales são largos e de declives suaves, como a vegetação é aberta, a construção e conservação de estradas no planalto brasileiro não apresenta as dificuldades inerentes a selva Amazônica e que tantos problemas têm trazido para a construção da Transamazônica e outras estradas da Região Norte.

A rodovia Brasília-São Paulo assim como pequeno percurso da Brasília-Acre percorrem a área do território Goiano mais dinamizada e aquela que desde suas origens esteve mais intimamente ligada ao Sudeste.

Foi percorrendo essa área denominada de Depressão Periférica de Goiás que Bartolomeu Bueno da Silva alcançou Vila Boa (atual Goiás), para fundá-la em 1725, iniciando-se a ocupação da sua área pelo ciclo da mineração. Neste momento, pelo Caminho de Anhanguera que vinha de São Paulo, estabelecia-se a primeira vinculação entre duas regiões que passariam a se integrar cada vez mais por suas relações econômicas através dos séculos.

Com o esgotamento das minas, as atividades agrárias substituíram a mineradora, atraindo maiores contingentes demográficos procedentes de Minas Gerais, Bahia e outros estados nordestinos que inicialmente desenvolveram a atividade da pecuária, facilitada pela existência de campos cerrados e pelo fato de a região estar ainda praticamente desabitada. Nas sedes das fazendas, em pontos de passagem ou reunião de criadores, surgiram povoados que mais tarde se desenvolveram em cidades: Catalão (1834), Ipameri (1858), Anápolis (1870), Formosa (1736).

A existência de áreas de matas em solos férteis no Mato Grosso de Goiás, bem como de solos aluviais na margem direita do rio Paranaíba, permitiram a expansão da atividade agrícola, principalmente da atividade rizicultora, fortemente incrementada para abastecer a região Sudeste.

Para o escoamento dessa produção em direção a São Paulo muito contribuiu a construção da Estrada de Ferro de Goiás e o seu entroncamento com a Estrada de Ferro Mogiana, em Araguari. Também seu entroncamento com a antiga Rede de Viação Mineira, em Goiandira, colocou esta região mais uma vez em contato com a Região Sudeste. Hoje, constituindo a Rede de Viação Centro-Oeste, prossegue em direção a Brasília através do ramal de Pires do Rio.

Também para estreitar as vinculações rodoviárias do Sudeste Goiano com a região Sudeste, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem concluiu, em agosto de 1973, um trecho de 180 quilômetros entre Ipameri e Catalão, possibilitando aos veículos rodoviários atingirem o Triângulo Mineiro, em demanda de São Paulo, sem a necessidade de fazer um amplo arco passando por Anápolis, Goiânia e Itumbiara.

A importância política e econômica do Sudeste de Goiás que já exigira a elaboração de uma estrutura de transportes ferroviários e rodoviários para atendê-lo, explica ainda a instalação de um sistema elétrico para servir as suas diversas cidades.

Para tanto o Governo Estadual organizou a Companhia Centrais Elétricas de Goiás (CELG), que construiu no rio Paranaíba, junto a cidade de Itumbiara, a hidrelétrica de Cachoeira Dourada, atualmente com 300mW de onde partem as linhas de transmissão que atendem a centenas de localidades, entre elas Brasília, constituindo a única rede de transmissão de energia existente na Região Centro Oeste.

O crescimento econômico que se processa na região explica a interligação do sistema da CELG com o de Furnas e CEMIG no rio Grande, repetindo-se assim mais uma vez as vinculações do Sudeste Goiano com a Região Sudeste, como já vem ocorrendo nos outros setores da economia.

Estas novas disponibilidades de energia elétrica irão oferecer a área condições para expandir seu pequeno parque industrial, caracterizado atualmente pelas indústrias alimentares e de beneficiamento de cereais como o do arroz, principalmente em Itumbiara cujo município é o maior produtor do Estado de Goiás.

Continuando a analisar a Região Centro-Oeste como uma região periférica em integração a partir da região Core e ainda a participação das vias de transportes nessa integração, estudemos a seguir outra sub-região que está intensamente vinculada a este processo, o Sul de Mato Grosso, cuja ocupação se deveu inicialmente aos missionários espanhóis que estabeleceram no Itatim alguns aldeamentos de indígenas, destruídos posteriormente pelas incursões dos bandeirantes.

No final do século passado e início do atual, dinamizou-se a ocupação da região com a chegada de colonos gauchos, paranaenses e paulistas. É interessante notar que, muitas vezes, norteados, já anteriormente estabelecidos em São Paulo e Paraná, vêm se deslocando para as terras agrícolas do Sul de Mato Grosso em virtude do esgotamento das terras naqueles estados.

A estrutura de transportes dessa região em suas linhas gerais é constituída por três vias de penetração que partem de São Paulo e atravessam a região de Leste para Oeste, a Estrada de Ferro

Noroeste do Brasil, a Rodovia BR-267 que liga Presidente Prudente a Porto Murtinho, a Rodovia BR-262, de Três Lagoas a Campo Grande.

A Estrada de Ferro precedeu de muito a Rodovia nesta porção do território da Região Centro-Oeste e sua construção se deveu a necessidade de atender a política internacional e não prioritariamente a região, pois foi construída em decorrência do Tratado de Petrópolis que estipulou a compra do Território do Acre a Bolívia. Entre os seus considerandos havia um que oferecia à Bolívia, como compensação pela venda daquele território, a construção de uma ferrovia que permitisse a este país levar seus produtos até o Oceano Atlântico. E assim foi construída esta estrada de ferro que se iniciando em Bauru, no Estado de São Paulo, alcança a cidade de Corumbá, tendo um ramal em Campo Grande que parte em direção a Ponta Porã.

A esta estrada se deve as maiores vinculações que o Sul de Mato Grosso passou a ter com São Paulo, libertando-o da navegação platina e revigorando povoados antigos como Campo Grande e Aquidauana, fundados respectivamente em 1873 e 1892 e possibilitando o surgimento de Três Lagoas em 1909.

Apesar de se interligar com a Estrada de Ferro Brasil-Bolívia em Corumbá, não cumpriu até agora sua finalidade de estrada internacional, pois suas cargas principais são nacionais como o gado que embarca no Pantanal e na própria região para ser conduzido a São Paulo ou os derivados de petróleo que partem das refinarias deste estado para serem distribuídos no Sul de Mato Grosso e no Pantanal.

Talvez em futuro próximo tudo se modifique se o Brasil passar a importar petróleo da Bolívia!

A segunda vinculação do Sudeste com a região corersponde as novas rodovias. Em Presidente Epitácio o rio Paraná é atravessado pela imponente Ponte Maurício Joppert, como já o fora antes pela ponte ferroviária junto a Três Lagoas, dando-se assim continuidade ao tráfego entre as duas regiões através da BR-267. Esta, em Rio Brillhante, se bifurca em direção ao sul, para alcançar Dourados e Ponta Porã e para o norte, em direção a Campo Grande e Cuiabá.

Estas vias de transportes tiveram a seu favor, por ocasião de suas construções, a pouca agressividade da paisagem, isto porque percorrem em grande parte uma suave superfície planáltica, coberta de cerrados e campos, onde o clima se caracteriza por ter, na maior parte da Região, chuvas concentradas no verão e secas no inverno; nesta estação ocorrem chuvas esparsas ocasionais pelas ondas de frio procedentes do sul do continente.

O planalto, limitado pela margem direita do rio Paraná e pela bacia sedimentar do Paraguai a esquerda, compreende dois níveis distintos: um de 200-400 metros, correspondente ao Planalto Sedi



mentar do Paraná, outro de 400-800 metros, amplo chapadão que separa as duas bacias e cujos bordos são denominados de Serra de Dourados e Serra de Maracaju, nada mais do que cuestras e cujas superfícies correspondem, em parte, aos campos limpos de Vacaria.

Quando as rodovias percorrem terrenos de solos constituídos pela decomposição do basalto, portanto de grande fertilidade, a utilização da terra é predominantemente agrícola, apresentando muitas semelhanças com o oeste paulista, pois se cultiva, como ali: algodão, amendoim, arroz, feijão, cana-de-açúcar, mamona, mandioca, milho, entre os quais pode juntar-se hoje em dia a soja e o trigo; este ao longo da rodovia entre Dourados e Ponta Porã, dá particular beleza a paisagem, pois se assemelha a um imenso tapete verde estendido sobre a suave superfície do relevo tabulariforme.

Porém quando aflora o arenito Botucatu ou o Bauru e sobre eles se instala o cerrado, como, por exemplo, no trecho ferroviário entre Três Lagoas e Campo Grande, a agricultura cede lugar as fazendas de criação extensiva de gado.

Entre os fatores que contribuíram para o dinamismo da Região nos dias atuais, Alvanir Dias de Figueiredo cita: "o esgotamento da frente em terras do leste da bacia, conseqüentemente acompanhado de uma grande valorização imobiliária; as experiências de colonização governamentais e privadas; a existência da mata rica em madeiras de lei; a existência de um mercado de retaguarda, no leste, de grande potencialidade; desenvolvimento dos sistemas viários, com o advento da era do caminhão; o relativo vigor da navegação fluvial do trecho do Paraná, entre Jupia e Sete Quedas; o desenvolvimento da aviação; a existência da mancha de basalto em Dourados e o conseqüente estabelecimento da lavoura cafeeira na região. Ao lado desses fatores, continuavam imperantes os que fizeram desenvolver a ocupação anterior: a existência da erva-mate, que abastecia um mercado internacional e a vocação pecuária dos campos de Vacaria" ("O Extremo Sul de Mato Grosso" in: Guia de Excursões da Associação dos Geógrafos Brasileiros — I Encontro Nacional de Geógrafos, Presidente Prudente, p.p. 211-212).

Esta região, a semelhança do Sudeste de Goiás em relação a este estado, se constitui também na mais importante de Mato Grosso, detendo a maior produção agrícola, o maior número de quilometragem de vias de transporte, e abrigando também uma das mais importantes cidades da Região Centro-Oeste, Campo Grande. Esta cidade (133.656 habitantes em 1970), embora suplantada por Presidente Prudente no comando regional, ocupa uma posição geográfica que lhe faculta exercer também influência em todo o sul de Mato Grosso e ainda influenciar na região do Pantanal.

Apesar dessa posição, ainda não é industralizada, reflexo aliás do estágio econômico de toda a Região Centro-Oeste, porém

poderá vir a sê-lo, porque em breve passará a contar com um dos fatores primordiais para o desenvolvimento industrial: abundância de energia elétrica, graças a extensão, até sua área, da linha de transmissão de energia em alta tensão, procedente do complexo de Urubupungá, localizado no rio Paraná.

É verdade que suas duas grandes usinas, Jupiá e Ilha Solteira foram construídas em função do desenvolvimento industrial de São Paulo, mas deverão, em breve, também, beneficiar todo o Sul de Mato Grosso, onde as condições físicas do relevo não favorecem a produção de energia hidráulica, obrigando suas cidades a utilizarem até agora usinas térmicas que produzem energia mais cara.

A cidade de Campo Grande, já caracterizada atualmente como importante entroncamento de vias de transportes, dinamizará ainda mais essa função dentro de mais alguns anos quando estiver completada sua ligação com Corumbá pelo trecho componente da transcontinental Vitória-Corumbá (BR-262).

A paisagem física desse trecho corresponde a Região do Planalto e a Região da Baixada do Paraguai que fazem parte da grande depressão interior do continente, situada entre o relevo pré-andino a oeste, o planalto basáltico a leste e as chapadas sedimentares ao norte.

As inundações periódicas do rio Paraguai e seus afluentes na Região da Baixada respondem pela ausência de rodovias ali que só a atingem em pontos periféricos como Porto Murtinho, Miranda, Mato Grosso, Cáceres (Fig. 1).

O trecho em construção, de Campo Grande a Corumbá, denominado popularmente de "Rodovia Pantaneira", tem que se estender por entre "baías" e "largos" e "cordilheiras" ou seja, entre lagoas que ficam após as inundações e pequenas elevações de terrenos por entre as quais cresce a vegetação do complexo do Pantanal, cujas espécies mais comuns são o carandá e o paratudo.

Até agora somente a estrada de ferro conseguiu penetrar a região e servi-la melhor, estendendo-se pela base do esporão da serra da Bodoquena e pelo solo mais consolidado em torno do maciço do Urucum.

Estas condicionantes físicas explicam que a região da Baixada do Paraguai tenha na navegação fluvial o seu meio de transporte mais eficiente, pois o rio Paraguai e seus afluentes sem o impedimento das cachoeiras se apresentam navegáveis em boa parte de seus cursos.

A propósito da navegação fluvial na Região Centro-Oeste, é interessante ressaltar que, ao contrário da Região Norte, onde o rio Amazonas e seus afluentes contribuem para integrá-la, aqui os rios correm para bacias cujas calhas principais estão fora da região, de forma que esta se constitui num amplo divisor de águas. Com efeito, ao sul e sudeste de Goiás, diversos rios correm para os

# AS RODOVIAS E AS ATIVIDADES ECONÔMICAS DA REGIÃO CENTRO-OESTE 1973

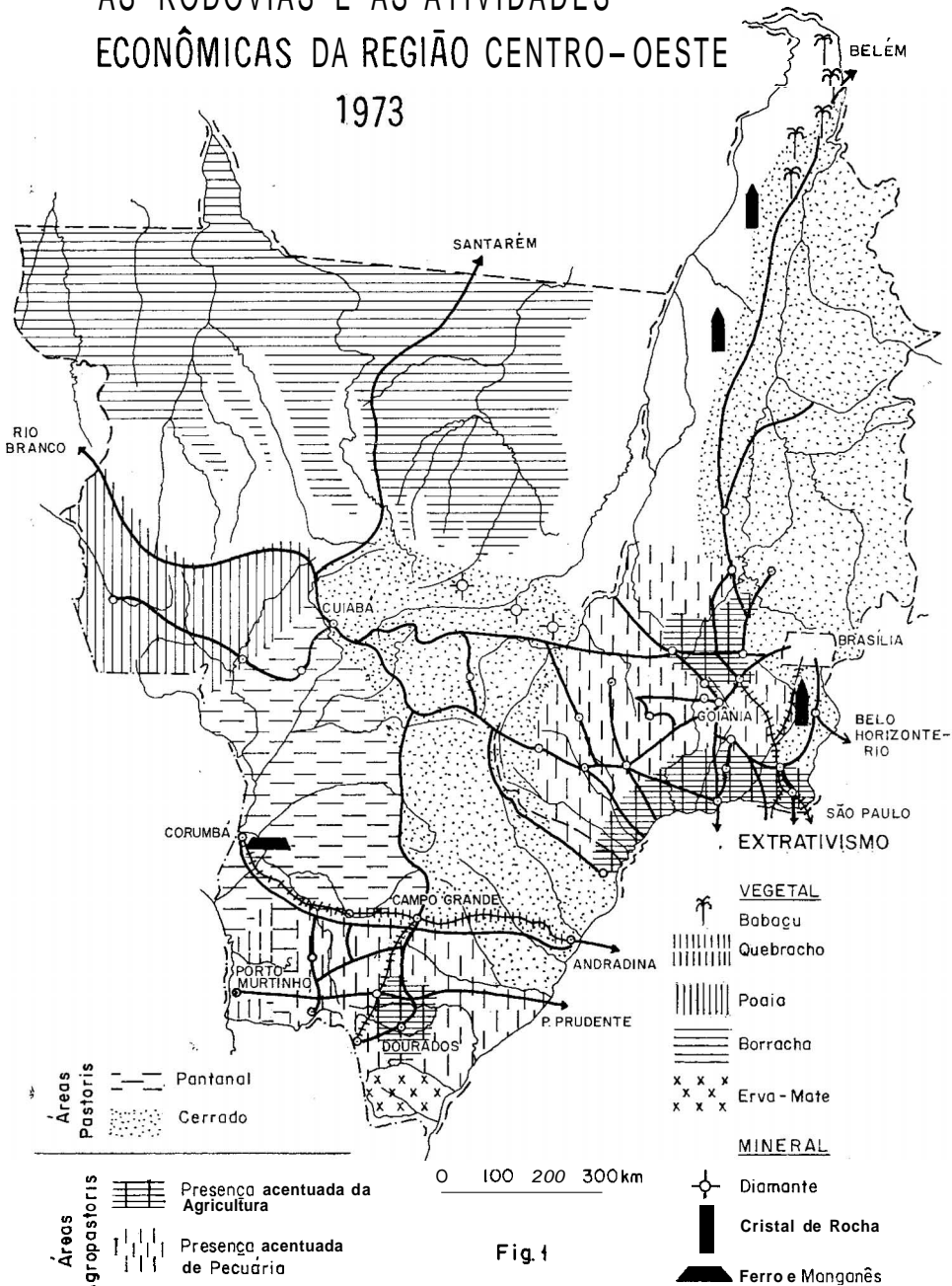


Fig. 1

Adaptação pg.275 - Novo Paisagens do Brasil

DivEd/D-J.A.C

vales do Paraná e do Paranaíba, ao norte correm para o vale amazônico e, a oeste, para a calha do Paraguai. Desta maneira, nenhum grande rio percorre a região de sul a norte ou de leste a oeste. Periféricos, todos, auxiliam a economia das regiões vizinhas ou favorecem a drenagem da economia da região para fora do seu território, em direção as outras regiões ou para o estrangeiro, como o rio Paraguai onde uma empresa de navegação possui linhas regulares de navios entre Corumbá e Buenos Aires, passando por Porto Murtinho e Assunção.

Quanto a sua economia, o Pantanal é uma grande área de criação de gado para abastecer o Sudeste, especificamente o Estado de São Paulo para onde afluem composições ferroviárias, caminhões e gado a pé para abastecer os frigoríficos do oeste desse estado, localizados em Barretos, Araçatuba e Andradina.

"O Pantanal, em virtude da ocorrência de boas forrageiras (gramíneas e leguminosas) e da presença de "barreiros" e "salinas" (solos salgados das margens das "baías") tornou-se um domínio por excelência apropriado para a criação de gado. Não obstante as inundações periódicas restringirem as pastagens naturais disponíveis e abrigarem os rebanhos a deslocamentos para níveis a salvo das águas, constitui, no Centro-Oeste, a área de maior renome em termos de pecuária, com um rebanho bovino que em 1965 somava mais de 45 milhões de cabeças, ou seja 22,3% do contingente regional" (Maria Rita da Silva Guimarães — "Região Centro-Oeste" in: "Novo Paisagens do Brasil", pg. 274).

As três regiões acima estudadas, situadas abaixo do paralelo de 160 de latitude sul, correspondem aos espaços geográficos da Região Centro-Oeste de periferia mais integrada a Região Core e de maior desenvolvimento. Acima deste paralelo, tanto em Goiás como em Mato Grosso, encontram-se os maiores vazios demográficos da Região e onde uma economia pobre esteve sempre muito voltada para a Região Norte. Mas agora graças a construção de Brasília e ao Plano de Integração Nacional (PIN) do Governo Federal que promove a construção de longas rodovias nas regiões Norte e Centro-Oeste, essas áreas começam, também, a se voltar para sua Região Core.

A atuação maior começou pelo Estado de Goiás, antes mesmo do Plano de Integração Nacional, quando Brasília foi ligada por uma estrada de 2.200 quilômetros a Belém. Denominada oficialmente Rodovia Bernardo Sayão, percorre os extensos chapadões sedimentares situados entre os vales dos rios Araguaia e Tocantins (Fig. I), cortando ao sul a Serra dos Pirineus e bordejando ao norte a Serra do Estrondo, ambas testemunhos mais elevados dessa vasta superfície sedimentar.

Percorrendo essa área de clima quente, com temperaturas médias em torno de 26°C e de longa estação seca, sem rios importantes a cruzar, teve sua construção facilitada por todas essas

condições físicas favoráveis. Apenas quando atingiu o Estado do Pará é que as condições equatoriais, propiciando fortes precipitações e o surgimento da portentosa floresta amazônica, exigiram maiores gastos e mais sacrifícios para sua abertura.

Atualmente o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem procede ao seu asfaltamento, pretendendo completá-lo em dezembro de 1973, dinamizando mais ainda sua participação na Região. A par da integração que promoveu entre a Região Core e suas duas regiões periféricas, criou nas áreas do Estado de Goiás e do Pará por ela percorridas um processo de dinamização que atingiu às regiões agrárias e à vida urbana. Esse processo refere-se a pecuária que passou a atender tanto o norte do País, muito carente de carne, como o sudeste de Goiás, melhorando o abastecimento de Brasília, Anápolis e Goiás e ainda a mudança dos sítios dos velhos povoados, oriundos da mineração do século XVIII, que se deslocaram dos vales dos rios para junto das margens da rodovia.

Finalmente, a região de Cuiabá, uma das mais isoladas áreas de todo o território nacional, que vem mantendo até agora as características coloniais da fase da mineração, começou a se integrar ao sul de Mato Grosso, a São Paulo e em menor escala ao sudeste de Goiás, isto graças às novas rodovias que chegam ou partem dessa capital.

O movimento de integração pela rodovia começou pela abertura da Brasília-Acre na mesma época da abertura da Belém-Brasília mas não teve a mesma continuidade desta última. Só agora se pretende transformá-la numa verdadeira estrada. Percorre não só o sudeste de Goiás, mas os chapadões divisores das águas das bacias Paraguaia e Amazônica, cujos habitantes têm se dedicado à atividade mineradora, principalmente do diamante, no rio das Garças.

Ao norte de Cuiabá, a estrada penetra na floresta equatorial e passa pela chapada dos Parecís em cujas encostas, a oeste, se pratica o extrativismo da poaia, planta de utilização medicinal.

Seu trecho após Cuiabá recebe o tráfego de caminhões que chegam de São Paulo através da Rodovia BR-163, ligando Cuiabá a Campo Grande e por onde é transportada a cassiterita procedente de Rondônia.

Com a abertura da Rodovia Cuiabá-Santarém, penetra-se na região mais vazia e desconhecida da Região Centro-Oeste, constituída de amplos chapadões em que o clima subequatorial permite o aparecimento de uma floresta já muito semelhante a floresta amazônica de onde se extrai borracha e madeiras e habitada ainda por numerosas tribos indígenas.

Esta estrada correspondente a terceira interligação rodoviária com a região amazônica, é o caminho mais reto entre a Amazônia Central e o Estado de São Paulo!

Com a criação de Brasília e com as novas vias de penetração, atravessando as diversas regiões do Centro-Oeste, favorecendo sua dinamização econômica e permitindo a chegada de novos contingentes imigratórios, é de se esperar que no futuro ela se afirme como uma região integrada, deixando de ser um conjunto de sub-regiões periféricas as outras grandes regiões brasileiras, especificamente do sudeste ao qual se tem vinculado historicamente.

## BIBLIOGRAFIA

ALBUQUERQUE, Manoel Maurício de

1960 — "O povoamento, população, grupos étnicos e colonização" in: "Grande Região Centro-Oeste", pp. 145-181, Vol. II, Série A, Geografia do Brasil, IBGE — CNG. Rio de Janeiro.

BERNARDES, Nilo

S.D. — "Geografia II, 228 pg, Editora Linceu, Rio de Janeiro.

GUIMARÃES, Maria Rita da Silva

1968 — "Região Centro-Oeste" in: "Novo Paisagens do Brasil", pp. 165-284, Fundação IBGE — IBG.

JORNAL DO BRASIL

1972 — "DNER contrata restauração da Estrada Belo Horizonte-Brasília" in: Jornal do Brasil, 30 de junho, Rio de Janeiro.

JORNAL DO BRASIL

1973 — "Andreazza garante que Belém-Brasília estará toda asfaltada até dezembro" in: Jornal do Brasil, cinco de maio, Rio de Janeiro.

## O HOMEM BRASILEIRO

PROF. NEY STRAUCH  
Geógrafo do IBGE

### INTRODUÇÃO

O homem é considerado não apenas como o indivíduo isolado mas ainda *como o recurso potencial* mais importante para o desenvolvimento de um país.

- a) Os conceitos de *Pais Continental* e *Pais Populoso*.
- b) As dimensões do Brasil quanto a extensão do território e ao potencial humano.

#### 1. A POPULAÇÃO BRASILEIRA E SEU CRESCIMENTO

Entre 1872 (I Recenseamento Geral do Brasil) e 1970, a população brasileira cresceu de 10,1 milhões para 94,5 milhões de habitantes.

Nestes quase cem anos, a taxa de incremento anual foi da ordem de 2,7%, mas examinada esta dinâmica por períodos intercensitários podem ser observadas diferenças bem acentuadas.

QUADRO I

ANO	POPULAÇÃO (1 000 hab.)	CRESCIMENTO % ANO
1872.....	10 112	
1890.....	14 334	2,4%
1900.....	17 318	2,1%
1920.....	30 635	3,7%
1940.....	41 236	1,7%
1950.....	51 944	2,6%
1960.....	70 967	3,0%
1970.....	94 508	2,9%

Que fatores interferem na variação do ritmo de crescimento da população brasileira?

Em termos gerais essas variações se devem as taxas de natalidade e mortalidade; a primeira variando para menos de forma muito lenta, a segunda reduzindo-se em forma mais acelerada, fenômeno de ocorrência universal e fator responsável da verdadeira explosão demográfica nos últimos anos. A imigração só foi importante no período de 1890 a 1920, quando cerca de três milhões de estrangeiros entraram no país como imigrantes, pesando inclusive no total da população do país.

Deve-se considerar que a mortalidade se manteve elevada até a década de 1940 e as medidas profiláticas e de medicina social incidindo sobretudo na faixa da população infantil foram responsáveis pela elevada taxa do incremento, entre 1950-1960.

QUADRO II

ANO	T. NATALIDADE	T. MORTALIDADE
1900.....	46,0/1 000 hab.	27,8/1 000 hab.
1920.....	45,0/1 000 hab.	26,4/1 000 hab.
1940.....	44,0/1 000 hab.	25,3/1 000 hab.
1950.....	43,5/1 000 hab.	19,7/1 000 hab.
1960.....	43,5/1 000 hab.	15,0/1 000 hab.

Por tudo isso, é perfeitamente válido afirmar que o aumento da população brasileira resulta de crescimento vegetativo ou natural, conseqüência do excesso de nascimento sobre os óbitos. Delineia-se assim o fenômeno da explosão demográfica com estrutura de idade peculiar onde predominam as faixas etárias de até 20 anos, quadro típico de país econômica e socialmente subdesenvolvido.

## 2. A DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO E O MODO COMO FOI OCUPADA A TERRA ATRAVÉS DOS TEMPOS

É fato por demais repetido a distribuição desigual da população brasileira contrastando áreas densamente povoadas com enormes *vazios* demográficos. Nessas condições o valor nacional de 11 habitantes por quilômetro quadrado não tem qualquer significação, pois não corresponde as diferentes realidades regionais que podem ser assim sintetizadas:



### QUADRO III

REGIÃO	HAB./Km <sup>2</sup> — 1970
Norte.....	1,03
Nordeste.....	18,59
Sudeste.....	43,90
Sul.....	25,25
Centro-Oeste.....	2,75

Mesmo em termos de Macrorregiões são ponderáveis as diferenças de densidade. No Nordeste, Alagoas e Pernambuco têm 58,09 e 53,44 hab/km<sup>2</sup>, enquanto o Piauí não tinge a 7 hab/km<sup>2</sup>. Na Região Sudeste a Cidade-Estado da Guanabara apresenta a densidade significativa de 3.685,5 hab/km<sup>2</sup> (padrão de área metropolitana), o Estado do Rio de Janeiro 113,79 hab/km<sup>2</sup> e São Paulo 72,61.

Apesar de se considerar ainda baixa a densidade demográfica do Brasil, deve ser lembrado que ela é cerca de 10 vezes a do Censo de 1872 e 1/3 superior a que correspondia a 1960 (8,3 hab/km<sup>2</sup>).

Fato da maior importância para o entendimento do processo de ocupação do território brasileiro nos tempos modernos é o da *aceleração da urbanização* que em certas regiões reflete um *estágio de implantação de sociedades industriais*, mas que em outras resulta de *processos patológicos mais ou menos comuns nas áreas típicas de subdesenvolvimento*.

Em 1970, pela primeira vez, a população urbana no Brasil foi superior a população rural com 55,98% e 44,02%, respectivamente. Tal acontecimento ganha expressão se lembrarmos que apenas há 30 anos a população urbana pouco superava os 30% da população total da época.

Outro dado também sugestivo é que o *processo de urbanização* vai se orientando para a *predominância de médias e grandes cidades*. Assim, em 1970, já 60 centros urbanos tinham população superior a 100.000 habitantes e quase igual número com população de mais de 50.000 e menos de 100.000. Devemos recordar que em 1960 existiam no Brasil apenas 31 cidades com mais de 100.000 habitantes. Fenômeno bem atual e de grande significação é também o de metropolização além da tradicional região Centro (São Paulo-Rio), interessando outras regiões brasileiras.

#### ÁREAS METROPOLITANAS MAIS IMPORTANTES

São Paulo.....	8 430 000
Rio de Janeiro.....	7 500 000
Porto Alegre.....	1 780 000
Recife.....	1 760 000
Belo Horizonte.....	1 610 000

Os fatos aqui assinalados e que constituem fenômenos de um Brasil bem atual resultam de um longo processo histórico com origem no próprio evento da colonização portuguesa a partir da segunda metade do século XVI e cujas características fundamentais poderiam ser assim sintetizadas:

A — Dispersão precoce do povoamento — "Contrariando a lenda tão enraizada, segundo a qual os anglo-saxões foram colonizadores individualistas e aventureiros e os latinos funcionários coloniais sem iniciativas, o Brasil está agora pagando o gosto pela aventura dos portugueses e o seu excesso de iniciativas (J. Lambert, Os dois Brasís)".

Ainda que tal afirmação possa ser em parte ponderada, a verdade é que a dominação portuguesa no Brasil se fez cedo demais, abrangendo território muito vasto para o estoque disponível de colonizadores e os meios de que poderiam lançar mão.

Uma síntese dos padrões de povoamento nas diferentes regiões indicaria essa afirmativa.

### Povoamento no Nordeste

Ocupação dos vales litorâneos no Recôncavo da Bahia, em Alagoas, Sergipe, Pernambuco e Paraíba, ainda no século XVI, dando origem ao ciclo da cana-de-açúcar e a uma sociedade agrária que seria a tônica do processo de colonização.

A expansão para o sertão através do ciclo do gado: os currais do São Francisco e do Sul do Piauí a partir do fim do século XVI. Os caminhos de gado e a integração lusitana do Nordeste.

A influência da dominação do Nordeste como ponto de irradiação para a Conquista do Maranhão e da Amazônia.

### Dominação da *Amazônia*

A fundação do Forte do Presépio (1616) e o controle da boca do rio Amazonas, completado com o forte de São José, no Amapá.

Pedro Teixeira e a expansão portuguesa no Baixo Amazonas — As drogas do sertão e as primeiras formas de sertanismo no século XVII.

A importância das missões religiosas no século XVII e XVIII e a fundação de núcleos nas confluências dos rios principais.

As formas modernas de expansão:

Colonização da Zona Bragantina (século XIX);

O Ciclo da Borracha (princípio do século XX);

Os Prognósticos do Plano de Integração da Amazônia.

## *Formas de povoamento no Sudeste e no Sul*

Fundação de cidades e vilas nas baixadas São Vicente, Santos, Rio de Janeiro — século XVI.

Ainda o ciclo do açúcar, acompanhado de um embrião de bandeirantismo com base oficial (as entradas) — a Conquista do Planalto: São Paulo (1554).

O Bandeirantismo e o ciclo do ouro no século XVIII: importância das Cidades.

Integração das áreas de mineração com novas áreas pastoris: os caminhos e as feiras.

Bandeirantismo preador de índios

Sul de Mato Grosso e Paraguai

A Zona Missioneira

e os Tratados de Madrid (1750) e Santo Ildefonso (1777)

Bandeirantismo e a ocupação dos campos do Sul

Colonização Açoreana no litoral de Santa Catarina e Rio Grande do Sul — Porto dos Casais (1752).

A fazenda de café no século XIX interligando o litoral e o planalto.

As cidades, as ferrovias e a nobreza rural do ciclo do café.

Formas de Colonização Modernas no século XIX — a valorização e a integração do sul do Brasil.

*B — O Regime de Concessão de Terras foi bem planejado mas não foi cumprido, dando origem aos grandes latifúndios inexplorados.*

A legislação sobre as Sesmarias data de 1375 (Código Afonsino) e vizava constranger os grandes proprietários a lavrar e semear as terras ou então cede-las a quem pudesse fazê-lo.

Para o Brasil — ordenações Filipinas: regime de Sesmarias vigorou até 1850 e parte da legislação até 1917 — substituído pelo Código Civil.

As Capitânicas Hereditárias e os direitos e deveres dos Donatários — a função do Conselho Ultramarino legislando sobre a concessão de terras.

As Sesmarias para pastagens e as de cultivo: a origem das sociedades agrícolas e pastoris.

A "Fazenda" brasileira tradicional é um mal, não porque seja desumana e brutal, mas porque não é suficientemente eficaz — as relações do patronato.

### 3. O PAÍS DE TODOS OS POVOS

País de todas as raças é uma afirmação válida para o Brasil se a considerarmos em termos de atitude; mesmo aceitando, por outro lado, as teses e registros dos sociólogos, etnólogos e demais estudiosos do problema, concluímos que aqui se fizeram todos os possíveis contatos de raça.

Não se pode desconhecer o fato básico da própria formação do país, estruturada na contribuição dos três grupos raciais: o Branco ou Caucasiano, representado pelo português colonizador, o Amarelo ou Mongolóide, representado pelos diferentes grupos indígenas e, finalmente, o Negro ou Africano, representado pelos contingentes de escravos introduzidos por mais de dois séculos em diferentes regiões do país.

Trata-se, em primeiro lugar, de uma afirmação simplista porque baseada em aspecto particularmente sornático — a cor da pele.

A respeito, basta lembrar que não se reconhece uma única Raça Negra e sim muitos grupos étnicos na chamada África Negra e o mesmo se pode dizer com referência aos portugueses colonizadores. Como afirma Arthur Ramos, na realidade, nenhum dos três grupos fundamentais possuía unidade ou homogeneidade de raça. Antes poderíamos considerá-los mosaicos étnicos, tal a variedade antropológica entre eles encontrada.

Opondo-se a tais afirmações por demais conhecidas existe uma outra realidade igualmente ponderável. Além dos três grupos básicos da formação inicial tem sido relativamente pequena a contribuição de outros grupos étnicos na composição da população brasileira, do ponto de vista somático ou *antropológico*. Lembramos assim que a imigração diversificada se iniciou há pouco mais de um século, mas entre 1872 e 1970 a população brasileira cresceu de 10 para 94 milhões e a participação direta da imigração foi de apenas 4 milhões. Se considerarmos que mais da metade do contingente imigratório aludido se constituiu de portugueses, espanhóis e italianos meridionais, ou seja, de grupos Atlanto-Mediterrâneos, de grandes afinidades étnicas e culturais com os próprios colonizadores, teríamos de concluir ser relativamente simples e pouco diversificada a composição da população brasileira, sobretudo se comparada com outros países americanos. Sem dúvida o fato notório a ser realçado é a intensa miscigenação ocorrida entre os três grupos iniciais aos quais posteriormente se juntaram os grupos de italianos e espanhóis, principalmente. Neste particular, lembramos que atualmente para cada 1.000 pessoas presentes 614 são brancos, 268 mestiços, 110 são negros e 6 amarelos (japoneses).

Naturalmente que tanto no maior ou menor grau de ocorrência de grupos étnicos aportados ao Brasil nos tempos atuais, fenômeno que interessa a colonização propriamente dita, como o maior ou menor grau de miscigenação, variam, um e outro, de

região para região. Assim apenas 2% da população brasileira é de estrangeiros e mais de 70% dessa população estrangeira se concentra na Região Sul do Brasil que, por sua vez, é constituída de quase 90% de brancos. Aí se localiza uma área de intenso e variado aporte étnico permitindo até a caracterização de zonas de predominância alemã, italiana, japonesa etc. Em compensação a população mestiça do branco e índio em áreas ainda de estrutura social e econômica arcaica, como na Amazônia, é da ordem de 65% sobre o total, passando o grupo branco a dominar apenas nos principais centros urbanos.

### 3. 1 Os Três Grupos Étnicos Fundamentais

A História da Colonização portuguesa no Brasil se inicia de fato com a decisão dos colonizadores de utilizar a mão-de-obra servil recrutada em territórios coloniais já incorporados, mas toda de origem africana. Já no século XVII a importação de escravos se faz diretamente da África e em quantidades tais que a população negra do Brasil nos primórdios da Independência já é superior a população branca, ainda essencialmente de origem luzitana. Os silvícolas, numerosos e de trato afável e pacífico no princípio, não apresentando condições para participação no evento da colonização, seriam desmantelados como grupo étnico e cultural nas zonas de povoamento luso-africano, mas sua predominância não desapareceria nas vastas áreas interiores, onde a presença do colonizador foi eventual e esporádica.

#### *O negro escravo*

O escravo independente das graduações já possíveis na cor da pele e outros caracteres somáticos pela intensa miscigenação com o grupo colonizador, vai propagar e recriar nos tão diversos campos da cultura material e não material as marcas de velhas tradições. Costumes, crenças, arte e técnica, tudo que era parte ainda que desintegrada e sufocada das profundas raízes e, principalmente, das variadas raízes e civilizações negras da África.

Nina Rodrigues, Fernando Carneiro, Arthur Ramos e muitos outros assinalam as grandes diferenças observadas entre os grupos de escravos aportados ao Brasil. Mais importante porém que essas diferenças de caráter antropológico são as culturas diversas que esses grupos representam. Arthur Ramos\* em suas obras sobre o assunto, distingue inclusive os grupos Sudaneses dos grupos Sudaneses islamizados, completando sua classificação dos negros introduzidos no Brasil com os Bantus que por si só representam enorme variedade de povos de Angola, Congo e Costa Oriental.

---

\* Ramos, Arthur — Introdução a Antropologia do Brasil — Casa do Estudante do Brasil — 19.

Mesmo que as circunstâncias do estado servil e as variedades de graus culturais resultassem em reais limitações para evidenciar os processos de relações de cultura a persistência do fluxo migratório de um lado e os prováveis totais desse aporte de outro, seriam suficientes para explicar a contribuição dos grupos negros a formação do povo brasileiro. Não se conhecem os totais desse histórico processo. Avaliações feitas, por séculos ou por ciclos econômicos, demonstram tais discrepâncias que todas resultam inócuas. São conhecidas porém algumas notícias do fim do período colonial, assim como do primeiro Reinado que apresentam substanciais diferenças a favor da população de escravos e negros libertos. Mesmo nos dias atuais em que a população negra no país é pouco mais de 10% da população total, algumas regiões como o Nordeste e o Leste ainda apresentam índices bem mais elevados e em alguns Estados como Bahia, Piauí e Maranhão constitui a população negra maioria sobre os demais grupos étnicos. Em compensação nos Estados sulinos, onde o sistema de "plantation" não foi possível a população negra, sempre foi eventual e minoritária com índices de freqüência sempre abaixo da média nacional.

A contribuição do elemento negro ao processo cultural é incalculável. Já se afirmou que a ele se deve estabelecimento da agricultura na Colônia já que traziam da África a tradição e o conhecimento de técnicas próprias de cultivos em terras de clima tropical. Além disso introduziram no Brasil muitas espécies de tubérculo e outras plantas que foram incorporadas a dieta dos brasileiros como elementos de pratos regionais.

Apesar de perturbada e desvirtuada pela condição de servilidade, a contribuição dos negros nas artes e no folclore foi das mais ativas o mesmo acontecendo na língua falada que foi enriquecida com variado vocabulário de origem Yoruba e Bantu.

As oportunidades de afirmação de cultura provenientes da África foram mais efetivas, onde se deu a concentração de um mesmo grupo cultural como é exemplo dos Sudaneses, na Bahia e Pernambuco e os Bantus de Angola no Rio de Janeiro e Maranhão.

ANOS	ESCRAVOS	LIVRES	TOTAL	ESCRAVOS % SOBRE TOTAL
1880.....	1.000.000	2.000.000	3.000.000	33,3
1823.....	1.147.515	2.813.351	3.960.866	28,9
1850.....	2.500.000	5.520.000	8.020.000	31,1
1872.....	1.510.806	8.601.225	10.112.061	14,9
1887.....	723.419	12.690.581	13.414.000	5,3

### A marca do colonizador

Do momento em que a Coroa portuguesa distribuiu as primeiras Sesmarias até 1808, o direito a propriedade no Brasil foi exclusivo dos lusos colonizadores. Nesses três primeiros séculos Portugal moldou e definiu uma predominância que se constitui hoje na *Herança Cultural da Colonização* ou, como denomina Manuel Diegues Júnior, na *Herança Fundamental*.

Língua, religião, organização social e administrativa, costumes e tradições foram transplantados de Portugal para a Colônia, com freqüência sofreram influências de adaptação ao clima e às condições próprias do espaço geográfico, sofreram também processos de aculturação no contato com os grupos negros e indígenas mas, ao fim de tudo, o que predominou e marcou a formação do país foi a cultura portuguesa. Ao contrário do que aconteceu com os grupos negros, os portugueses lançaram os marcos de sua presença através das manifestações de cultura mesmo em áreas onde sempre foram minorias e até mesmo onde não chegaram a ocupar de fato, não ultrapassando a fase da conquista propriamente dita. E' o caso das vastas regiões centrais do Brasil e da própria Amazônia onde chegaram através do Bandeirantismo ou nas expedições das drogas do sertão sem, entretanto, estabelecerem um sistema de colonização contínua e regular. Ao lado do marco de conquista ficavam entretanto os marcos de cultura fundamentais: língua, religião e também os traços étnicos herdados pelos mestiços (mamelucos e caboclos).

Surpreende em parte essa força de imposição da cultura portuguesa, pois é de conhecimento geral que a época da colonização Portugal, como toda a Península Ibérica, apresentava uma grande variedade étnica, resultante de um processo quase sem precedentes de influências de povos das mais diversas origens: ibéricos, celtas e ligúrios na fase denominada pré-histórica; depois os romanos, visigodos, germanos e árabes ou mouros. As províncias portuguesas refletem, de certa forma, essa diversidade de origens e influências e a contribuição luzitana ao episódio histórico de conquistar e povoar o Brasil se faz com gente do Norte, *de Viana principalmente*, altos de cabelos e olhos claros e também dos grupos mediterrâneos e do sul do país.

Arthur Ramos informa que teriam predominado na colonização os elementos vindos do *centro e do sul de Portugal, da Extremadura, do Alentejo e do Algarve*, cuja população é do tipo moreno, cabelos escuros e estatura média. Culturalmente também se evidenciam diferenças entre esses grupos, não só pelas atitudes e habilidades definidas em meios de vida e tradição correlatas como e sobretudo, pela maior ou menor influência do domínio árabe. Seria este mosaico étnico e mais os açorianos a quem cabe a tarefa de criar uma Pátria de tradições portuguesas no Brasil.

### *A contribuição dos indígenas*

Ainda hoje é marcante a influência indígena na composição da população brasileira. Essa influência não foi e não é determinada por uma contribuição direta, seja na composição étnica seja nos padrões culturais do País, como acontece no Paraguai, no México e outros países da América Latina. A população constituída de índios parece ser diminuta atualmente e mesmo na época da colonização não deveria ser tão numerosa como em outras áreas do Continente Americano.

Essa marcante influência que aludimos se refere aos grupos caboclos com marcada predominância dos caracteres próprios dos grupos indígenas como na Amazônia e no Centro Oeste: com caracteres menos marcados no caso dos sertanejos do nordeste do Brasil e de outras áreas do interior do País.

Esse imenso contingente de caboclos guarda certa particularidade de origem que lhe confere características muito especiais dentro dos grupos brasileiros. Do ponto de vista psicológico, sobretudo, se diferencia completamente do negro e do branco portugueses. Conquistado pelas missões religiosas, pratica um catolicismo impregnado de mitos indígenas, de alucinações típicas das florestas, de misticismo que geram sacrifícios e violências. Triste por natureza, sua música é pobre e monótona. Aliás a permanente austeridade que domina o grupo familiar do caboclo, austeridade quase puritana, impediria a existência de um folclore musical tão rico e variado como o dos negros e dos portugueses. Nas lendas, de tradições orais, se concentra a riqueza e a variedade do folclore caboclo.

Este grupo étnico que na Amazônia representa mais de 65% da população regional, se originou, os do Norte, os do Centro Oeste ou mesmo do Sudeste brasileiro, dos quatro grupos linguísticos que compõem a população indígena: os Tupis (os mais numerosos e de cultura mais desenvolvida), os Gês, os Aruaques e os Caribes. Vivendo um período de grandes migrações na época da colonização os indígenas do grupo Tupi, estendendo-se ao longo do litoral, foram os que tiveram maiores contatos com os portugueses e os que obviamente sofreram os maiores impactos no encontro desigual entre europeus e civilizações primitivas.

A presença do aporte indígena na vida do país, se não é tão marcante como a herança do negro, não é, entretanto desprezível. A anexação de tuberculos na dieta de todo o país, principalmente a mandioca, o pão do sertanejo, o uso da rede, de instrumentos e técnicas de caça e pesca, e sobretudo este belo exemplo de solidariedade que é o costume do mutirão.



### 3.2 O processo de miscigenação

Sem dúvida é este o fenômeno mais importante no processo de formação da população brasileira. Pelo que representou de espontâneo nos tempos idos; pelo que resultou, num país sem preconceitos de raças, praticando a verdadeira igualdade de direitos e de convivência entre os homens de diferentes origens o processo de miscigenação, iniciado no momento mesmo da conquista da terra, entre portugueses e indígenas e depois entre portugueses e negros africanos é, sem dúvida, o fato dominante na história do homem em terras brasileiras. Aqueles exemplos dos primeiros senhores com direitos feudais, desposando filhas de caciques, formando assim as primeiras gerações de mancebos da terra; o episódio daquele Adão Pernambucano que seria depois também Maranhão, seriam seguidos pelos senhores de engenho em relação às escravas negras no litoral da cana-de-açúcar, originando o mulato e nas fazendas de gado do sertão e mais tarde nos campos do sul, nos contatos dos senhores de currais com os indígenas, o mameluco. Como sugere Arthur Ramos o mulato foi o tipo étnico ou antropológico surgido na sociedade agrária e o mameluco o da sociedade pastoril. Não deveríamos esquecer o Caboclo do extremo Norte mas aí, como já indicamos, o processo é de predominância indígena, de forma que em muitos casos nota-se uma retomada dos caracteres desses grupos nativos.

O processo de fusão não se limitou as duas combinações básicas. Negros e índios, originando o *cafuso*, mais comum nas áreas de transição da agricultura e da criação de gado do Nordeste, os cabras, cruzamento de negro e mulato, enfim, na base da própria formação da população brasileira vamos encontrar os tipos étnicos fundamentais.

Ainda que a grande maioria da nossa população se constitua de brancos (61%) o valor relativo de mestiços assinalado no censo 1960 (26%) deve ser maior na realidade, pois muitas pessoas que informaram a sua classificação de pele branca são, na verdade, mestiços em estágio avançado de branqueamento. Esta é aliás uma tendência já bastante evidente e pode ser constatada através dos três últimos recenseamentos gerais do país.

COR	1940	1950	1960
Branca.....		61,7	
Negra.....		11,0	
Parda.....		26,5	
Amarela.....		0,6	
N. declarada.....		0,2	

O processo de mestiçagem não é exclusivo entre os três grupos fundamentais da colonização. Entre diferentes grupos de imigrantes se evidencia também uma tendência a fusão com os elementos da terra e mais frequentemente entre os grupos de origem européia, exemplo dos alemães e italianos. Os japoneses por diferentes razões (religião, organização social da família, língua paterna) não são afeitos a união com outros grupos, mas a partir da segunda geração do imigrante começam a se integrar na população brasileira, inclusive através do casamento com pessoas de diferentes origens étnicas.

### 3.3 *A imigração nos tempos modernos*

Mesmo extintos os privilégios portugueses, referentes a propriedade da terra, a partir de 1808, a presença de elementos estrangeiros no Brasil com fins de povoamento e colonização foi esporádica e isolada. Exemplos de Petrópolis e Nova Friburgo no Estado do Rio são apenas episódios, o mesmo se podendo dizer com referência as primeiras tentativas de colônias alemães no Rio Grande do Sul, antes da Guerra dos Farrapos.

O surto de imigração regular se inicia realmente a partir de 1870 quando se torna evidente a necessidade de substituir o braço escravo das fazendas de café em São Paulo por trabalhadores e colonos aliciados numa Europa conturbada por guerras de unificação e revoluções liberais. Ainda assim muitas experiências se malogram pelos choques evidentes que o regime patriarcal e os costumes de trato com o trabalhador rural (o escravo) criam entre o senhor da terra e os imigrantes.

Diferente do que acontece no Rio Grande do Sul, Santa Catarina e mais tarde no Paraná, onde se criam colônias e comunidades alemãs, italianas, ucranianas, holandesas, enfim todo um processo de transplantação de culturas que apenas devem se aclimatar as condições da nova terra. Para a grande maioria deles não se trata sequer de uma nova pátria, pois não perdiam os vínculos com seus países de origem e a segregação nas colônias, em geral pela incúria e desinteresse dos órgãos de Governo do Brasil, chega a criar regiões classificadas de quistos estrangeiros. Saneados esses inconvenientes a partir sobretudo de 1940, o sul do Brasil surge como a verdadeira região de colonização não portuguesa do país.

Ali se processa hoje a nova fase de encontro de raças e nacionalidades e que Bastide denominou de "Mesa da Comunhão Pascal". Talvez para esses imigrantes e sobretudo para seus filhos, já brasileiros, ali se encontra o Brasil de todas as Raças. Talvez o Brasil de todas as Raças para os veteranos brasileiros, brancos de origem portuguesa, negros remanescentes da grande migração de

escravos, mulatos e caboclos de todos os recantos do país seja o Brasil tropical, o das grandes cidades que surgiram das ruínas da cana-de-açúcar e das fazendas de café, o Brasil das igrejas barrocas, dos candomblés e dos Bumbas-Meu-Boi.

#### 4. A COMPOSIÇÃO ETÁRIA E O ESTÁGIO DE DESENVOLVIMENTO SOCIOECONOMICO DA POPULAÇÃO

O amadurecimento da população de um país é um processo lento, impossível de ser modificado no curso de uma ou duas gerações, a não ser em situações de excessão (guerras, calamidades, migrações em massa, etc.).

Amadurecimento tem, no caso, significado específico ao que se entende por população *ativa* (teoricamente os grupos etários de 20 a 59 anos) e que compreende mão-de-obra ou fonte de produção. Naturalmente, trata-se de um valor teórico, pois na maioria dos países chamados subdesenvolvidos ocorrem formas de trabalho em regime de subemprego aliciando grupos de 15 anos ou menos ainda.

Teoricamente, portanto, a força de trabalho da população de um país é obtida na faixa dos grupos etários de 20 a 59 anos, enquanto a população jovem de menos de 20 anos e os de 60 anos e mais seriam considerados não ativos ou não produtivos.

Como está evoluindo, no Brasil, o processo de amadurecimento de sua população?

POPULAÇÃO ATIVA	ANO	POPULAÇÃO NÃO ATIVA	
		Menos 20 Anos	Mais 60 Anos
<i>20 — 59 Anos</i>			
47,1%.....	1872	45,8%	7,1%
43,975.....	1890	50,9%	5,1%
41,2%.....	1900	54,7%	4,0%
39,3%.....	1920	56,5%	4,2%
42,6%.....	1940	53,3%	4,1%
43,2%.....	1950	52,4%	4,4%
42,2%.....	1960	52,9%	4,9%
42,1%.....	1970	52,6%	5,3%

Em primeiro lugar, o valor porcentual da população ativa vem perdendo terreno para as faixas etárias dos não ativos, o que resulta do fato de estar o Brasil em processo pleno de crescimento demográfico, embora, em números absolutos, esta população ativa venha aumentando de forma quase espetacular, conforme se observa dos dados abaixo:

ANO	POPULAÇÃO ATIVA
1872.....	4.682.090
1920.....	10.589.671
1950.....	22.425.135
1970.....	39.200.127

No exame da população ocupada vamos observar com mais exatidão que existem diferenças entre população ativa e população produtiva quando os valores porcentuais dos últimos se reduzem bastante em relação aos primeiros e isto se deve:

Ao regime de subemprego, sobretudo das populações rurais; A composição segundo o sexo em termos de força de trabalho. Países como o Brasil, em processo de transformação de sua estrutura social, tem ainda nas sociedades arcaicas do meio rural o preconceito contra o trabalho feminino, onde a mulher, com elevado índice de fertilidade se guarda para as tarefas domésticas e de reprodução, justamente nas faixas etárias que correspondem a população verdadeiramente produtiva.

Este fenômeno tende a se reduzir na medida que se torna predominante a população urbana sobre a população rural.

Uma forma mais realista de examinar a população produtiva é considerar de um lado as pessoas de 10 anos e mais e de outro classificá-los segundo o setor de atividades que desempenham. Dentro de tal critério teríamos o seguinte quadro comparativo para os Últimos 30 anos no Brasil.

SETOR DE ATIVIDADE	1940	1950	1960	1970
Economicamente Ativos.....	50,83	48,82	48,45	44,76
Agric., Pecuária, Extrat. etc.	33,49	28,04	24,94	19,80
Ativ. Industriais.....	5,23	6,42	6,08	7,97
Comércio Mercadorias.....	2,58	2,62	3,12	3,98
Prestação de Serviços.....	4,95	4,53	5,60	4,94
Transp. Comunicações.....	1,72	1,91	2,23	1,91
Administ. Pública.....	1,40	1,40	1,36	1,75
Atividades Sociais.....	0,70	1,19	1,44	2,14

A agricultura, pecuária, extrativismo, etc, compreendem as atividades primárias e embora empregue valores percentuais cada vez mais baixos ainda representam as principais atividades econômicas da população produtiva. O Setor Secundário corresponde as atividades nas indústrias e vem crescendo paulatinamente no cômputo da população brasileira, ainda que em escala não comparável com as taxas de incremento demográfico. Finalmente, no Setor Terciário, compreendendo prestação de serviços variados e atividades de comércio e outros, um percentual que aos poucos vai se aproximando das atividades primárias e que, em termos gerais, resulta da implantação de uma estrutura econômica e social moderna — a chamada sociedade industrial urbana.

## 5. REGIONALISMO NO BRASIL

Aspectos da vida brasileira, muitos deles já conhecidos, analisados de uma outra forma — o método comparativo que permite fazer sobressair as características e as diferenças regionais.

A consciência de uma realidade regional no Brasil pode ser reconhecida em todos os campos de expressão cultural — talvez a primeira experiência inconsciente do *especialista*.

Especialista nos problemas ou nos aspectos característicos de um povo que ocupa um determinado espaço, um e outro com marcas bem definidas. Gilberto Freyre, Nina Rodrigues, José Lins do Rêgo, Mário Cravo.

O primeiro Congresso de Regionalismo no Brasil — o primeiro da América, reuniu-se no Recife em 1925.

Em 1945, por ocasião da Conferência Inter-Americana de Filosofia, na Universidade de Yale, ênfase especial foi dada ao problema do regionalismo brasileiro (Filosofia Social). Não foi bem compreendido: uma das objeções ouvidas na conferência foi que a Filosofia, sendo a "força da razão", não poderia "admitir fatos regionais, formas de pensamento e de sentimento de conteúdo local, a menos que se corrompesse e se destruísse a si mesma".

Mas o regionalismo é uma realidade. Antes que uma nação seja uma realidade, a região já o é.

### 5.1 — *Conceitos gerais*

Deve-se, antes de tudo, conceituar uma e outra. Uma região pode ser politicamente menos do que uma nação. Mas vitalmente e culturalmente é mais do que uma nação; é mais fundamental que a nação como condição de vida e como meio de expressão ou de criação humana.

Uma preocupação estereotipada de "unidade" ou "unitarismo", ou mesmo de nacionalismo estéril pode desconhecer a importância da "região" mas isso não quer dizer que ela não exista.

A Nação é a sociedade considerada sob o ponto de vista do seu povo e de seu território. É constituída, além disso, de uma certa comunidade de origem, de língua, de tradições, de interesses, de aspirações, e animada de sentimentos comuns, provenientes da vida coletiva. A nação pode não coincidir com a existência ou com o âmbito do Estado. Há Nações sem Estado e há Estados com múltiplas nacionalidades (Checoslováquia, Rússia).

Poderíamos considerar assim que a Nação perfeita ou perfeitamente homogênea é aquela constituída por uma "região".

## 5.2 Conceitos de região

E o que é uma região? Terão dela a mesma concepção um sociólogo, um economista, um geógrafo? Como a definiria cada um deles? E, principalmente, que fatores seriam considerados para delimitá-la?

A idéia de *Amazônia* para um: economista  
etnógrafo  
botânico  
geógrafo.

*"Região (Cultural?): como um conjunto ecológico de pessoas, aproximadas pela unidade das relações espaciais da população, da estrutura econômica e das características sociais, dando-lhe, em conjunto, um tipo de cultura que, criando modo de vida próprio, a difere de outras regiões. São, portanto, as regiões, espaços territoriais definidos por certas características que dão unidade de idéias, de sentimentos, de estilos de vida, a um grupo populacional".*

*Manuel Diegues Júnior*

Esta definição se aproxima do conceito estabelecido pelo Professor BEWS, 1935, quando definiu regionalismo — sob o nome de "ecologia humana" — como "um meio especial de considerar a realidade última da vida"; como "uma filosofia da Vida" e não simplesmente como uma ciência ou uma técnica.

As diferentes classificações de Regiões Culturais baseadas num só fator ou numa determinada disciplina.

DIEGUES JÚNIOR — A caracterização de região cultural deve partir do processo de ocupação humana e aí, dando-se as mãos a

base geográfica e a formação histórica, seguir para o exame do desenvolvimento daquele processo através do comportamento do colonizador nas suas relações com o ambiente.

Relações geralmente diversificadas, tendo em vista as peculiaridades do meio ambiente, a proporcionar riquezas naturais diferentes, atraindo de maneira igualmente diferente a adaptação do colonizador.

De fato, a diversidade de aspectos fisiográficos do Brasil, tanto de clima como de vegetação, de recursos naturais como de solo, é que levaram a colonização a seguir o processo de utilização do meio — ou do que se encontrava neste meio ou do que ele possibilitava — para fixação dos grupos humanos. Criaram-se assim formas ativas de adaptação do homem ao meio, o que Max Sorre chamou de *gêneros de vida*.