

REGIÕES E PAISAGENS DO BRASIL



1952

*Obra executada nas Oficinas da
São Paulo Editôra S/A. - São Paulo, Brasil.*

BIBLIOTECA PEDAGÓGICA BRASILEIRA
BRASILIANA

Vol. 274

AROLDO DE AZEVEDO

da Universidade de São Paulo.

+

Regiões e Paisagens do Brasil



33
174

-755-

COMPANHIA EDITORA NACIONAL
SÃO PAULO

SUMÁRIO DA OBRA

- I. *Em terras do Maranhão.*
 1. Através do vale do Itapecuru.
 2. São Luís do Maranhão.
- II. *Paisagens do Nordeste.*
 3. A região de Juazeiro e Petrolina.
 4. Contrastes da paisagem nordestina.
- III. *No Recôncavo da Bahia.*
 5. O Recôncavo baiano e suas paisagens.
 6. A cidade do Salvador.
- IV. *São Paulo e seus subúrbios orientais.*
 7. A cidade de São Paulo e seus subúrbios.
 8. Subúrbios orientais de São Paulo.



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO	
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS	
BIBLIOTECA	
Nº	DATA
26.602	10.11.80

“Comme toute connaissance, la géographie repose essentiellement sur l'analyse, et c'est en nous basant sur l'analyse que nous nous élevons aux idées générales”.

“Les faits de géographie humaine, comme ceux de géographie physique, nous apparaissent essentiellement comme des complexes; ils expriment tous des combinaisons de facteurs”.

ANDRÉ CHOLLEY, *La Géographie*.

“La description logique de la *scenery* géographique va donc, non du centre à la circonférence, mais de la circonférence au centre, de sorte que le paysage considéré par la Géographie est un *paysage d'encadrement*”.

“Le paysage géographique n'est pas seulement un paysage d'encadrement, il est aussi, ou doit être, un paysage *cinématique*”.

CAMILLE VALLAUX,
Les Sciences Géographiques.

REÛNE o presente volume alguns estudos de caráter geográfico a respeito de áreas restritas do nosso país. São o resultado de pesquisas, levadas a efeito no campo e apoiadas na bibliografia conhecida. A par da inolvidável satisfação que acompanha todo trabalho realizado ao contato direto com a natureza, escondem longas horas de desconforto e de atividades estafantes. Publicados em edições esparsas, de tiragens reduzidas (salvo um dêles, ainda inédito), surgem agora em volume autônomo para que possam alcançar não apenas os especialistas, mas o público em geral.

O título, que lhe foi dado, pode parecer um tanto pretensioso e, sobretudo, amplo de demasia. No entanto, quem percorrer as suas páginas há de verificar que duas preocupações ressaltam de maneira marcante: a *análise regional* e a caracterização da *paisagem geográfica*. Agimos assim para nos aproximarmos o mais possível da realidade e para corresponder à unidade que verdadeiramente caracteriza a Geografia.

Os estudos referentes ao Maranhão — *Através do vale do Itapecuru e São Luís do Maranhão*, constituem o resultado de uma

viagem realizada no mês de julho de 1950. Os que dizem respeito ao Nordeste e ao Recôncavo baiano — *A região de Juazeiro e Petrolina, Contrastes da paisagem nordestina* (inédito), *O Recôncavo baiano e suas paisagens* e *A cidade do Salvador*, foram elaborados depois de visitarmos essa porção do território brasileiro nos meses de janeiro e fevereiro de 1944. Já os estudos concernentes à cidade de São Paulo e seus *subúrbios orientais* resultaram de longos meses de pesquisas, realizadas entre 1942 e 1945, e constituíram a parte principal da tese de concurso à cátedra de Geografia do Brasil da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo.

Aparecem tais como foram originalmente escritos, salvo pequenas correções. Julgamos impossível fazer alterações substanciais nos que dizem respeito ao Maranhão, ao Nordeste e ao Recôncavo baiano, pela simples razão de não termos tido oportunidade de visitar novamente tais regiões. Julgamos inútil atualizar os referentes aos subúrbios orientais da Capital paulista, pois teríamos de fazer quase um outro trabalho, tamanha é a força de expansão da metrópole bandeirante; bastam cinco ou seis anos para que a fisionomia da Paulicéia altere-se de maneira assombrosa! Por isso mesmo, se os primeiros podem ser considerados atuais pelo menos em suas linhas gerais, os que constituem a última parte do presente volume destinam-se mais a servir de guia a quem se aventure a prosseguir em tais estudos de geografia urbana: mostram que o campo de pesquisas é sedutor, oferecem uma idéia da paisagem suburbana por volta de 1945 e talvez possam servir de subsídio para os que pretenderem realizar o estudo geográfico da atual cidade de São Paulo.

Lamentando a impossibilidade, a que fomos condenados, de incluir com a desejada abundância a documentação fotográfica das áreas estudadas, esperamos que os trabalhos aqui reunidos possam prestar algum serviço à Geografia brasileira.

A. de A.

São Paulo, março de 1952.

Aos professores

MARCOS BATISTA DOS SANTOS,
ROMÃO CORTES DE LACERDA,
PIERRE MONBEIG,
EMMANUEL DE MARTONNE e
JOÃO DIAS DA SILVEIRA,

que, no exercício do magistério (os dois primeiros, em nível secundário, e os três últimos, em nível superior), conseguiram, por sua competência e entusiasmo, despertar o interesse do autor pela ciência geográfica e levá-lo a dedicar sua existência ao ensino e à pesquisa.

I

EM TERRAS DO MARANHÃO

(Julho de 1950)

Os dois estudos, que se seguem, foram publicados no volume intitulado *Viagem ao Maranhão* (Julho de 1950), Boletim n.º 120 — Geografia n.º 6 —, da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo (São Paulo, 1951).

CAPÍTULO I

Através do vale do Itapecuru

(*Impressões de uma viagem de reconhecimento*)

SUMÁRIO. — O vale do Itapecuru: aspectos físicos. Traços da vida humana no vale do Itapecuru. Aspectos gerais da economia regional. Caxias, capital do médio Itapecuru. Em Coroatá, pleno domínio dos babaçuais. Rosário, no baixo Itapecuru. Terras de exploração.

O vale do Itapecuru: aspectos físicos. — O rio Itapecuru tem suas cabeceiras na chamada Serra do Itapecuru, chapada de terrenos cretáceos situada em pleno centro do Maranhão, de onde se põe a caminhar no rumo geral de NNE, até receber, pela margem esquerda, o seu mais importante afluente — o rio das Alpercatas.

Inicia-se, então, o longo trecho que vai constituir o *curso médio* do rio, a partir de Colinas (antiga Picos), e, com êle, a sua porção navegável. Seu rumo passa a ser francamente de NE. Entretanto, pouco antes de atingir a cidade de Caxias, descreve o Itapecuru um bem caracterizado “cotovêlo” (provavelmente testemunho de uma captura), ao esbarrar o mal definido divisor entre sua bacia e a do Parnaíba, de que se acha afastado apenas 50 km. Toma, então, o rumo de NO, até pouco além de Coroatá, de onde prossegue no rumo geral do norte, penetrando na baixada costeira e alcançando, após 1.450 km. de percurso, as águas da baía de São José, nesse trecho conhecida pelo nome de Guaxanduba. A



Mapa do Maranhão

No mapa acima, figuram as duas grandes áreas topográficas do Estado — a planície e o planalto, os mais importantes curso d'água, os principais núcleos urbanos e o traçado da E. F. São Luís-Teresina,

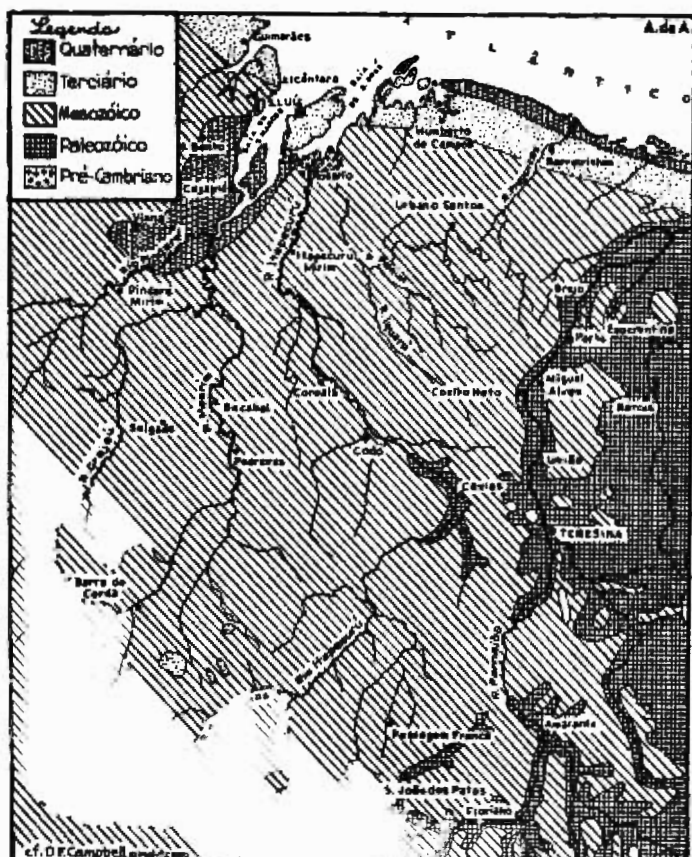
partir da cidade de Itapecuru-Mirim, situada a cerca de 75 km. da foz, o importante rio maranhense percorre o seu *curso inferior*, já sob a influência das marés oceânicas, cuja amplitude alcança cifras excepcionais se compararmos com outros trechos do litoral brasileiro (mais de 7 metros).

Em seu trecho superior e na metade de seu curso médio, o rio Itapecuru assenta-se sôbre terrenos considerados de idade *jurássica* (Formação Pastos Bons); na região do "cotovêlo" de Caxias, atinge formações mais antigas, de idade provavelmente *carbonífera* (Formação Poti e Longá); mas, a jusante de Codó, seu curso se processa em terrenos considerados de idade *cretácea*, até alcançar Rosário, que se acha a uns 20 km. da embocadura, quando encontra o obstáculo constituído pelos afloramentos *cristalinos*, que são os responsáveis pelas "corredeiras" conhecidas pelo nome de Cachoeira de Vera-Cruz (1).

De Colinas à baía de Guaxanduba, a *navegação* é possível nas águas do Itapecuru por embarcações de pequeno calado, embora na estação sêca ofereça algumas dificuldades, mormente no trecho final, que atravessa o cristalino, só vencido por ocasião da preamar. Noutros tempos, chegou a existir uma linha regular de navegação a vapor entre Caxias e São Luís, com viagens quinzenais; hoje, porém, o tráfego fluvial mais intenso, embora irregular, faz-se entre Colinas e Caxias, onde as mercadorias são transbordadas para a via-férrea que une as duas capitais estaduais.

Na porção que nos foi dado conhecer, a jusante de Caxias, o rio Itapecuru corre por entre barrancas de uns poucos metros de altura, salvo no trecho inferior, onde

(1) Vêde CAMPBELL (Donald F.), *Mapa geológico da Baía do Maranhão*, no "Relatório de 1948" do Conselho Nacional do Petróleo — Rio, 1949.



Mapa geológico da região drenada pelo rio Itaipucu e vizinhanças

A maior parte das terras drenadas pelo rio Itaipucu e seus afluentes é constituída por terrenos mesozóicos, de idade jurássica e cretácea.

as margens são baixas e passam a ter um caráter nitidamente amazônico.

Sua largura oscila entre 50 e 120 metros, no referido trecho, deslizando as águas de maneira tranqüila, pobres em materiais de aluvião, provavelmente porque as vimos no tempo da seca.

A região que o rio atravessa, de Caxias rumo à foz, caracteriza-se por sua altitude modesta, encontrando-se dentro da cota dos 100 m. sobre o nível do mar (2). Nas vizinhanças daquela cidade, o relêvo apresenta-se através de elevações mamelonares, com perfis que lembram escarpas de "cuestas". Mas, a partir de Coroatá, o horizonte já se mostra bastante monótono, comprovando a existência da extensa *Planície Maranhense*, que descamba suavemente para o oceano, até constituir, a jusante de Itapecuru-Mirim, pròpriamente a *Baixada*, que no Mearim inferior se apresenta francamente inundável, no tempo das chuvas. Neste último trecho, abrem-se os admiráveis *Campos dos Perizes*, verdadeira miniatura do Pantanal matogrossense, imensa planura horizontal que as águas encobrem no "inverno", mas que se torna enxuta e recoberta por uma vegetação rasteira durante o "verão", época em que recebe alguns milhares de cabeças de bovinos dos municípios vizinhos (Anajatuba, Rosário).

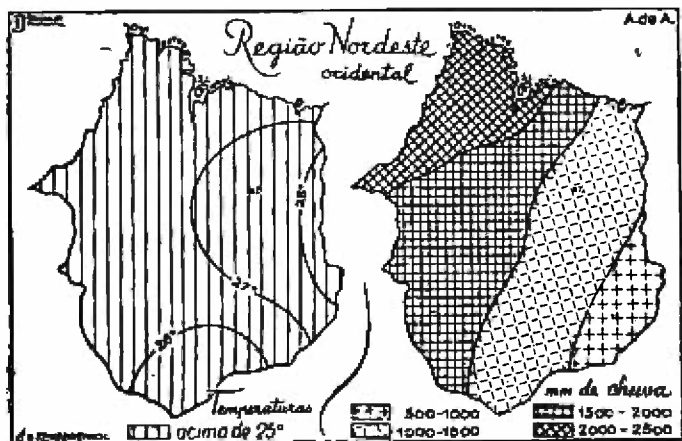
Há uma formação botânica que reponta com frequência no vale do Itapecuru, mais típica para os lados do Piauí: é a paisagem do *agreste* ou *carrasco*, vulgarmente designada pelo nome de "chapada", por corresponder aos grandes tabuleiros da região. Sua vegetação

(2) Eis as cotas de altitudes das estações ferroviárias (em metros):

Caxias	63
Codó	48
Coroatá	34
Itapecuru-Mirim	14
Rosário	14

é rarefeita, seu aspecto faz lembrar o do “cerrado”; nele aparecem o algodão arbóreo (“*Gossypium arboreum*”) e a piaçava (“*Attalea junifera*”). Entretanto, a montante de Codó, são as associações da carnaubeira (“*Copernicia cerifera*”) — os *carnaubais*, o elemento típico da paisagem, correspondendo aos terrenos mais baixos e, por isso mesmo, mais úmidos. Pelo contrário, a jusante de Codó, à proporção que a carnaubeira se vai tornando mais rara, surgem com freqüência os característicos *babaçuais*, em que impera o coqueiro babaçu (“*Orbignia martiana*”), cuja quantidade chega a tornar-se impressionante na região de Coroatá. Sua presença pode ser notada desde o vale do Parnaíba; mas é inegável que, a partir da área de Codó, rio abaixo, passa o coqueiro babaçu a ser o elemento característico da paisagem, enfeitando com suas palmas os trechos mais elevados da planície e aparecendo em associações cada vez mais compactas. Na região de Rosário, passa a se tornar novamente menos freqüente, cedendo lugar a *matas ciliares*, que acompanham as barrancas do rio; mas êle aparece ainda e sua presença pode ser observada até mesmo na ilha do Maranhão, já no município de São Luís.

Na área por nós percorrida, distinguem-se com perfeição as duas clássicas estações pluviométricas: o chamado *inverno*, época das chuvas, que corresponde aos meses do verão e do outono; e o chamado *verão*, época da sêca, que coincide com os meses do inverno e da primavera. A proporção que se desce o vale, menos acentuadas são as diferenças entre uma e outra dessas estações; por outras palavras: a montante de Coroatá, a sêca se torna cada vez maior, pois já se vai penetrando no regime “piauiense” das chuvas, com características cada vez mais próximas da semiaridez, que o sertão de SE do Piauí realmente conhece. Percorrendo o vale no mês de julho, só fomos assistir à queda das primeiras chuvas na região de Rosário, já em plena Baixada litorânea.



Médias térmicas e médias pluviométricas anuais no trecho ocidental da Região Nordeste (Maranhão e Piauí).

No que se refere às temperaturas, fato idêntico pôde ser constatado: à proporção que deixávamos o vale médio, rumo ao litoral, assistíamos à lenta passagem do regime *continental* para o *marítimo*, isto é, nos aproximávamos da área de estabilidade térmica e deixávamos atrás de nós as áreas de grandes amplitudes diurnas. As temperaturas oscilam em torno das isothermas de 26 e 27°; mas o que mais impressiona é a ardência do Sol equatorial, cujos raios se tornam realmente insuportáveis no vigor do dia e são responsáveis, juntamente com a miscigenação, pela côr escura dominante na população. Tal calor justifica o costume generalizado de viverem inteiramente nuas as crianças até 5 e 6 anos de idade, além da universalidade do uso da rêde. Basta, porém, encontrar um refúgio qualquer — o compartimento de uma habitação ou mesmo a sombra de uma grande árvore, para que nos

sintamos bem mais à vontade. Isto explica, de maneira muito razoável, o hábito de fazer a sesta, de 12 às 15 horas, ou o horário das repartições públicas estaduais e municipais (de 7 às 12 horas), fatos que não podem ser considerados senão uma imposição do clima regional. Por outro lado, a posição N-S do vale do Itapecuru favorece a penetração das massas de ar oceânicas, sobretudo o alísio setentrional, que beneficia tôda a sua porção inferior.

Traços da vida humana no vale do Itapecuru. — Os municípios que se alongam através do vale do Itapecuru, no trecho que vimos focalizando, ocupam uma área de cêrca de 26.700 km², o que corresponde a 8% da área do Estado do Maranhão. No entanto, a população que ali vivia, em 1948, perfazia um total de 234.000 hab., o que corresponde a uma densidade de 9 hab. por km² e a 16% do total do Estado (3). Isto significa que sua densidade demográfica, sem dúvida modesta, é superior à média do Estado (cêrca de 5 hab. por km²).

Percorrendo a região, não se tem idéia, realmente, de uma zona densamente povoada; é que a população se espalha pela área rural, onde vivem nada menos de 90% do total dêsses municípios.

Os aglomerados urbanos apresentam cifras bastante medíocres em sua população urbana e suburbana, não ultrapassando nenhum dêles 10.000 habitantes. Caxias, inegavelmente, é o mais importante, representando mes-

(3) Eis a população e a área dos municípios da região aqui focalizada, de acôrdo com a estimativa para 1948 (cf. *Maranhão-1948*, publicação do Diretório Regional do I. B. G. E.):

	População	Área (km ²)	Hab./km ²
Caxias	90.610	12.634	7,7
Codó	44.406	5.838	7,6
Timbiras	9.304	1.316	7,0
Coroatá	34.353	3.046	11,2
Itapecuru-Mirim	31.969	2.292	13,9
Rosário	23.403	1.588	14,7
TOTAIS	234.045	26.714	9,0 (média)

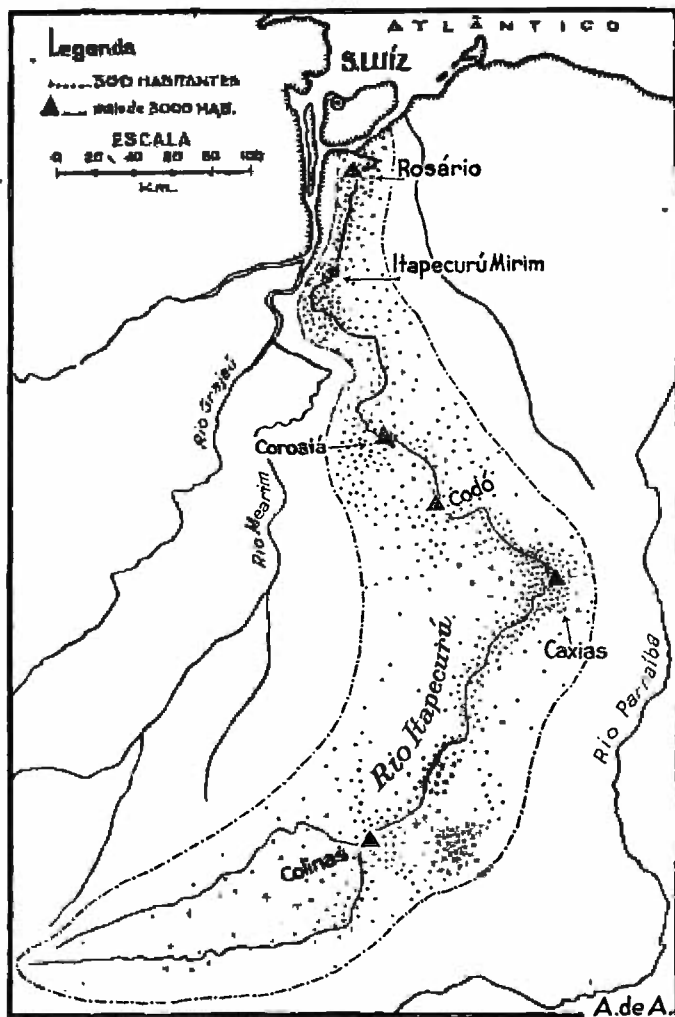
mo o papel de verdadeira capital regional de todo o vale do Itapecuru. Seguem-se, com importância equivalente: Rosário, Coroatá e Codó. Bem menor já é Itapecuru-Mirim, como insignificante é Timbiras, antiga Monte Alegre (4).

O traço marcante desse elemento humano é indiscutivelmente a cor: ali se concentra numerosa *população negra e mestiça*, cujas origens remontam ao seiscentismo, quando a Metrópole portuguesa autorizou a criação da “Companhia do Comércio do Maranhão”, que se propôs a introduzir, cada ano, pelo menos 500 escravos trazidos da costa d’África; mas o desenvolvimento econômico registrado no século passado, no vale inferior e médio, graças à exploração do algodão perene e particularmente à instalação de engenhos de açúcar, também contribuiu de maneira poderosa para a presença desse elemento de sangue africano. Tal fato se vê confirmado pelas estatísticas, que registraram, em 1940, 28% de negros e 25% de pardos (mestiços) no total da população maranhense, o que significa que, ali, o elemento branco constitui minoria.

Além disso, pôde nossa observação registrar a presença de um tipo muito especial de mestiço, que não se enquadra dentro da clássica distinção geralmente aceita — mulatos, caboclos e cafuzos. Seus cabelos são negros, mas levemente encaracolados; sua tez é escura e arroxeada, sem que apresente o retinto do negro nem o acinzentado do mulato ou pardo-escuro do cafuzo; suas fei-

(4) Em 1940, assim se distribuía a população nesses municípios:

	Zonas urbana e suburbana	Zona rural
Caxias	7.042	70.832
Codó	3.405	34.759
Timbiras	727	7.269
Coroatá	3.452	26.072
Itapecuru-Mirim	1.825	25.650
Rosário	4.080	16.033
TOTAIS	20.531	180.615



Repartição da população na bacia do Itaipicuru

ções denotam leves influências ameríndias. Constitui o que o povo costuma designar pelo nome de *juçara*, produto que parece haver resultado de uma lenta e ininterrupta miscigenação, em que os nossos três tipos étnicos fundamentais (o branco, o negro e o índio) contribuíram com sua parcela (5).

A seu lado, aparecem com freqüência elementos *nordestinos*, oriundos de Estados vizinhos, particularmente do Piauí e do Ceará (6), trabalhando em tôdas as profissões; e numerosos *sírio-libaneses*, designados pejorativamente pelo nome de "carcamanos", que apareceram no Maranhão como simples vendedores ambulantes ou "mascates", mas cujos descendentes dominam hoje vários ramos do comércio e da indústria, exercendo inegável influência política e social.

Na zona rural e nos próprios aglomerados urbanos, existe um tipo de habitação predominante: é a *casa de palha*, recoberta com as palmas do coqueiro babaçu, com paredes de pau-a-pique, quando não das próprias fôlhas de tal riqueza regional.

Em habitações tão modestas, vive uma população sem nenhuma noção de higiene, alimentando-se de farinha de mandioca e de carne de porco, sem levar em conta as características do clima quente, que a domina. Neste particular, o *porco* constituiu verdadeiro esteio da economia doméstica, pois rara é a casa que não possui quatro ou cinco dêses animais, que vivem à sôlta perambulando

(5) A *bandeira* do Estado do Maranhão, criada em 21 de dezembro de 1889, reflete de certo modo essa composição étnica, lembrando "as três diferentes raças que compõem a sua população, raças hoje fundidas e fraternizadas na prossecução de um destino idêntico e comum", embora houvesse dado a predominância ao elemento branco, o que não é real (Vêde RIBEIRO, Clovis, *Brazões e Bandeiras do Brasil*, São Paulo, 1933, pág. 159).

(6) Em 1940, viviam no Maranhão: 83.446 *piaienses*, 28.934 *cearenses*, 5.245 *pernambucanos*, 5.209 *paraenses*, 2.095 *norte-riograndenses*, 1.825 *paraibanos*, 1.255 *goianos* e 1.091 *baianos*. Apenas por simples curiosidade e para comparação: naquele ano, somente 93 *paulistas* se encontravam em solo maranhense.

do pelas próprias ruas das cidades. A seu lado, o *jerico* ou pequeno jumento característico da região do Mediterrâneo, o “jegue” dos nordestinos, é outro elemento importante da paisagem do vale do Itapecuru, auxiliar indispensável para os transportes mais leves (água, tijolos, telhas, lenha, cofos, etc.) e que, tal como os suínos, vive de maneira quase promíscua com a própria população urbana.

Cumprе ainda assinalar o uso generalizado, nas cidades, de *carroças* de duas rodas, puxadas por muares ou bovinos e que são providas de velhos pneumáticos retirados de automóveis imprestáveis; sua difusão teve lugar nos derradeiros cinco anos.

Aspectos gerais da economia regional. — Ressalta das estatísticas — e o texto das publicações sôbre o Maranhão o confirma, que é o vale do Itapecuru uma das áreas mais importantes, sob o ponto de vista econômico, daquele Estado brasileiro. Cumprе, porém, não superestimar tal importância, tendo em vista a natureza de sua vida econômica.

De fato, predomina alí uma verdadeira *economia de coleta*, que se baseia sobretudo na grande riqueza regional — o babaçu, e que se vê fortalecida pela caça e pela pesca. Se bem que os babaçuais surjam por todo o vale em estudo (que fornece cêrca de 50% das amêndoas exportadas pelo Estado), é na região de Coroatá que tal atividade aparece como dominante. A caça, destinada à obtenção de peles de animais silvestres (caietu, veado, onça, gato-do-mato, etc.), alimenta um pequeno comércio, sobretudo no vale médio inferior. Já a pesca, que também apresenta um caráter comercial, se desenvolve particularmente em Rosário.

Ao contrário do que fazem crer as estatísticas, a *agricultura* apresenta, alí, uma importância muito relativa e não foi capaz de deixar marcas sensíveis na paisa-

gem do vale. Por incrível que possa parecer, não nos foi dado o prazer de observar, em tôda a viagem, um só trecho cultivado, a não ser pequenas roças de milho (7). E' que o baixo Mearim-Pindaré constitui o celeiro agrícola do Estado, com seus arrozais e algodoais.

No campo da indústria, o vale do Itapecuru orgulha-se de possuir algumas das mais antigas e mais importantes fábricas do Maranhão: são as que se dedicam à *fiação* e à *tecelagem* do algodão, localizadas em Caxias e Codó (8). No mais, destacam-se numerosos estabelecimentos de cerâmica (o maior dos quais se localiza em Rosário), curtumes e pequenas oficinas de artesanato.

Prejudica enormemente a economia regional a falta de um bom sistema de transporte. A única via que serve tôda a área aqui focalizada é a *Estrada de Ferro São Luís-Teresina*, com seus 453 km. O trecho original dessa ferrovia ligava Caxias à margem esquerda do rio Parnaíba, fazendo ponto final em Cajazeiras (depois, Flôres, hoje Timôn), datando dos primeiros anos da República (1895). Foi somente em 1920 que se completou o trecho Caxias-São Luís e há bem poucos anos que se inaugurou a ponte sobre o Parnaíba, possibilitando a ligação direta com a capital do Piauí.

Tudo é precário nessa via-férrea. O trajeto, dos mais infelizes, ao invés de preferir o divisor Itapecuru-Mearim

(7) Em Coroatá, encontramos uma extensa área cultivada, com arroz e árvores frutíferas; trata-se, porém, de um *Campo Experimental* do Governo Federal. Todavia, de acordo com os dados publicados pelo Departamento Estadual de Estatística (*Balança Comercial*, São Luís, 1949), o arroz constitui uma riqueza da zona do Itapecuru, sendo Coroatá e Codó os dois maiores exportadores, conforme se pode verificar por estas cifras:

	<i>Exportação (t.)</i>
Coroatá	3.090
Codó	2.894
Itapecuru-Mirim	958
Timbiras	790
Caxias	678

(8) Em 1948, Caxias exportou 133 t. de *tecidos de algodão* e Codó 119, sendo que 76% da produção caxiense saíram diretamente para os Estados vizinhos, sem passar por São Luís.

(servindo, assim, de complemento à navegação fluvial praticada nestes dois rios) ou, pelo menos, a região drenada pelos afluentes da margem direita (de maneira a abrir possibilidades a uma área que continua a viver mais ou menos à margem da vida estadual), deu preferência, em virtude de razões de ordem política e pessoal, à região situada à margem esquerda do Itapecuru, cujo curso praticamente acompanha e até onde vai ter um número elevado de afluentes, o que obrigou a construção de algumas dezenas de pontes e pontilhões (9), encarecendo inútilmente o custo da estrada. Por outro lado, seu material rodante é dos mais deficientes (em geral, locomotivas e vagões postos fora do serviço por vias-férreas paulistas), seu tráfego é dos mais irregulares (registrando-se normalmente atrasos, que chegam a ser de 10 horas), não encontrando os passageiros conforto algum nos poucos vagões que lhes são destinados e que, por isso mesmo, trafegam superlotados. É realmente constrangedor atestar tantas deficiências, numa estrada que é a única do Estado e que poderia, sob outras circunstâncias, representar papel de relêvo na vida regional; mas, quem quer que a tenha utilizado poderá confirmar tudo quanto acabamos de escrever a seu respeito.

No setor das estradas de rodagem, praticamente nada existe. A única que merece tal nome é a *rodovia* que liga Rosário a São Luís, numa extensão de cerca de 70 km. O mais não passa de simples caminhos, que se tornam intransitáveis durante o "inverno", sendo mesmo impossível atingir Caxias em viagem direta, feita de automóvel, partindo-se de Rosário. De Coroatá, há uma ligação menos precária com o vale do Mearim, até Pedrei-

(9) Sobre as águas do rio Codózinho, a jusante de Codó, existe uma famosa ponte, que bem merecia o nome de *corta-cabeças*, tal a estreiteza do vão que foi deixado para a travessia do combóio. Torna-se realmente inacreditável como foi permitida a construção de uma obra de engenharia tão perigosa à vida dos passageiros, como aquela.

ras e Bacabal, que bem merecia ser melhorada, dada a importância do tráfego que ali se registra.

A *navegação fluvial*, pelas águas do Itapecuru, mais ou menos ativa noutros tempos, sofreu a concorrência da ferrovia e praticamente deixou de existir a jusante de Caxias. Apenas, como já ficou afirmado, registra-se um serviço, embora bastante irregular, na direção de montante daquela cidade, com ponto final em Colinas.

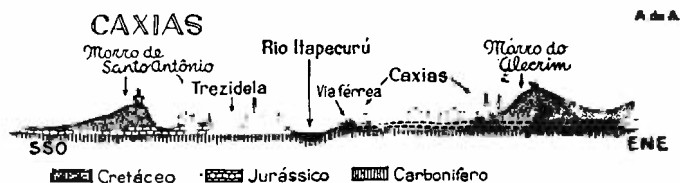
Caxias, capital do médio Itapecuru. — Caxias é a mais importante cidade do vale do Itapecuru e de toda a porção oriental do Maranhão. Encontra-se a cerca de 50 km. do território piauiense e a cerca de 75 km. da cidade de Teresina, exatamente no "cotovêlo" do rio Itapecuru e onde mais fácil começa a tornar-se a navegação fluvial. Para quem vem do Piauí, é a primeira cidade itapecuruana servida pelos trilhos da via-férrea.

Tôdas essas circunstâncias exerceram poderosa influência sobre o papel que vem representando esta cidade, através dos anos. Explicam, antes de tudo, sua tradicional ligação com o Piauí e o Nordeste propriamente dito, sem dúvida muito mais estreita do que com a Baixada e a capital maranhenses: basta lembrar que foram tropas piauienses e cearenses que a libertaram do domínio português, por ocasião da proclamação da Independência, quando a teimosia de um valente cabo de guerra lusitano julgou possível retardar a emancipação da província de então; do mesmo modo que, hoje, o comércio através do Piauí é mais intenso do que via São Luís. Justificam, além disso, sua indiscutível preeminência no conjunto da região, graças ao fato de ser um nó de comunicações e de estar em contato tanto com o vale médio como com o vale superior do rio Itapecuru.

A cidade acha-se colocada à margem direita do curso fluvial, numa planície de terrenos jurássicos e circun-

dada por pequenos morros, com perfis que lembram o de "cuestas" e constituídos por terrenos que datam do cretáceo; o morro do Alecrim, que se ergue a leste, nos limites da área urbana, e o morro de Santo Antônio, que se eleva ao sul, já na margem esquerda, simbolizam muito bem tais elevações da região caxiense.

O rio *Itapecuru*, que tem ali uns 50 m. de largo e corre dentro de um vale encaixado nos terrenos mesozóicos, não representa grande papel na vida da cidade; esta, pelo contrário, como que foge do rio. É verdade que existe uma ligação fluvial entre Caxias e Colinas,



O sítio urbano de Caxias
(Corte esquemático).

na direção de montante, de onde vêm madeiras, babaçu e mamona; é verdade que, em suas margens, aparecem pequenos estaleiros destinados à construção e ao reparo das embarcações que nele trafegam ("canoas", de tamanho menor, e "botes", as maiores), tôdas com a característica cobertura feita com palma de buriti. Mas o peixe é muito escasso nas águas do Itapecuru e a cidade como que lhe dá as costas, mais interessada no que se passa nas regiões afastadas da calha fluvial.

Em suas origens, Caxias remonta ao século XVII: seu berço teria sido a atual Trezidela, aglomerado que se ergue à margem esquerda do Itapecuru e está ligado à cidade por uma ponte, de construção particular, que só pode ser utilizada mediante o pagamento de um pedá-

gio. Naquele século, existiam ali aldeamentos de índios Timbiras ou Gamelas (10). Durante o ciclo pastoril, criadores de gado vindos da Bahia teriam fundado, nas imediações, algumas fazendas. Em seguida, padres jesuítas procedentes de São Luís ali se estabeleceram, com suas missões; foi assim que surgiram os núcleos missionários de São José e de Nossa Senhora da Conceição das *Aldeias Altas*, que foram, realmente, o primitivo aglomerado de que resultou a cidade atual.

Com a expulsão dos Jesuítas, no século XVIII, os habitantes do povoado nascente julgaram mais prudente afastar-se do contato com os indígenas e passaram-se para a margem direita do Itapecuru; iniciou-se, assim, a formação da Caxias de nossos dias, que logo passou a manter estreito contato com as capitânicas nordestinas.

O progresso do novo aglomerado parece ter-se feito de maneira rápida, pois em outubro de 1811 foi elevado à categoria de *vila*, já com o nome atual, que lembra um dos subúrbios de Lisboa (11), e em julho de 1836 transformava-se em *cidade*.

AIRES DE CASAL, em sua *Corografia Brasílica*, publicada em 1817 (12), considerava Caxias uma "vila considerável, famosa e florescente", informando que o seu município produzia algodão e arroz em "prodigiosa quantidade". Seria a cidade um centro de perdição, pois, segundo o referido cronista, "a tafularia no jôgo dos seus

(10) O nome de *Tredizela*, hoje generalizado no Maranhão para os pequenos aglomerados que se formam na margem fronteira dos rios em que se assentam as cidades (cf. RAIMUNDO LOPES, *O Torrão Maranhense*, pág. 197), seria uma corrutela da expressão "Três Aldeias", alusiva a êsses aldeamentos indígenas. E' esta a opinião de Cesar A. Marques, citada por Basílio de Magalhães em nota à pág. 462, do vol. II, da *Viagem pelo Brasil*, de SPIX e MARTIUS.

(11) "Caxias — Povoação suburbana de Lisboa, na linha de Lisboa a Cascais e entre Cruz Quebrada e Paço d'Arcos" — cf. ANDRADE (Antônio Sampaio de), *Dicionário Corográfico de Portugal Contemporâneo*, Liv. Figueirinhas, Porto, 1944.

(12) CASAL (Aires de), *Corografia Brasílica ou Relação Histórico-Geográfica do Reino do Brasil*, ed. Cultura, São Paulo, 1943 — tómo II, pág. 202.

habitantes tem ocasionado a ruína de muitos negociantes da capital"... Nesse tempo, os habitantes da Trezidela eram ainda, em sua totalidade, aborígines.

Não parece haver muito exagero nos informes daquele que foi o autor da primeira Geografia sobre o nosso país. De fato, passando por lá, no mesmo primeiro quartel do século XIX, o grande MARTIUS considerou Caxias "uma das mais florescentes vilas do interior do Brasil", congregando em sua área municipal uns 30.000 habitantes e tendo como fator de sua prosperidade a cultura do algodão, "explorada desde uns vinte e tantos anos, com afinco, em seu interior" (13). Aliás, a impressão que teve Martius do vale do Itapecuru parece ter sido bastante lisonjeira, porque, viajando em direção a jusante, afirmou que "quanto mais nos afastávamos de Caxias, mais numerosas eram as fazendas, cuja extensa casaria indicava a opulência de seus donos" (14) — impressão que, infelizmente, não pode hoje ser confirmada por quem faça a mesma viagem.

Embora perturbada em sua tranqüilidade pelos episódios sangrentos da "Balaiada" (1839-40), prosseguiu Caxias em seu crescente progresso, que era um reflexo de sua posição geográfica (15) e da riqueza que produziam as suas terras — o algodão. Os últimos 20 anos do século XIX foram, sem dúvida, um período importantíssimo para a sua vida urbana: nada menos de quatro fábricas de tecidos surgiram na cidade e seus arredores — a "Industrial Caxiense" (1883), a "União Caxiense"

(13) SPIX (J. B. von) e MARTIUS (C. F. P. von), *Viagem pelo Brasil*, tradução brasileira de Lúcia Furquim Lahmeyer, revista pelo Barão de Ramiz Galvão e Basílio de Magalhães — Imprensa Nacional, Rio, 1938 — vol. II, págs. 455-456.

(14) Obra citada, vol. II, pág. 466.

(15) JOAQUIM MANOEL DE MACEDO, em sua *Corografia do Brasil* (Rio, 1873), diz que esta cidade, "chamada a *Princesa do Sertão*, avulta pelo comércio, tem seu teatro, duas bandas de música bem organizadas e, relativamente a outros pontos da província, vantajoso desenvolvimento da instrução popular" (2.ª parte, pág. 55).

(1889), a “Manufatora” (1893) e a “Sanharó” (1893), o que lhe valeu, na frase sincera e insuspeita de RAIMUNDO LOPES, “o estapafúrdio cognome de Manchester maranhense...” (16); além disso, inegável conseqüência de todo êsse progresso no campo industrial, em 1895 inaugurou-se a estrada de ferro que ligava Caxias a Cajazeiras (Timôn), colocando-a praticamente em contato com a capital piauiense.

Visitando-a na primeira década do nosso século, PAUL WALLE considerou-a a mais importante cidade do Estado, depois da capital, “toutefois une cité commerçante et industrieuse”; e acentuou que o seu comércio se fazia principalmente com o sertão, o Piauí e mesmo o extremo norte de Goiás (17).

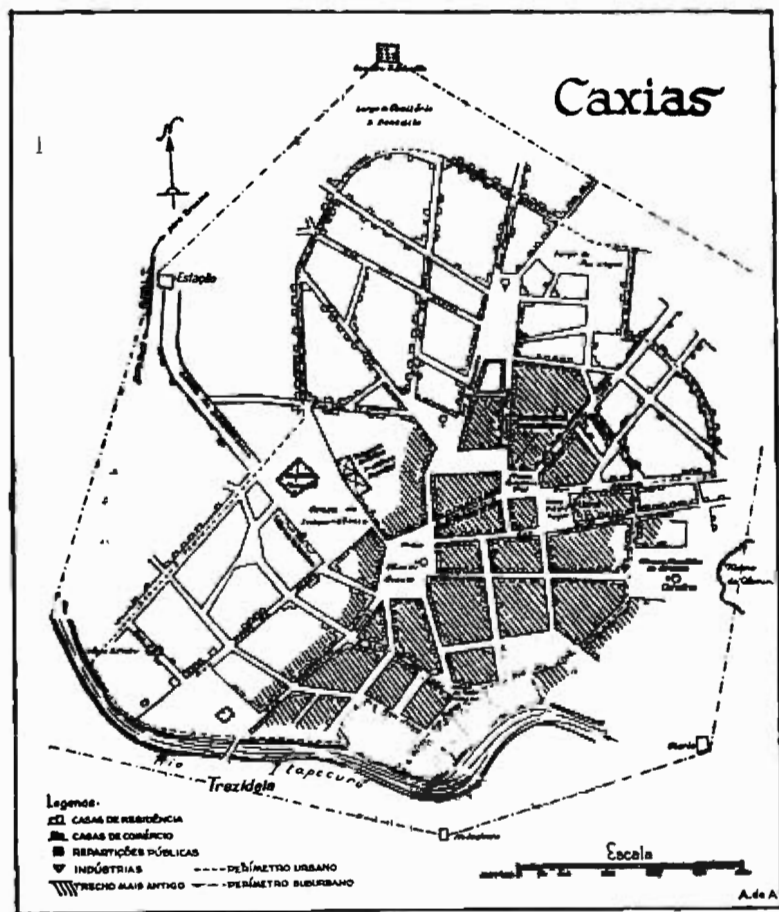
Em 1920, quando se completou a ligação ferroviária entre Caxias e São Luís, através do vale do Itapecuru, tinha o município 50.346 hab. Em 1940, êsse total elevava-se para 77.874. As estimativas para 1948 previram nada menos de 90.610 habitantes.

De acôrdo com o censo de 1940, pouco mais de 7.000 pessoas viviam nas suas áreas urbana e suburbana, sendo provável que, hoje, tal cifra se tenha elevado para 10.000.

Quem viaja nos comboios sempre superlotados da “E. F. S. L. T.” encontra em Caxias uma estação ferroviária bastante modesta, que não corresponde à importância desta cidade. Mas, ao tomar o rumo do centro, tem sua impressão melhorada quando penetra na larga *Avenida da Independência*, bordejada de ambos os lados por frondosas e acolhedoras mangueiras, numa extensão de meio quilômetro. Ao atingir esta a Praça da Independência, inicia-se propriamente o perímetro urbano da “Princesa do Sertão”.

(16) LOPES (Raimundo), *O Torrão Maranhense*, Tip. “Jornal do Comércio”, Rio, 1918 — pág. 198.

(17) WALLE (Paul), *Au Brésil — Du Rio São Francisco a l’Amazone*, ed. Guilmoto, Paris, 1910 — pág. 291.



Planta funcional de Caxias

A *Praça da Independência*, vasta e irregular, será certamente bela no dia em que fôr calçada e ajardinada. Tais melhoramentos tornam-se necessários por motivos vários: ali se encontra o maior estabelecimento fabril da cidade, pertencente à “Companhia Fabril e Tecelagem União Caxiense”, que dá trabalho a 400 operários; ergue-se ali o Mercado Municipal, sempre movimentado, com seus jericos à porta, onde a população pode adquirir carne verde e seca, frutas (bananas, laranjas, limas, sapos, sapotis, etc.), escassos legumes, cereais, cestos, rédes, bugigangas, e onde, como em tantas cidades do sertão nordestino, não faltam os cegos cantadores, a pedir esmo-las cantando plangentes melopéias; ali se acham duas repartições públicas, de grande importância para a vida local a Prefeitura e a Delegacia de Polícia.

A uns 50 metros dêsse largo semiabandonado, inicia-se o trecho mais importante de Caxias, em que as ruas são calçadas a paralelepípedos e onde se concentra o comércio urbano. Por sua vez, é a área mais antiga da cidade, desde que surgiu o núcleo da margem direita do Itapecuru. Situa-se notadamente entre três praças, que levam os nomes de Cândido Mendes, Gonçalves Dias e Magalhães de Almeida.

Da *Praça Cândido Mendes* (onde se encontra a bela matriz de Nossa Senhora da Conceição) parte, no rumo de SO, a via que vai ter à ponte que une Caxias à Trezidela. Em sentido oposto, segue a *Rua Dias Carneiro* (18), tipicamente comercial e onde se concentra elevado número de farmácias e drogarias. Através dela, alcança-se a *Praça Gonçalves Dias*, pequenina mas gentil, em tórno da qual ainda se elevam alguns dos mais antigos prédios da cidade. Também tipicamente comercial é a

(18) A Francisco Dias Carneiro muito deve o Maranhão e, particularmente, a cidade de Caxias. Vêde JACOBINA (Alberto Pizarro), *Dias Carneiro, o Conservador*, ed. Companhia Editora Nacional, coleção “Brasiliiana”.

Travessa José Guimarães, que une esta praça à Rua Aarão Reis, com suas casas de comércio e repartições públicas. Já a *Praça Magalhães de Almeida* coincide com o limite oriental do perímetro urbano; nela se ergue a Catedral, com suas modestas linhas arquitetônicas, e encontra-se em construção o Palácio Episcopal. Logo além está o *Morro do Alecrim*, onde um canhão da época napoleônica lembra o recinto fortificado em que o major Fidié, com seus fiéis lusitanos, teimosamente resistiu contra a ação libertadora dos Independentes.

O plano da cidade de Caxias é extremamente irregular, denotando um crescimento espontâneo, que parece orientar-se rumo a N e NE. Ao contrário do que costuma acontecer, a estação ferroviária não exerceu, até agora, nenhuma atração, continuando mais ou menos isolada, nos limites do perímetro suburbano. As ruas, exceto as do centro comercial, não são calçadas e apresentam aspecto de abandono; não longe daquele trecho oferecem o espetáculo, que não condiz com a importância do aglomerado, de porcos e leitões perambulando em plena liberdade, a fuçar o leito da via pública...

A *Trezidela*, que olha Caxias da margem esquerda do rio, é um forte aglomerado suburbano, onde preponderam as palhoças e onde existe uma fábrica de tecidos de algodão — a “Fábrica Sanharó”, e uma destinada à extração do óleo de sementes de babaçu, ainda em organização.

Bastante curioso é o bairro da *Cangalheira*, num dos subúrbios da cidade e à margem direita do Itapecuru: constitui uma verdadeira concentração de palhoças, aninhadas numa depressão entre morros, oferecendo aos olhos do observador qualquer coisa que vivamente recorda uma aldeia de negros da África tropical.

Bem além, pouco mais de uma légua na direção do sul, começa a se formar uma promissora estação hidro-

mineral — a de *Veneza*, na qual já foi construída uma piscina para uso dos que necessitam das águas termais que ali brotam, consideradas como medicinais (19).

Em Coroatá, pleno domínio dos babaçuais. — O viajante que percorre, pela via-férrea, os 136 km. que separam Caxias de Coroatá sente, sem grande esforço, que passa pelos limites de duas paisagens naturais bem diversas: até à região onde se encontra Codó (Km. 290, a contar de São Luís), o que se observa é a paisagem que chamáramos de *parnaibana*, por ser típica da bacia do Parnaíba e que ainda muito tem de nordestina, com a predominância do “agreste” ou “carrasco”, salpicado de associações não muito extensas da carnaubeira, sempre ligada aos terrenos arenosos, e do coqueiro babaçu, quase sempre associado à piaçava e parecendo menos subordinado à influência do tipo de solo; ao passo que, depois de Codó, na direção de jusante, a paisagem começa a tomar uma feição *amazônica*, penetrando-se propriamente na zona florestal do Maranhão, com sua vegetação mais exuberante e mais compacta, onde os carnaubais se vão tornando cada vez mais raros e os babaçuais, muito pelo contrário, surgem ocupando áreas cada vez mais extensas.

Embora tais paisagens correspondam, “grosso modo”, a diferenças de terrenos geológicos — paleozóicos os da primeira das regiões citadas, cretáceos os da segunda —, parece-nos que se deve ao clima os contrastes que vimos de apontar: é que ali se acham as fronteiras do *Maranhão semiúmido* (com médias pluviométricas anuais inferiores a 1.500 mm), que se prolonga pela maior parte do Piauí, e o *Maranhão úmido* (com precipitações anuais superiores a 1.500 mm e largo trecho onde caem até 2.500 mm de chuvas, cada ano), que caracteriza a maior parte do Estado.

(19) S. FRÖES ABREU, em sua *Na Terra das Palmeiras* (Of. Industrial Gráfica, Rio, 1931), págs. 39-41, refere-se a essa fonte termal e considera-a digna de merecer as atenções de nossas autoridades médico-sanitárias.

A pequena cidade de Coroatá encontra-se em plena *região do babaçu*. Esta elegante palmácea está presente em tôda parte, nesse trecho do vale do Itapecuru: basta andar alguns passos, além do perímetro urbano, para encontrá-la, isolada ou formando belíssimas associações; basta percorrer o aglomerado e seus arredores para observar habitações de barrote cobertas com suas palmas, palhoças inteiramente construídas de babaçu e cêrcas feitas com os talos de suas fôlhas; basta visitar a estação ferroviária para ver centenas ou milhares de sacos de amêndoas, alojados na plataforma à espera de embarque ou acumulados nos armazéns, despreendendo um odor forte e característico dêsse produto oleífero; basta, enfim, colhêr informações referentes à vida local, para se sentir que ali o babaçu reina soberanamente, dando fôrça ao comércio ou prestígio aos homens públicos.

Com efeito, dentro do Estado e, portanto, dentro do país (desde que o Maranhão é o maior e quase único produtor brasileiro), apenas o município de Caxias supera o de Coroatá na produção do babaçu. Mas há uma circunstância, que precisa ser notada: enquanto a "Princesa do Sertão" tem na indústria fabril sua maior fonte de riqueza, Coroatá tem no coqueiro famoso o principal fator de tôda sua vida econômica (20).

(20) Eis algumas cifras referentes à exportação do babaçu, em 1948, conforme *Balança Comercial*, publicação do I. B. G. E. (São Luís, 1949), em toneladas:

	<i>Pelas fronteiras</i>	<i>Por S. Luís</i>	<i>Total</i>
Caxias	1.942	8.373	10.315
Coroatá	1	5.197	5.198
Codó	—	3.354	3.354
Itapecuru-Mirim	5	1.583	1.588
Timbiras	—	1.319	1.319
Rosário	—	768	768
TOTAIS	1.948	20.594	22.542

Como se vê, é São Luís o grande sorvedouro da produção do babaçu do vale do Itapecuru; ali são as amêndoas industrializadas ou seguem para os mercados consumidores do sul do país. Entretanto, cumpre observar que 18% da produção exportada de Caxias deixam de passar pela capital do Estado.

A importância, comercial e industrial do babaçu iniciou-se durante a Primeira Grande Guerra e resultou da “fome” de óleos vegetais, que vem caracterizando o nosso século (21). Isto explica o fato de não aparecer mencionada tal riqueza em obras anteriores a 1920. RAIMUNDO LOPES, que elaborou um estudo geográfico tão bem feito sobre o seu Estado, limitou sua referência a estas linhas singelas: “Tem ultimamente tomado certa importância a recolta do côco babaçu” (22).

Mas o que nos parece espantoso é o silêncio existente a respeito das compactas formações dessa palmácea, que tão fortemente ferem a atenção de quem percorre a região, da parte de quantos escreveram sobre o Maranhão no século passado e nos primeiros quinze anos do século atual; John Mawe, Henry Koster, Aires de Casal, Spix e Martius, Joaquim Manoel de Macedo, A. J. Sellin, Levasseur, Santa-Anna Nery, Élisée Reclus, para só lembrarmos nomes bem conhecidos e respeitados, e no século atual, o próprio prof. Delgado de Carvalho, na sua excelente “Geografia do Brasil” (1.ª edição, 1913), demonstram ignorar inteiramente os imensos babaçuais do Maranhão (23).

O babaçu constitui, em geral, uma verdadeira *resnullius*: a maioria dos babaçuais localizam-se em terras devolutas e, quando pertencem a algum duvidoso proprietário, inteiramente livre é a sua exploração. E', assim, no mais exato sentido da expressão, uma riqueza do pobre, do deserdado da fortuna; mas, nem por isso,

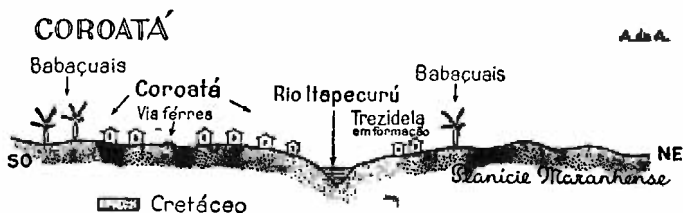
(21) Pode-se acompanhar a evolução do comércio do babaçu comparando os dados concernentes à exportação pelo porto de São Luís: 1912 — 588 k; 1913 — 16.976 k; 1914 — 19.462; 1915 — 836.408; 1918 — 4.010.100; 1919 — 5.603.082; 1920 — 3.277.862; 1921 — 3.890.702 (cf. FRAN PAXECO, *Geografia do Maranhão*, São Luís, 1922).

(22) LOPES (Raimundo), *O Torrão Maranhense*, pág. 99.

(23) MARTIUS parece ter confundido o babaçu com a palmeira *indaid* (“*Attalea compta*”, Mart.), pois dá-lhe algum destaque em passagens do seu livro famoso — *Viagem pelo Brasil*, ed. cit., vol. II, págs. 457 e 466.

atrai, como seria de esperar, a população regional, que só a procura quando carece de dinheiro para o seu miserável sustento.

Dentro dêsse "mundo" de palmáceas, *Coroatá* apresenta-se como um pequeno aglomerado de forma linear, onde vivem uns 3.500 hab. e que se alonga numa extensão de pouco menos de 2 km., principalmente entre a margem esquerda do Itapecuru e a linha férrea, por sôbre a planície cretácea que suavemente descamba para o rio.



O sítio urbano de Coroatá
(Corte esquemático).

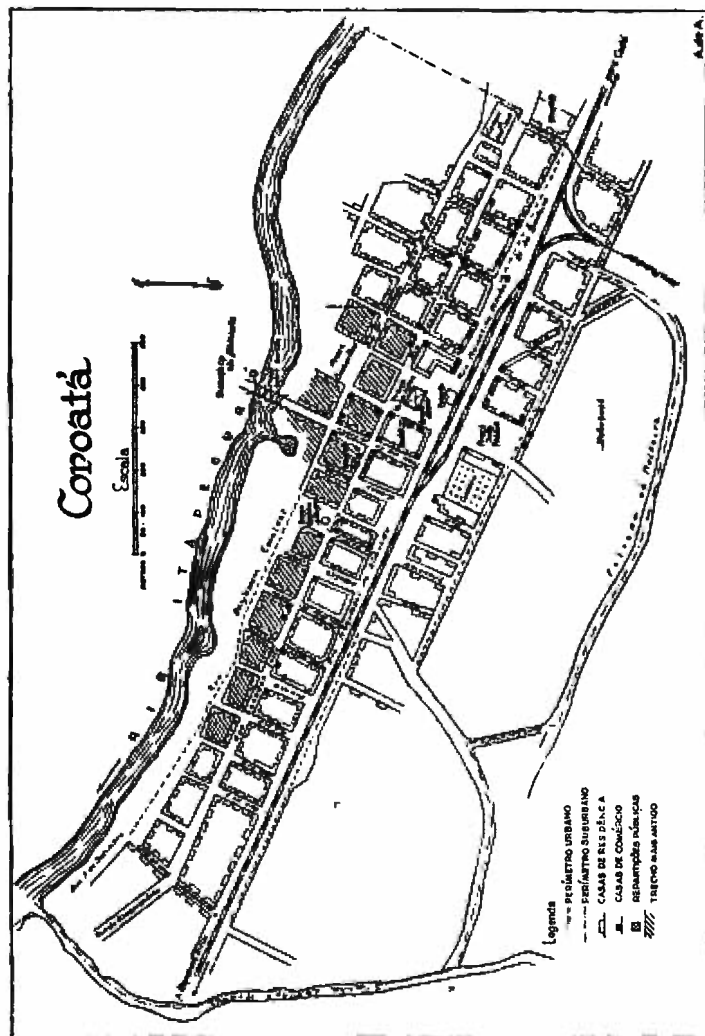
Seu aspecto não demonstra, de modo algum, a riqueza que lá se concentra e que dali se distribui para os mercados consumidores do Estado e do país; é que o babaçu, se tem feito a fortuna de uns poucos que dominam seu comércio, nenhum benefício trouxe para a cidade que é a sua "capital". Suas ruas não possuem calçamento, constituindo areões de trânsito difícil no "verão" e transformando-se em lamaçais quase intransponíveis no "inverno"; as que vão ter ao rio terminam, via de regra, através de barrocas que lembram as nossas famigeradas "voçorocas", tal a força das enxurradas agindo sôbre o terreno sedimentar. Nelas, como nas praças sem jardins da cidade, perambulam displicentemente, não apenas porcos, mas também bois, jumentos e cabritos, dando um

bizarro aspecto ao aglomerado, que mais parece a sede de uma fazenda de criar... As casas de pau-a-pique, cobertas de palha, e as humildes palhoças, com cobertura e paredes feitas de babaçu, são abundantes dentro do próprio aglomerado urbano, o que lhe dá um ar de atraso e de miséria lastimáveis (24).

E' provável que os primeiros habitantes de Coroatá tenham ali se fixado no alvorecer do século XIX; de qualquer forma, a vila só foi criada em 1843. O trecho mais antigo assenta-se não longe das águas do Itapecuru, correspondendo à série de habitações que, outrora, constituíram a alongada *Rua do Sol*, hoje apresentando diversas denominações (Benjamin Constant, Dr. Machado, do Sol); ali se erguem velhas casas de tijolos e telhas, semiabandonadas quase tôdas, particularmente nas imediações do Largo da Matriz (Praça Getúlio Vargas). Paralela a essa antiga via urbana, encontra-se a mais importante rua da atual cidade — a *Rua Senador Leite* (que se prolonga com o nome de Gonçalves Dias, a partir da Praça 28 de Julho), onde mais se concentra o pequeno comércio e na qual aparecem as melhores casas de residência. Segue-se, paralela às anteriores e sempre guardando o sentido geral do aglomerado, a via que acompanha a linha férrea — *Rua Magalhães de Almeida* e *Avenida da Bandeira*, onde está a estação. Para além da via-férrea, uma nova série de quarteirões alinha-se no mesmo sentido, entremeados pelo Cemitério (outrora um pouco afastado da zona habitada, mais hoje bem pró-

(24) As casas de pau-a-pique têm, como estrutura, troncos verticais de "unha-de-gato", a que são presos bambus colocados horizontalmente, sendo a argila utilizada como enchimento. A cobertura, em duas águas, é feita com palmas de babaçu, especialmente as folhas laterais, chamadas "brabas", por serem mais duráveis; mesmo assim, devido ao clima, não resistem além de 8 anos. Em seis dias, quatro homens podem construir uma habitação desse tipo, gastando cerca de 3.000 cruzeiros; ou mais rápida e economicamente, se é feita pelo sistema do chamado "putirão", réplica do "mutirão" paulista ou do "adjutório" nordestino.

Uma simples palhoça, mais pobre e muito mais efêmera, construída totalmente de babaçu, custa apenas 1.500 cruzeiros.



ximo da estação) e pela Praça João Pessoa, desnuda como tôdas as outras. E é só.

Coroatá mantém um tráfego intenso, de mercadorias e de passageiros, por estrada de rodagem, com as cidades de Pedreiras e Bacabal, situadas à margem do rio Meirim; o arroz dessa região vem até Coroatá, de onde segue com destino aos mercados consumidores do Piauí e do Nordeste, pela ferrovia. Encontra-se em construção o trecho ferroviário que deverá ligá-la ao vale daquele importante rio maranhense e, através dêle, ao vale do Tocantins — velho sonho dos que se interessam pelo progresso do Maranhão. De qualquer maneira, seu destino parece estar bem definido: além de importante centro do comércio do babaçu, transforma-se-á num destacado *nó de comunicações*, dentro do Estado. Viverá então, certamente, dias melhores que os atuais e há de ver modificada sua fisionomia urbana, hoje tão pouco agradável aos olhos do forasteiro que pisa seus solo areento e hospeda-se em suas pensões sórdidas (que se intitulam “hotéis” e onde somente rêdes podem ser oferecidas aos que as procuram).

O rio *Itapecuru*, que foi a razão de ser do primitivo aglomerado, hoje é apenas o domínio das lavadeiras do lugar. Uma ponte, assentada por sôbre canoas amarradas umas às outras e prêsas às margens por meio de correntes de ferro, liga Coroatá à margem direita, onde se encontra o esbôço de uma “trezidela” — pequena venda, meia dúzia de casas de palha. A navegação em suas águas era intensa no passado; mas a via-férrea, que ali chegou em 1912, deu-lhe um golpe de morte. Atualmente, quando uma rara embarcação, de vapor ou de remos, percorre a via fluvial, torna-se necessário desprender uma das correntes, a-fim-de lhe dar passagem; o mesmo se faz durante a época da cheia, quando cessa a ligação direta com a outra margem do rio.

Rosário, no baixo Itapecuru. — Na sucessão de paisagens oferecidas pelo vale do Itapecuru, a partir do “cotovêlo” de Caxias e em direção a jusante, a que se abre em tórno de Rosário tem, inegavelmente, muito de particular. O rio ali é “outro”; a região que atravessa difere substancialmente das que a antecederam para montante.

Rosário encontra-se a cêrca de 166 km. de Coroatá e a 71 km. da capital do Estado, num trecho da vasta planura de terras baixas que constitui a chamada *Baixada Maranhense*. As águas do rio sofrem ali uma sensível influência das marés oceânicas, com ascensões e abaixamentos ritmados que apresentam uma amplitude de 1,50. Nas terras que atravessa, a mata de tipo amazônico está presente; o babaçu torna-se raro para, em seu lugar, aparecer a juçara (“*Euterpe edulis*”), palmeira esguia que pertence à mesma espécie do açaí amazônico. O elemento negro, que marca tão bem a população do vale médio, já não surge em sua aparente pureza, sendo substituído pelo mestiço de tez mais clara. O jumento, tão comum desde as fronteiras do Piauí, embora exista, torna-se bem escasso; no seu lugar, um outro animal representa papel importante na vida regional: é o “boicavalo”, o boi de sela, largamente utilizado e apto a vencer as áreas lamacentas da Baixada. Não mais se vêem os sacos recendendo a amêndoas de babaçu, para se assistir a um intenso aproveitamento do barro, que o rio vem acumulando através dos anos, e do peixe, que povoa suas águas e as da baía de Guaxanduba. Um outro quadro natural, novos aspectos da vida humana, diferentes atividades criadas pelo homem.

Sòmente a pequena cidade de *Rosário* faz exceção em tôda essa série de mutações. De fato, o que caracteriza a fisionomia urbana de Coroatá também ali pode ser encontrado, em suas linhas gerais: a mesma modês-

tia no aspecto das habitações, o mesmo descaso pelo trato das ruas e das praças, á mesma vida mais ou menos miserável da população.

Acompanhando paralelamente o Itapecuru, pela sua margem esquerda, estende-se por cêrca de 2 km. a chamada *Rua Grande*, em que se concentra um pequeno número de casas de comércio e onde se erguem velhas construções, algumas assobradadas, hoje ruínas, relembrando dias de maior esplendor. Acha-se em contato com a única praça da cidade — o *Largo da Matriz* (Praça Getúlio Vargas), na qual se ergue a igreja de Nossa Se-



O sítio urbano de Rosário
(Corte esquemático).

nhora do Rosário, que oferece uma singularidade: sua tórre encontra-se na parte posterior do tempo. . . Seguem-se outros alinhamentos de habitações, sempre paralelos ao rio, no extremo de um dos quais se assenta o bairro dos pescadores, cujos habitantes vivem dedicados aos misteres complementares de sua profissão (enrolamento de fios, tessitura de rêdes, etc.). É' êste o trecho mais antigo do aglomerado, cuja forma linear é típica. Entretanto, a construção da via-férrea veio como que perturbar a estrutura urbana de Rosário: construída a estação a cêrca de um quilômetro da praça principal, para ela está caminhando a atual cidade; mas o faz de maneira bastante primitiva, de forma um tanto desordenada e através de quarteirões inteiros constituídos de casas cobertas com

palha, o que em nada beneficia a fisionomia do aglomerado, cuja população pode ser avaliada em cêrca de 4.100 hab.

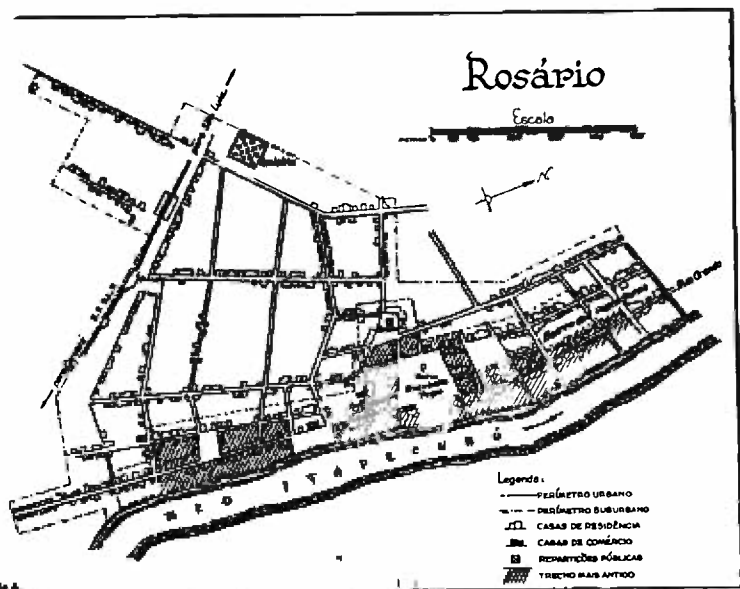
Rosário corresponde a um dos mais velhos núcleos de povoamento do Maranhão. O mais antigo teve como base o forte que os portugueses, por volta de 1620, construíram não longe da foz do Itapecuru; foi a semente de que surgiu o antigo povoado de *Itapecuru Grande*, sob a proteção de Nossa Senhora do Rosário, tornado vila com o nome atual em 1833. Mais para o sul, os Jesuítas fundaram um núcleo de catequese, ainda no seiscentismo, de que hoje resta a povoação de *São Miguel*.

O açúcar constituiu, outrora, a grande riqueza de Rosário; em 1830, nada menos de 14 engenhos existiam no município. Hoje, além dos negros e mestiços, que descendem dos que deram vida à lavoura canavieira e à indústria açucareira, só restam dêsse período as ruínas das habitações solarengas que ainda se alteiam na Rua Grande.

A maior riqueza do município funda-se na indústria da cerâmica, que de longa data vem aproveitando as abundantes aluviões acumuladas nas baixadas ribeirinhas do Itapecuru (25) e chegou a constituir uma atividade típica de sua população (fabricação de objetos de uso doméstico). Tivemos ocasião de visitar o maior estabelecimento do gênero, localizado na ilha de Santo Antônio, logo a jusante da cidade: a Cerâmica "Tubarão", considerada a mais importante do Estado, muito bem aparelhada e especializada no fabrico de tijolos perfurados (26). A três quilômetros de Rosário, na dire-

(25) MARTIUS (obra cit., pág. 469) refere-se à Fazenda do Carmo ou da Olaria, de propriedade dos Carmelitas e situada na aldeia de São Miguel, "onde 90 escravos estão geralmente ocupados no fabrico de louça de barro".

(26) A Cerâmica "Tubarão" dispõe de 7 fornos, com capacidade de 10.000 tijolos cada um e que consomem o mangue vermelho como combustível. Utiliza o barro cinzento, abundante na ilha de Santo Antônio, que se vê manipulado por 58 operários, todos da própria locali-



Planta funcional de Rosário

ção de montante, acha-se em construção, pelo Departamento de Estradas de Rodagem, uma outra grande cerâmica, que deverá sobrepujar aquela.

A pesca constitui também importante fonte de riqueza do município, onde se localiza uma Colônia de Pesca que congrega uns 800 pescadores e dispõe de uma frota de 80 embarcações. Estas são de dois tipos: as "igarités", com 12-15 metros de comprimento, movidas a remo ou a vela; e os "barcos", maiores, muitas vezes providos com motores de explosão. Utilizam-se vários siste-

dade e muito estáveis. Sua produção mensal é, em média, de 60.000 tijolos, que se destinam à capital do Estado, sendo transportados pela rodovia.

mas de pesca: tapagem, curral, rêde de arrasto, rêde de lanço, timbó. Tal atividade é mais rendosa no “verão” e vê-se praticada tanto nas águas do Itapecuru, como nas das baías do “gôlfo” maranhense (27). O pescado é consumido na própria localidade (onde a população o prefere à carne bovina ou “carne de gado”, como lá se diz), sendo vendido em dois mercados de peixe; mas a maior parte destina-se ao consumo da capital, sendo vendida na Estiva, às margens do Canal do Mosquito.

Terras de exploração. — O vale do Itapecuru, na porção que tivemos oportunidade de conhecer, pelas características de sua natureza, de sua população e de sua vida econômica, aparece aos nossos olhos tal como certos trechos do continente africano; dominado por um clima quente de tipo sudanês, com suas paisagens vegetais que vão das savanas arbustivas às florestas quentes e úmidas, com sua população predominantemente negra e mestiça, a viver uma existência mais ou menos indolente, em palhoças miseráveis, num baixo e deplorável padrão de vida, tendo na economia de coleta sua maior embora precária riqueza, dependendo em quase tudo dos mercados sulinos, que apenas lhe compram o babaçu, — essa importante parcela da Terra Maranhense parece-nos fadada a representar, ainda por muitos anos, em relação ao centro-sul do país, um papel semelhante ao que a África Tropical representa para as potências industriais do ocidente europeu: simples *território de exploração*.

E' bem verdade que a agricultura poderá ter ali um desenvolvimento, que hoje desconhece; mas só será possível incrementar o cultivo de plantas tropicais, que se destinarão exclusivamente ao consumo regional, desde

(27) Entre os peixes fluviais, destacam-se: o *mandube* (pema e bôca larga), o *curimatá* e o *surubim*. Entre os de águas salgadas, sobressaem: a *pescada* (branca, vermelha, juruapara), o *camurim*, a *guarijuba*, o *pirapema*, o *mera*, etc. Os *tubarões* continuam a ser o terror dos pescadores que freqüentam as baías de São Marcos e de São José, particularmente o tubarão negro, conhecido por sua espantosa ferocidade.

que outros setores agrícolas do país já as produzem em escala relativamente larga. Também é verdade que a indústria de transformação poderá receber novos estímulos, quer no que se refere aos têxteis, quer quanto aos frutos oleaginosos; mas uma série de entraves aparece a dificultar tais progressos: o baixo nível de vida (com tôdas as suas lamentáveis conseqüências), a inclemência do clima que parece ser o responsável pela reduzida produtividade do trabalho humano, a falta de capitais, a inexistência de um sistema de transporte — fatores negativos, embora não intransponíveis, que exigirão um lapso de tempo não pequeno para que possam ser eliminados.

Estaremos equivocados nesse julgamento, que nada tem de desairoso ou pessimista, mas que resulta de contingências geográficas e históricas?...

Só o futuro poderá dizê-lo. Entretanto, dentro de seus limites isondáveis, há uma esperança que poderá alterar profundamente todos os prognósticos: a possibilidade da existência do *petróleo*, no pacote de rochas sedimentares que constitui a Bacia do Maranhão. Tal eventualidade precisa ser seriamente considerada; e se vier a se transformar numa realidade, como todos devemos desejar, as perspectivas serão muito outras e o vale do Itapecuru passará a ocupar uma posição de merecido destaque, no panorama econômico brasileiro e no próprio cenário mundial.

CAPÍTULO II

São Luís do Maranhão

(*Primeiros estudos*)

SUMÁRIO. — Uma cidade complexa. O passado está presente na fisionomia da capital maranhense. As áreas funcionais da cidade. São Luís é a metrópole do Maranhão?

Uma cidade complexa. — Qualquer mapa em que figure o Maranhão ou qualquer compêndio, que a êle se refira, mostram-nos que a cidade de São Luís se acha localizada na *ilha do Maranhão*, cujas terras se vêem banhadas pelas águas de duas baías — a de São Marcos, a oeste, e a de São José, a leste. Isto não significa, porém, que possamos, sem mais preâmbulos, classificar a capital maranhense como sendo uma *cidade insular*, uma cidade-ilha.

De fato, uma dúvida logo paira em nosso espírito quando a atingimos por qualquer dos meios de transporte, que a ela nos conduzam.

Quem a alcança por via aérea, através das várias emprêsas cujos aviões alí fazem pouso — a “Panair”, a “Aerovias”, a “Cruzeiro do Sul”, o “Lóide Aéreo Nacional”, etc., positivamente não tem uma idéia exata de que esteja desembarcando em uma ilha: é que não pode abranger com a vista tôda a sua grande extensão, de pouco mais de mil km² (1.093), suavemente ondulada, com abundante rêde hidrográfica, recoberta em largos trechos por compactos babaçuais e pontilhada de aglome-

rados urbanos. Trata-se, com efeito, de uma das mais extensas ilhas de nosso país, a terceira em área, sete vezes maior que a ilha de São Sebastião ou a de Santo Amaro, do litoral paulista.

Naturalmente, se a atingimos pela via marítima, metidos num dos navios do “Lóide Brasileiro” ou da “Companhia Costeira”, sentimos menos ainda que estamos alcançando uma ilha, para ter a impressão exata de que, simplesmente, chegamos a uma das muitas reentrâncias daquele litoral maranhense, tão rico em estuários fluviais com sua já conhecida forma de trombeta, sobretudo no trecho ocidental. Quando se deixa as águas quase sempre revôltas da baía de São Marcos, penetra-se nas águas mais tranqüilas e repletas de bancos de areia — as “coroas”, de um duplo estuário — o do Anil e o do Bacanga (êste muito mais largo que aquêle), entre os quais se alteia a cidade, assentada sôbre uma verdadeira península. A rigor, São Luís é muito mais uma *cidade peninsular* do que uma cidade-ilha.

Quem, finalmente, alcança a capital maranhense vindo do interior através da via-férrea (a “E. F. São Luís-Teresina”, a única que serve o Estado) ou por intermédio da pequena rodovia Rosário-São Luís (com seus 70 km. de extensão, e que constitui uma exceção, desde que as demais estradas maranhenses ficam mais ou menos intransitáveis no “inverno”), depois de atravessar a extensa baixada onde se abrem os belíssimos Campos dos Perizes, penetra insensivelmente na ilha: vê-se esta separada do continente pelo chamado Canal do Mosquito, que não tem mais de 150 metros de largura e que faz lembrar, por uma série de motivos (entre os quais a presença de manguezais, embora êstes sejam constituídos pelo mangue branco ou siriba), o Canal do Casqueiro, que separa a ilha de São Vicente da baixada do Cubatão, em terras paulistas. Apenas a topografia, e só ela, com suas modestas elevações, anuncia que se penetrou numa região de



A ilha do Maranhão

A ilha onde se localiza a capital maranhense ocupa uma área de pouco mais de 1.000 km² e classifica-se entre as mais extensas do litoral brasileiro.

estrutura geológica diversa, tal como poderia acontecer num trecho qualquer do litoral continental.

São Luís, por conseguinte, embora esteja localizada em uma ilha, nada apresenta que lembre tal fato.

Será uma *cidade em acrópole*? À primeira vista, parece que assim devemos considerá-la: em seu conjunto, muito lembra a cidade do Salvador, de que é verdadeira

miniatura, pois também lá podem ser distinguidas uma parte baixa e uma parte alta. Mas a diferença de nível entre uma e outra é bem mais modesta que a registrada na capital baiana, indo pouco além de 30 metros; não, é possível comparar o escarpamento de falha, que marca tão fortemente o sítio do Salvador, com a “barreira” existente na capital do Maranhão. Por outro lado, não se encontra nesta nada que possa ser comparado com as acrópoles típicas da região do Mediterrâneo, convindo desde logo esclarecer que o seu tradicional cognome — a “Atenas Brasileira”, refere-se à sua vida cultural de outros tempos e, não, à topografia urbana.

São Luís constitui um exemplo característico do que poderíamos chamar de *cidade de tabuleiro*, porque, em sua maior parte, se acha colocada por sobre um tabuleiro de sedimentos ditos terciários que avança através da península situada entre a foz do Anil e o largo estuário do Bacanga e cai sob a forma de “barreira”, a exemplo de muitos outros que se encontram no próprio litoral maranhense (1) e, particularmente, no litoral oriental do Nordeste propriamente dito. Os arenitos, que o constituem, dispostos em perfeita estratificação horizontal, vêem-se fortemente castigados pela abrasão e recuam paulatinamente, deixando em seu lugar plataformas bastante extensas, que podem explicar os bancos de areia existentes não longe da costa.

Esta característica de seu sítio urbano não é apenas um traço marcante da cidade, como influiu, sem dúvida alguma, na escolha feita pelos que a fundaram e continua a exercer uma poderosa influência no desenvolvimento do aglomerado atual.

O passado está presente na fisionomia da capital maranhense. — São Luís é uma cidade cuja população

(1) Tal como os que se vêem na Praia do Ôtho-d'Água, na própria ilha, ou na fronteira cidade de Alcântara.

pode ser calculada, para as zonas urbana e suburbana, nuns 80.000 habitantes.

Suas ruas, calçadas a paralelepípedos, apresentam, no trecho comercial, um razoável movimento, graças aos pedestres, automóveis, ônibus e bondes elétricos, que nelas circulam. São geralmente estreitas, de traçado irregular, com declives às vêzes fortes nos trechos em que atingem as margens do Bacanga, onde chegam a possuir degraus. Percorrendo-as, sentimo-nos em presença de uma verdadeira cidade, que, embora sem ser grande, merece realmente tal nome, ao contrário da quase totalidade das demais cidades do Maranhão (2).

Lá não existe propriamente uma Cidade Baixa, como a que se encontra na capital baiana: além de uma avenida beiramar — a Avenida 5 de Julho, que se alonga bordejando a “barreira”, e do trecho onde se localizam o desembarcadouro e o bairro do comércio por atacado, o mais assenta-se por sôbre o tabuleiro terciário, 20 ou 30 metros acima, dominando as águas do Bacanga e do Anil.

Basta percorrer algumas ruas de São Luís para se sentir que o passado ainda ali está presente. São os velhos sobrados senhoriais, com dois e três andares, além de um sótão ou mirante quadrangular, em sua maioria revestidos externamente por belíssimos azulejos, de côres variadas e caprichosos desenhos, procedentes de velhas cerâmicas lusitanas, quando não da França, da Holanda ou mesmo da China portuguesa (Macau). São os casarões apalaçados, de um só andar, além do sótão, com 20 ou 30 janelas, que escondem em seu interior, tal como os sobrados, detalhes que demonstram requintes hoje quase

(2) Além de São Luís, talvez somente Caxias mereça ser classificada como *cidade*, tomada esta expressão no seu sentido rigorosamente geográfico. As demais, embora o sejam para efeitos político-administrativos, não passam de simples vilas.

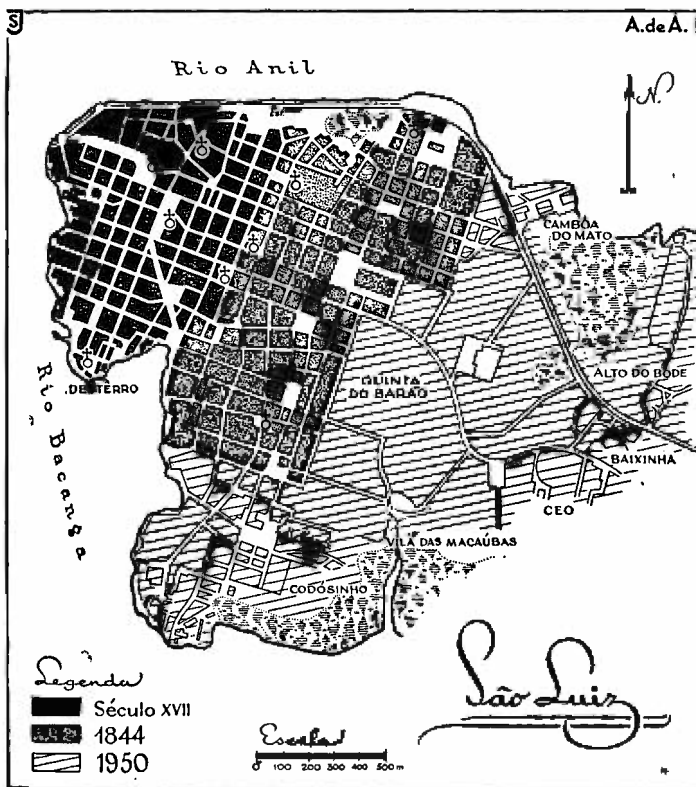
sempre desconhecidos (3). São igrejas venerandas — como a Sé, o Carmo, a de São João, do Rosário, de Sant'Ana, etc., que não apresentam nem de longe a riqueza e o gôsto arquitetônico dos templos coloniais de Minas e da Bahia, mas que atestam sua antiguidade, confirmada pelos documentos e patenteada pelas características das naves, estilo dos altares e rusticidade das imagens. São as ruelas estreitas, onde ainda se vêem alguns “passos” das procissões de antanho, que nos transportam insensivelmente para os séculos coloniais.

O que a observação mais ou menos acurada conclui, num golpe de vista, vê-se plenamente confirmado pelo testemunho de documentos antigos: assim, se compararmos a planta da cidade atual com a referente ao ano de 1844, sentiremos a surprêsa de verificar que a área urbana de São Luís, em mais de um século, praticamente não se alterou! Sua fisionomia, por certo, modificou-se num e noutro ponto — em pequenas alterações no traçado das ruas, no aspecto externo de muitas habitações, em construções mais recentes que substituíram as daquele tempo; modificações, por assim dizer, “intra-muros”, porque, em última análise, continua a ser a mesma cidade dos primeiros anos do reinado de Dom Pedro II.

O mais curioso é que a lentidão no crescimento parece ser o traço marcante da vida dessa cidade, pois, se compulsarmos uma planta do século XVII (4), verificaremos que São Luís correspondia à metade do que hoje

(3) Entre as velhas habitações de São Luís, distinguem-se pelo menos quatro tipos: 1. o *sobrado* ou *solar*, com dois e três andares; 2. a *morada inteira*, casarão de um só andar, com uma porta ao centro da fachada e muitas janelas de cada um dos lados; 3. a *meia-morada*, com uma porta lateral e um correr de janelas; 4. a *casa pequena*, de uma porta e uma janela. EURICO MACEDO, em “Maranhão e suas riquezas” (Bahia, 1947), págs. 16 a 19, descreve com detalhes tais tipos de habitações.

(4) Veja o mapa de São Luís que figura na obra *Istoria della Guerre del Brasile*, de frei José de Santa Teresa, de que há uma reprodução, em cópia do original, no vol. II do *Diccionario Histórico, Geográfico e Etnográfico Brasileiro* (Rio, 1922), entre as págs. 288 e 289.



O crescimento da cidade de São Luís

O mapa acima é o resultado da conjugação dos dados fornecidos por uma planta seiscentista, por outra publicada em 1844 e pela que nos foi cedida pela Prefeitura local. A área própria urbanizada pouco se alterou nos últimos cem anos.

é, o que significa que levou dois séculos para duplicar sua primitiva e modesta área urbana.

Discutem os historiadores o problema das origens de São Luís, havendo opiniões abalizadas que afirmam

remontar seus primeiros estabelecimentos humanos à década 1530-40. Segundo tal versão, os franceses de Riffault e de De Vaux, como, já em 1612, os aristocratas do Senhor de La Ravardière encontraram na ilha do Maranhão, no local da atual cidade, um núcleo de colonização portuguesa – a povoação de *Nossa Senhora de Nazaré*; e que o nome que lhe foi dado pelos franceses – *São Luís*, como homenagem ao jovem rei Luís XIII, só teria sido conservado pelos portugueses, após a expulsão dos invasores, por recordar o de um desses primeiros povoadores – Luís de Melo e Silva (5).

De qualquer forma, tudo indica que a cidade nasceu em sua parte sul, junto às águas do Bacanga, não longe do local onde hoje ainda se ergue a semiabandonada igreja do Destêro. Ali teriam desembarcado os invasores holandeses (1641), fortificando sem demora o promontório da península, onde construíram verdadeira cidadela; corresponde, atualmente, ao trecho da Avenida Pedro II e da Praça Benedito Leite, centro administrativo de nossos dias. Tendo como base essa antiga cidadela, desenvolveu-se a cidade por sobre o tabuleiro até atingir a velha Rua de São João, hoje correspondente às ruas Antônio Raiol e Treze de Maio.

Em fins do século XVII, a população de São Luís seria de uns 10.000 hab.; cem anos mais tarde, não teria mais de 17.000 (6). Aires de Casal, embora acentuasse a mediocridade de sua área urbana, considerou-a “populosa, comerciante e florescente”, chamando a atenção para a solidez de seu casario, “com muita frente e quintais, e varandas sobre êles”, e para as ruas calçadas (7).

(5) Veja ALMEIDA (Rubem), *Gaspar de Souza no Maranhão*, em “Geografia e História”, revista do Instituto Histórico e Geográfico do Maranhão, ano II, n.º 1, pág. 10 (São Luís, novembro de 1948).

(6) Cf. LOPES (Raimundo), *O Torrão Maranhense* (Rio, 1916), pág. 130.

(7) CASAL (Manuel Aires de), *Corografia Brasilica ou Relação Histórico-Geográfica do Reino do Brasil*, ed. Cultura (São Paulo, 1943), tomo II, págs. 199-200.

Spix e Martius, visitando-a nesse mesmo primeiro quartel do século XIX, colocaram-na, por sua população e riqueza, no quarto lugar entre as cidades brasileiras; descreveram suas casas, “de dois ou três pavimentos, na maioria construídas de grês de cantaria”, cuja cômoda disposição interna correspondia ao exterior sólido; “de conforto burguês”; e fizeram interessantíssimas observações a respeito da influência européia sobre a população urbana (8).

Entretanto, São Luís tinha diante de si uma séria rival, que durante algumas dezenas de anos lhe entrou o crescimento. Queremos referir-nos à cidade de *Alcântara*, antiga Tapuitapera, capital da capitania do Cumã, aglomerado também seiscentista fundado na contra-costa da baía de São Marcos, onde viviam poderosos agricultores do algodão e da cana-de-açúcar, senhores de numerosa escravaria. Quando Koster a visitou, ainda nessa primeira vintena do século XIX, notou sua posição vantajosa e observou que sua importância crescia rapidamente, graças à riqueza algodoeira, então a maior do Maranhão (9). Não tardou que nela se concentrasse a

(8) SPIX (J. B. von) e MARTIUS (C. F. P. von), *Viagem pelo Brasil*, tradução brasileira de Lúcia F. Lahmeyer (Rio, 1938), vol. II, págs. 477-482. — Referem-se à preponderância do elemento português, em cujas mãos se achavam a administração pública, a maioria das casas de comércio e algumas indústrias, o que ocasionava uma forte tensão entre tais elementos e os brasileiros. Entrando em contato com a sociedade sanluísense, ficaram encantados com a dignidade de seu comportamento e sua fina educação. “Ali não se vê a enorme riqueza de uns poucos, nem os seus esforços em copiar os costumes europeus; nem a evidente influência de inúmeras firmas comerciais inglesas e francesas é a única razão de ser dessa louvável circunstância, a qual deve, sobretudo, ser antes atribuída ao trato mais desembaraçado e natural do belo sexo para com os homens. As mulheres do Maranhão, além da louvável modéstia e virtudes domésticas, também possuem a do espírito, ilustrado por muitos conhecimentos, e mostram-se, daí, em relação aos homens, numa independência cheia de dignidade, que mais e mais lhes dá o direito, assim como às suas irmãs européias, de imprimir sua influência na sociedade. Já desde muito é costume no Maranhão mandar educar em Portugal as jovens das famílias opulentas; os rapazes vão também formar-se na Inglaterra e em França”. (Pág. 480, loc. cit.).

(9) KOSTER (Henry), *Viagens ao Nordeste do Brasil*, tradução brasileira de Luiz da Câmara Cascudo (São Paulo, 1942), pag. 242.

aristocracia maranhense, vivendo uma existência faustosa, orgulhosa de seus casarões apalaçados e olhando com certo desprezo para São Luís, centro da burguesia da época, considerada uma cidade de mercadores (10).

Na segunda metade do século passado, a população de São Luís podia ser comparada à da cidade de São Paulo: 31.600 hab., em 1872. Sua vida intelectual era, então, das mais intensas, o que lhe valeu o cognome por que passou a ser conhecida — a “Atenas Brasileira”. Uma série de fatores de ordem econômica acabou por fazê-la suplantar definitivamente sua rival do continente: 1. o incremento da cultura canavieira e o desenvolvimento dos engenhos nos vales inferiores do Pindaré, Mearim e Itapecuru, onde as terras são mais favoráveis e a navegação a vapor facilitou o transporte rumo a São Luís; 2. a abolição da escravatura, que ocasionou a ruína da aristocracia rural da região de Alcântara; 3. em época mais recente, a construção da via-férrea, que ligou a capital ao vale do Itapecuru. Dêsse modo, foi Alcântara posta fora de combate; hoje, nada mais é que um espectro do passado, uma cidade “morta” (que o govêrno federal já considerou “monumento nacional”), com suas ruas desertas e cobertas de capim, seus venerandos sobrados que podem ser alugados por 50 ou 100 cruzeiros mensais, suas tristes ruínas, invadidas pelo mato (como as que se encontram na chamada Rua da Amargura).

Ao terminar o século XIX, São Luís possuía 36.800 habitantes, o que está de acôrdo com o que atrás ficou dito quanto ao crescimento praticamente nulo da área urbana. Mas a presença dos sobrados recobertos externamente de azulejos, cujas datas remontam ao período

(10) Sobre Alcântara convém consultar: LOPES (Raimundo), *O Torão Maranhense*, págs. 123-125; e, principalmente, VIVEIROS (Jerônimo de), *Alcântara no seu passado econômico, social e político*, na “Revista de Geografia e História”, ano III, n.º 3, São Luís, fevereiro de 1950.

1850-70, indica que foi essa realmente a fase áurea da evolução da cidade.

Ao visitá-la, na primeira década de nosso século, Paul Walle sentiu-se inegavelmente bem impressionado, sobretudo pela limpeza e pavimentação das ruas, pela beleza das praças arborizadas e pela intensidade da vida intelectual. Apenas não apreciou as habitações, “construites avec le mauvais goût portugais” (...), muito semelhantes umas às outras, com sua forma cúbica e suas fachadas sem nenhuma saliência; mas não pôde negar que os azulejos multicoloridos “donnent aux habitations un air plus gai”, além de oferecerem a vantagem de se apresentar sempre limpas e não descorarem sob a ação do sol (11).

São Luís constitui, assim, um campo excelente para a elaboração de u'a monografia urbana. O geógrafo, o historiador ou o sociólogo encontram nela farto material para seus estudos e suas interpretações. O elemento negro ali está presente, a exemplo do que acontece em tôda a Baixada Maranhense e no vale do Itapecuru. Os portugueses, responsáveis pelo estreito contato mantido noutros tempos com os centros culturais de Portugal (Coimbra, particularmente), deixaram marcas profundas na vida da cidade, não apenas no estilo das habitações, como no próprio linguajar da população (sem dúvida um dos mais puros existentes no país) e nas atividades comerciais, em que continuam a exercer poderosa influência; basta dizer que a Rua Portugal é a mais importante da zona em que predomina o comércio atacadista. Os ingleses, desde os tempos de Dom João VI, vêm controlando boa parte do comércio marítimo do Maranhão, chegando mesmo a manter linhas diretas de navegação entre São Luís e os portos da Grã-Bretanha. A influ-

(11) WALLE (Paul), *Du Rio São Francisco a l'Amazone*, ed. Guil-moto (Paris, 1910), págs. 270-274.

ência francesa fêz-se sentir, como noutros centros urbanos do país, na esfera intelectual. Já os sírio-libaneses, ali entrados na qualidade de “mascates”, aparecem hoje em posição destacada no comércio e na indústria, quando não na própria política estadual.

As áreas funcionais da cidade. — São Luís continua a ter no comércio um dos fatores de sua existência como cidade. Sua *área comercial* acha-se enquadrada entre o Bacanga, a oeste, a Rua Antônio Raiol, a leste, a Avenida Pedro II e a Rua José Bonifácio, ao norte, e a Rua Jacinto Maia, ao sul — trecho êste que corresponde, com pequena diferença, ao centro urbano do século XVII.

O comércio varejista e as melhores lojas da cidade acham-se concentrados em tórno da vasta Praça João Lisboa (onde se ergue a igreja do Carmo e parece a miniatura da Praça da Sé paulistana), na Rua Joaquim Távora e em parte da Rua Osvaldo Cruz. Esta última, a antiga Rua Grande, corresponde ao velho caminho de acesso ao interior da ilha e à baixada continental, conservando ainda hoje a importante função de via obrigatória para quantos deixem ou procurem a capital através da rodovia. Da Praça João Lisboa parte uma larga artéria de construção recente, que passa pelo Mercado Municipal e alcança o chamado Portinho, numa enseada do Bacanga.

Já o comércio atacadista se localiza principalmente entre a Rua Cândido Mendes e o Bacanga. Lá se encontram as maiores casas importadoras e exportadoras, o edifício da Alfândega e o desembarcadouro da cidade, com seus trapiches. Os grandes navios não podem acostar ao cais, em virtude da pequena profundidade do Bacanga (1-3 metros) e das notáveis amplitudes das marés (7,80m); ficam ao largo, na baía. Apenas as lanchas e

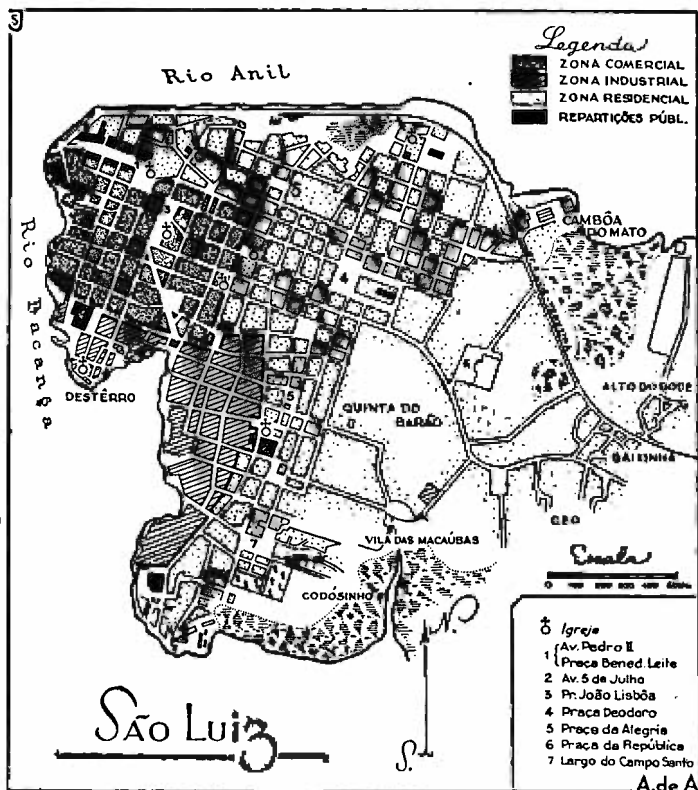
os veleiros podem chegar até ao desembarcadouro (12). Daí a pequena importância da função portuária de São Luís, embora seja seu pôrto bastante freqüentado por navios de cabotagem e pelos da "Booth Line".

Seria êrro supor, porém, que o trecho que vimos focalizando seja exclusivamente comercial; numerosas e boas residências particulares também surgem nêle, como lembrança do tempo em que essa área era exclusivamente residencial.

O *centro administrativo* de São Luís localiza-se junto à Avenida Pedro II (a antiga Avenida Maranhense), a mais larga da cidade e com moderna rampa de acesso para a Avenida 5 de Julho e o chamado Cais da Sagração. Nela se acham o aprazível Palácio do Govêrno (cujo parque enfeitado de palmeiras domina a escarpa do promontório), a Delegacia Fiscal, a Prefeitura Municipal, o Forum, o Banco do Brasil, a Capitania do Pôrto, em-prêsas de navegação, etc. Limitando-a, para o interior, encontram-se a velha igreja da Sé e o antigo Palácio Arquiepiscopal, que mantêm contato com a Praça Benedito Leite, na qual se ergue o edificio mais alto da cidade — o Palácio do Comércio.

Seguindo o rumo do norte e de leste, estende-se a *área residencial* mais típica, com seus velhos sobrados, mas também com residências de construção moderna ou mais modesta. Desenvolve-se ao longo da margem esquerda do rio Anil (junto ao qual está a estação da E. F. São Luís-Teresina) e amplia-se para leste e para o sul, desde a pitoresca mas pouco freqüentada Praça Gonçalves Dias (com a igreja de Nossa Senhora dos Remédios e o imponente Palácio Arquiepiscopal) até aos terrenos da antiga "Quinta do Barão" (vasta propriedade do Barão de Bagé) e ao bairro de São Pantaleão. E' o

(12) Acha-se projetada a construção do pôrto de São Luís na localidade de *Itaquí*, em pleno contato com a baía de São Marcos, onde se encontram tôdas as condições favoráveis para sua instalação.



As áreas funcionais de São Luís

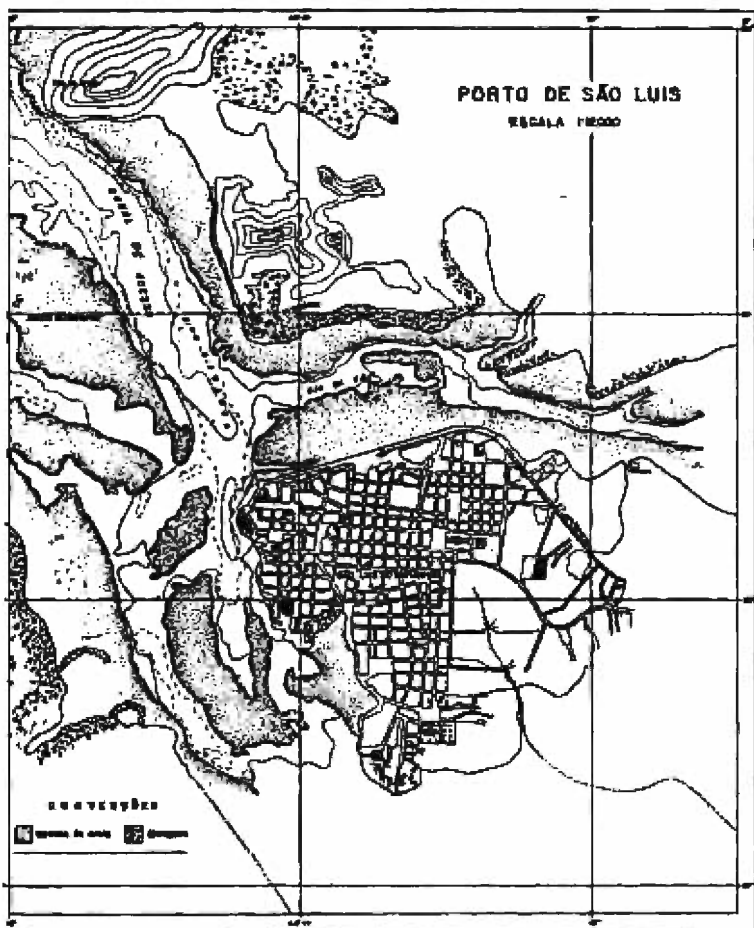
O presente mapa foi elaborado de acôrdo com os dados fornecidos pela Prefeitura Municipal e com os que nos foi possível colher através da observação pessoal.

trecho que assiste ao lento crescimento da cidade, no rumo do interior da ilha. Na Praça Deodoro acha-se em vias de acabamento um belo edifício destinado à Biblioteca Pública.

Ao sul da cidade, em contato com as águas do Bacanga, localiza-se a chamada *área industrial*, expressão um tanto forte que serve para designar o trecho caracterizado por pequenas oficinas e três grandes estabelecimentos fabris (tecidos e produtos oleíferos). A zona situada entre o Quartel da Polícia e o Portinho é, talvez, a mais sórdida da cidade: suas ruas estreitas e de mau aspecto entram em contato com o pôrto dos veleiros, onde forma uma população de homens do mar. É ali que se ergue a semidestruída igreja do Destêrro, não longe da qual existe a original e perigosa Travessa do Precipício.

Já fora de tais áreas aparecem os *subúrbios* de São Luís — Diamante, Baixinha, Céu, Codôzinho, Alto do Bode, Vila Operária, etc., apertados entre os manguezais do Anil e do Bacanga, zonas pouco hospitaleiras, que vivem subordinadas ao fluxo e ao reflexo das marés. É o trecho em que as habitações mais pobres — casas de pau-a-pique, cobertas com palmas de babaçu, tão comuns em todo o vale do Itapecuru, aparecem com freqüência, a atestar o baixo nível de vida de seus moradores, em sua maioria gente de cor negra. A chamada Vila das Macaúbas, próxima ao Codôzinho, constitui um aglomerado de verdadeiras palafitas, por se achar colocada dentro do próprio manguezal.

São Luís é a metrópole do Maranhão? — Naturalmente, a resposta a esta pergunta deverá ser afirmativa se entendermos a palavra *metrópole* no sentido de principal cidade ou de capital político-administrativa. De fato, nenhum outro aglomerado urbano consegue fazer-lhe sombra, dentro não apenas das fronteiras do Maranhão como também de todo o chamado Meio-Norte ou Zona dos Cocais. Teresina, capital do Piauí, não lhe pode ser comparada sob qualquer aspecto em que as examinemos.



O pórtio de São Luís

Os bancos de areia dificultam sobremaneira o acesso à capital do Maranhão (Mapa gentilmente cedido pelo prof. Dirceu Lino de Mattos).

Todavia, se entendermos a palavra no seu verdadeiro sentido, na acepção grega do termo, isto é, de "cidade-mãe", a resposta já não deverá ser afirmativa.

Não resta dúvida que São Luís se encontra no ponto de convergência das mais importantes vias fluviais exclusivamente maranhenses — o Pindaré, o Mearim e o Itapecuru, os dois primeiros sendo considerados o principal celeiro agrícola do Estado (graças à produção de arroz e de algodão de seu baixo vale) e o terceiro sendo o grande centro produtor de babaçu, com a vantagem de serem tais artérias navegáveis em largos trechos de seus cursos. Por outro lado, bem sabemos que uma via-férrea liga a capital maranhense à do Piauí, através do vale do Itapecuru. Mas, apesar de tudo isto, não se sente no interior do Maranhão uma influência poderosa da cidade nem do pôrto de São Luís. Cada região vive como que à margem da capital do Estado, cuja população mantém pouco contato com o interior, quando não chega a desconhecê-lo por completo. Tal fato explica a existência de verdadeiras *capitais regionais*, como Caxias, Barra do Corda ou Balsas; e justifica-se pelo intercâmbio mais direto com os Estados vizinhos — com o Piauí, para grande parte do vale do Itapecuru e do Balsas, ou com Goiás, para a região das chapadas meridionais, ou com o Pará, para a chamada Guiana Maranhense.

O aeroporto de São Luís é bastante freqüentado por aviões pertencentes a diversas emprêsas; mas êste contato é puramente periférico. Seu pôrto recebe produtos típicos da economia maranhense (como o babaçu) e abastece os mercados continentais dos produtos oriundos de outros Estados ou do estrangeiro; mas não é a única via de entrada ou de saída para tais produtos. A via-férrea caracteriza-se por suas inumeráveis deficiências e longe está de representar o papel que poderia ter na vida regional, pois canaliza parte das riquezas do vale do Itapecuru para o Piauí e mercados do Nordeste.

São Luís faz lembrar uma espécie de *cidade marginal*, colocada nas fronteiras de dois pequenos "mundos": o exterior, em que se inclui o resto do país; e o interior, representado pelo Maranhão continental. Não é (e dificilmente o será) a verdadeira metrópole do Maranhão.

NOTA. — Dos trabalhos que conhecemos, que oferecem subsídios para a geografia urbana de São Luís, apenas dois merecem ser destacados: *O Torrão Maranhense*, de Raimundo Lopes, e *O Maranhão e suas riquezas*, de Eurico Macedo. Na elaboração do presente estudo, que não passa de uma tentativa preliminar, além da bibliografia citada, utilizamos principalmente os dados e as observações recolhidas durante os cinco dias em que permanecemos na capital maranhense, em julho de 1950, na agradável companhia do prof. Dirceu Lino de Matos, que também foi nosso companheiro na viagem realizada através do vale do Itapecuru.

II

PAISAGENS DO NORDESTE

(Janeiro de 1944)

O estudo referente à *região de Juazeiro e Petrolina* foi publicado como Boletim n.º 65 — Geografia n.º 2 —, da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo (São Paulo, 1946).

CAPÍTULO III

A região de Juazeiro e Petrolina

SUMÁRIO. — Primeiro contato com a região. O peneplano cristalino. O rio São Francisco. O problema da água, resultado da semi-aridez do clima. Pleno domínio da catinga. — JUAZEIRO: A capital do médio São Francisco. As funções da cidade. Na região de Juazeiro. — PETROLINA: Uma cidade original. As funções da cidade. Na região de Petrolina.

Primeiro contato com a região. — Nosso primeiro contato com a região do “cotovelo” do rio São Francisco teve lugar em janeiro de 1944, quando desembarcamos de um avião da “Navegação Aérea Brasileira”, na cidade de Petrolina. Pouco passava de meio-dia e o sol era abrazador.

Diante de nossos olhos abriu-se, sem demora, a paisagem áspera que esperávamos encontrar, se bem que não assim tão depressa: uma região plana, desmedidamente plana, recoberta de cascalhos e com uma vegetação rarefeita a repontar aqui e ali, a medo, raquítica e desnuda.

Pisávamos, de chôfre, uma das regiões mais hostís de nossa Pátria, onde o homem vive na luta tremenda contra a sêca. Quem desejar conhecer em poucas horas o que é o sertão do Nordeste, com tôda sua tragédia e com todo o heroísmo de seus filhos, basta visitar a região em que se erguem as cidades gêmeas de Juazeiro e Petrolina.

O peneplano cristalino. — Tudo na região em estudo parece indicar a presença de um *peneplano* típico: a planura imensa, a perder-se de vista, numa altitude que se aproxima de 400 metros sôbre o nível do mar, embora 500 km dele a separem; o amontoado inacreditavel de rochas fragmentadas, pedregulhos de todos os tamanhos, a encobrir o solo, no meio da catinga ou dentro da própria aglomeração urbana; a presença, a alguma distância do rio, sobretudo à margem direita, de montanhas residuais, pequenos “monadnocks”, com sua forma de cône truncado.

Os terrenos cristalinos dominam ali de maneira absoluta. Em sua maior parte vêem-se representados por gnaisse de idade arqueozóica, que afloram constantemente ou se encontram escondidos por uma delgada camada de material alterado. Mas a seu lado também aparecem terrenos granitizados, de idade proterozóica.

No vale do Salitre, já é o calcáreo da série de Lavras a rocha dominante, tendo a cobrí-lo a formação cenozóica do chamado “calcáreo das catingas”. E junto à corrente do São Francisco, são os aluviões holocênicos da série das Vasantes, embora ocupem área restrita na região que focalizamos.

Entretanto, o que mais fere a atenção do observador é aquele verdadeiro “mar” de pedras, a que atrás fizemos menção. À primeira vista, fazem lembrar um amontoado espantoso de seixos rolados, que a fôrça das enxurradas houvesse acumulado na região. Uma observação mais acurada serve para mostrar-nos que tais pedras não são arredondadas, mais sim fragmentadas; daí seus tamanhos os mais variados, suas verdadeiras facetas, cujas arestas foram arredondadas pelo tempo. Os pedregulhos de maior tamanho costumam aparecer justamente nas partes mais elevadas desse peneplano; os menores, levados pelas águas das chuvas, aninham-se nas concavidades do terreno. As variações térmicas devem ser as únicas

responsáveis por esse estranho “oceano” de rochas fragmentadas.

Quanto às montanhas residuais, elas constituem os “cerros ilhados”, de que nos fala OTTO QUELLE (1), solitários como ilhas no meio da grande planura, com suas formas cônicas, com altitudes de 100 a 200 metros em relação à superfície do peneplano. Quem deixa Juazeiro rumo ao vale do Salitre tem logo à vista um desses “monadnocks”, nú de vegetação. Na região de Petrolina, porém, não os encontramos senão depois de um percurso de uns 40 km, quando rumávamos para Salgueiro, via Parnamirim.

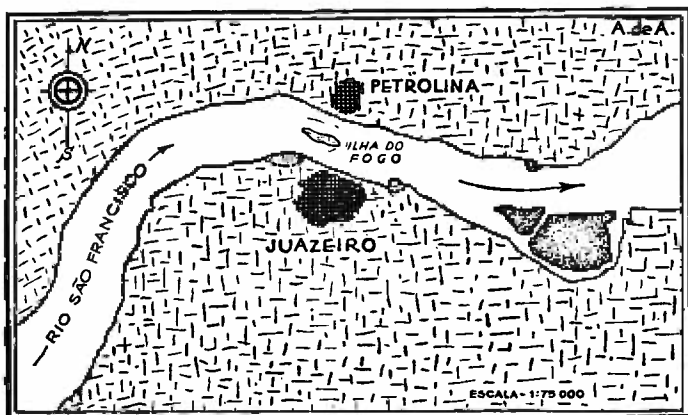
O rio São Francisco. — O espetáculo que oferece o rio São Francisco, quando visto de avião, tem qualquer cousa de soberbo. Vimo-lo pela primeira vez em seu trecho mineiro, de uma altura de 3.200 metros e a uma velocidade de 300 km por hora: fazia lembrar uma imensa avenida, amarelada e perfeita, com suas margens por vezes alagadas (através das quais se abriam inúmeras “ipueiras”), com suas ilhas alongadas. Vimo-lo, semanas mais tarde não longe de sua foz, ao viajarmos de Penedo para Neópolis.

Mas o São Francisco que aqui vamos focalizar é o rio que aparece no seu trecho médio, no ponto exato em que realiza sua brusca e conhecida mudança de direção, rumando para o Atlântico. É exatamente a região do “cotovelo” de captura, testemunho silencioso da transformação por que passou a bacia nos fins do plioceno ou no início do quaternário (2).

Sua direção geral, nesse trecho, é francamente O—E. Sua largura deve ser de uns 750 a 770 metros. Mas bem

(1) QUELLE (Otto), “Relatório das viagens de estudo na Bahia”, separata n.º 43 da Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, da Liv. J. Leite.

(2) MORAES REGO (Luís Flôres de), “O Vale do São Francisco”, 68-71.



A região de Juazeiro e Petrolina

No meio do vasto e desolado peneplano gnáissico, às margens do rio S. Francisco, erguem-se as cidades gêmeas de Juazeiro, em território baiano, e Petrolina, em terras de Pernambuco.

a meio-caminho entre as duas cidades irmãs ergue-se a ilha do Fogo, em torno da qual acumularam-se rochas as mais diversas, o que levou TEODORO SAMPAIO a considerá-la um verdadeiro pequeno museu mineralógico (3).

O grande rio achava-se, quando o observamos, no início de sua época de cheia, pois é de janeiro a abril que se avolumam suas águas. Março é o mês que, em geral, apresenta a maior descarga, chegando a 6 000 e 7 000 m³ por segundo, só por exceção alcançando cifras maiores (10 000, 13 000); é o tempo em que transborda, invadindo e fertilizando as "vasantes" marginais. Daí o seu aspecto imponente, que deve contrastar bastante com o da época da vasante (maio a dezembro), quando o grande rio, percorrendo regiões flageladas pela sêca,

(3) SAMPAIO (Teodoro), "O Rio São Francisco e a Chapada Diamantina", pág. 38.

sem receber muitos de seus tributários, vê sua descarga reduzida a 1 m³ por segundo! (4).

E' a grande artéria da região. Navegando por suas águas passam embarcações dos mais diferentes tipos: os "paquetes", pequenos barcos à vela, que fazem a ligação entre Juazeiro e Petrolina; "barcas", veleiros maiores, destinados ao transporte de carga, com suas choças cobertas com folhas de carnaúba ("murundús") e estranhas figuras de monstrenhos exóticos a enfeitar suas prôas, verdadeiros "sampangs" do São Francisco; vapores das duas grandes companhias que exploram o trecho Juazeiro — Pirapora — a "Viação Baiana" e a "Navegação Mineira do São Francisco", ou de outras empresas menores.

Além de tudo isso, fornece o grande rio água para a população ribeirinha. Água! — o angustioso problema da região do "cotovelo" são-franciscano.

O problema da água, resultado da semi-aridez do clima. — O São Francisco, nesse trecho de seu curso, faz lembrar realmente o rio Nilo, como tantos já o afirmaram. Parece um paradoxo, mas é verdade, assistir-se a uma população inteira a lutar com o problema da falta de água, não longe da majestosa caudal do grande rio brasileiro.

O clima apresenta, ali, seus mais baixos índices de pluviosidade, pois já se registraram 400 e até 200 mm somente, no espaço de um ano (5). Daí o espetáculo que nos foi dado observar, em ambas as margens. Em Petrolina, homens e meninos a encher os pipotes com a água do rio, colocando-os sobre o lombo dos "jégues", que são os pequenos jumentos tão característicos de todo o sertão nordestino (6), ou mulheres debruçadas às suas margens, a lavar roupas. Em Juazeiro, o incessante movi-

(4) Dados obtidos no 4.º Distrito da Repartição de Águas, com sede em Juazeiro.

(5) Cf. MORAES REGO, obra citada, pág. 83.

(6) Uma "carga" de água, constituída por quatro pipotes, é vendida à razão de um cruzeiro.

mento de homens, mulheres e crianças, num impressionante vai-vem, a conduzir água do rio em latas colocadas às costas ou presas a uma vara, que se apoia sobre um dos ombros. Nos arredores de ambas as cidades, aparecem tratos de terra irrigados afim de permitir a produção. Por toda parte, a obsessão da água, que não existe a não ser no rio, já que a atmosfera é tão pouco pródiga.

Quando percorremos a região, seus habitantes lutavam com as consequências de uma seca que já se prolongava por dois ou três anos. Nesse espaço de tempo, chovera algumas vezes, é verdade; mas fôra como se não chovesse, tão pequena a quantidade de água caída. Por isso mesmo, compartilhamos da alegria daquela gente conformada, quando desabou por sobre a região um forte aguaceiro; e era de vêr-se a satisfação com que todos observavam a chuva grossa a cair e a displicência e quase prazer com que se deixavam molhar, naquele raro momento da vida regional!

O regime pluviométrico é o mesmo do resto do sertão do Nordeste: à época das chuvas, que se inicia em dezembro-janeiro, dão o nome de "inverno", ao passo que chamam de "verão" o período seco, que se estende de maio a dezembro.

Faz calor na região e a luminosidade é intensa; mas não se avalia muito os efeitos daquele, porque quase não se transpira, graças à segura do ar atmosférico. Temperaturas elevadas já foram ali registradas: 39, 40° à sombra. Todavia, o que melhor caracteriza o clima local (como, aliás, o de todo o médio São Francisco) são as grandes variações diurnas, com bruscas quedas termométricas no decorrer da noite. Realmente, as noites são frescas, quase frias, enquanto brilham esplendorosamente as estrelas, em virtude do baixo índice higrométrico da atmosfera.

Pleno domínio da catinga. — Não é preciso caminhar além das cidades de Juazeiro e Petrolina, para

que tenhamos diante dos olhos o panorama impressionante da catinga. Não exageramos se dissermos que esta paisagem vegetal inicia-se dentro do perímetro urbano daquelas cidades do São Francisco.

Tivemos a felicidade de conhecer a catinga nos dois "momentos" culminantes de sua vida: antes e depois das chuvas.

Vimos a catinga dos arredores de Juazeiro ainda calcinada pela sêca. Estranha paisagem, difícil de ser descrita com exatidão. Através do peneplano cristalino, desdobra-se uma vegetação arbustiva, ora mais densa, ora rarefeita. Em certos pontos, de solo mais espesso, a vegetação aglomera-se por tal maneira, que impede a visão para os lados da estrada e dificulta a passagem. Noutros trechos, porém, o cristalino aflora e abrem-se verdadeiros pequenos desertos pedregosos, em que a vegetação rasteira só aparece de quando em quando. A favela ("*Cnidocolus* sp."), o catingueiro, o facheiro ("*Cereus squamosus*"), o juazeiro ("*Ziziphus* sp."), a umburana ("*Torresia cearensis*"), o xique-xique ("*Pilocereus setosus*"), a palma aparecem de mistura, lado a lado. No meio dêles, a estrada caminha quase sempre em linha reta, embora seu leito nem sempre seja bem definido; aliás, parece ser coisa bem fácil alterar o traçado de uma dessas estradas da catinga, pois tanto a topografia como a vegetação não opõem obstáculos de nenhuma espécie. Numerosos leitos sêcos mostravam uma drenagem, que então não funcionava. Algumas cabeças de gado "sertanejo", uns poucos carneiros de lã reduzida e grossa, surgem de quando em vez no emaranhado da catinga. Atravessam os ares algumas "aves de arribação" ou "avoantes" ("*Zenaida auriculata*"), de porte mimoso e côr cinza clara (7), como também exemplares de uru-

(7) RODOLFO VON IHERING, em seu "Dicionário dos Animais do Brasil", descreve pormenorizadamente essa interessante variedade de pomba rôla, tão comum em todo o sertão do Nordeste.

bustingas (“Cathartes urubutinga”), que muito se assemelham aos gaviões. Também vimos a silhueta de uma ema fugidia.

Dentro da própria cidade de Petrolina, a catinga vê-se representada por alguns de seus vegetais típicos: a favela, o catingueiro, o quipá, o chifre de veado, etc. Mas quando percorremos seus arredores, após alguns dias de fortes chuvas, a catinga que se desdobrou ante os nossos olhos tinha qualquer coisa de inesperada: fazia lembrar uma extensa e compacta floresta de meia altura, toda verdejante, diferentíssima daquela paisagem ressequida de poucos dias antes, embora ali estivessem os seus vegetais típicos (favela, umburana, xique-xique). Alguns leitos de rios sêcos, verdadeiros “uadi”, demonstravam que estiveram em atividade não havia muito tempo. Codornizes, cará-carás, “avoantes” apareceram-nos inúmeras vezes.

Nesse trecho do sertão são-franciscano é a favela, sem dúvida alguma, o vegetal mais característico da catinga, ao contrário de outras zonas por nós visitadas posteriormente; e nisto estamos de acôrdo com o que afirmou ARTUR NEIVA, no seu conhecido estudo sôbre a região (8).

J U A Z E I R O

A capital do médio São Francisco. — A cidade de Juazeiro acha-se situada à margem direita do rio São Francisco, em território baiano, a uns 372 metros de altitude sôbre o nível do mar.

O aspecto da cidade não difere essencialmente das outras muitas que se espalham pelo vasto sertão do Nor-

(8) NEIVA (Artur) e PENA (Belisário), “Viagem Científica pelo norte da Bahia, sudoeste de Pernambuco, sul do Piauí e de norte a sul de Goiás”, publicação da I. F. O. C. S.

deste. A maioria de suas ruas não possuem calçamento e as habitações não chamam a atenção nem pelo seu estilo, nem pelo seu conforto. Dirigem-se aquelas para o rio, que serve assim de base para o plano da cidade. Algumas praças arborizadas completam sua fisionomia. Por todas as esquinas de seu núcleo central, pequenas armações de madeira trazem letreiros sugestivos, convidando o povo a colaborar com a Prefeitura local no sentido de assegurar a limpeza da cidade, de corrigir-lhe os defeitos, de defender os jardins, de cooperar com as autoridades, o que não deixa de ser um traço original desse afastado aglomerado urbano.

As enchentes do São Francisco costumam castigar a cidade de Juazeiro. HALFELD, em seu famoso relatório (9), refere-se à de 1792, quando o rio subiu 45 palmos sobre o nível comum, alcançando a igreja matriz (que ficou sob 11 palmos de água) e muitas outras casas. O trecho oriental, mais baixo, é o que mais sofre, chegando as águas do rio a penetrar fundo pelo interior das terras, de modo a isolar boa parte da cidade. Ali se encontra o bairro do Alagadiço, onde tivemos ocasião de vêr numerosos exemplos de casas de barrote (ou "casas de taipa", como as denominam), com uma só água, sem janelas laterais, e às vezes, só com uma porta. Um solo pedregulhoso caracteriza toda a cidade.

Juazeiro foi fundada em fins do século XVII (10), como consequência da expansão pastoril que se processou nesta vasta porção do Nordeste; também conteve um núcleo de missionários (11) franciscanos. Sua posição geográfica favoreceu-lhe o desenvolvimento: teria constituído uma das portas de entrada dos sertões do

(9) HALFELD (Henrique Guilherme Fernando), "Atlas e Relatório concernente à exploração do Rio de São Francisco" (1825-56) — Rio, 1860.

(10) Cf. TEODORO SAMPAIO, obra citada, pág. 37.

(11) SPIX (J. B. von) e MARTIUS (C. F. P. von), "Viagem pelo Brasil", trad. brasileira, Rio, 1938, vol. II, pág. 399.

Piauí e do Maranhão, ao mesmo tempo que era a etapa obrigatória para aqueles que procuravam alcançar o Recôncavo, quando procediam da zona dos cocais de babaçú. Aliás, CAPISTRANO DE ABREU é de opinião que o caminho de Juazeiro incluía-se entre os menos antigos da Bahia, sendo “antes via de vasão que de penetração” (12), uma vez que, em regra, evitavam-se as catingas bravas como a que caracteriza a região em que se encontra. O fato de estar próximo ao ponto em que, na direção de montante, o grande rio torna-se navegável, deve ter também concorrido para seu maior desenvolvimento.

De qualquer maneira, parece indiscutível que o crescimento de Juazeiro deve-se à sua função de ponto de passagem e, não, a qualquer outra consideração de ordem geográfica.

No início do século passado, sua importância ainda era grande. AIRES DE CASAL refere-se ao arraial do Juazeiro, “mais famoso que considerável”, “em uma das passagens mais frequentadas da Bahia para o Piauí” (13). SPIX e MARTIUS admiraram-se da importância do trânsito do gado que por ali passava com destino ao Recôncavo, numa média anual de 20.000 cabeças. Teria, então, umas 50 casas e uns 200 habitantes (14).

Em meados do século XIX, sua população seria de uns 1.320 habitantes, que viviam em 334 casas. Gozava das regalias de vila desde o ano de 1833 e possuía uma igreja, que substituíra a primitiva capela de Nossa Senhora das Grotas. O comércio do gado já diminuía de intensidade, por ali transitando pouco mais de 10.000 cabeças, anualmente (15).

(12) ABREU (Capistrano de) “Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil”, ed. Soc. Capistrano de Abreu, Rio, 1930, pág. 84.

(13) CASAL (Manuel Aires de), “Corografia Brasileira ou Relação Histórico-Geográfica do Reino do Brasil”, ed. Cultura, São Paulo, 1943, tomo II, pág. 102.

(14) SPIX e MARTIUS, obra citada, págs. 407, 408 e 399.

(15) Cf. HALFELD, obra citada.

TEODORO SAMPAIO, quando a conheceu (1879), teve uma excelente impressão, graças às suas construções com certo gôsto arquitetônico (!), sua nova e bôa igreja matriz, seu teatro, uma grande praça arborizada, ruas extensas, animado comércio. Chegou, mesmo, a dizer que lhe pareceu uma pequena “côrte” em pleno sertão e considerou-a o foco mais poderoso da civilização e da riqueza daquela parte do Brasil. Nessa época, sua população, “alegre e ativa”, já se elevava a mais ou menos 3.000 habitantes, e sua influência comercial estendia-se desde Cabrobó até Januária, alcançando também os sertões do Piauí e de Goiaz. Na opinião do notavel geógrafo baiano, Juazeiro podia ser considerado o empório do sertão do São Francisco (16).

Esse crescimento parece ter sofrido solução de continuidade nos últimos anos. Em 1920, o recenseamento deu para o município a população de 24.255 hab., concentrados em sua maior parte na própria cidade. Em 1940, sua população era de 25.907 habitantes.

Nenhuma outra cidade do médio São Francisco consegue ultrapassá-la em importância econômica e no total da população. Apesar de lutar com o angustioso problema da água e não ter luz elétrica senão até às 23 horas, Juazeiro pode ser considerada, sem a menor dúvida, a verdadeira “capital” dessa àspere região, conservando, assim, uma posição que vem usufruindo há mais de um século (17).

As funções da cidade. — Hoje, como antigamente, a cidade de Juazeiro continúa a ser um importante *ponto de passagem*. Lá se cruzam duas grandes vias de comunicação: a via fluvial e a via férrea.

(16) SAMPAIO (Teodoro), obra citada, págs. 36-37.

(17) O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO, em bem feita reportagem publicada em seu n.º 37, de Fevereiro de 1939, registrou a presença, na cidade, de 350 pessoas sindicalizadas, 300 outras pertencentes a associações não sindicalizadas, 50 receptores de rádio, 8 médicos, 4 dentistas, 5 engenheiros, 2 agrônomos e um advogado.

A navegação sôbre o São Francisco tem ali, praticamente, seu ponto inicial, em direção a montante. Os vapores da "Viação Baiana" partem de seu pôrto, abarrotados de gente e de mercadorias, com destino a Pirapora, em Minas Gerais. Ao mesmo tempo, desta cidade mineira, partem para igual percurso, os vapores da "Navegação Mineira". Por outro lado, vapores menores e barcas à vela trafegam de maneira mais ou menos ativa nas águas do grande rio.

O pôrto de Juazeiro não passa de um simples ancoradouro de alvenaria, ao lado do qual atracam as embarcações com facilidade durante as altas águas; na vasanté, porém, o embarque e o desembarque fazem-se diretamente sôbre o leito do rio.

Além disso, a cidade acha-se ligada, desde 1894, pelos trilhos da atual "Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro" à capital do Estado da Bahia, da qual está separada por 575 km.

A *função comercial* é o traço marcante da fisionomia da cidade. Sentimo-la no movimento de seu pequeno pôrto, na abundância de suas casas de comércio, na importância de seu Mercado.

De Minas Gerais recebe manufaturas diversas (tecidos de algodão, ferragens, etc.), couros e peles, que vão ser redistribuídos para o Piauí e o Ceará, atravez de Petrolina, e também para o Recôncavo, sobretudo as últimas mercadorias. Do Rio Grande do Norte vêm importantes carregamentos de sal, que são distribuídos rio acima e alcançam Minas e Goiaz. Também algodão e mamona aparecem nesse tráfico, sem falar no gado, que ainda transita por ali, embora em menor escala que noutros tempos.

Juazeiro continúa a ser "a praça", tal como na época em que por lá passou Teodoro Sampaio. E' a "cidade dos negócios", no dizer simples do povo, do mesmo modo

que Sento Sé o é da nobreza, Carinhanha da fome, São Romão da preguiça...

Esse carater comercial patenteia-se com muita clareza, quando se faz uma visita ao *Mercado*, que se ergue logo junto ao pôrto. Seu movimento é constante e não apenas em um dia da semana, conforme costuma acontecer noutras cidades do sertão. O edifício já é insuficiente para conter o grande número de vendedores que ali se reúne; eles aparecem, por isso, dentro e fora do Mercado. O que se oferece à venda é o que há de mais típico na região sertaneja: rapadura, fumo em rôlo, arreios, alpercatas, chapéus de couro, frutas, carne de sol, etc. etc., além de mingau de farinha d'água, café com leite e bôlos, que se vêem devorados pelos caboclos em mesas que se estendem pela parte central do edifício. Uma interminável multidão de gente de tôda espécie, sobretudo gente humilde, acotovela-se no interior do Mercado, a regatear preços, a comprar com parcimônia o de que necessita, a "namorar" o que não pode levar.

Outros ficam a ouvir as toadas lamurientas e monótonas do *cégo cantador*, figura clássica nesses locais de feira. O que encontramos era um caboclo velho, de barba crescida e rala, que trazia na mão esquerda uma pequena lata para recolher esmolas e na direita um chocalho, que servia para acompanhar suas tristes melopéias. Suas palavras nem sempre são compreensíveis, mas percebe-se que ele reproduz episódios do folclore são-franciscano. Ao se lhe dar alguma esmola, põe-se a agradecer, cantando sempre e desejando, entre outras cousas, "doze meses de ventura"...

Quando nos recordamos que Juazeiro acha-se colocada no meio de uma região semi-árida, pedregosa e catinguenta, podemos compreender que tudo quanto se acumula no seu movimentado Mercado vem de fora, de longe muitas vezes, e podemos bem aquilatar a avidez

com que sua população percorre os balcões, abastecendo-se de quanto necessita.

Um índice dessa função comercial vamos encontrar na renda municipal. Em 1934, a arrecadação foi de 243.200 cruzeiros, sendo a maior de toda a região do São Francisco, superior mesmo à de Januária (18). Em 1940, tal cifra elevava-se para 360.634 cruzeiros, continuando a ocupar um lugar de destaque entre os municípios são-franciscanos (19).

Na região de Juazeiro. — Nos curtos dias passados na região de Juazeiro, tivemos oportunidade de conhecer um exemplo do que pode realizar a irrigação nessa áspera zona sertaneja.

Trata-se da *Granja São Clemente*, de propriedade do coronel Aprígio Duarte Filho, situada no vale do rio Salitre, a umas 5 léguas da cidade.

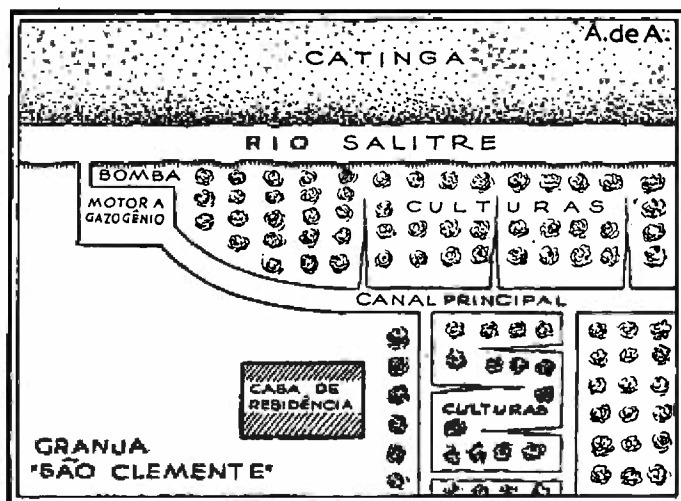
Para quem percorre o peneplano cristalino, recoberto pelo manto escasso da catinga, o espetáculo que êsse pequeno recanto do sertão oferece tem algo de muito surpreendente. E' como se se penetrasse súbitamente em um "oasis", após percorrer alguns km de região semi-desértica.

O rio Salitre beneficia, com sua umidade, uma larga faixa de seu vale (20). Mesmo assim, porém, o coronel Aprígio Duarte Filho resolveu, há três anos, ampliar tais benefícios, construindo um sistema de canais de irrigação em sua propriedade. Utilizou-se, para isso, das vantagens oferecidas pelo Governo Federal, que financia obras dessa natureza; o custo do serviço ficou em 115.000 cruzeiros, que estão sendo pagos à razão de 11.500 cruzeiros por ano, em dez prestações.

(18) CARVALHO (Orlando M.), "O Rio da Unidade Nacional — o São Francisco", pág. 109.

(19) OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO, "Os municípios do Rio São Francisco", ano V, n.º 60.

(20) A propósito das possibilidades do vale do Salitre, leia-se o trabalho de DUQUE CATÃO, "Um oasis mal aproveitado", no Observador Econômico e Financeiro, ano VIII, n.º 92, Setembro de 1943.



A Granja "São Clemente"

As águas do rio Salitre, impulsionadas por bomba, são conduzidas a uma rede de canais e vão irrigar as terras ressequidas da catinga.

Graças a um motor movido a gazogênio, a água do Salitre vê-se lançada num sistema de canais de tijolos, que se encarregam de distribuí-la por uma área de 70 hectares, através de uma rede de canaletas. A zona irrigada corresponde a cerca de um terço do total da propriedade.

A irrigação faz-se de 15 em 15 dias e vai alimentar belas plantações de cana de açúcar (POJ), como também de videiras, de mangueiras, laranjeiras, tamareiras, coqueiros-anões, etc., que dão uma nota verdejante, no meio da segura do ambiente.

Trabalham na propriedade pouco mais de 100 pessoas, das quais 28 pelo sistema da meação. Para estas últimas, metade da produção de rapadura lhes pertence, em troca da utilização da terra.

A propriedade acha-se atualmente arrendada por 1.500 cruzeiros mensais, a um senhor que espera obter um lucro líquido mensal de 2 a 3.000 cruzeiros. A cultura da cebola estava para ser introduzida em larga escala, quando estivemos em visita à Granja São Clemente.

Trata-se, como se vê, de uma iniciativa digna de ser imitada. Se muitas outras propriedades como esta ali vierem a aparecer, uma nova paisagem surgirá na região do "cotovelo" do São Francisco, criada pela perseverança e pela energia humana. A terra é fértil; só espera que o homem saiba aproveitá-la, dando-lhe a água de que tanto necessita.

P E T R O L I N A

Uma cidade original. — À margem esquerda do rio São Francisco, no chamado "Sertão Baixo" de Pernambuco, bem defronte a Juazeiro, ergue-se a cidade de Petrolina (21).

Quando se aproxima do local em que se acha esse núcleo urbano, logo tem-se a atenção chamada para as torres altaneiras de sua Catedral, monumento que indiscutivelmente domina a paisagem. Trata-se, com efeito, de um templo de pedra, em estilo gótico, de linhas grandiosas, que custou nada menos de um milhão de cruzeiros; seus vitrais vieram da Europa e, como ornamento, possuem emblemas brasileiros. Diante dela, fica-se a perguntar — quantas outras cidades brasileiras possuem um templo assim portentoso?

O mais chocante é que essa grandiosa Catedral encontra-se no meio de uma praça inteiramente nua, tendo ao solo aquele "mar" infinito de seixos fragmentados, de todos os tipos e tamanhos...

(21) Veja-se o mapa da pág. 70.

Algumas das ruas de Petrolina são calçadas. Geralmente são estreitas, um tanto irregulares no seu plano. Muitas delas possuem "passeios" elevados, que lhe dão uma nota original, produzindo a impressão de pequenos canais sêcos, a cortar o centro urbano.

Mas o que realmente impressiona nessa cidade são franciscana é seu ar "despido" e sonolento, sem apresentar um todo orgânico, como se fosse formada por porções que se justapuzessem, afim de a constituir. A catimba e a assombrosa quantidade de pedregulhos dão-lhe uma fisionomia esquisitamente agreste. Há trechos em que as habitações, de barrote ou de tijolos (22), surgem isoladas, sem obedecer a nenhum alinhamento, como se houvessem surgido a esmo, embora façam parte da cidade.

Seu passado está estreitamente ligado ao de Juazeiro. Durante anos foi um simples ponto de passagem para os que vinham ou se destinavam à cidade baiana, que se ergue na outra margem. Sua região era conhecida pelo nome de "Sertão de Rodelas" (23). Durante anos foi chamada simplesmente o *Registro* ou a *Passagem do Juazeiro*. SPIX e MARTIUS (24) não mencionam a existência, ali, de nenhum aglomerado urbano. Mas, ao tempo de HALFELD, já existiam uma capela e 48 casas. TEODORO SAMPAIO considerou-a, quase trinta anos depois, um lugarejo insignificante, com algumas habitações de feia construção, ao longo de umas poucas ruas estreitas, desalinhadas e arentas, com uma igreja de modestíssima aparência; sua população era escassa e seu comércio quase nulo (25).

A primitiva capela, hoje igreja matriz, foi erguida sob a invocação de Santa Maria Rainha dos Anjos.

(22) A abundância da argila explica a difusão desses tipos de casa, como também o largo uso de telhas.

(23) BARBOSA LIMA SOBRINHO (A. J.), "Pernambuco e o São Francisco", Recife, 1929, pág. 101.

(24) Obra citada, vol. II, pág. 407.

(25) SAMPAIO (Teodoro), obra citada, pág. 38.

Ainda hoje ali está, não longe da margem do grande rio. A seu lado, existe o antigo bairro do Grude, o mais velho núcleo da cidade.

Discute-se, hoje, a origem do nome de *Petrolina*, adotado em 1862, quando foi criada a freguezia. Duas versões parecem-nos mais razoáveis: uma a que o considera uma homenagem ao imperador Pedro II, tal como Terezina foi uma homenagem à imperatriz Dona Tereza Cristina; outra a que associa seu nome à quantidade de pedras ali existentes. Mas ainda são lembradas outras interpretações (26).

Vila em 1879, cidade em 1895, Petrolina não deixou de ser um simples ponto de passagem. No século atual, o comércio do algodão e da maniçoba deu-lhe algum movimento. Mas foi a instalação do Bispado (1924) e, sobretudo, a figura do bispo Dom Antônio Malan que lhe vieram dar um impulso decisivo. Seguiram-se a criação de alguns estabelecimentos de ensino (Escola Normal, Ginásio), que atraíram muitas famílias das redondezas.

Em 1920, a população do município elevava-se a 16.942 hab., em grande parte concentrados na cidade, que é o centro do maior município de Pernambuco. Hoje, esta população pode ser avaliada em 22.000 habitantes, dos quais uns 8.000 vivem no centro urbano, em 1.800 habitações.

O habitante de Petrolina representa muito bem o caboclo sertanejo, esbelto e robusto, com seu falar cantado e de sons abertos, trazendo na epiderme uma côr morena avermelhada característica e sinais de forte dose de sangue ameríndio. Impressiona, com efeito, a absoluta ho-

(26) ÉLISÉE RECLUS, em sua "Nouvelle Géographie Universelle", vol. XIX, pág. 286, certamente mal informado ou lamentavelmente equivocado, explica seu nome pelo fato de ali existir "en effet, des sources de pétrole" (!)... Outros preferem uma solução não menos ridícula: um oficial do exército teria subido a uma pedreira, hoje inexistente, exclamando — "Que pedra linda!"...

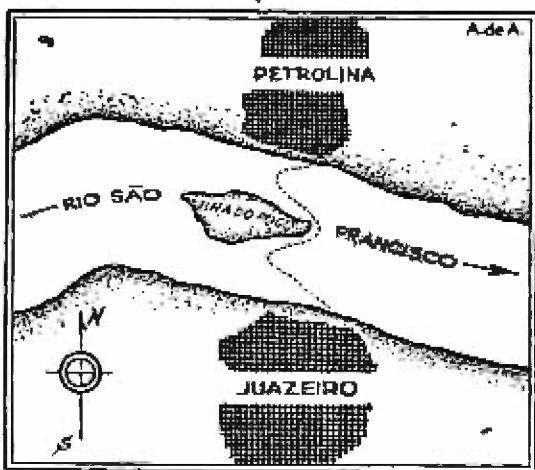
mogeneidade do tipo étnico, a par de um baixo padrão de vida, que se patenteia na pobreza do vestuário da população: roupas modestas de algodão, chapéus de palha ou de couro, alpercatas também de couro. O elemento negro é raro; os estrangeiros são inexistentes.

A fisionomia dessa cidade tão original (que fica às escuras a partir de 23 horas, tal como Juazeiro) completa-se por alguns outros elementos. Em primeiro lugar, a quantidade de “jégues”, obedientes e sonolentos, que vivem a circular por suas ruas, levando a carga ao lombo (pipotes de água, tijolos, mercadorias, até mesmo homens). Mas também perambulam pelos arredores do centro urbano carneiros de lã escassa e numerosos cabritos, ali designados pelo nome genérico de bodes.

As funções da cidade. — Petrolina difere bastante de Juazeiro no que se refere às atividades funcionais. Seu *Mercado*, que só tem movimento às segundas-feiras, é bastante pobre; rapaduras, algumas frutas, fumo em rôlo, peixes diversos (surubim, piau, mandí, pirá, piranha, etc.) são oferecidos à venda, num recinto bem menor que o da cidade vizinha. Percebe-se que não é possível vencer a concorrência do centro comercial da outra margem. As importações são necessárias e abundantes: farinha de trigo, cimento, tecidos, ferragens, sal, café, açúcar, manteiga, combustíveis, madeiras, fumo, bebidas, arroz, doces, medicamentos, cigarros, etc. — vêm de fóra, porque a região quase nada produz. Uma pequena *indústria* urbana existe, porém, consistindo na fabricação de objetos de palha (chapeus, bolsas, esteiras) e de objetos de couro (arreios, alpercatas, cortumes); mas longe está de poder ser comparada com a de Juazeiro. Em 1943, a arrecadação municipal acusou a cifra de 225.000 cruzeiros.

Petrolina é, antes de tudo, uma *cidade gêmea*, verdadeiro prolongamento da vizinha cidade baiana. Vive à sua sombra, a olhá-la com indisfarçável inveja (que

se extravaza na conversa de seus habitantes), mas sem poder vencê-la (27). Isto se explica pela facil comunicação que existe entre uma e outra, através da pequena frota de veleiros (“paquetes”), que está sempre a cortar as águas do grande rio, num vai-vem incessante. Por 40



A ligação entre Juazeiro e Petrolina

Contornando a ilha do Fogo, os “paquetes” aproveitam, no seu trajeto de uma para outra das cidades fronteiriças, não só as partes menos profundas do rio como a força de sua corrente.

centavos por pessoa (28), um desses “paquetes”, de nomes quase sempre originais, leva os que desejam ir de uma para outra dessas cidades irmãs; usando a “zinga” ou

(27) Tanto Petrolina como Juazeiro não oferecem nenhum conforto aos viajantes, em virtude da inexistência de hotéis dignos deste nome. As instalações do 7.º Batalhão de Engenharia e a sede da Navegação Aérea Brasileira constituem agradáveis refúgios, no meio desse desconforto geral.

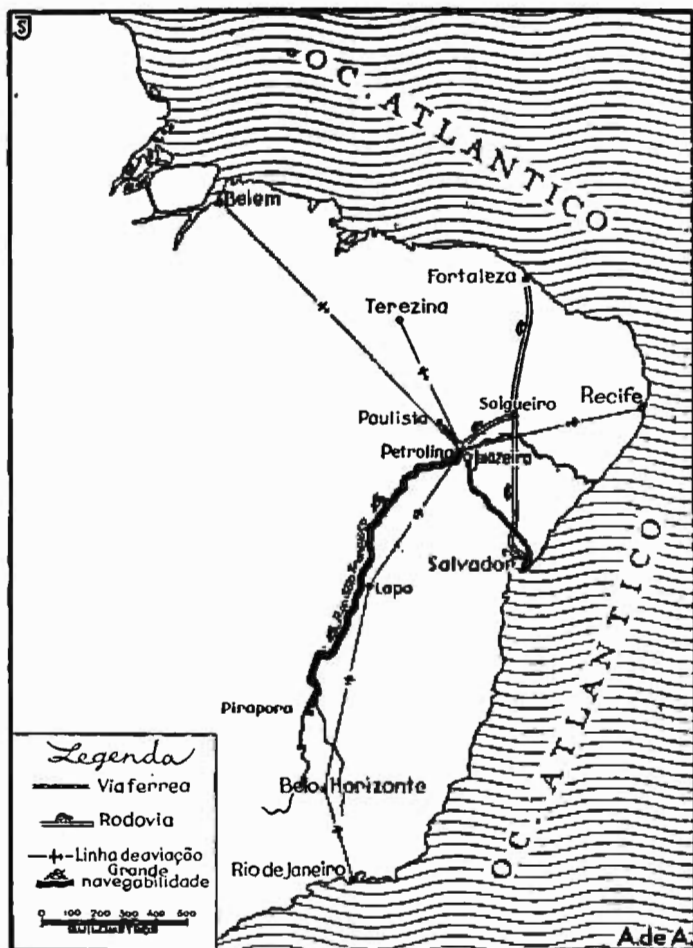
(28) De meia-noite às 5 horas da manhã, o preço da passagem eleva-se a cinco cruzeiros. Será interessante lembrar que, ao tempo de Halfeld, o preço normal era de 80 réis.

varejão, nos trechos mais razos, e as velas e a fôrça da corrente fluvial, em plena caudal, tais veleiros bordejam o extremo leste da ilha do Fogo e fazem a travessia em 10 a 20 minutos, de acôrdo com as condições do momento.

Entretanto, se Juazeiro é uma cidade-mercado, sua vizinha pernambucana vem se caracterizando por ser um verdadeiro *nó de comunicações*. Continúa a representar, como outróra, um importante centro para as comunicações com o Piauí, ao qual se acha ligada, desde 1930, pelos trilhos da via-férrea iniciada em 1919 e hoje integrada na "Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro". Diversas estradas de terceira categoria põem-na em contato com o Ceará, através de Ouricuri e Exú; e, atualmente, acha-se em comunicação com a importante rêde rodoviária do Nordeste, graças à ligação feita recentemente pelas tropas de nosso Exército às cidades de Paranamirim (Leopoldina) e Salgueiro, admirável iniciativa que há de produzir benéficos resultados.

O futuro da cidade, neste particular, parece condicionado também a duas outras iniciativas de real importância. Queremos nos referir, primeiramente, ao fato de haver a "Navegação Aérea Brasileira" construído ali um de seus excelentes aeroportos, tornando Petrolina um ponto de pouso obrigatório para todos os aviões que fazem a rota do São Francisco, partindo do Rio de Janeiro em demanda das grandes cidades do Nordeste e do extremo setentrião do país. Por outro lado, já devem estar concluídas as obras de construção do pôrto da cidade, que vinham sendo realizadas pelo 7.º Batalhão de Engenharia, ali aquartelado; constam de uma rampa de acesso de cerca de 100 metros de comprimento, construída de cantaria, sôbre a qual deverá deslizar um desembarcadouro movel, rodando sôbre trilhos, afim de atender às diferenças de nível entre a época da cheia e da vasante.

São fatos que forçosamente hão de repercutir sôbre o destino dessa pequena cidade do sertão pernambucano,



Nó de comunicações

Juazeiro e Petrolina constituem uma verdadeira encruzilhada de rotas terrestres, fluviais e aéreas.

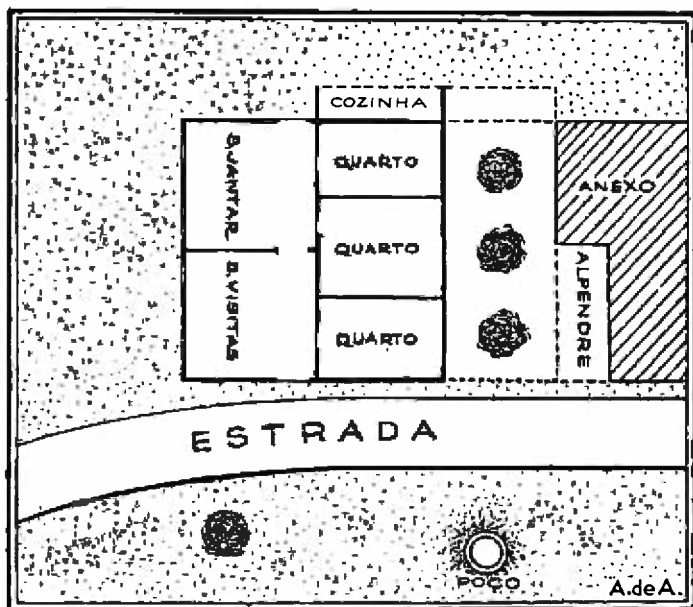
confirmando e robustecendo sua tradicional função de ponto de passagem, já agora num âmbito extraordinariamente mais vasto.

Na região de Petrolina. — A região que se abre em tórno de Petrolina não oferece um interesse particular para o antropogeógrafo e, sim, quase exclusivamente, para o estudioso da geografia física. O peneplano cristalino, com sua catinga típica (em que domina a favela) e seus pequenos cursos d'água periódicamente secos, desenvolve-se em ondulações impressionantemente uniformes através de quilômetros e quilômetros, em larga extensão ao norte da cidade e paralelamente à calha do São Francisco.

O povoamento é escasso e a habitação humana constitui exceção na paisagem monótona.

Tivemos ocasião de conhecer uma pequena fazenda de criação — a *Fazenda Morrinho*, à margem da estrada que se dirige de Petrolina para Páu d'Arco. O núcleo compõe-se de uma casa de residência, um anexo e uma casa de agregado. Seu proprietário só por lá aparece no "verde", isto é, na estação das chuvas; por êste motivo, há uns dois anos estava ausente. O aspecto da habitação principal é de abandono, por isso mesmo; faz lembrar uma tapera, na qual uma bôa quantidade de "bodes" ocupava sem-cerimoniosamente o alpendre... O interior é simples e pobre: de um lado, a sala de visitas e a sala de jantar; de outro, três quartos. Ao fundo, isolados, a cozinha e um telheiro para depósito. Mobiliário escasso. À frente da casa, um poço simboliza o eterno problema da falta d'água; aos fundos e nos lados, algumas cactáceas encarnam a aspereza da vegetação.

Poucos quilômetros além, encontramos plantação de carnaúba e palma, ainda em formação. Outros quilômetros mais, a *Fazenda Boqueirão* aparece, mais pobre ainda, a simbolizar, como a anterior, a grande riqueza



A sede da Fazenda "Morrinho"

As sedes das fazendas de criação do alto sertão de Pernambuco são extremamente modestas.

do sertão — a pecuária, praticada em sua forma mais rudimentar. Esta propriedade tem no seu centro uma velha casa de barrote, coberta com telhas, tendo à frente um alpendre, onde se acumulam os arreios e as roupas de couro dos vaqueiros. A seu lado, aparecem o "curral", cercado de paus e destinados ao gado bovino, e o "chiqueiro", que se destina aos cabritos, ali sempre numerosos. Por algumas vezes, nessa região que percorremos, foi-nos dado observar o uso do "cambão", grosso páu de umburana, que se dependura ao pescoço dos

bovinos (e até mesmo das galinhas!) e destinado a dificultar-lhes a marcha ou a indicar o seu trajeto, na imensidade da catinga, desde que sua ponta inferior arrasta pelo chão.

Tais propriedades deram-nos uma idéia da maneira pela qual vê-se compreendida nesses afastados rincões, a criação de gado, primitiva e rústica. Nenhuma cêrca aparece a delimitar a área das propriedades; o gado vive à sôlta no meio da catinga fechada, trazendo apenas a marca de seu dono feita a fôgo e, algumas vezes, um cincêrro a badalar lùgubrememente no silêncio daquelas paragens desertas de homens. Elas contrastam violentamente com aquele pequeno "oasis" criado pela mão do homem, às margens do Salitre.

CAPÍTULO IV

Contrastes da paisagem nordestina

(Impressões de viagem)

SUMÁRIO. — Os dois Nordeste. **CONTRASTES DO SERTÃO:** O alto sertão de Pernambuco e a região do Cariri. A Borborema e o “Brejo” paraibano. Granito e Salgueiro. — **CONTRASTES DA ZONA LITORÂNEA:** Canaviais e coqueirais. O “banguê” e a usina. Olinda e Recife.

Os dois Nordeste. — Sob o ponto de vista geográfico, o *Nordeste* brasileiro constituiu uma das áreas mais bem caracterizadas de nosso território. Pode-se discutir quais sejam os seus limites exatos: se deve compreender apenas o Ceará, o Rio Grande do Norte, a Paraíba, Pernambuco e Alagoas; se, pelo contrário, deve iniciar-se em terras do Maranhão e estender-se até mesmo à região baiana do São Francisco. Entretanto, num ponto pelo menos todos estão de acôrdo: aquela expressão abarca tanto a mais típica zona semi-árida do país como o tradicional centro açucareiro ali plantado por Duarte Coelho.

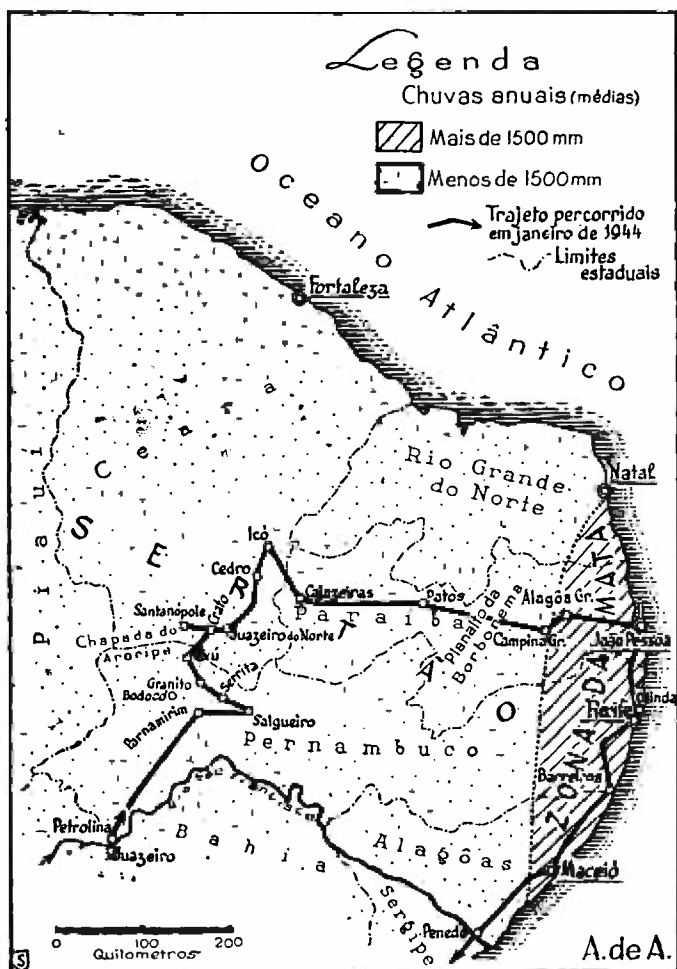
Dentro dessa unidade regional, cuja existência se fundamenta nas condições físicas e na vida humana, registram-se muitos contrastes, que servem para dar à paisagem nordestina um encanto todo particular. O mais sensível deles, o que mais fortemente fêre a atenção do observador, diz respeito às diferenças existentes entre a

Zona da Mata com seu litoral adjacente e o Sertão catin-guento e semi-árido, sub-regiões já muito bem caracte-rizadas em obras de consulta obrigatória (1).

Com efeito, existem ali dois pequenos “mundos” independentes, embora estreitamente ligados um ao outro: de um lado a *Zona da Mata* e o litoral adjacente, com seus tabuleiros e suas colinas ricas em massapé, praias enfeitadas com coqueirais, clima úmido, outrora domínio da mata tropical, que cedeu lugar ao “oceano” verde-claro dos canaviais, com suas venerandas casas-grandes, engenhos rústicos ou moderníssimas usinas de açúcar, área fortemente povoada por gente negra ou mulata; de outro lado o *Sertão*, com a monotonia que lhe dá a horizontalidade do peneplano cristalino, somente quebrada pelas elevações abruptas dos “monadnocks” ou das chapadas retilíneas, com seu clima semi-árido de que resultam sêcas flageladoras, sua catinga áspera, por onde perambula um gado enxuto de carnes, sob as vistas do cabôclo rijo, revestido com roupas de couro, domínio das culturas de “vasantes” e dos “jegues” sonolentos.

São, realmente, dois Nordeste, que não podem ser confundidos. Dentro de suas respectivas áreas, porém, outros contrastes podem ser registrados. Basta percorrê-los, como o fizemos em janeiro de 1944, viajando de Petrolina ao Crato, atravessando de oeste para leste a Paraíba, viajando através da Zona da Mata até alcançar Sergipe, para que as diferenças ressaltem de maneira gritante.

(1) Véde, entre outros: DENIS (P.), *Amérique du Sud*, ed. Collin, Paris, 1927, 1.^a parte, págs. 89-107; FREYRE (Gilberto), *Nordeste*, ed. José Olímpio, Rio, 1937; MENEZES (Djacir), *O Outro Nordeste*, ed. José Olímpio, Rio, 1937; JAMES (Preston), *Latin America*, ed. Lothrop, Lee & Shepard, New-York, 1942, págs. 410-431.



Os dois Nordeste

Ao Sertão semi-árido e catingueiro opõe-se a chamada Zona da Mata, bem regada pelas chuvas e domínio da riqueza açucareira.

CONTRASTES DO SERTÃO

O alto sertão de Pernambuco e a região do Cariri. — Quem deixa a cidade de Petrolina, rumando para o sul do Ceará, tem diante de si o desolado *Alto Sertão* pernambucano. Nêsse trecho, o peneplano cristalino apresenta a monotonia das paisagens sempre iguais: uma topografia com leves ondulações, através da qual tributários da margem esquerda do São Francisco modelaram vales extremamente abertos e com divisores de águas mal definidos. O traçado da estrada, que une Petrolina a Parnamirim, cortando perpendicularmente êsses vales, oferece uma paisagem só, dando ao viajante a impressão de que se encontra sempre no mesmo lugar. Dentro de uma atmosfera extremamente sêca e envolvido pela extraordinária luminosidade de um sol abrazador, percorre-se aquelas paragens sob a impressão angustiosa dos grandes silêncios. Atravessa-se os leitos de alguns rios, como o Pontal, o Jacaré e o Brigida, completamente sêcos ou pontihalados de simples lagôas. Vive-se em contato íntimo e permanente com a catinga alta, ora densa, ora rarefeita, rica na favela, catingueiro, xique-xique, mandacarú, facheiro, palma, corôa de frade, etc. e na qual penetram, desaparecendo completamente, exemplares ariscos de bovinos da raça Sertaneja, “bodes” (caprinos) e carneiros; apenas o som melancólico de alguns cinceros quebra o silêncio impressionante. Naquêlo solo pedregoso, revestido pelo manto interminável da catinga, parece não viver nenhum sêr humano: um verdadeiro “deserto” de homens.

No entanto, basta transpor a majestosa Chapada do Araripe e atingir o lado cearense, para que um espetáculo bem diverso possa ser observado. Nada menos de 400 metros de desnível separam o tópo destas chapadas, da superfície monótona do peneplano; sua estrutura

sedimentar, de admirável horizontalidade, apresenta camadas de arenitos róseos superpostas a importantes leitos calcáreos, caracterizados pela abundância de peixes fossilizados (2). Suas escarpas abruptas aparecem revestidas por uma vegetação luxuriante, de tipo tropical, onde se destacam muitas associações de palmáceas (babaçú, macaúba). Constituí o mais importante reservatório natural de águas do interior semi-árido, graças à natureza de suas rochas: no alto da chapada, multiplicam-se os "barreiros" (cavidades circulares, com 5, 10 e 20 m de diâmetro), nos quais se acumulam as águas da chuva; em suas encostas, são muito numerosas as fontes perenes, que servem para irrigar as culturas situadas no sopé, através de canaletas ("levadas"), dentro de um sistema controlado com absoluto rigor, para que todas as propriedades ali localizadas possam receber o seu quinhão (3). Daí a existência, em pleno Sertão nordestino, de um verdadeiro oasis — a verdejante *região do Cariri*, domínio de ativa policultura (cana de açúcar, arroz, milho, mamona), um dos celeiros do Ceará. Por tudo isso, o povoamento é intenso e a presença do homem é sempre notada, quando mais não seja através de suas habitações com alpendres ou "copiães", recobertas com folhas de palmeiras, em contraste com as miseráveis casas de barrote ("casas de taipa") do alto sertão de Pernambuco.

Se esta última área possui duas cidades gêmeas — Petrolina e Juazeiro, também a região do Cariri as possui — Crato e Juazeiro do Norte. A sombra do famoso

(2) Tais fosséis, já bem estudados pelos geólogos, são chamados pelo povo de *pedras de peixe*, podendo ser obtidos facilmente por intermédio dos meninos de Santanópole por 2 ou 3 cruzeiros, conforme o tamanho do exemplar.

(3) A medição da água oriunda de tais fontes é feita pelo sistema de *telhas*, que consistem em pequenas barragens de madeira, contendo orifícios de 15 ou 20 cm de diâmetro, em número variável. De acordo com a área da propriedade, o proprietário tem direito a receber a água correspondente a um certo número de orifícios ($\frac{1}{4}$, 2, 3 $\frac{1}{2}$, etc.). Muitas vezes, a propriedade é vendida, mas o antigo proprietário conserva o seu direito sobre a água destinada à irrigação.

Padre Cicero ainda “vive” na última destas cidades, onde o número de mendigos chega a ser alarmante e onde a cutelaria sertaneja parece ter o seu maior centro.

A Borborema e o “Brejo” paraibano. — Quem atravessa o território da Paraíba no sentido oeste-leste, depois de conhecer alguns verdadeiros oasis criados pela mão do homem (como os núcleos de São Gonçalo e de Curema, estabelecidos pelo Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas), tem oportunidade de percorrer um dos trechos mais adustos de todo o Sertão: o *planalto da Borborema* ou, simplesmente, a *Borborema*, como se diz por lá.

As semelhanças existentes entre o peneplano sertanejo e a Borborema, juntamente com o desnível de algumas centenas de metros que esta apresenta em relação ao primeiro, induzem-nos a supor que todo aquêl conjunto alçou-se como um só bloco. Seu tópo apresenta notável horizontalidade e um aspecto de absoluta desolação, que se vê agravado pela presença da catinga hostil (onde aparece o xique-xique, mas predominam outras espécies, como a jurema e o pereiro) e pela escassez da população; habitações abandonadas ou em ruínas atestam o rigor da sêca, naquelas paragens. Por isso mesmo, surpreende o viajante a existência, em seus bordos orientais, de uma cidade movimentada e populosa — Campina Grande, belo exemplo de cidade “marginal”, desde que representa o papel de traço-de-união entre o áspero Sertão e a aprazível Zona da Mata, em território paraibano. Sua feira, afamada e variadíssima em produtos, é bem o testemunho dessa função regional.

Todavia, será suficiente percorrer alguns quilômetros para leste e alcançar a escarpa oriental da Borborema para que uma outra paisagem se desdobre aos olhos do viajante: é o chamado *Brejo*, expressão um tanto enganadora que serve para designar a vanguarda da área açucareira. O contraste é violento: deixa-se quase de

súbito a catinga pouco hospitaleira e o “deserto” de homens para se mergulhar numa zona de matas exuberantes, intensamente povoada, onde se multiplicam os canaviais e aparecem os primeiros engenhos de açúcar. Frondosas mangueiras e bananais risonhos falain-nos, de maneira expressiva, de um clima úmido e de uma zona acolhedora. O vale do Zumbí, que se descortina do alto da escharpa, com sua roupagem verdejante e tendo a cidade de Alagôa Grande como fundo de cena, oferece um panorama inesquecível, que reconforta e enche de otimismo quem quer que proceda das paragens ingratas da Borborema.

Granito e Salgueiro. — As cidades sertanejas, de maneira geral, assemelham-se bastante umas às outras, graças à identidade existente no que se refere às construções urbanas. Entretanto, no alto sertão de Pernambuco, duas delas impressionaram-nos pelo contraste que apresentam.

Ao penetrar em *Granito*, tivemos a sensação de que estávamos entrando num cemitério. Envolveria-a uma atmosfera de tristeza e de morte; a maioria das casas encontrava-se fechada e muitas em lastimável ruína; montes de tijolos, em completa desordem, denunciavam habitações demolidas. Tudo isso correspondia a uma triste história: tínhamos ante os olhos uma antiga cidade, rebaixada à condição de vila; tivera seu Prefeito, Juiz de Direito, Delegado de Polícia, contára com alguns médicos entre seus moradores; entretanto, devido a razões que desconhecemos, a séde municipal foi transferida para Bodocó e a velha Granito (apezar de seu nome...) morreu. A maior parte dos habitantes transferiu-se para a nova séde do município ou tomou o rumo de São Paulo ou da Amazônia; os poucos que ficaram, trabalham na catinga e abandonam a cidade durante o “inverno”. Por incrível que possa parecer, só nos foi dado vêr uma dúzia de pessoas, cinco das quais estavam reunidas no Mer-

cado, deserto de mantimentos, constituindo uma bizarra "orquestra" a tocar o Baião: dois tocavam "pifaros", dois "zabumbas" (tambôres) e um tocava "caixa" (chocalho)...

Que diferença existe, não longe dali, em *Salgueiro!* Cidade simpática, bem iluminada, com boas residências; nó rodoviário importantíssimo, pois lá se cruzam a rodovia Transnordestina, a Central de Pernambuco e as estradas que vão ter a Petrolina e ao Crato; um dos centros do D. N. O. C. S., que ali fez construir, para seus operários, habitações "sui-generis" — com paredes de papel, obtido com os sacos de cimento; possuidora de uma usina para o preparo do caroá e com numerosas culturas de "baixios" e de irrigação. Uma cidade viva...

CONTRASTES DA ZONA LITORÂNEA

Canaviais e coqueirais. — Tal como o café em muitas áreas do Estado de São Paulo, a *cana de açúcar* constituiu o elemento mais importante de largos trechos da fachada oriental do Nordeste, servindo para caracterizar a paisagem da Zona da Mata. Há mais de quatro séculos vem dando trabalho e riqueza à população regional. No trecho que percorremos, desde a várzea do rio Paraíba do Norte até o sul de Pernambuco, os canaviais sucedem-se quase ininterruptamente; Goiana, Tiuma, Cacaú, Barreiros, foram as etapas principais dessa marcha através do "reino" do açúcar. Vimos canas de todos os tamanhos, de todas as idades, assentadas nas várzeas ou subindo até à meia-encosta das colinas, em terras ricas de massapé, irrigadas ou não. Vimo-las, já cortadas, no lombo de burros, em carros de bois ou em vagões das vias-férreas particulares. Olhando-as de cima, do topo das colinas e dos morros, constituindo uma exceção nessa paisagem verde-clara, matas residuais ou capoeiras bem

formadas lembram que ali é a Zona da Mata, a zona que foi da mata...

Basta, porém, caminhar poucos quilômetros no rumo da costa para que, após uma estreita faixa de vegetação xerófila (o “agreste”, cuja presença atesta a pobreza dos solos dos tabuleiros terciários), venha-se a penetrar no mundo farfalhante e pictórico dos *coqueirais*. Vimo-los desde Cabedelo, na Paraíba, até Aracajú, a enfeitar com suas palmas a orla branca das praias. Em terras alagoanas, a estrada caminha muitos quilômetros dentro de um só e imenso coqueiral; em Aracajú, existem 5 coqueiros para cada habitação, em média! Introduzido pelo colonizador português, o “coqueiro da praia” multiplicou-se de maneira espantosa e aparece, em toda essa área, como um vegetal nativo, de tal forma acha-se integrado na paisagem.

O “banguê” e a usina. — Nos domínios do canavial, um outro contraste pode ser encontrado: lado a lado aparecem a velha “engenhoca”, de origem colonial, e a moderna usina, orgulhosa de suas máquinas e de suas linhas arquitetônicas. Torna-se preciso visitar o Nordeste açucareiro para bem “sentir” o contraste existente entre uma e outra.

Muitos *banguês* idênticos aos que trabalhavam no período colonial, verdadeiras relíquias do passado, ainda podem ser por lá encontrados. O Engenho Goicana impressionou-nos de maneira profunda, porque simboliza muito bem o “triângulo” de que nos fala Gilberto Freyre: lá está a sua veneranda casa-grande; lá está o banguê movido a água; lá estão a bagaceira, a casa de purgar, a velha e abandonada senzala; um pouco afastada, em posição dominante, a capela. Tudo como nos velhos tempos, em que nasceu a aristocracia dos senhores de engenho, em Pernambuco.

Mas que contraste quando se penetra numa *usina moderna*, como a de Barreiros. Sua construção data de

1931 e custou, na época, 11 milhões de cruzeiros! Tudo foi feito na Holanda: maquinário, planta da usina; os próprios engenheiros holandeses vieram instalá-la. Sua produção anual é de 350 mil sacas de açúcar cristal. Dispõe de 128 km de vias-férreas, 14 locomotivas, 150 vagões. De setembro a abril trabalha ininterruptamente, dia e noite.

Esta como outras grandes usinas do Nordeste constituem o núcleo de uma cidade em miniatura. Oferecem tudo para a população que ali moureja. Tudo... menos o encanto que cercava as velhas casas-grandes de outros tempos, com seu "terraço prestigiado por quatro séculos de assombrações", conforme a poesia de Ascenço Ferreira, ou com aquela hospitalidade senhorial que nos foi dado conhecer em Cucaú, graças à gentileza de Lula Cardoso Aires.

Olinda e Recife. — Um derradeiro contraste a assinalar. Cidades gêmeas, estreitamente ligadas por laços históricos, evoluíram de maneira bem diversa uma e outra. Nos quatro séculos de existência de ambas, o brilho de *Olinda* foi bem fugaz e remonta aos tempos coloniais, quando concentrou a vida da capitania de Pernambuco. Hoje é um burgo pacato, um verdadeiro subúrbio do Recife, com suas ruas estreitas a vencerem íngremes ladeiras, casarões centenários, praias e coqueirais. Lá ainda existem típicas rótulas em estilo mourisco; ainda ali se encontra a velha Bica dos Quatro Cantos. Sua igreja de São Bento, reconstruída em 1761, cheia de dourados nos altares e prata nos candelabros, orgulha-se de haver abrigado os primeiros Cursos Jurídicos instalados no país. A igreja de São Francisco, monumental no aspecto, guarda ainda imagens quinhentistas; no convento anexo, podem-se apreciar velhos azulejos e afrescos coloniais. Ao percorrer as ruas de Olinda respira-se uma atmosfera tranquila de tempos que já se foram.

Mas quando se percorre as ruas do Recife, sente-se o pulsar de uma cidade moderna, ativa e comercial. O passado ainda está presente em algumas de suas igrejas, nos velhos sobrados de 4 e 5 andares ou na nomenclatura de suas ruas (a principal das quais continúia a chamar-se Rua da Imperatriz). Tudo isso, porém, vê-se sobrepujado pelo intenso movimento de suas artérias, pela importância de seu bairro comercial, pela sua ativa vida social e cultural. A ilha-península do Recife, berço da cidade, contém as instalações portuárias e concentra os bancos, agências de navegação, consulados, o comércio atacadista. Já a ilha de Antônio Vaz, que mereceu a honra de abrigar a "Cidade Maurícia", caracteriza-se por apresentar as lojas do comércio fino, inúmeras igrejas, as principais repartições públicas. No continente, desdobram-se os bairros residenciais, onde belas edificações circundadas por jardins contrastam com miseráveis "mocambos"; contra êstes desencadeou-se uma verdadeira batalha, fazendo surgir, para substituí-los, pequenas "vilas" residenciais (das Costureiras, das Lavadeiras, das Cosinheiras, etc.). Entretanto, o que dá à cidade do Recife um especial encanto, colocando-a em posição ímpar entre as demais cidades brasileiras, é a intimidade existente entre as águas e as terras — águas do mar e dos rios Capibaribe e Beberibe, ilhas-penínsulas e terra-firme; os numerosos canais e as três dezenas de pontes que sôbre êles se alteiam, o que lhe valeu o epíteto de "Venêza brasileira". Mais do que tudo, porém, Recife aparece-nos como uma cidade de meio milhão de habitantes, cuja influência se projeta através de um vasto "arrière-pays" e que, por isso mesmo, pode ser considerada, com muita razão, a verdadeira metrópole de todo o Nordeste.

NOTA. — Na viagem, que realizamos através do Nordeste em janeiro de 1944, gozamos da agradável companhia de colegas do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia da Universidade de São Paulo — professores Pierre Monbeig, João Dias da Silveira, Ary França, José Ribeiro de Araujo Filho e Maria Conceição Vicente de Carvalho, e do prof. Othon H. Leonardos, da Universidade do Brasil.

III

NO RECÔNCAVO DA BAHIA

(Fevereiro de 1944)

Os dois estudos, que se seguem, foram publicados sob o título de *Recôncavo da Bahia* (Estudo de geografia regional), no n.º 1 da “Revista da Universidade de São Paulo” (São Paulo, 1950).

CAPÍTULO V

O Recôncavo baiano e suas paisagens

SUMÁRIO. — Individualidade geográfica da região. A baía de Todos-os-Santos. A região do Recôncavo. A população e os centros urbanos. A vida pastoril e a agricultura. A cultura do fumo. Recôncavo, terra dos charutos. A cultura da cana e a indústria açucareira. O petróleo, nova riqueza do Recôncavo. Uma verdadeira região geográfica.

Há muitos motivos para que um geógrafo sintasse atraído a realizar um estudo sobre o Recôncavo da Bahia. Em primeiro lugar, sua situação geográfica é bastante especial: acha-se no contato de duas regiões brasileiras bem diferentes — o *Nordeste* e o chamado *Leste*, tendo da primeira muitos característicos (os “tabuleiros” terciários, o solo de massapé, o clima tropical, o elemento negro, a cultura canavieira), mas apresentando aspectos que o individualizam ou prendem mais à segunda.

Esse caráter de zona de transição ressalta do próprio exame dos mapas especializados. O mapa geológico mostra que é no Recôncavo que os terrenos cristalinos afloram junto ao oceano pela última vez, se caminhamos no rumo sul-norte, do mesmo modo que, a partir dêle, as formações terciárias litorâneas passam a ser contínuas e apresentam suas maiores larguras. No ponto-de-vista topográfico, é também o Recôncavo uma zona de passagem entre as formas arredondadas, típicas do cristalino, e as formas tabulares, que caem em abrupto através das “barreiras”. Ali cessa, atualmente, a grande floresta

quente e úmida, que é a Mata Atlântica, para iniciar-se o domínio da vegetação mais pobre e menos bela, semi-xerófila, que encobre os "tabuleiros". Além disso, os cursos d'água que lá desembocam não mais apresentam o regime torrencial dos rios nordestinos, embora também não possuam o volume e extensão dos rios típicos do Planalto Atlântico. Sente-se, enfim, que ali se dá a transição entre o Brasil semiárido e o Brasil tropical úmido.

Por outro lado, trata-se de uma região das mais densamente povoadas do nosso país, com densidades superiores a 50 hab. por km², o que é notável se lembrarmos que o Brasil apresenta uma fraquíssima densidade demográfica, em seu conjunto (5 hab./km²). Destaca-se, além do mais, por conter, em uma área diminuta (6.500 km²), uma paisagem que se diferencia, tanto sob o ponto-de-vista físico como humano, das regiões vizinhas, e onde é ainda possível sentir vivas reminiscências dos tempos coloniais.

Entretanto, tão numerosos e tão variados pontos de interesse não provocaram o aparecimento de uma abundante bibliografia geográfica a respeito do Recôncavo baiano. Pelo contrário, além das poucas embora expressivas páginas que lhe dedicaram PIERRE DENIS (1) e PRESTON JAMES (2), apenas merecem ser lembrados um bem feito estudo de FRÓES ABREU (3) e os resumos elaborados pelo próprio autor destas linhas (4).

(1) DENIS (Pierre), *Amérique du Sud*, 1.^a parte do t^omo XV da "Nouvelle Géographie Universelle" de La Blache e Gallois, ed. Colin, Paris, 1927 — pág. 101.

(2) JAMES (Preston), *Latin America*, ed. Lothrop, Lee & Shepard Co., New-York, 1942 — pág. 424; e *Brazil*, ed. Odyssey Press, New-York, 1946 — pág. 60.

(3) ABREU (S. Fróes), *O Recôncavo da Bahia e o petróleo do Lobato*, em "Revista Brasileira de Geografia", ano 1, n.º 2, Rio, 1939.

(4) AZEVEDO (Aroldo de), *El Reconcavo de la Bahía*, em "Revista Geográfica Americana", ano IX, n.º 108, Buenos-Aires, 1942; e *Recôncavo da Bahia* no Boletim n. XXXVIII da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo — São Paulo, 1944.

Os demais estudos existentes, que citaremos a seguir, se bem que numerosos, apresentam um caráter diverso e só servem como subsídio para o conhecimento geográfico de tão atraente região.

O presente trabalho constitui uma tentativa no sentido de oferecer, a quem não haja visitado o Recôncavo da Bahia, uma idéia a respeito de sua paisagem natural e cultural. Para isso, vamos lançar mão da bibliografia conhecida e das notas tomadas durante a viagem que ali realizamos, em companhia de colegas do Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo, em fevereiro de 1944.

A Baía de Todos os Santos. — A palavra *Recôncavo* constitui uma dessas raras denominações que, de longa data, aparecem na história e na geografia do Brasil. Corresponde às terras situadas em tórno da grande chanfradura existente no litoral da Bahia, que forma a *Baía de Todos os Santos*.

Tal baía representa, realmente o elemento predominante na paisagem do Recôncavo. É a maior do país, com seus 200 km de circuito; e sua beleza pode ser comparada, sem favor, à da baía de Guanabara, cenário grandioso da cidade do Rio de Janeiro. Tanto num como noutro caso, a baía faz o papel de um pequeno mar interior; não apenas uma importante cidade cresceu à sua margem, como muitos outros centros urbanos conheceram uma relativa prosperidade na época dos veleiros, tempo romântico de que ainda restam algumas lembranças. Aliás, Todos-os-Santos e Guanabara constituem, numa extensa porção do litoral brasileiro, os dois únicos pontos que apresentam uma vida marítima local bastante ativa e movimentada.

A rigor, a baía de Todos-os-Santos é formada por três baías menores: a primeira, que poderia ser chamada de *baía de Itaparica*, constituída pela vasta e alongada



Geologia do Recôncavo da Bahia

A baía de Todos-os-Santos acha-se instalada numa típica *fossa tectónica* em que se acumulam sedimentos mesozóicos e cenozóicos. O petróleo aparece associado aos terrenos cretáceos.

ilha dêste nome e a costa ocidental, num trecho em que predominam os terrenos terciários; a segunda, que poderia ter o nome de *baía de São Francisco*, com seu aspecto deltaico, contém numerosas ilhas (a maior das quais é a dos Frades) e terrenos cretáceos e terciários; e, final-

mente, a terceira, que seria a *baía do Salvador*, também apresenta um aspecto de antigo delta (onde os terrenos cretáceos dominam) e situa-se na porção oriental, sendo a mais importante, não apenas por sua maior profundidade, o que permite a navegação de grande calado, como por banhar a capital do Estado.

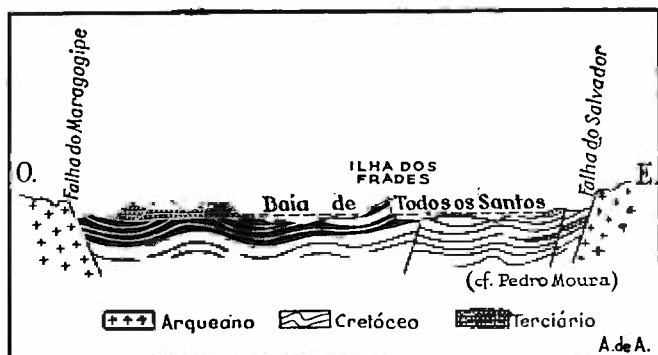
Muitos trechos de suas margens são baixos e apresentam a vegetação típica dos manguesais. Até ali vão ter as águas de numerosos cursos d'água, o mais importante dos quais é o *rio Paraguaçu*, que desce das escarpas do Planalto Baiano (Chapada Diamantina) e, após um curso de 520 km, alcança-a através de um vale sinuoso e fortemente encaixado, cuja origem pode ser discutida (será uma "ria" ou uma fossa tectônica?).

Constitui essa grande baía de Todo os Santos a via natural de comunicação entre a cidade do Salvador e os demais centros de povoamento do Recôncavo, sendo intensa a navegação em suas águas, feita em pequenos barcos a vapor e por veleiros.

A região do Recôncavo. — O chamado Recôncavo da Bahia não passa, afinal, de uma típica *fossa tectônica*, que avança no sentido sul-norte e que já deveria existir no início da era mesozóica. À sua entrada, os terrenos *arqueozóicos* do chamado "complexo cristalino" caem fortemente, através de espelhos de falha, confirmando essa hipótese e criando, de cada lado, verdadeiros "horsts".

Durante o *cretáceo*, deve ter-se registrado intensa sedimentação, cuja origem é ainda objeto de discussão entre os geólogos; embora haja os que a consideram flúvio-lacustre, tudo parece indicar que seja marinha. Os terrenos dessa idade afloram em muitos pontos da baía e penetram profundamente pelo interior, rumo ao norte; são ricos sobretudo em folhelhos, mas também apresentam arenitos, calcáreos e conglomerados, que correspondem

à chamada “série Bahia” ou “do Recôncavo”. Provavelmente formam o trecho submerso, o fundo da baía, através de camadas intensamente dobradas e, mesmo, fraturadas (5). Sua topografia, na área ribeirinha, é um tanto acidentada, apresentando-se recoberta pelo solo de massapé, resultado da decomposição dos folhelhos, e revestida, noutros tempos, por espessa floresta tropical, de que há hoje apenas modestos vestígios.

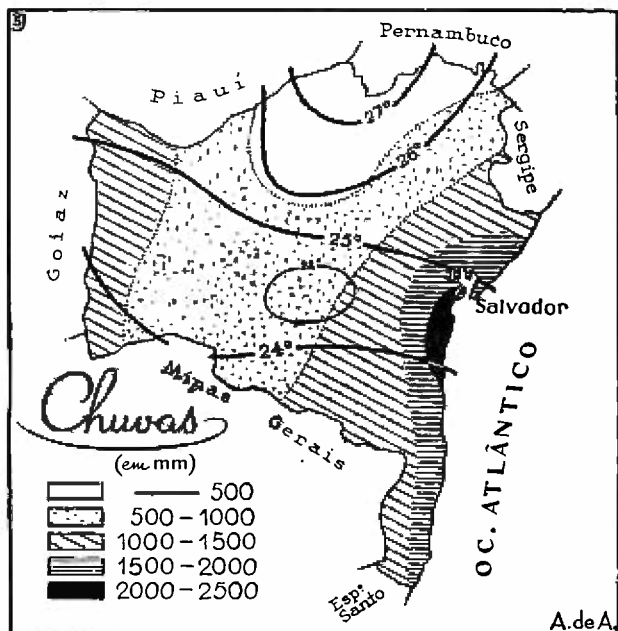


Córtex geológico da Baía de Todos-os-Santos

As pressões laterais dos “horsts” da fossa do Recôncavo enrugaram os sedimentos cretáceos.

No decorrer do *plioceno*, grande parte da região foi inundada pelas águas, seguindo-se novo trabalho de sedimentação. Mas o levantamento geral, que se realizou em larga porção do litoral brasileiro, fêz emergir êsse fundo de mar, embora não tardasse que novô desabamento (que obedeceu à velha linha de fratura) viesse dar o atual aspecto da baía. Tais terrenos caracterizam vários trechos da porção ocidental do Recôncavo e a maior parte

(5) Veja OLIVEIRA (Avelino I. de) e LEONARDOS (Othon H.), *Geologia do Brasil*, 2.^a edição, Rio, 1942 — págs. 569 a 587.



Bahia: temperaturas e chuvas

O Recôncavo e vizinhanças correspondem à área mais regada pelas chuvas, no território baiano.

da ilha de Itaparica; correspondem à “série dos Tabuleiros” ou “das Barreiras”, típica em extensa área da faixa litorânea norte-oriental do Brasil e contemporânea da maior parte da planície amazônica; são ricos em argilas, arenitos grosseiros de “facies” sub-aéreo e rochas ferruginosas. Em muitos pontos, as rochas pliocênicas transformaram-se em extensos areais, como se pode ver na área de Camassari. A topografia dessa região terciária é francamente tabular, embora a erosão houvesse modelado algumas elevações de formas arredondadas e, mesmo,

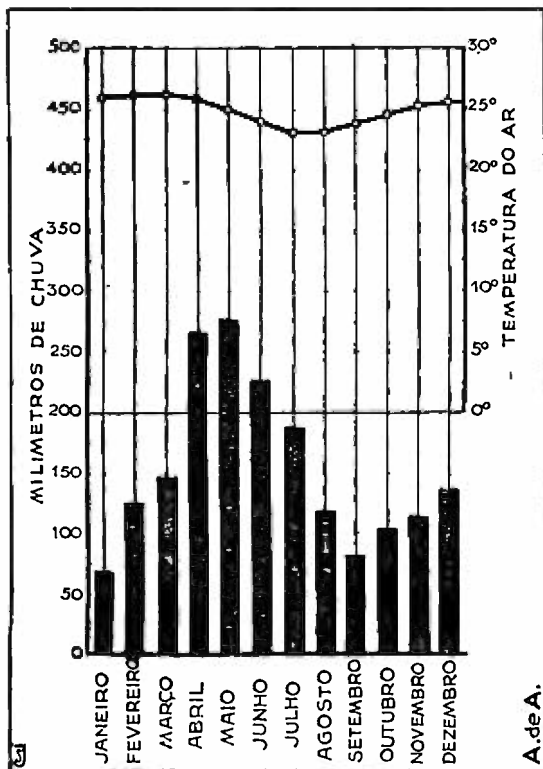
certos perfis, que fazem lembrar o relêvo de "cuestas". Uma vegetação pobre e rasteira, localmente designada pelo nome de "Agreste", com espécies semi-xerófilas, dá-lhe uma paisagem de estepe. Em última análise: tal trecho do Recôncavo é uma zona hostil ao estabelecimento do homem.

Sobre tais bases geológicas e topográficas, domina assim uma *paisagem tropical*, graças ao clima quente e úmido que a caracteriza. As médias térmicas do Recôncavo giram em torno da isoterma de 25°, com fracas amplitudes em virtude das influências marítimas. As chuvas caem à razão de 1700 a 2000 mm, anualmente, predominando nos meses de Outono e começo do Inverno austrais, quando sopram os ventos alíseos de sudeste; na Primavera e no Verão, as chuvas são menos frequentes, graças ao predomínio dos alíseos menos úmidos de nordeste.

A cidade do Salvador simboliza muito bem o clima de todo o Recôncavo. Sua temperatura média é de 24°,9; no mês mais quente, que é março, a média eleva-se a 26°,3, embora caia para 23°,2 no mês mais frio, que é agosto. Tais cifras, porém, não têm o significado que poderiam apresentar, em virtude da benéfica e amenizadora influência das brisas oceânicas. A média anual das chuvas é de 1840 mm, sendo os meses mais bem regados os de abril a julho (6).

A população e os centros urbanos. — O Recôncavo da Bahia constitui uma das regiões mais densamente povoadas do nosso país: as cifras são superiores a 50 hab. por km², não sendo raros os trechos em que podem ser encontrados mais de 100 hab. por km². Basta dizer que, numa área de 6 500 km², existem nada menos de 14 municípios, com uma população de 683 000 hab. (1940), o que dá uma densidade média de 106 hab. por

(6) Veja *Normals Climatológicas*, ed. do Serviço de Meteorologia do Ministério da Agricultura, Rio, 1941 — pág. 31.

SALVADOR

Cidade do Salvador: temperaturas e chuvas

Ao passo que as médias térmicas mensais pouco se alteram no decorrer do ano, as chuvas predominam sensivelmente nos meses do outono.

km² — cifra bastante elevada para um país ainda despovoado, como é o Brasil.

Várias razões podem explicar essa excepcional concentração da população:

1. a antiguidade do povoamento, desde que a região foi uma das primeiras a ser colonizada pelos portugueses;
2. o predomínio da agricultura intensiva, sobretudo a cultura da cana de açúcar e do fumo, velhas atividades do Recôncavo, que ali encontraram clima e solo favoráveis ao seu desenvolvimento;
3. a introdução do elemento negro, trazido da África como escravo, a fim de assegurar tais culturas e o trabalho nos engenhos de açúcar;
4. a proximidade da cidade do Salvador, a mais antiga cidade brasileira, à qual a região sempre esteve e continua estar estreitamente ligada.

A colonização portuguesa iniciou-se, praticamente, com a chegada, em 1549, de Tomé de Souza, 1.^o governador-geral do Brasil, e com a conseqüente fundação da cidade do Salvador.

Não tardou que o Recôncavo passasse a ocupar um importante lugar na vida do país nascente. Em primeiro lugar, como centro político administrativo, desde que Salvador foi a sede do Governo-Geral durante mais de dois séculos. Além disso, como centro de dispersão humana e de expansão para o Planalto Baiano, graças às muitas "bandeiras" que dali partiram a desbravar o vale do rio das Contas, do Pardo e do Jequitinhonha, como também à expansão pastoril, de que resultou a conquista do vale médio do rio São Francisco e do Serão nordestino, onde se multiplicaram as fazendas de gado bovino. Por outro lado, convém não esquecer que o Recôncavo constituiu, na época colonial, um centro econômico de destaque, que chegou a rivalizar com Pernambuco, graças às suas plantações de cana e à produção de açúcar.

Embora tivesse entrado em decadência, não assistiu a região ao triste espetáculo do êxodo em massa de sua população, nem ao aparecimento das cidades “mortas”, a exemplo do que aconteceu noutras áreas do país. Prosseguiu até hoje numa existência que muito ainda tem de colonial, conservando em sua população o traço marcante, que lhe foi dado pelo elemento africano, e guardando em seus velhos aglomerados urbanos a atmosfera cheia de tradição e de tranqüilidade, que tão bem os caracteriza.

Do rosário de cidades existentes no Recôncavo — Santo Amaro (11000 hab.), São Francisco, São Gonçalo, Maragogipe, Cachoeira (10400), São Felix, Muritiba, Nazaré (13400), etc. —, nenhuma pode fazer sombra à veneranda e quadri-centenária cidade do Salvador. Continua ela a ser a verdadeira metrópole regional, em torno da qual giram tôdas as demais, como se fossem “satélites” seus ou, se não exageramos, os verdadeiros subúrbios afastados da capital da Bahia.

A vida pastoril e a agricultura. A economia da região do Recôncavo gira em torno de riquezas fornecidas pelo trabalho agrícola e pela criação de gado.

A pecuária apresenta maior importância nos limites regionais, ao contato com o Sertão baiano. Exatamente nessa área de transição entre uma e outra das regiões do Estado, encontra-se uma cidade “marginal”, que se notabiliza por ser um movimentado mercado de gado: *Feira de Sant’Ana* (15 000 hab.), ponto de convergência dos bovinos que se destinam ao consumo da metrópole baiana. O uso do “boi de sela” é bem um testemunho de que essa atividade pastoril não é desprezível.

Tôdas as segundas-feiras, aquela cidade vive momentos de febril atividade, em virtude da importante feira que ali tem lugar. Calcula-se que, cada semana nada menos de 10 000 forasteiros procuram Feira de Sant’Ana,

a fim de realizarem a venda ou a compra de bovinos. Cêrca de 2 000 cabeças de gado são, em média, negociadas nessa cidade, tôdas as segundas-feiras.

O gado, que semanalmente ali se concentra, procede do norte de Minas Gerais (vale do Jequitinhonha) e da Chapada Diamantina (Conquista, Jequié), realizando caminhadas que duram mais de 20 dias. Antes de ser apresentado na feira, permanece estacionado nas "invernadas" situadas num raio de 30 km da cidade, em terras dos municípios de Mundo Novo, Rui Barbosa, Itaberaba e Monte Alegre, onde há pastagens razoáveis, ricas em capim guiné ou colônião.

Na feira, processa-se a venda exclusivamente pelo critério do pêso dos animais; e, dois dias depois, o gado destinado à cidade do Salvador é conduzido a pé para o seu destino.

Quanto à agricultura, cultivam-se na região três dos mais típicos *produtos tropicais* e isto desde a época colôniãl: o fumo, a cana de açúcar e o café.

A cultura do café é feita em áreas reduzidas, em solos argilo-humosos; lá não se vê nada que se possa comparar com os imensos cafezais do centro-sul de nosso país. Sua produção é pequena e merece apenas ser lembrada por ter fornecido um tipo especial de café — o "Maragogipe", caracterizado pelos seus grãos grossos.

A cana de açúcar e o fumo constituem, porém, as duas maiores riquezas do Recôncavo.

A cultura do fumo. — Indiscutivelmente, a principal riqueza dessa porção do Estado da Bahia continua a ser o fumo, cuja cultura remonta aos tempos colôniasl.

Dois fatores, pelo menos, explicam o êxito dessa cultura no Recôncavo: a) o clima tropical e os solos oriundos de rochas cristalinas; b) o incentivo recebido durante o período colôniasl, desde que o cultivo do tabaco esteve

sempre estreitamente ligado a uma outra riqueza regional — à cana de açúcar (7).

Assim iniciada, não tardou que essa cultura viesse a tornar-se uma importante fonte de lucros: é que o vício logo se difundiu na Europa, tornando o Brasil “muito mais afamado em todas as quatro partes do Mundo”, para usar a linguagem de ANTONIL (8). Chegamos, então, a dominar o mercado mundial; nossa exportação ascendeu, nos tempos coloniais, a 12 milhões de libras e, apenas no século XVIII, exportamos 27 mil rolos de fumo, no valor de 334 mil cruzeiros (moeda atual).

Em 1810, foram introduzidas no Recôncavo variedades trazidas da Virgínia (Estados Unidos), sendo plantadas especialmente em terras do município de Cachoeira, no vale do Paraguaçu, o que deu àquela cidade uma importância e um brilho, que chegaram a encher de entusiasmo viajantes europeus, como SPIX e MARTIUS. “O aspecto desta vila, de belos edifícios e movimentada pela atividade européia, foi um verdadeiro gozo para nós” — escreveram eles (9).

Ao mesmo tempo que entrava em decadência a cultura canavieira, desenvolvia-se animadoramente a cultura do tabaco. Para essa expansão, concorreu o aparecimento ali, há um século, das primeiras fábricas de artefatos de fumo.

Na segunda metade do século XIX, o Recôncavo continuava a manter a sua posição de primeiro mercado exportador de tabaco do país. Em 1886, por exemplo, deixaram o pôrto do Salvador 22 500 ton. desse produto, graças às culturas do vale do Paraguaçu.

(7) Com efeito, era com fumo que os “senhores de engenho” podiam comprar seus escravos na costa d’África: um negro de Guiné custava um grosso rôlo de fumo...

(8) ANTONIL (André João), *Cultura e Opulência do Brasil por suas Drogas e Minas* (1711), ed. Melhoramentos, São Paulo, 1923 — pág. 181.

(9) SPIX e MARTIUS, *Viagem pelo Brasil*, vol. II, pág. 270.

Mas foi a indústria dos charutos que, realmente, fê-lo transformar-se na primeira riqueza do Estado. Das 16 fábricas de artefatos de fumo existentes em fins do século passado, na Bahia, 12 destinavam-se à fabricação de charutos, achando-se 6 na cidade de São Felix, 4 na do Salvador e 2 em Maragogipe.

Ainda hoje, a cultura do fumo vê-se praticada através de métodos muito primitivos, sendo mesmo considerada a lavoura do pobre. Acha-se sob o domínio da pequena propriedade, cuja extensão varia entre 4 e 20 hectares. Os cultivadores distinguem-se em duas categorias: os *vendeiros*, quando pagam ao proprietário da terra uma certa quantia em troca do direito de usá-la para a cultura; e os *agregados*, quando dão um dia de trabalho ao proprietário em troca do direito de utilizá-la.

Nos meses de abril e maio, quando começa a estação das chuvas, inicia-se a plantação do tabaco. A terra deve ser, antes, preparada, sendo usado o adubo de origem animal, fácil de ser obtido uma vez que a região também é pastoril, como já tivemos ocasião de vêr. A colheita, que é feita a mão, processa-se de novembro a março.

Durante um mês ou mais, dependendo do estado do tempo, realiza-se a *secagem* das folhas, feita na própria modesta habitação dos lavradores, que as penduram no alpendre e por sobre o telhado. Depois de convenientemente secas ao sol, são as folhas reunidas em pacotes de 8 a 10 quilos — os *camanduás*, destinados a serem vendidos aos comerciantes intermediários (os chamados “vendeiros”) ou diretamente às fábricas de charutos. Cerca de 80% da produção do Recôncavo vêm das plantações desses lavradores pobres, que não possuem o solo que cultivam; o restante procede de lavouras mais adiantadas, mantidas pelos próprios proprietários das terras.

As principais áreas de produção localizam-se na chamada "Zona da Mata" do Recôncavo, em trechos de solo arenoso, oriundo de rochas cristalinas, dos municípios de Cachoeira, São Felix, Muritiba, Cruz das Almas e Afonso Pena. Mas nas fábricas da região é também manipulado o fumo procedente de zonas mais afastadas, do chamado "sertão", que se caracteriza por sua qualidade inferior e vem dos municípios de Itaberaba, Rui Barbosa, Feira de Sant'Ana, etc. Isto sem falar no fumo em corda, produzido sobretudo em Brotas e Inhambupe. Em 1946, a Bahia produziu 33 000 ton. de fumo em fôlha.

Desde 1935, o *Instituto do Fumo* tem procurado melhorar a produção, criando novos tipos de tabaco; além disso, fiscaliza o comércio local e as exportações. No município de São Gonçalo existe um importante campo de sementes, mantido por esse Instituto.

Recôncavo, a terra dos charutos. — O fumo do Recôncavo, sendo de tipo escuro, vê-se aproveitado quase exclusivamente para a fabricação de charutos. Realmente, a sua indústria de cigarros não pode ser comparada com a do Distrito Federal ou de São Paulo; neste particular, a Bahia ocupa o 5.º lugar e não produz mais do que a sexta parte do total saído das fábricas cariocas.

Em charutos, está a Bahia, porém, no primeiro plano, controlando mais de 70% da produção brasileira. Suas mais importantes fábricas localizam-se no baixo Paraguaçu, nas cidades de São Felix e Maragogipe.

Em São Felix encontram-se duas grandes fábricas: a *Costa Penna* e a *Dännemann*, onde trabalham nada menos de 3 000 operários. Neste particular, a mão de obra é caracteristicamente feminina, sendo constituída notadamente por negras e mulatas. A Fábrica Costa Penna é a mais antiga da região, tendo já um século de existência; seus fundadores foram portugueses e, até hoje, con-

serva-se nas mãos da mesma família. A Fábrica Dannemann tem cêrca de 70 anos e foi fundada por um alemão — Geraldo Dannemann; mas hoje está nas mãos de brasileiros.

Em Maragogipe existe a Fábrica *Suerdieck*, fundada há pouco mais de 40 anos por outro alemão — Adolfo Suerdieck, embora também se encontre, atualmente, sob o contrôle de brasileiros.

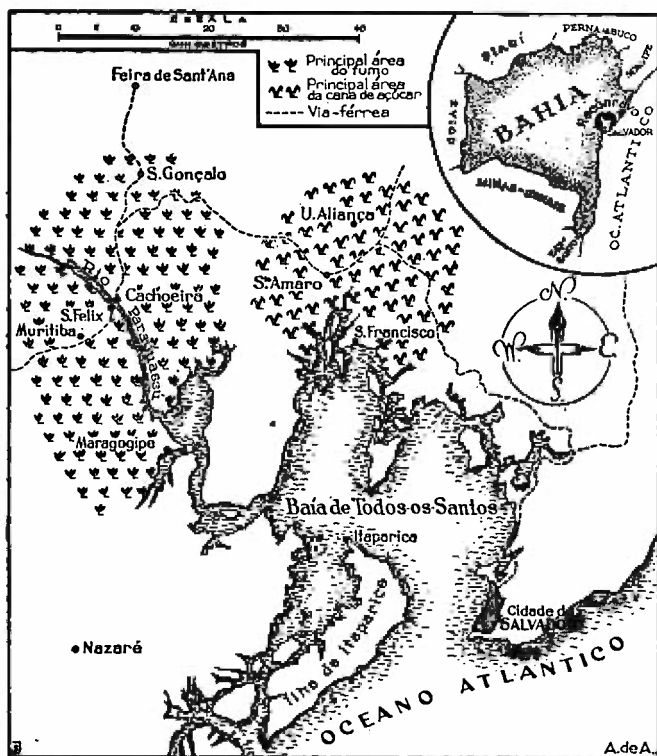
O produto que sai dessas fábricas destina-se particularmente aos grandes centros do país: Rio de Janeiro, São Paulo, Recife.

A visita que fizemos à Fábrica Costa Penna serviu para confirmar tudo quanto outros já haviam escrito a respeito da manufatura de charutos, naquele recanto de nosso país (10). O espetáculo que se desdobra aos olhos do visitante chega a ser chocante: vasto recinto aberto, onde um número avultado de mulheres de côr, de humilde aspecto, utiliza exclusivamente as mãos na feitura dos charutos. Nada de mais primitivo e rude, em se tratando de indústria...

Adquiridas as fôlhas de tabaco, sob a forma dos “*camanduás*”, permanecem elas separadas e a fermentar pelo espaço mínimo de um ano, a fim de que fiquem perfeitamente “*curadas*” e possam vir a ser manipuladas. Em seguida, são cuidadosamente selecionadas, tendo em vista a qualidade e o seu futuro destino.

Cada charuto compõe-se de três partes distintas, que correspondem, por sua vez, a três fases de sua fabricação: a *torcida*, que é o núcleo ou o enchimento; a *sobre-capa*, que a envolve diretamente; e a *capa* ou *capote*, que é o envoltório externo, feito sempre com folhas bem escolhidas e de boa qualidade, podendo ser de fumo tipo Bahia, mais escuro, ou de tipo Sumatra, mais claro. As fo-

(10) STEPHAN ZWEIG, (*Brasil, País do Futuro*), pág. 292, por exemplo, foi muito real e exato em sua descrição de uma fábrica de charutos.



Recôncavo da Bahia: as principais culturas

Fumo e cana de açúcar são, de longa data, as maiores riquezas agrícolas do Recôncavo.

lhas dêste último tipo, que procedem realmente da Índia, são empregadas nos charutos destinados aos mercados do Rio de Janeiro e de São Paulo, que mais as apreciam; ao passo que certos mercados europeus (como a Suíça, por exemplo) já dão preferência aos charutos escuros recobertos com fumo do tipo Bahia.

Depois de prontos, são os charutos acondicionados em caixas de cedro, provenientes das serrarias de Santa-Catarina, o que serve para acentuar a dependência em que se encontra o mercado do Recôncavo de outros mercados bem distantes.

Os operários trabalham de 8 horas da manhã às 3 horas da tarde; tal horário resulta da predominância da mão de obra feminina e foi adotado a fim de que possam as mulheres dispor de algumas horas, ainda em pleno dia, para os afazeres domésticos. Ganham por "tarefa" e, quando lá estivemos, não faziam mais de 16 a 18 cruzeiros por dia; aliás, de acôrdo com o que nos foi informado, quando um operário consegue perfazer 100 cruzeiros em cinco dias, não vai trabalhar no sexto dia...

Não há exagêro em chamar-se o Recôncavo de *terra dos charutos*.

Como já dissemos, localizam-se ali as maiores fábricas de charutos de nosso país; além disso, a vida nessa área gira, em grande parte, em tórno desse produto; por outro lado, nada mais comum como também pitoresco do que encontrar-se, nessa região charuteira, pessoas de condição modesta, mulheres do povo inclusive, a fumar charutos no trabalho ou a passeio, da mesma maneira que, noutras regiões brasileiras, se usa o cigarro ou fuma-se o "pito".

Cachoeira e São Felix, cidades gêmeas, podem ser consideradas as "capitais" da área do tabaco. Acham-se situadas à margens do rio Paraguaçu, uma defronte à outra — Cachoeira à margem esquerda, São Felix à margem direita, ligadas por uma ponte de 365 metros de comprimento. Ambas apresentam um certo aspecto antiquado, a exemplo de tantas outras cidades brasileiras, das que brilharam no século XIX. Periòdicamente, sofrem os efeitos das violentas enchentes do rio que as

domina; o fenômeno tem lugar quando se avolumam as águas do afluente Jacuípe, ao mesmo tempo que se regista a cheia do Paraguaçu (janeiro a março): apertadas no vale estreito e escarpado, as águas chegam a subir 4 a 5 metros, invadindo as ruas de ambas as cidades e inundando as habitações situadas à margem do rio.

Apesar de mais nova (ou, talvez, por isso mesmo), São Felix dá melhor impressão a quem visita essas cidades gêmeas. É o centro redistribuidor do Sertão; sua influência chega até Lençóis, em pleno Planalto Baiano, e até mesmo ao norte de Minas-Gerais. Recebe mercadorias do Salvador, distribuindo-as a montante do vale, e envia para a capital baiana os produtos sertanejos (fumo em corda, cera de licuri, mamona, algodão).

Uma estrada de ferro e linhas regulares de navios movidos a vapor põem ambas as cidades em contato direto com a cidade do Salvador.

A cultura da cana e a indústria açucareira. — Durante muito tempo, foi o açúcar a primeira riqueza do Recôncavo. Introduzidas no decorrer do século XVI, as plantações de cana expandiram-se, sem demora, notadamente nas áreas correspondentes aos terrenos sedimentares antigos. Basta dizer que, se ao tempo do donatário Francisco Pereira Coutinho ali existiam apenas 3 engenhos, já em 1590 êsse total passara a ser de 36 a 40. No primeiro quartel do século XIX, seu número alcançara a bela cifra de 511 e a exportação de açúcar, no ano de 1817, chegou a ser de 18 000 ton. (11).

Tal como na Zona da Mata nordestina, essa atividade econômica fêz nascer a figura clássica do *senhor de engenho* e uma verdadeira aristocracia rural, tão bem estudada por GILBERTO FREYRE em relação a Pernambuco. Mas, no Recôncavo, êsse aristocrata do açúcar

(11) Cf. SPIX e MARTIUS, obra citada, vol. II, págs. 296-297.

nem sempre possuía a sua *casa-grande*, porque, via de regra, preferiu viver nas cidades, particularmente na velha capital da colônia — a cidade do Salvador.

Dessa cultura e da correspondente indústria decorreram conseqüências de certa monta para a vida regional; será suficiente lembrar que, graças a elas, o Recôncavo transformou-se num dos maiores centros de população afro-brasileira dentro do país e passou a possuir, como atividade ancilar, a cultura do fumo.

O êxito da cultura canavieira deve-se, em grande parte, além do clima e dos fatores humanos, à presença do solo de massapé, característico das regiões cretáceas e que ocupa largas extensões do baixo Paraguaçu, do baixo Jaguaripe e da região de Santo Amaro. Com efeito, ainda hoje, os municípios de Santo Amaro, Cachoeira, São Francisco e São Sebastião apresentam suas baixadas, ricas daquele solo pegajoso e negro, cobertas pelos canaviais.

E' no município de Santo Amaro que se encontra a mais importante usina açucareira do Estado: a *Usina Aliança*, fundada em 1893, no local onde se erguia o velho "Engenho da Mata" e hoje pertencente à família Costa Pinto. Seu maquinário é de fabricação francesa (St. Quentin, 1913) e já se mostra um tanto antiquado, mormente se o compararmos com o das grandes usinas de Pernambuco. Contando com cêrca de 300 operários, produz 26 000 ton. de açúcar por ano, em média; mas seu rendimento é baixo: 85 k por tonelada de cana moída. Na lavoura, trabalham 1 400 pessoas, das quais 80% são de côr negra e 40% procedem do Sertão, no período da safra. O plantio da cana realiza-se de setembro a novembro, em terras preparadas desde março, e o trabalho é feito por "tarefa". De setembro até março têm lugar a colheita e a moagem da cana, vivendo tôda aquela área dias de atividade intensa. De março até setembro, fica parada a Usina e suas máquinas passam

pelos indispensáveis reparos. Os trabalhadores rurais moram em habitações modestas, de propriedade da Usina, isoladas umas das outras; cultivam a mandioca e, mais raramente, o fumo.

Três importantes fatores, pelo menos, são os responsáveis pelo declínio dessa atividade econômica: 1. o esgotamento do solo, vigorosamente trabalhado durante quase quatro séculos, sem receber nenhum benefício; 2. a concorrência de outros centros produtores de açúcar, quer os do Nordeste brasileiro, quer os de outras paragens (Antilhas, mercados de beterraba); 3. a abolição da escravatura e a desorganização econômica que se lhe seguiu.

O último dos fatores citados ocasionou a morte de muitos velhos engenhos; mas, em compensação, fez aparecer as usinas e favoreceu a urbanização da indústria açucareira, cujo produto tornou-se de qualidade melhor. A produção anual de açúcar de tôda a Bahia vem sendo de 60 000 ton., tão-sòmente.

No Recôncavo, existem duas *distilarias* destinadas à produção de álcool; a maior localiza-se na cidade de Santo Amaro e data do ano de 1906.

O petróleo, nova riqueza do Recôncavo. — Ao lado dessas realidades econômicas, cumpre-nos colocar uma riqueza, cuja importância o futuro dirá: trata-se do petróleo. Para um país que não passuia, até bem pouco, nenhum manancial petrolífero, a possibilidade de exploração do chamado ouro negro, no Recôncavo, abriu para a região perspectivas realmente inesperadas.

Durante anos seguidos, a partir de 1925, discutiu-se se poderia existir ou não o petróleo nessa porção do Brasil. Após cuidadosas pesquisas levadas a efeito por técnicos experimentados, em 1936, chegou-se à conclusão afirmativa e iniciou-se o ingrato trabalho das sondagens

(12); mas foi somente em janeiro de 1939 que o petróleo viu-se encontrado, na localidade de *Lobato*, não longe da cidade do Salvador, numa bôlsa situada a 216 m de profundidade, sob camadas de arenitos e folhelhos do cretáceo.

Atualmente, Lobato constituiu apenas um marco da história do petróleo brasileiro. Para outros pontos do Recôncavo voltam-se as atenções e as esperanças dos técnicos do Conselho Nacional do Petróleo: *Candeias*, ao norte da baía; *Aratu*, a nordeste; *Joanes* e a ilha de *Itaparica*. Em certos lugares, o precioso líquido tem jorrado em quantidades animadoras; dos 26 poços perfurados em Candeias, um deles, aberto em 1946, tem capacidade para produzir 1 800 barris diários. Noutros pontos, como em Aratu, o petróleo tem aparecido em estado gasoso.

Não pretendemos abordar, no presente trabalho, os diferentes aspectos apresentados pelo problema que ali se criou. Limitar-nos-emos a registrar que continuamos a lutar contra a falta do necessário aparelhamento e dos indispensáveis capitais, além da incerteza decorrente do fato de não haver sido encontrado, até agora, nenhum depósito que possa ser comparado com os dos grandes produtores mundiais.

De qualquer maneira, entretanto, não poderia ter sido melhor e mais propícia a área em que jorrou o primeiro petróleo brasileiro: nas proximidades de uma grande cidade, que dispõe de um excelente pôrto, situada numa região de topografia favorável, densamente povoada e bem servida por vias de comunicação, a meio-caminho entre o norte e sul do país.

(12) Sobre o assunto, convém consultar os estudos de S. FRÖES ABREU, particularmente os seguintes: *Pesquisa e Exploração do Petróleo*, Comp. Editora Nacional, São Paulo, 1940 — págs. 300 a 304; *O Recôncavo da Bahia e o petróleo do Lobato*, na "Revista Brasileira de Geografia", ano 1, 2; *Aspectos geográficos, geológicos e políticos da Questão do Petróleo*, na "Revista Brasileira de Geografia", ano VIII, n.º 4.

Uma verdadeira região geográfica. — O Recôncavo da Bahia constitui, em última análise, um interessantíssimo campo para a atividade do geógrafo, pelos característicos de sua paisagem e pelos problemas que sugere, tanto no campo da geografia física como no da geografia humana. Um pequenino recanto de um Brasil imenso, onde se tem a felicidade de encontrar uma *região geográfica*, no verdadeiro sentido da expressão.

CAPÍTULO VI

A cidade do Salvador

SUMÁRIO. — Fisionomia da cidade do Salvador.
O crescimento urbano. As funções da cidade.

Fisionomia da cidade do Salvador. — A cidade do Salvador acha-se colocada ao pé e por sôbre o “horst” cristalino, logo à entrada da Baía de Todos-os-Santos, em sua margem oriental. Tal posição obriga-a a ser uma cidade alongada, que se aproxima do tipo linear e que se desenvolveu em função da falha tectônica, que ali teve lugar. Constitui um dêsses expressivos exemplos de subordinação a um fator geológico, modelador de sua original topografia.

Ao nível do mar, encontra-se a *Cidade Baixa* ou, simplesmente, a *Baixa*, como dizem seus habitantes. E’ o trecho em que se localiza o centro comercial (bancos, lojas, escritórios) e as instalações do pôrto. Também ali se encontra seu pitoresco Mercado, que se ergue junto ao ancoradouro dos “saveiros” (barcos de vela). Ao lado de ruas modernas, aparecem vielas estreitas e de mau aspecto, em bairros extremamente miseráveis (como a Baixa dos Sapateiros).

Oitenta metros acima do nível do mar, sôbre o “horst” cristalino, situa-se a *Cidade Alta*, que pode ser alcançada por diversas ladeiras íngremes (entre as quais se destaca a Rua Barão Homem de Melo, mais conhecida por “Ladeira da Montanha”) ou por elevadores e planos-inclinados. O Elevador Lacerda, elétrico, é o mais importante dêsses meios de transporte; substituiu

o velho "Parafuso", inaugurado em 1861 e movimentado por energia hidráulica (1).

Essa Cidade Alta é o trecho mais importante da capital baiana: lá estão as principais ruas (entre as quais se notabiliza a Rua Chile, artéria do comércio fino e dos bons hotéis), os melhores edifícios públicos, as mais belas praças, a maioria das Igrejas, os mais finos bairros residenciais. Na parte central elevam-se ainda numerosos e respeitáveis sobrados, com 3 e 4 andares, em ruas estreitas e de aspecto colonial; mas, não muito longe dêles, podem ser admirados elegantes palacetes, residências confortáveis e modernas, no meio de aprazíveis jardins. Para leste, uma lagôa alongada — o chamado *Dique*, com suas margens povoadas de modestas habitações e que a tradição diz existir desde o tempo em que lá estiveram os holandeses (1624-25), marca os limites orientais da cidade.

As igrejas ocupam lugar de destaque na fisionomia da capital baiana, à qual já se deu o epíteto, evidentemente exagerado, de "Roma Brasileira". Conta-se uma centena delas e algumas constituem verdadeiras jóias da arte colonial, como a igreja de São Francisco (com sua impressionante abundância de dourados recobrimdo as obras de entalhe), a Catedral (antiga igreja dos Jesuitas), a da Ordem Terceira de São Francisco, a igreja do Carmo. Na Cidade Baixa, aparecem a igreja da Conceição da Práia, célebre pelos seus mármorez trazidos de Portugal, e a famosa igreja do Senhor do Bonfim, onde se realiza uma das festas mais típicas do Brasil religioso (2).

(1) Além do Elevador Lacerda, servem a população da cidade: o "Plano Gonçalves" e mais dois outros elevadores menores — o Pilar e o Tabuão. Até meados do século XIX, a maneira mais cômoda de se alcançar a Cidade Alta consistia em utilizar as "cadeiras", fechadas com cortinas e conduzidas por negros robustos, conforme o testemunho de DANIEL P. KIDDER, em suas *Reminiscências de Viagens e Permanência no Brasil*, tomo II, pág. 9, ed. Martins, São Paulo, 1943.

(2) Veja FALCÃO (Edgar de Cerqueira), *Relíquias da Bahia*, São Paulo, 1940; e ZWEIG (Stephan), *Brasil, País do Futuro*, págs. 280-289, ed. Guanabara, Rio, 1941.

Salvador sintetiza, até certo ponto, algumas das mais características cidades brasileiras: graças ao cenário criado pela natureza e a alguns de seus bairros residenciais, lembra o Rio de Janeiro; tem qualquer coisa da cidade de São Paulo, notadamente em seu centro comercial; recorda, enfim, as velhas cidades da mineração de Minas-Gerais, com suas ladeiras e suas igrejas venerandas. De qualquer forma, é uma cidade onde o turista, sequisoso de originalidade, tem muito que ver, apreciar e adquirir (3).

O crescimento urbano. — Salvador foi a primeira cidade fundada em terras brasileiras; para isso, o governo de Lisboa comprou aos herdeiros do antigo donatário Francisco Pereira Coutinho (que nada conseguira ali fazer) a gleba que constituía a Capitania da Bahia. Em solo assim tornado livre, o governador Tomé de Souza fundou a cidade, no ano de 1549.

Muitos fatores concorreram para seu constante crescimento. Alguns decorreram do próprio sítio urbano: a) o fato de achar-se situada às margens de uma baía, de acesso fácil e oferecendo ótimo ancoradouro; b) a circunstância de dispor de boa água para o abastecimento da população e para aguada dos navios; c) a facilidade de defesa, em virtude da sua posição em acrópole. Mas fatores de ordem política e econômica também contribuíram para o seu florescimento, notadamente o fato de haver sido capital do país durante mais de dois séculos (1549-1763) e de encontrar-se situada entre os dois mais importantes centros econômicos do período colonial: o Nordeste açucareiro e a zona da mineração de ouro e diamantes de Minas-Gerais.

(3) Veja, entre outros: ZWEIG (Stephan), obra citada; FALCÃO (Edgard C.), *Fortes Coloniais da Cidade do Salvador*, ed. Martins, São Paulo, 1942; e *Encantos Tradicionais da Bahia*, ed. Martins, São Paulo, 1943; PEIXOTO (Afrânio), *Breviário da Bahia*, ed. Agir, Rio, 1945; AMADO (Jorge), *Bahia de Todos os Santos* (Guia das ruas e dos mistérios da cidade do Salvador), ed. Martins, São Paulo, 1945.

Mesmo depois de deixar de ser a capital da colônia, sua importância continuou sendo enorme. Basta dizer que, ao iniciar-se o século XIX, era Salvador, sob muitos aspectos, a primeira cidade brasileira, ofuscando o Rio de Janeiro. Sente-se isso quando se lê a *Corografia Brasilica de AIRES DE CASAL* (4), a obra de MAWE (5) ou a minuciosa descrição deixada por SPIX e MARTIUS (6). Estes últimos chegaram a estimar sua população, ao terminar a primeira vintena do século passado, em 150.000 habs., embora a cifra deva ser considerada exagerada.

Escrevendo em 1839, D. JOSÉ DE URULLU acentua essa importância, dando-lhe 120.000 habs. "O seu comércio — diz — é florescente, e são muitos os negociantes estrangeiros aí estabelecidos. Ela é também a primeira praça forte do Império" (7).

Devemos a KIDDER uma das mais completas descrições da cidade do Salvador no segundo quartel do século XIX; vale a pena ler-se o que escreveu e apreciar o seu encantamento pela velha metrópole baiana, por êle considerada uma das mais belas cidades do mundo (8).

Já em meados desse século, BALBI considerou-a, depois do Rio de Janeiro, "a mais populosa, rica e florescente cidade do Brasil" (9). Pelo censo de 1872, sua

(4) CASAL (Padre Manuel Aires de), *Corografia Brasilica ou Relação Histórico-Geográfica do Reino do Brasil* (1817), ed. Cultura, São Paulo, 1943 — tomo II, págs. 88 a 91.

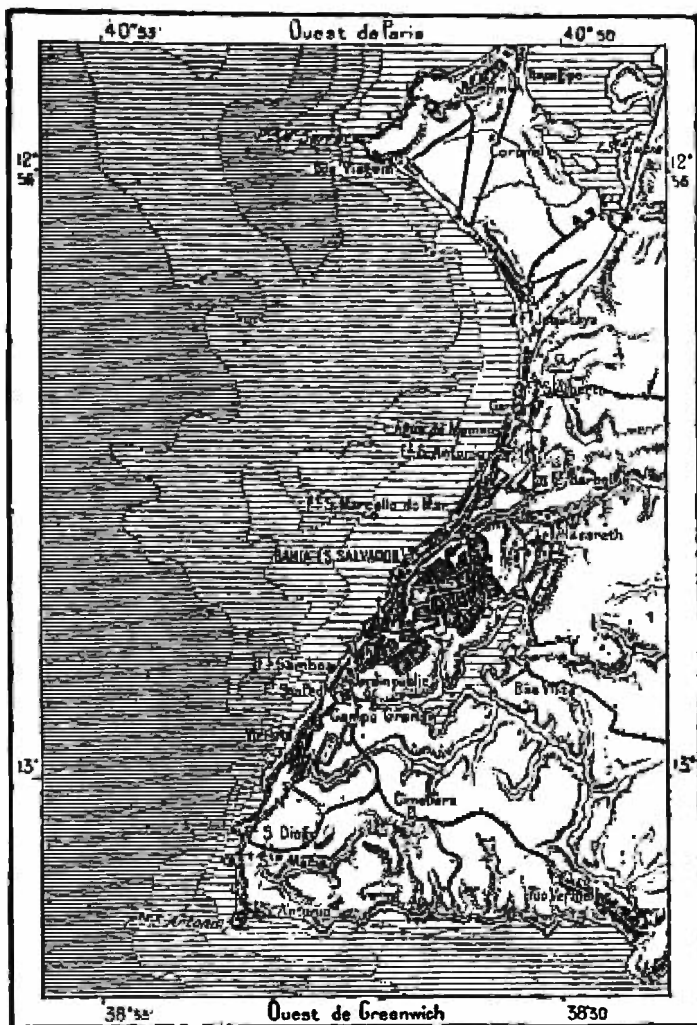
(5) MAWE (John), *Viagens ao Interior do Brasil*, págs. 265 a 267, ed. Zélio Valverde, Rio, 1944.

(6) SPIX (J. B. von) e MARTIUS (C. F. P. von), *Viagem pelo Brasil* (1818), cap. III do vol. II, ed. Imprensa Nacional, Rio, 1938.

(7) URULLU (D. José de), *Tratado Elementar de Geografia Astronômica, Física, Histórica ou Política, Antiga e Moderna*, vol. III, págs. 343-44, Tip. Comercial Portuense, Porto, 1839.

(8) KIDDER (Daniel P.) obra e vol. citados, págs. 6 a 53.

(9) BALBI (Adr.), *Tratado de Geographia Universal, Physica, Histórica e Política*, tomo II, págs. 427-28, nova edição, Aillaud, Monlon & Cle., Paris, 1858.



A cidade do Salvador na última década do século XIX

O presente mapa é uma reprodução do que figura no vol. XIX da "Géographie Universelle" de Reclus.

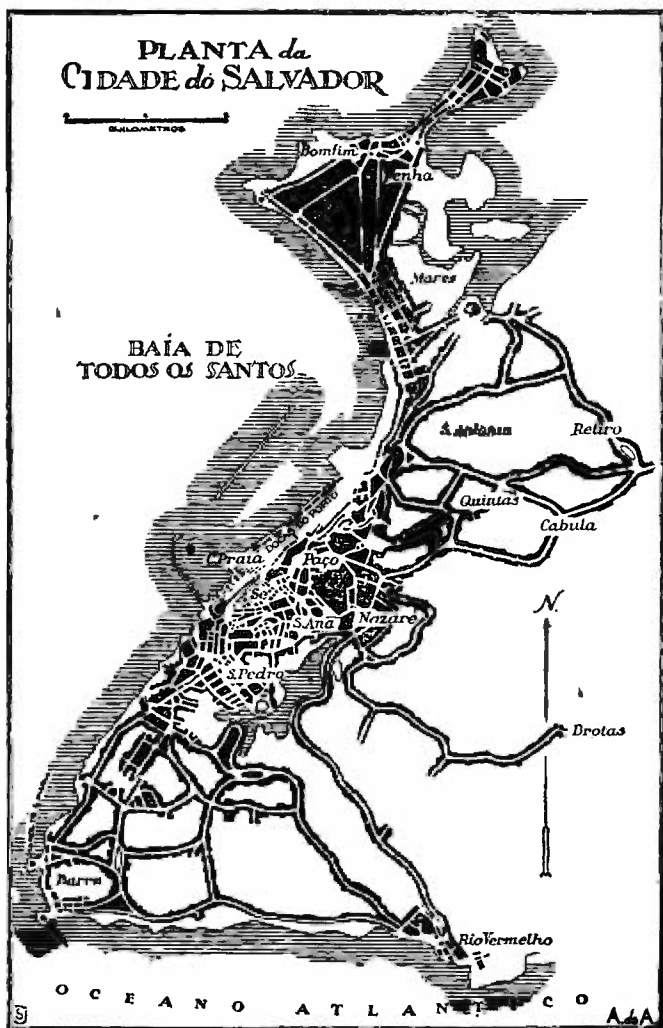
população era de 129.109 habs., ao passo que o Rio de Janeiro possuía 275.000. Por essa época — convém recordar — a cidade São Paulo aparecia no décimo lugar, com seus modestíssimos 31.300 habitantes...

Ao terminar o século, ainda ocupava a cidade do Salvador a mesma bela posição, com 174.412 hab. (1890). Não tardou, porém, que São Paulo lhe passasse à frente, deslocando-se para o terceiro lugar; eis sua população nos primeiros 20 anos do século XX: 1900 — 205.813 hab., 1920 — 283.422 hab.

De acôrdo com o censo de 1940, a capital baiana possuía naquele ano 290.443 habs., o que a colocou no quarto lugar entre as grandes cidades do país, ultrapassada agora também pelo Recife. E ninguém poderá surpreender-se se Pôrto Alegre lhe passar à frente, nos anos próximos.

Como explicar essa lentidão de crescimento, em contraste com o que se vem registrando com outras metrópoles estaduais? Naturalmente, muitos fatores se conjugam para ocasionar tal fato; mas, três, pelo menos, aparecem em evidência: em primeiro lugar, as dificuldades de expansão da cidade, em virtude das próprias características do sítio urbano; em segundo lugar, a inexistência de um verdadeiro parque industrial na área urbana, ao contrário do que acontece com São Paulo, Rio de Janeiro, Pôrto Alegre e Recife; e, finalmente, o exagêro do espírito tradicionalista, que leva muitos de seus habitantes a olhar mais para o passado do que a pensar na vida atual, com todos os seus complexos problemas.

Nessa população, o *elemento* negro ocupa um lugar de muita importância, pois aparece representado em tôdas as camadas sociais, das mais modestas às mais elevadas, através de uma numerosa massa de negros e de mulatos de todos os matizes. Tal tipo humano descende, em sua



Planta da cidade do Salvador

Expandindo-se à margem da baía de Todos-os-Santos, a cidade do Salvador apresenta, até certo ponto, um aspecto linear.

maioria, de antigos escravos pertencentes ao grupo Sudaneses, da cultura Ioruba ou Nagô, além de outras (Gêge ou Daomeiana, Mina ou Fanti-Ashanti, Haussá, Fula), o que o torna diferente sob muitos aspectos dos demais negros fixados no Brasil (10). Atualmente, não existe mais nenhum africano puro em todo o Recôncavo; entretanto, ao iniciar-se o presente século, ainda existiam algumas centenas. Tanto os viajantes de outrora (11), como os antropólogos de nossos dias já puseram em destaque os traços marcantes desse negro do Recôncavo: alta estatura, bem proporcionados, mais belos e inteligentes que os Bantos, robustos e possuidores de uma cultura mais elevada, que explica muitos característicos de sua individualidade.

A clássica negra “baiana”, com seu típico vestuário, seus inúmeros “balangandãs”, suas crenças e seus quitutes, destaca-se de maneira ímpar entre os demais tipos afro-brasileiros.

As funções da cidade. — Já acentuamos o nítido papel, representado pela cidade do Salvador como *metrópole regional* de toda a área do Recôncavo. Restamos lembrar que a capital baiana também é uma *cidade mercado*, pois constitui o escoadouro das principais riquezas da Bahia, ao mesmo tempo que abastece dos mais variados produtos um vasto “hinterland”.

As estatísticas que temos em mão referem-se a um período anormal, que corresponde aos anos da última conflagração mundial; assim mesmo são expressivas.

(10) Veja, entre outros: RODRIGUES (Nina), *Os Africanos no Brasil*, Editora Nacional, São Paulo, 1935; RAMOS (Artur), *O Negro Brasileiro*, Editora Nacional, São Paulo, 1940; e *Introdução à Antropologia Brasileira*, ed. Casa do Estudante do Brasil, Rio, 1943, vol. I; PIERSON (Donald), *Branços e Pretos na Bahia*, Editora Nacional, São Paulo, 1945.

(11) Por exemplo: GARDNER (George), *Vlagens no Brasil*, pág. 63, Editora Nacional, São Paulo, 1942.

Eis o movimento de mercadorias, em toneladas, do pôrto do Salvador:

	<i>Exportação</i>	<i>Importação</i>
1941	210.085	60.731
1942	137.570	58.727
1943	189.784	44.568
1944	151.364	69.916
1945	133.405	93.620

Nêsse período, como se vê, houve um saldo favorável à exportação, o que se explica pelas circunstâncias do momento. Mas, em anos anteriores, tal fato não se registrava; basta lembrar que, em 1940, para um total de 262.300 t. de mercadorias exportadas correspondeu um total de 325.400 t. de mercadorias importadas.

Salvador continúa a ser um grande pôrto de cabotagem, que se acha em permanente contato com os maiores mercados do país, sobretudo com o Rio de Janeiro e com Santos. Por isso mesmo, a maioria dos navios que frequentam seu cais trazem a bandeira nacional:

Entre os produtos que exporta, ocupam sempre lugar de destaque: o cacau, o fumo em fôlhas ou manufaturado, a mamona, a piassava, pedras preciosas, cêra de carnaúba e licurí, couros e peles, borracha, etc. — o que seria o mesmo se disséssemos produtos do sul do Estado (região de Ilhéus e Itabuna), do próprio Recôncavo, da Chapada Diamantina, do vale do São Francisco. Um verdadeiro mostruário da economia de todo o Estado.

As instalações do pôrto não são grandiosas, mas atendem às necessidades do seu movimento: compreendem 1.480 metros de cais acostável, 10 armazens, 22 guindastes (elétricos e a vapor), 16 pontes-rolantes, 3.603 metros de vias-férreas internas.

Recentemente, o ininterrupto progresso da *aviação comercial* fêz do Salvador um aeroporto bastante movimentado. A prova disso encontramos no movimento de aeronaves, através de alguns anos:

1941	536
1942	..	1.030
1943	1.677
1944	2.412
1945	2.638

IV

SÃO PAULO E SEUS SUBÚRBIOS
ORIENTAIS

(1945)

Os dois estudos, que se seguem, foram publicados no volume intitulado *Subúrbios Orientais de São Paulo*, tese de concurso à cátedra de Geografia do Brasil da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo (São Paulo, 1945).

CAPÍTULO VII

A cidade de São Paulo e seus subúrbios

SUMÁRIO. — Um quadro natural belo mas ingrato. Cinquenta anos de crescimento em quatro séculos de existência. As razões dêsse extraordinário crescimento. Localização da atual área suburbana de São Paulo. As principais funções dos subúrbios paulistanos.

Um quadro natural belo mas ingrato. — Quando percorremos os arredores da cidade de São Paulo é que podemos fazer uma idéia exata de seu quadro natural, tão mascarado, na parte urbana, pelo “mar” infindável do casario e das ruas. Sem ter, nem de longe, os encantos do Rio de Janeiro ou da Cidade do Salvador (para só citar dois exemplos), apresenta aos olhos do observador a paisagem tranqüila das colinas de altitudes modestas, recobertas por um tapête de relva ou de vegetação arbustiva, que vales numerosos modelam de forma suave e através dos quais correm sonolentos cursos d’água.

Em largos traços, é esta a paisagem dominante nos arrabaldes de São Paulo, como teria sido esta a que presenciaram os nossos antepassados, nos tempos recuados em que a pequenina cidade se encarapitava na colina central, entre o Tamanduateí e o Anhangabaú.

Entretanto, a singela beleza dêsse quadro natural esconde uma série de fatores negativos. Em primeiro lugar, devemos citar a *pobreza do solo*, inteiramente impróprio para uma vida agrícola proveitosa; “a maior cidade do Estado desenvolveu-se numa das piores regiões

quanto à fertilidade do solo”, já o notara o prof. DEFFONTAINES (1). Em seguida, é o *clima* cheio de variações, tão criticado por quantos passam pela metrópole bandeirante e também pelos que nela vivem, consequência de sua posição geográfica, situada não longe da escarpa do planalto. O *relêvo*, enfim, com suas colinas, seus vales e suas várzeas inundáveis, a criar problemas para a expansão da cidade e para as comunicações.

São Paulo surgiu, por, conseguinte, em um sítio ingrato, onde uma série de fatores naturais, todos importantes, pareciam indicar que jamais um grande centro urbano poderia nêle sobreviver e expandir-se. Assim aconteceu, realmente, durante três séculos. Mas os últimos cem anos, ou, para sermos mais exatos, os últimos 50 anos assistiram a uma admirável expansão da cidade, colocando-a, sem favor, entre os mais expressivos exemplos das metrópoles tantaculares do nosso século.

Cinquenta anos de crescimento em quatro séculos de existência. — Não é nosso intuito acompanhar, nas minúcias, a evolução da Capital paulista, desde os seus passos incertos, quando as primeiras casas de taipa se ergueram em tórno do histórico Colégio de São Paulo (1554), até os dias presentes, quando se presencia e se “sente” o seu impressionante crescimento. Seria tarefa mais de historiador que de geógrafo ou, pelo menos, deveria ser o capítulo de um estudo urbano da capital paulista, que, no momento, não pretendemos fazer.

Os documentos que os pesquisadores tiraram da poeira de nossos arquivos (2) e, notadamente, o relato dos

(1) DEFFONTAINES (Pierre), *Regiões e Paisagens do Estado de S. Paulo*, na revista “Geografia”, ano 1, n.º 2, 1935, pág. 145.

(2) A cidade de São Paulo pode vangloriar-se da plêiade de honestos pesquisadores das coisas de seu passado. Sem pretender citar todos quantos têm contribuído para a reconstituição de sua história, queremos lembrar os nomes de Azevedo Marques, José Jacinto Ribeiro, Afonso d’Escragnolle Taunay, Afonso de Freitas, Alfredo Ellis Júnior, Teodoro Sampaio, Antônio Egidio Martins, Paulo Cursino de Moura, Nuto Sant’Ana, Tito Lívio Ferreira, Otoniel Mota, etc., etc., apenas entre os contemporâneos.

viajantes que passaram, em diferentes épocas, pela cidade de São Paulo (3), dão-nos uma idéia segura da sua fisionomia e da sua extensão, através de quase quatrocentos anos de existência. Para os séculos XIX e XX, alguns documentos cartográficos constituem fonte preciosa para essa reconstituição do passado da capital paulista (4).

Os primeiros três séculos de vida da cidade de São Paulo foram extraordinariamente modestos. Queremos, apenas, lembrar o que seria a cidade no primeiro quartel do século XVIII; e o faremos pela palavra autorizada do historiador WASHINGTON LUIS, quando escreve:

“O que se chama hoje centro era, por assim dizer, tôda a cidade de então, com as suas tortuosas ruas serpenteando no cabeço da colina, estreitas num ponto, largas noutro, recortadas de casas baixas de enormes beiradas de telhados a protegerem as paredes de taipa, branqueadas, quando o eram, de tabatinga”.

.....
“Pode-se dizer que a cidade ocupava a área contida pelo Colégio dos Jesuítas, pelos conventos de São Bento, São Francisco e Carmo; além dessa área, as casas iam rareando, já apareciam as chácaras, os sítios, as fazendas” (5).

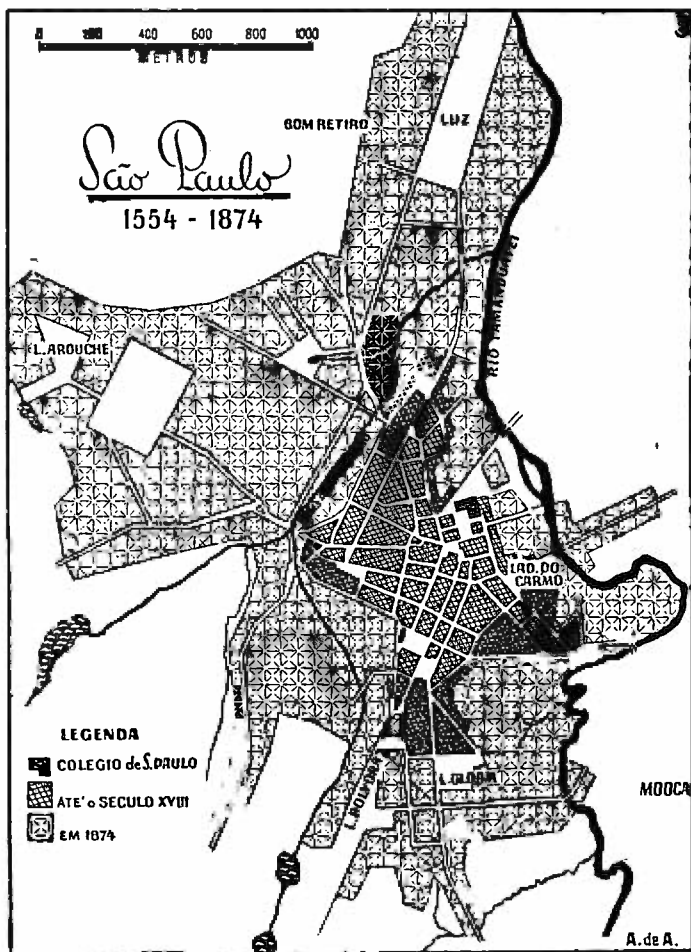
Ora, as descrições que nos deixaram alguns dos viajantes que aqui estiveram no início do século XIX servem para demonstrar que a cidade muito pouco cresceu, nos cem anos então decorridos. Consulte-se o livro de JOHN MAWE (6), tão amável para com os paulistanos;

(3) Vêde TAUNAY (Afonso d'E.), *Non Ducor, Duco — Noticias de São Paulo, 1565-1820*, Tip. Ideal, São Paulo, 1924.

(4) Vêde BIBLIOGRAFIA, ao fim do presente volume.

(5) LUIS (Washington), *Capitania de São Paulo*, 2.^a edição, Comp. Editora Nacional, São Paulo, 1938 — págs. 25 e 26.

(6) MAWE (John), *Viagens ao Interior do Brasil, principalmente aos distritos do ouro e dos diamantes* — Ed. Zélio Valverde, Rio, 1944 — págs. 77 a 95.



Três séculos de crescimento

Até o século XVIII, a cidade de São Paulo (que nascêra em tórno do colégio jesuítico, fundação em 1554) ficou euclausurada na colina que se eleva entre o Tamanduaeté e o Anhangabaú. Em meados do século XIX, seus limites ainda eram modestíssimos, não indo muito além do bairro da Luz, do largo do Arouche e do largo da Glória.

leiam-se as páginas de SAINT-HILAIRE (7), já bem menos benevolentes, ou as de DANIEL KIDDER (8) — e teremos ante os olhos um São Paulo acanhado e modesto, que nem de longe faria supor se transformasse na metrópole de hoje e que não se destacava, entre as demais cidades brasileiras, a não ser por sua Academia de Direito, isto mesmo somente depois de 1827.

Há cem anos, a cidade de São Paulo teria uns 10 mil habitantes (9) e pouco ultrapassava a colina histórica; os limites da zona urbana estariam: ao norte, no Convento da Luz; a leste, no largo da Concórdia, atual Brás; ao sul, no largo da Glória; e a oeste, no largo do Arouche e no atual bairro dos Campos Eliseos (10).

Os anos que decorreram até à última década do século passado não alteraram substancialmente a fisionomia da capital bandeirante. Em 1872, por ocasião do primeiro recenseamento realizado no país, sua população pouco passava de 31 mil habitantes, incluindo todo o município; os limites da cidade continuavam a ser praticamente os mesmos (11).

Mas o desenvolvimento econômico registrado, no planalto paulista, no último quartel do século XIX — a avassaladora expansão do café, a multiplicação das vias-férreas, a entrada em massa do imigrante europeu,

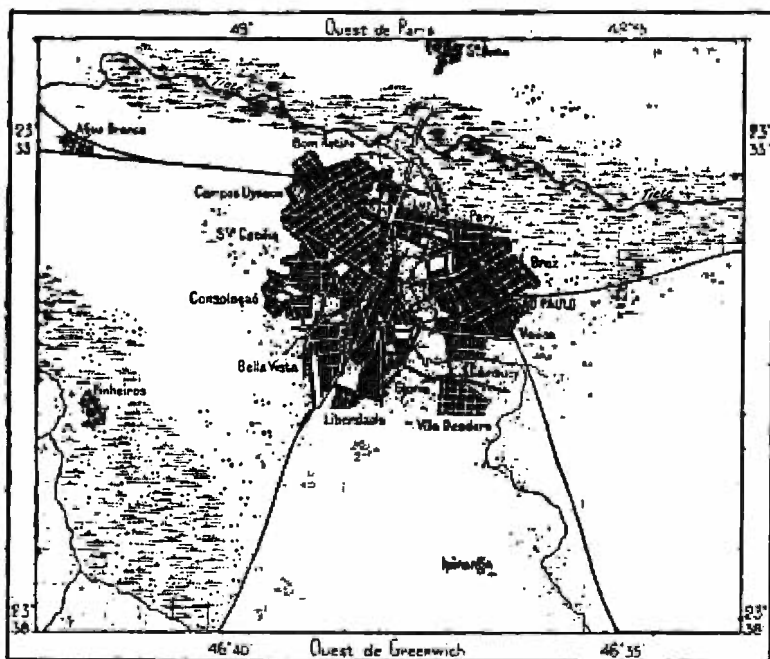
(7) SAINT-HILAIRE (Augusto de), *Viagem à Província de São Paulo*, Liv. Martins, São Paulo, 1940 — págs. 167 a 190.

(8) KIDDER (Daniel P.), *Reminiscências de Viagens e Permanência no Brasil*, Liv. Martins, São Paulo, 1940 — págs. 182 e seguintes.

(9) Vêde MULLER (Daniel P.), *Ensaio dum Quadro Estatístico da Província de São Paulo*, reedição literal, São Paulo, 1923 — págs. 148-149.

(10) Vêde o *Mapa da Cidade de São Paulo e seus Subúrbios*, feito por ordem do Marechal de Campo Manuel da Fonseca Lima e Silva, pelo eng.º civil C. A. Bresser (1843?), que figura no Museu Paulista, onde também existe a conhecida reconstituição da cidade, em modelagem.

(11) Vêde FREITAS (Afonso A. de), *Plan'História da Cidade de São Paulo — 1800-1874*, como também os mapas citados na Bibliografia e referentes aos anos de 1875 e 1877.



D'après Bonvicini.

1 : 150 000

G. Perron.

São Paulo em 1890

O mapa acima, reproduzido da "Géographie Universelle" de Étienne Réclus, vol. XIX, dá-nos uma idéia do que era a Capital paulista ao iniciar-se a última década do século passado. Sua população não chegava a 65 000 habitantes.

sobretudo italiano — tudo isso foi refletir-se na pequena cidade, de aspecto ainda colonial.

O recenseamento de 1890 acusou, para o município, uma população de quase 65 000 almas, o que significa que duplicara, em vinte anos, o número de seus habitantes. Teve início, então, a expansão acelerada da cidade, que se alargou decididamente tanto para oeste (Campos

Eliseos, Santa Cecília, Consolação), como também para leste (Pari, Brás, Mooca) e para o sul (Liberdade, Vila Mariana). Em alguns pontos, a zona urbana avançou num raio de 2,5 km em relação ao centro, o que é espantoso se lembrarmos que permanecera 300 anos enclausurada num modesto âmbito que não tinha mais de 1 km de raio. Sant'Ana, Perdizes, Pinheiros, Ipiranga, Penha — constituíam arrabaldes afastados, os verdadeiros subúrbios da capital paulista, nessa última década do século passado (12).

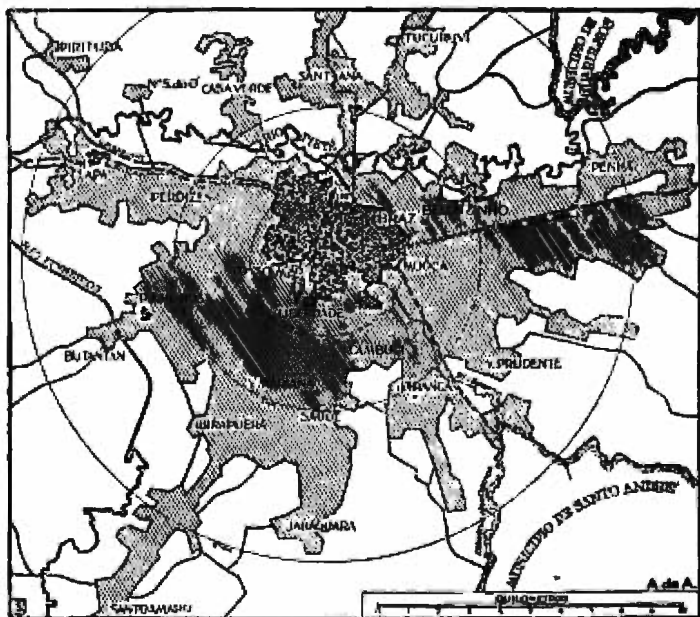
TEODORO SAMPAIO, referindo-se a esta fase decisiva para a vida da Paulicéia, escreveu estas linhas expressivas:

“A Capital transforma-se rapidamente. E, como por encanto, as suas planícies, êrmas e sem valor em outro tempo, cobrem-se de edificações inúmeras, animam-se, povoam-se e passam a valer milhões. A velha cidade dos governadores e dos capitães-generais vê cair aos poucos, com as suas tradições esquecidas, os antigos e feios edifícios por onde tinham já passado os ultrajes de mais de três séculos, substituindo-se por edificações novas em cuja face se reconhece um sôpro de elegância e de arte. A gente mais abastada levanta palácios pelos subúrbios, que de súbito se tornaram cidades” (13).

Assim estimulada e desta maneira iniciada, a expansão da cidade de São Paulo prosseguiu, num admirável crescendo, através dos 45 anos do nosso século. Sob qualquer aspecto que a estudemos, neste período, temos ante os olhos o mesmo espetáculo; consultemos as estatísticas, examinemos os mapas da cidade e do município, compulsemos relatórios e outras publicações dêste gênero

(12) Vêde RECLUS (Élisée), *Nouvelle Géographie Universelle*, vol. XIX, Liv. Hachette, Paris, 1894, pág. 371, como também a *Planta da cidade de São Paulo, com indicação do eixo dos encanamentos assentados nas ruas e praças para o serviço de iluminação a gás e dos limites da décima urbana*, na escala 1:10.000, publicada em 1896 e existente na Biblioteca Municipal de São Paulo.

(13) SAMPAIO (Teodoro), *São Paulo no século XIX*, na Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, vol. VI, pág. 199.



Cinquenta anos de crescimento

O mapa, que se vê acima, procura mostrar os atuais limites da metrópole paulista, comparados com os da cidade em 1890 (em quadriculado) e em 1874 (em negro).

— e a conclusão é uma só: São Paulo cresceu de modo vertiginoso apenas nos últimos 50 anos, embora esteja para completar quatro séculos de existência.

Em quarenta anos, sua população aumentou de um milhão de almas, conforme o atestam os recenseamentos oficiais:

1900.....	239 820 hab.
1920.....	579 033 "
1940.....	1 318 539 "
1945 (estimativa)....	1 450 000 "

Os limites da cidade passaram por uma imensa transformação, alcançando em certos pontos um raio de 10 e 15 km, em relação ao centro. Este corresponde ao São Paulo de há setenta anos. Os subúrbios de 1890 foram incluídos na massa dos bairros periféricos, sendo mesmo alguns dêles ultrapassados pela metrópole em marcha. Hoje, já se torna difícil dizer com segurança onde é que acaba a cidade propriamente dita e começa a zona suburbana, uma vez que arrabaldes como a Lapa, Santo Amaro ou a Penha, que distam 10 km em média do centro urbano, já se viram integrados na vida citadina e constituem como que as portas dessa metrópole avassaladora.

As razões dêsse extraordinário crescimento. — Os fatores negativos, a que atrás aludimos, não impediram que a cidade de São Paulo pudesse desenvolver-se da maneira por que se desenvolveu. Que razões poderosas contribuíram para o sucesso dêsse crescimento?

De início, pelo menos três deverão ser lembradas e a elas já nos referimos. Agiram simultâneamente e acham-se intimamente ligadas umas às outras, a ponto de poderem ser consideradas uma só:

1. a *expansão cafeeira*, que se deslocou do vale do Paraíba e passou a predominar no planalto sedimentar antigo, sobretudo a partir de 1880 (14).

2. a *multiplicação das vias-férreas*, no planalto paulista, tendo por fulcro o "sistema" São Paulo-Santos e que se intensificou nos últimos vinte anos do século passado (15).

3. o *desenvolvimento da imigração*, principalmente de italianos, intensificado no mesmo período, quando

(14) Vêde SIMONSEN (Roberto), *Aspectos da História Econômica do Café*, na Revista do Arquivo Municipal de São Paulo, n.º LXV; e MILLIET (Sérgio), *Roteiro do Café*, São Paulo, 1938.

(15) Vêde MATOS (Odilon Nogueira de), *A Evolução Ferroviária de São Paulo*, no vol. IV dos Anais do Nono Congresso Brasileiro de Geografia.

recebeu quase 920.000 imigrantes, o que significou 97% do total entrado durante o século passado (16).

A essas razões, duas outras vieram acrescentar-se nos últimos 25 anos:

4. a criação do *parque industrial paulistano*, exigindo grandes espaços para a localização das novas fábricas, que se multiplicaram sobretudo na última década (17);

5. o *loteamento de grandes propriedades*, situadas na área suburbana, de que decorreu o aparecimento de numerosas "vilas", tipicamente residenciais, onde se concentra boa parte da população que trabalha na capital paulista.

São razões de ordem humana, que se superpuseram aos fatores pouco favoráveis do sítio urbano. Mas é preciso que não nos deixemos seduzir pelas aparências, a ponto de proclamar que o caso de São Paulo constitui mais um exemplo de vitória do homem sobre o meio físico e mais um desmentido ao determinismo ratzeliano. Como muito bem acentuou LAVEDAN, "les facteurs susceptibles d'expliquer les diverses phases du développement de la ville sont infiniment variés. Tout peut néanmoins se ramener au jeu de deux grandes forces, la nature et l'homme" (18).

Realmente, se existem fatores negativos no quadro natural da capital paulista, outros fatores de ordem puramente física contribuíram para a expansão da cidade, favorecendo a ação do homem na luta contra o meio. O assunto já foi focalizado pelo prof. DEFFONTAINES (19)

(16) Vêde AZEVEDO (Sálvio de Almeida), *A Imigração e a colonização no Estado de São Paulo*, no vol. III dos Anais do Nono Congresso Brasileiro de Geografia.

(17) Vêde SIMONSEN (Roberto), *A Evolução Industrial do Brasil*, São Paulo, 1939.

(18) LAVEDAN (Pierre), *Géographie des Villes*, Liv. Gallimard, Paris, 1936, pág. 9.

(19) DEFFONTAINES (P.), trabalho citado, pág. 145.

e, principalmente, em dois bem fundamentados estudos de CAIO PRADO JÚNIOR (20), o que nos leva a não insistir sobre esse ponto.

Nada impede, porém, que destaquemos uma razão de ordem puramente fisiográfica, que consideramos de maior monta: a *posição geográfica* da capital paulista, colocada no planalto brasileiro, em contacto difícil mas não impossível com o litoral, sem nenhuma grande barreira a isolá-la do interior, em relação ao qual, ao contrário, dispõe de vias naturais, utilizadas tanto outrora como hoje.

Destá maneira, numa feliz conjugação de factores, a cidade que parecia fadada a não desempenhar grande papel na vida do país, alçou-se à primeira plana, a ponto de se tornar, no que se refere ao crescimento, uma séria rival da metrópole brasileira — o Rio de Janeiro.

Localização da actual área suburbana de São Paulo.
— Não constitui, como já deixamos acentuado, fácil tarefa a delimitação da zona suburbana da capital paulista. Evidentemente, dentro do ponto-de-vista geográfico, não nos interessa o critério puramente administrativo, o que nos leva a deixar de lado quaisquer distinções baseadas na actual divisão municipal dessa área de nosso Estado, como também a classificação em zonas urbana e rural. Cumpre, portanto, escolher outro critério que atenda melhor o ponto de vista da geografia.

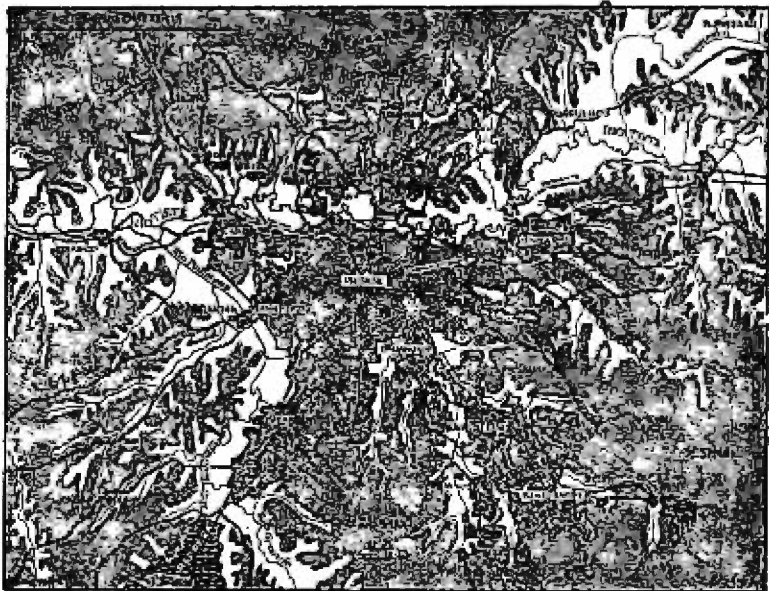
O conceito vulgar da palavra *subúrbio* corresponde ao de "arrabalde ou vizinhança de uma cidade ou de qualquer povoação" (21), o que, em princípio, satisfaz e aproxima-se do conceito geográfico. Entretanto, não

(20) PRADO JÚNIOR (Caio), *O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo*, na revista "Geografia", ano I, n.º 3, 1935; e *Nova contribuição para o estudo geográfico da cidade de São Paulo*, em "Estudos Brasileiros", ano III, vol. 7, ns. 19-20-21, 1941.

(21) Cf. CALDAS AULETTE, *Dicionário Contemporâneo da Língua Portuguesa*, tomo II; e FREIRE (Laudelino), *Grande e Novíssimo Dicionário da Língua Portuguesa*, vol. V.

basta essa proximidade do centro urbano: torna-se necessário que haja certa interdependência entre a cidade e os seus subúrbios, uma relação ativa e passiva entre uma e outros. De fato, cumpre verificar a existência de um permanente contacto da população que nêles vive, através de suas atividades costumeiras, do que produz e do que consome.

Dentro desse critério, a área suburbana estende-se em um raio muito variável através da bacia terciária de São Paulo e, mesmo, chega a ultrapassar os seus limites. Para o norte, por exemplo, a influência da metrópole é bem menor e cessa a uns 10 km do seu centro: é a zona da *Cantareira*, que tem na serra do mesmo nome uma barreira natural a dificultar a expansão. Para outras direções, a influência da cidade já vai bem mais longe, porque pode dispor de vias naturais de acesso, constituídas pelos vales fluviais; é o que vemos no *vale do Tietê* e no de seus afluentes, sobretudo o Pinheiros e o Tamanduateí. Tais passagens naturais, sem obstáculos de monta, foram muito bem aproveitadas pelo homem, que nelas construiu suas estradas, de ferro e de rodagem, atraindo o povoamento e prolongando a influência da metrópole. Isto explica que para leste como para oeste a zona suburbana estenda-se num raio de 25 e 30 km, penetrando nos municípios vizinhos (Santo André; Mogi das Cruzes, Guarulhos, Sant'Ana do Parnaíba, Cotia, Itapeverica da Serra), que se vêem assim atraídos para a órbita da Paulicéia. Nessa direção, a expansão paulistana pode ser considerada ilimitada e, com o tempo, não nos deveremos admirar de que muitas das cidades que hoje ali existem sejam transformadas em núcleos satélites e, sem dúvida, incluídas na categoria de subúrbios de São Paulo. Já o mesmo não acontece para o sul, onde as grandes represas construídas pela "Light and Power" e a escarpa da *Serra do Mar* constituem barreiras a dificultar a marcha da metrópole.



Os subúrbios de São Paulo

Favorecida pela presença de vales fluviais, que as vias de comunicação aproveitaram, a expansão da cidade de São Paulo processou-se mais no sentido O-E. Para o norte, a serra da Cantareira constituiu um obstáculo; para o sul, são as represas da "Light and Power" e a escarpa da Serra do Mar.

As principais funções dos subúrbios paulistanos. — Abrangendo uma área assim relativamente vasta, justo é que a zona suburbana de São Paulo exerça diferentes funções em relação ao centro urbano.

A *função residencial* é a mais generalizada, como é de se esperar. Uma população bastante numerosa escolheu a área suburbana para residir, a exemplo do que acontece em todas as grandes cidades do mundo; a possibilidade de possuir uma casa própria ou de aluguel a bai-

xo preço, a vida sossegada e algo rural compõem ou parecem compensar os sacrifícios das viagens diárias em trens, ônibus ou bondes superlotados e sem nenhum conforto. Em todos os subúrbios paulistanos vamos encontrar essa função; mas, em alguns deles, ela é mais bem caracterizada, como, por exemplo, a região de Santo Amaro, alguns dos subúrbios da "Central do Brasil", a zona da Cantareira.

A *função agrícola* é também muito importante e constitui, sob certos aspectos, uma tradição dos subúrbios de São Paulo (22). Nos últimos 25 anos, criou-se em torno da cidade uma verdadeira zona hortense, com a multiplicação das culturas de legumes e também de flores; as chácaras, que já aparecem no próprio perímetro urbano, multiplicam-se através da região da Cantareira e nas vizinhanças da Penha e estendem-se mesmo muito além, na zona da "Central". Ao mesmo tempo, na região de Cotia e Itapeverica da Serra, culturas maiores (batatinha, milho, feijão, mandioca, arroz, frutas) apresentam muita importância.

Resta lembrar a *função industrial*, hoje não menos importante para a vida da cidade. Há uns 50 anos, começaram a aparecer as primeiras fábricas na região suburbana de São Paulo; mas foi o surto industrial iniciado após a guerra de 1914-18 que veio firmar esse característico de alguns subúrbios. A região de Santo André possui, atualmente, um dos mais importantes parques

(22) AIRES DE CASAL, em sua *Corografia Brasilica*, Ed. Cultura, tomo I, pág. 164, observa que "nos seus alegres subúrbios há grande número de quintas ou chácaras". SPIX e MARTIUS, em sua *Viagem pelo Brasil*, vol. I, pág. 214, dizem textualmente: "As hortaliças européias dão excelentemente; as cebolas de São Paulo, assim como as da ilha de Sta. Catarina, são famosas pelo tamanho e pela quantidade". Por outro lado, no *Almanaque da Província de S. Paulo para 1873*, pág. 104, LUNÉ escreveu o seguinte: "Nos subúrbios da cidade existem boas chácaras, que produzem frutas, hortaliças, chá, e em algumas fabrica-se vinho nacional em quantidade que promete tornar-se uma importante indústria. Nos sítios e fazendas, cultivam-se mantimentos, algodão, café, e cria-se gado".

industriais do continente sul-americano. Em posição geográficamente oposta, a região de Osasco também é tipicamente industrial. Fora daí, a mesma função pode ser ainda encontrada, embora em escala bem menor e ocupando áreas restritas; é o caso da região de São Miguel ou de Pirituba e Perus.

Em largos traços, procuramos delimitar a área suburbana de São Paulo e focalizar suas principais funções. Nas páginas que se vão seguir iremos estudar apenas uma região dessa mencionada área: os *subúrbios orientais*, que se alongam em grande porção da bacia do Tietê e são servidos pelos trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil e pela rodovia São Paulo-Rio de Janeiro. Eles constituem como que uma verdadeira síntese da zona suburbana da Paulicéia, graças ao seu quadro natural e às suas variadas funções.

CAPÍTULO VIII

Os subúrbios orientais de São Paulo

SUMÁRIO. — As colinas terciárias e as várzeas do quaternário. A bacia do Tietê. Uma população cheia de diferentes matizes. Relíquias do passado junto a “vilas” de formação recente. Uma antiga via de passagem. Pequeno mosaico de paisagens muito diversas. — A PENHA E SUAS “VILAS” SATÉLITES: A Penha possui uma individualidade geográfica. Bairro afastado ou subúrbio da Paulicéia? A colina da Penha e os vales circunjacentes. O velho centro religioso. As “vilas” satélites. O aproveitamento das planícies aluvionais: as olarias, extração de areia, construção de barcos, as culturas das várzeas. Uma pequena atividade industrial. As comunicações. — A REGIÃO DE ITAQUERA: Em plena zona rural. O quadro natural. Subúrbios residenciais por excelência. Itaquera, centro principal da região. Lajeado, subúrbio de muitos nomes. As “vilas” satélites. A “Colônia” de Itaquera. Atividades agrícolas. As explorações do subsolo. Pequenas indústrias. As comunicações. A REGIÃO DE SÃO MIGUEL: O grande domínio das várzeas. Contrastes da paisagem cultural. São Miguel, cidade dupla. Os núcleos vizinhos. As indústrias da região de São Miguel. A vida nas várzeas. As vias de comunicação. — A REGIÃO DE ITAQUAQUECETUBA E POÁ: Os extremos orientais da região suburbana. Uma antiga zona de passagem. Itaquaquecetuba, vila em acrópole. Poá e seu papel regional. Ferraz de Vasconcelos. Um pequeno mosaico de funções diversas.

As colinas terciárias e as várzeas do quaternário.
—A região que vamos focalizar, no presente estudo, tem uma forma grosseiramente triangular, sendo limitada ao norte pelo vale do Tietê e ao sul pelos vales de dois de seus afluentes — o Aricanduva e o Guaió.

Suas altitudes oscilam entre a cota de 700 metros e a de 900 metros, elevando-se suavemente de norte para sul, isto é, da baixada do Tietê para o divisor de águas daqueles mencionados afluentes. Olhada no seu conjunto, podemos dizer que é de 775 metros sua altitude média.

Geològicamente, a região faz parte da chamada *Bacia de São Paulo*, de formação sedimentar terciária, que se assenta diretamente sôbre o *embasamento cristalino* e sôbre a qual se acumularam *sedimentos quaternários*, de origem fluvial.

Topogrâficamente, aos terrenos terciários correspondem numerosas *colinas*, que são recortadas pelos vales fluviaes; ao passo que, aos terrenos quaternários, correspondem inúmeras *várzeas*, de tamanhos variáveis e a maior das quais foi construída pelo Tietê.

As atuais colinas, que tão bem caracterizam vasta porção da zona em estudo, constituem o remanescente de um intenso trabalho de acumulação; coube à ação erosiva das águas correntes modelar-lhes o perfil, dando-lhes os declives suaves e as formas arredondadas, que hoje podemos apreciar.

Tudo parece indicar que essa sedimentação se processou no Terciário, não sendo impossível que esteja correlacionada com o grande abaixamento verificado no plioceno. Mas a inexistência de fósseis dificulta sobremaneira qualquer afirmação positiva a respeito de sua origem. A natureza das rochas e sua disposição parecem indicar uma deposição em águas rasas, o que tem levado alguns geólogos a falar na existência de uma vasta lagoa na região paulistana. O prof. MORAIS RÊGO (1) prefere admitir uma deposição subaérea, em clima tropical, com inundações periódicas, devido à fraca altitude.

Quem conhece a topografia de "cuestas" (de que o planalto meridional do Brasil e, em particular, o pla-

(1) RÊGO (Luís Flores de Moraes), *A Geologia do Estado de São Paulo*, edição da D. E. R., pág. 143 e 144.

nalto paulista oferecem alguns exemplos tão expressivos) vê-se tentado a comparar muitas das colinas da bacia de São Paulo a essas formas de relêvo monoclinas: aqui encontramos o mesmo "front" abrupto e o mesmo "revers" de declive suave, que caracterizam essa topografia. É o que se pode vêr, por exemplo, em Vila Guilhermina, nas vizinhanças de Quinze de Novembro e na região de São Miguel.

Entretanto, um exame mais detido da região levamos a regeitar essa classificação, porque não só os declives são por demais modestos (10, 20 metros de altura), como a estrutura do terreno e a ausência de formas secundárias (como os "testemunhos") impedem-nos de aceitá-la.

O que existe é uma *topografia de colinas* muito bem caracterizada (2), que faz lembrar os "doabs" referidos por DAVIS (3) e que se enquadra com perfeição entre as "mature plains" de LOBECK (4).

As rochas predominantes nessas colinas são as *argilas*, que surgem em leitos de horizontalidade não muito perfeita. Há mais de um século, JOHN MAWE (5) fez delas uma detalhada descrição, que ainda hoje pode ser aceita como inteiramente exata. Em nossos dias, MORAIS RÊGO (6) descreveu-as também com exatidão. Aliás, quem já observou alguns cortes nas colinas da própria cidade (na ladeira do Carmo, no Cambuci, no vale do Anhangabaú ou no Pacaembu, por exemplo) pode ter uma idéia de sua disposição e de seu aspecto.

A côr avermelhada é a dominante e aparece quase sempre nos trechos mais elevados das colinas, consti-

(2) Vêde MARTONNE (Emmanuel de), *Traité de Géographie Physique*, tomo II, 5.^a edição, Liv. Collin, Paris, 1935, págs. 756 e 757.

(3) Cf. MARTONNE, obra cit., pág. 757; e ENGELN (O. D. von), *Geomorphology — Systematic and Regional*, ed. Macmillan, New-York, 1942, pág. 137.

(4) LOBECK (A. K.), *Geomorphology — An Introduction to the Study of Landscapes*, ed. McGraw-Hill, Nova-York, 1939, pág. 484.

(5) MAWE (John), *Vtagens ao Interior do Brasil*, pág. 81.

(6) RÊGO (Morais), obra cit., pág. 142.

tuindo o chamado "taguá". Mas também são comuns as argilas vermelho-arroxeadas e esbranquiçadas, estas últimas como se fôsem manchas e as primeiras em camadas mais profundas, geralmente (7).

A espessura de tais camadas pliocênicas parece ser bastante grande; tendo-se em conta os trechos em que aflora o cristalino, é de supor que cheguem a ter 100 a 150 metros. Aliás, estas nossas cifras são confirmadas pelo prof. MORAIS RÊGO, quando afirma que sua espessura "atinge talvez mais de 100 metros" (8).

De mistura com essas argilas, são freqüentes os leitos de *cascalhos*, ora delgados, ora com 50 cm de espessura. Nas proximidades da estação de Quinze de Novembro, são muito abundantes tais depósitos, a uma altitude média de 750 metros e intercalados pelas camadas de argila. O tamanho do cascalho varia bastante: embora os haja de 30 e 40 cm de diâmetro; os mais comuns apresentam menos de 10 cm. Sua natureza quartzosa é indiscutível, como parece não restar dúvidas sobre seu aspecto de seixos rolados. Tudo isso indica forte trabalho das águas correntes em épocas geológicas sucessivas.

Os *solos* são bastante pobres, o que se denuncia pela vegetação natural. Agravando sua pobreza, a ação das enxurradas e a obra de devastação do homem, através das queimadas, têm-se feito sentir impiedosamente. O primeiro dos fatores citados é o responsável pelo quase desaparecimento do solo vegetal, sobretudo nos pontos mais altos das colinas. Entretanto, em média, sua espessura pode ser considerada de um metro (9), o que significa que oferece alguma possibilidade à vida agrícola.

(7) MORAIS RÊGO, obra cit., pág. 143, explica tal coloração pela ação solar, exercida de forma enérgica, o que ocasionou a desidratação dos óxidos de ferro e de manganês.

(8) RÊGO (Morais), obra cit., pág. 142.

(9) Vêde SETZER (José), *As características dos principais solos do Estado de São Paulo*, em "Bragantia", vol. 1, n.º 4, pág. 302.

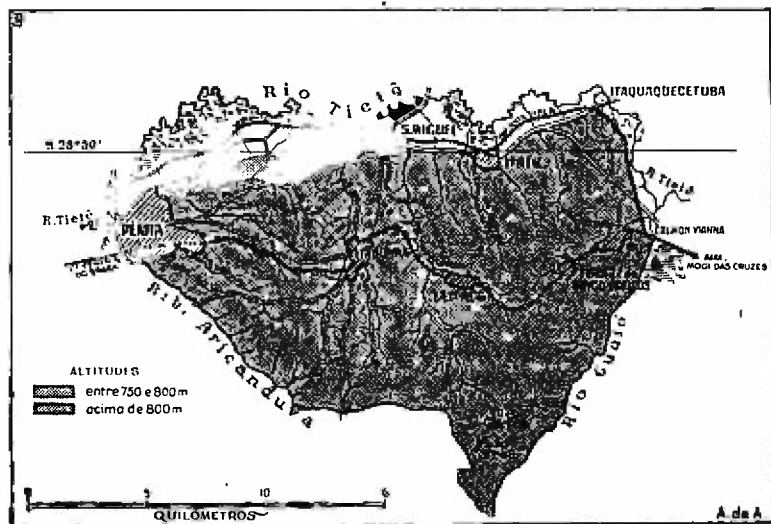
Tudo isso explica a pobreza da *vegetação* natural, que caracteriza as colinas terciárias: um simples tapete vegetal, rasteiro ou quando muito arbustivo. Nesses trechos da região em estudo, as árvores, quando aparecem, constituem pequenas capoeiras raquíticas, com visíveis sinais de vegetação secundária. O dr. JOSÉ SETZER (10) admite a possibilidade da existência, ali, noutras épocas, de florestas sub-hidrófilas, talvez bastante ricas. É uma hipótese a ser considerada, se bem que só possamos admiti-la em relação a tempos bastante recuados, em dias pré-cabralianos, tendo-se em vista a atual natureza do solo e a sua característica paisagem vegetal.

Outro elemento marcante da zona em estudo é o que corresponde às *várzeas* ou baixadas fluviais. O Tietê fornece o melhor e mais expressivo exemplo, pois em todo trecho que atravessa a bacia de São Paulo realizou um grande trabalho de acumulação. Mas os seus afluentes e subafluentes imitaram-no com exatidão: quer se trate do Aricanduva, do Itaquera ou do Guaió, quer sejam o Tiquatira, o Jacu, o Lajeado ou o Três Pontes, sem falar em ribeirões de importância menor, a baixada inundável não deixa de aparecer.

São *planícies de nível de base*, típicas, através das quais êsses cursos d'água descrevem inumeráveis meandros e onde os brejos são frequentes. Sua idade é quaternária, pleistocênicas umas, holocênicas outras. No vale do Tietê, oferecem alguns exemplos de "terraços" fluviais, que constituem o degrau inferior das colinas do terciário.

Nesses depósitos de origem recente predominam *areias* e *argilas*, de coloração cinzento-esbranquiçada, quando não amarelada. De mistura com elas, e de maneira muito característica, aparecem depósitos de origem orgânica, de coloração escura, que se assemelham às *formações turfosas*.

(10) SETZER. (José), *idem*, *ibidem*.



A região suburbana oriental de São Paulo

Dentro do "triângulo" constituído pela várzea do Tietê e pelos vales do Aricanduva e do Guaió, com suas planícies e suas colinas, vive uma população de mais de 85 000 almas, que ali simplesmente reside ou se dedica às mais diversas atividades.

A *vegetação* natural, embora subarbusciva, é quase sempre abundante, contrastando com a vegetação pobre das colinas. Espetáculo comum é o ver-se a mancha escura e adensada dos vegetais das baixadas destacar-se no meio das encostas verdejantes e escassamente cobertas das colinas ribeirinhas.

O embasamento cristalino, sôbre o qual se assentaram tais depósitos cenozóicos, aflora em áreas muito reduzidas, dentro da região que estamos estudando. Apresenta-se sobretudo através do *granito*, que se caracteriza pela granulação fina e tonalidade clara. Não é rara a presença de diques de pegmatito em sua massa.

Nas vizinhanças da várzea do Tietê, são comuns os “matacões”, que surgem na altitude média de 750 metros. No trecho meridional da região, que é o mais elevado, tais rochas cristalinas aparecem sob a forma de pedreiras, intensivamente exploradas pelo homem.

Por constituir uma exceção, dentro da paisagem natural que vimos examinando, os afloramentos graníticos justificam certas denominações da nomenclatura regional; é o caso, por exemplo, de Itaquera e de Lajeado.

A bacia do Tietê. — Todos os cursos d'água que regam os subúrbios orientais de São Paulo são tributários dessa importante artéria genuinamente paulista, que é o rio *Tietê*.

No trecho em estudo, entretanto, como em tôda a bacia paulopolitana, o grande rio difere completamente daquele Tietê, caudaloso e encachoeirado, que atravessa a maior parte do Estado. Se bem que mal saído de suas cabeceiras, que se situam não longe da escarpa da Serra do Mar, apresenta todos os característicos de um rio cansado e senil. De fato, é um “outro” Tietê, quando o comparamos com o trecho que atravessa a região de sedimentos paleozóicos e mesozóicos: sinuoso, com um número infinito de meandros, percorre extensa planície aluvional, que se amplia desde Mogi das Cruzes até encontrar os terrenos cristalinos da série de São Roque, no extremo oeste da capital paulista.

Não cabe estudar aqui o problema das origens do importante rio e a provável subordinação dos formadores do Paraíba do Sul, em eras passadas, à sua área de drenagem; seria exorbitar do tema que nos propuzemos e contrariar a própria natureza do presente estudo. Basta que acentuemos, ainda uma vez, o caráter independente desse trecho do grande rio, o que vem confirmar, se não a “captura” de um de seus antigos formadores, pelo menos a presença de uma zona de drenagem diversa da que atualmente existe.

Numerosos cursos d'água vão engrossar o Tietê, cortando a zona que vimos examinando. Descem todos das colinas mais elevadas (que se alteiam a sudeste da capital) e constituem, como já tivemos ocasião de acentuar, pequenas "miniaturas" daquela importante artéria. Attingidos seus perfis de equilíbrio, deslisam mansamente através de planícies de aluvião ou zonas de várzeas, mais ou menos extensas.

Os dois maiores possuem suas nascentes bem próximas uma da outra: o *Aricanduva*, que tem a direção SE-NO e alcança o Tietê nas vizinhanças da Penha; e o *Guaió*, que segue rumo diametralmente oposto, de SO-NE, fazendo sua confluência não longe de Poá. Ambos, porém, são verdadeiros ribeirões, cuja largura não vai além de uns 2 metros e cuja extensão não chega a ser de 20 km. Tais cifras servem para demonstrar a modéstia de sua contribuição, embora não seja para desprezar, como veremos, seu papel antropogeográfico.

Aliás, o que tais cursos d'água representam para a vida humana é o único motivo que nos leva a lhes fazer, aqui como além, uma referência particularizada. Em suas várzeas assentam-se as principais culturas; seus depósitos aluvionais fornecem barro para as olarias; em seus vales concentra-se, de preferência, o "habitat" humano.

Representando idêntico papel, outros cursos d'água menores ainda precisam ser lembrados. Queremos destacar, por exemplo: o *Tiquatira*, que desce da região de Itaquera e vai banhar a Penha pelo lado norte; o *Jacu* e o *Itaquera*, cujos cursos guardam certo paralelismo, desenvolvendo-se no sentido N-S, desde a região de Itaquera até à de São Miguel; o *Lajeado* e o *Três Pontes*, que percorrem a porção mais oriental da zona que vimos examinando. Modestíssimos cursos d'água todos êles, por sua extensão, embora importantes para a população suburbana.

O regime do Tietê e dêsse cortejo de pequenos tributários está estreitamente ligado ao regime das chuvas nesta porção do planalto: com as sêcas do inverno, tornam-se delgados filetes d'água (menos o Tietê, é claro), quando não desaparecem em boa parte de seus cursos; com as chuvas do verão, tomam vulto, inundam as várzeas, transformam-se muitas vêzes em verdadeiras lagoas. Conhecidas se tornaram as cheias do Tietê, dada a extensão de sua planície aluvional; guardadas as devidas proporções, espetáculo semelhante vamos presenciar no vale de seus ribeirões tributários. O solo fortemente argiloso e a natureza senil do relêvo concorrem, naturalmente, para agravar os efeitos dêsse período de altas águas (11).

Uma população cheia de diferentes matizes. — Não há exagêro em dizer que 85 a 90 mil habitantes vivem na porção oriental dos subúrbios de São Paulo, o que significa que ali se acha uma população comparável à de uma cidade como Campinas ou Ribeirão Preto, por exemplo.

Nesse total, como é de esperar, os *brasileiros* predominam, tanto os de ascendência européia remota como os de primeira geração. Mas, a seu lado, vive também importante população de origem estrangeira recente, que pelo seu linguajar e pelos seus hábitos se destaca na massa dos habitantes.

Na região da Penha, os *ibéricos* ocupam lugar especial pelo número de seus representantes: os portugueses predominam na Penha pròpriamente dita, ao passo que

(11) Não existe na região em estudo nenhum pôsto meteorológico, que possa fornecer dados sôbre o seu *clima*. Como não nos foi possível, por motivos compreensíveis, colhêr pessoalmente êsses dados, deixamos de lado, pesarosos, qualquer referência à sua climatologia. Preferimos agir assim, em vez de utillizar, como nos foi sugerido, os dados concernentes à capital paulista. Seria faisear a realidade, por maiores que sejam as semelhanças existentes entre uma e outra região. Cabe-nos, pois registrar aqui sômente a afirmação reiterada dos habitantes dessa zona suburbana a respeito da benignidade e da salubridade do clima dos lugares em que habitam.

os espanhóis aparecem em muitas de suas "vilas" satélites (Vila Esperança e Vila Matilde, por exemplo).

Os *japoneses* também são numerosos e acham-se concentrados, de preferência, na chamada "Colônia" de Itaquera.

Os demais elementos étnicos não se destacam pelo número; são *italianos* e *eslavos*, principalmente.

A maioria dessa população trabalha na Capital, como operários, comerciários ou funcionários públicos de pequena categoria. Outros exercem sua atividade na própria região, trabalhando na lavoura, nas olarias, nas fábricas, no pequeno comércio.

Dada sua natureza de bairro-subúrbio, a Penha concentra boa parte daquele total, oferecendo os mais altos coeficientes de densidade demográfica (12). Fora dali, o "habitat" caracteriza-se por ser disperso, se olhado no seu conjunto; a natureza do terreno e a abundância de cursos d'água explicam êsse característico. A concentração ou aglomeração só se verifica em áreas reduzidas, de preferência nos vales: constituem as vilas ou povoados, que surgem ao longo da via-férrea, ou, quando mais antigos, longe dela.

Relíquias do passado junto a "vilas" de formação recente. — Grandes contrastes podem ser encontrados quando estudamos o povoamento da região. Núcleos muito antigos foram alcançados pela expansão da metrópole, que a seu lado fez surgir "vilas" residenciais, cuja idade podemos contar nos dedos das mãos.

Realmente, há localidades que se colocam entre as mais antigas de nosso Estado: é o caso, por exemplo, de *São Miguel* e de *Itaquaquecetuba*, antigos aldeamentos de índios, que datam do seiscentismo. A *Penha*, com a

(12) Para um total de 17 520 prédios, existentes em 1940 em toda a região suburbana oriental de São Paulo, 8 503 localizavam-se no distrito da Penha e 2 493 no de Vila Matilde, o que corresponde a 63% daquele total.

fama de seus milagres, também é do seiscentismo. Do século XVIII, são dois núcleos de certo destaque: *Itaquera*, antiga fazenda dos padres Carmelitas, e *Lajeado*. Do século passado, datam *Poá* e *Guaiatuna*. Mas foi nos últimos 25 anos que se deu a multiplicação das “vilas”, intensificada em virtude do partilhamento de grandes propriedades e da criação de subúrbios residenciais. A época de sua formação varia muito: se *Vila Matilde* tem mais de 20 anos, já *Vila Guilhermina*, por exemplo, tem apenas 7.

Uma antiga via de passagem. — A topografia favorável, sem grandes barreiras e com vales facilmente transponíveis, torna a região propícia como zona de passagem. E' muito provável, por isso mesmo, que os indígenas a houvessem aproveitado muitas vèzes, quando desejavam alcançar o vale do Paraíba.

Entretanto; cem anos decorreram após haver-se iniciado a colonização portuguesa no planalto paulista, sem que a mesma fôsse utilizada. Por quê? TAUNAY (13) lembra pelo menos três razões plausíveis, que podem justificar êsse fato: em primeiro lugar, a presença, mais além, da Serra do Mar e seus contrafortes; em segundo lugar, a existência de uma área florestal, possivelmente vasta, no vale do Paraíba; e, finalmente, a presença ali de índios mais ou menos hostis, como os Puris. Daí a preferência dada à via marítima por quantos desejavam alcançar o Rio de Janeiro, procedentes de São Paulo.

Mas logo que o ouro começou a ser explorado intensamente em Minas Gerais e ondas de “bandeirantes” para lá se dirigiram, a região veio a ser obrigatoriamente palmiçada. Ao iniciar-se o século XVIII, a Penha, Itaquaquecetuba e Mogi das Cruzes eram as primeiras etapas

(13) TAUNAY (Afonso de E.), *Estudos de História Paulista*, separata do tomo III dos Anais do Museu Paulista, 1927.

dessa longa viagem de dois meses, “desde a vila de São Paulo até as Minas Gerais dos Cataguás” (14).

Cessada a febre do ouro e das pedras, a mesma via continuou a ser utilizada, agora como traço de união entre a modesta metrópole paulista e a capital do País. O príncipe D. Pedro atravessou a região, como alguns dos viajantes célebres do século passado (Spix e Martius, Saint Hilaire, Zaluar). A famosa “Casa Pintada”, com seu rancho, abrigou certamente inúmeras tropas de burros, em suas poeirentas viagens entre uma e outra cidade.

Com o advento da via-férrea, a região foi logo atravessada: desde 1875, os trens da antiga “Companhia São Paulo e Rio de Janeiro”, hoje *Estrada de Ferro Central do Brasil*, percorrem a chamada Linha Tronco, que passa por Itaquera e Poá, com destino a Mogi das Cruzes. Iniciada a era do automóvel, a *Rodovia São Paulo-Rio* também aproveitou a mesma via natural, passando por São Miguel (1920). Em época mais próxima de nós, o vale do Tietê também foi aproveitado, sendo construída a chamada Variante da “Central do Brasil” (1932), que serve São Miguel e Itaquaquecetuba.

Como se verifica, há mais de 250 anos é a região oriental dos subúrbios paulistanos uma via de passagem obrigatória e indispensável. E este papel se completa por uma série de *estradas e caminhos*, de grande importância local, todos eles guardando o mesmo sentido O-E (como, por exemplo, a Estrada do Cangaíba, a Estrada Velha de São Miguel, a Avenida Conde de Frontin, a Estrada de Itaquera) e pela própria via líquida, constituída pelo *rio Tietê*, em largo trecho aproveitado pelo homem para o transporte de tijolos, areias e pedregulhos.

Pequeno mosaico de paisagens muito diversas. — Quem percorre os subúrbios orientais da Paulicéia tem,

(14) Vêde ANTONIL (André João), *Cultura e Opulência do Brasil por suas Drogas e Minas*, ed. Melhoramentos, 1923, pág. 238.

ante os olhos, uma paisagem marcada pela mão do homem de maneiras muito diversas.

Antes de tudo, sentimos seu papel importante como *zona residencial*. O tipo de habitação não oferece, de modo geral, nenhum interesse particular: predominam as pequenas casas de tijolos, cobertas de telhas (materiais de fácil obtenção no próprio local), com três ou quatro cômodos; elevam-se no meio de um terreno, de dimensões restritas, tendo ao lado, invariavelmente, o poço que fornece água e, muitas vezes, uma pequena área cultivada com legumes e milho. Constituem exceções as grandes residências, com maior conforto, quase sempre de propriedade de moradores abastados que residem normalmente na Capital e as mantêm para os descansos do "week-end". Na Penha, encontramos uma paisagem tipicamente urbanizada, que nos faz lembrar um simples bairro da metrópole ou uma cidade do interior. Fora dali, porém, a tendência é para a dispersão, como já tivemos ocasião de acentuar.

A *agricultura* criou, por sua vez, uma paisagem particular, embora não generalizada. Numerosas são as chácaras e pequenos sítios, onde se cultivam hortaliças, frutas diversas e criam-se galinhas. É o que se vê nos vales do Aricanduva, do Guaiaúna, do Tiquatira, do Jacu, do Itaquera, do Tanquinho. Portugueses e japoneses são os que mais se dedicam a esse gênero de vida de caráter rural. A criação de gado não apresenta nenhuma importância, constituindo exceções as cabeças de bovinos que podem ser encontradas na região.

Outro traço comum da paisagem regional é dado pelas *olarias*, que se multiplicam em boa parte da várzea do Tietê e em numerosos de seus pequenos afluentes; lá se acham os grandes fornos de tijolos, as amassadeiras, os tijolos a secar ao sol, não longe dos barreiros em exploração. Quanto às *fábricas*, com a silhueta que

lhes é característica, vamos encontrá-las de maneira esparsa, estando as maiores em São Miguel (onde a “Nítro-Química”, só por si, vale por um bairro industrial), em Comendador Ermelino e nos arredores da Penha (Guai-aúna, Vila Matilde).

Resta lembrar a *função religiosa* da região, que se reflete na paisagem através de templos de aspecto bem variado, desde a veneranda capela de São Miguel, que data do seiscentismo, até a igreja de Nossa Senhora do Carmo, em Itaquera, com suas linhas elegantes e modernas. Neste particular, entretanto, nenhuma localidade pode fazer sombra à Penha, no alto de cuja colina se ergue a conhecida igreja, velho centro de peregrinações, que ainda hoje dá vida e movimento a êsse bairro-subúrbio da Paulicéia.

A PENHA E SUAS “VILAS” SATÉLITES

A Penha possui uma individualidade geográfica. — Quem se dirige para leste, partindo da cidade São Paulo, pela via-férrea ou por estrada de rodagem, passa pela região da Penha e atravessa algumas de suas “vilas” satélites, antes de penetrar na zona propriamente rural. Percorrendo-as com vagar, logo haveremos de sentir sua individualidade própria, sua verdadeira unidade geográfica.

Essa individualidade lhes é dada, em primeiro lugar, pela geografia física: seu núcleo principal é constituído por uma elevação bem marcada — a colina da Penha, que se vê separada do centro urbano pela baixada do Aricanduva, por sua vez antecedida pela do Tatuapé, e da região da Cantareira, pela vasta baixada do Tietê.

Por outro lado, sua história faz com que ocupe um lugar à parte no meio da região em que se acha. Datando

da segunda metade do século XVII e sendo afamado centro religioso, passou a ter sem demora uma fisionomia particular e constituiu, durante largos anos, a penúltima etapa de todos quantos procuravam alcançar a metrópole bandeirante, vindos do lado leste.

Essa individualidade física, que o passado confirma, é acentuada ainda mais pela atual densidade de sua população, pois a região da Penha destaca-se como um aglomerado humano de importância, no meio dos "vazios" que a circundam.

Bairro afastado ou subúrbio da Paulicéia? — É provável que muitos dos que nos lêem hajam estranhado que estejamos a estudar a Penha entre os subúrbios paulistanos. E queremos ser os primeiros a lhes dar uma certa razão nessa estranheza.

Não resta dúvida que a expansão da metrópole alcançou a região da Penha e que, hoje, podemos considerá-la um bairro afastado da Capital, pois é difícil encontrar solução de continuidade entre uma e outra. Se há 25 anos o isolamento da Penha era um fato (15) e ninguém duvidava em considerá-la um subúrbio, atualmente a situação é muito outra, uma vez que o casario apenas se torna mais rarefeito quando se alcança o Tatuapé e o vale do Aricanduva, sem que existam espaços vazios a marcar uma separação nítida.

Entretanto, os característicos atrás acentuados, que lhe dão aquela inegável individualidade geográfica a que nos referimos, vão servir-nos como primeiro argumento em favor da inclusão de seu estudo no âmbito do presente trabalho. Por outro lado, a região da Penha representa nitidamente uma zona de transição entre a zona urbana da Capital e a zona suburbana propriamente dita, sen-

(15) Vêde a *Planta da Cidade de São Paulo*, levantada pela Divisão Cadastral da 2.ª Seção da Diretoria de Obras e Viação da Prefeitura Municipal de São Paulo — Na escala de 1:20.000 — Edição provisória, 1916.

do mesmo difícil dizer onde, para além da Penha, começam os subúrbios de São Paulo, dentro do conceito que aqui estabelecemos.

Trata-se, por conseguinte, ao mesmo tempo, de um bairro afastado e de um subúrbio próximo da capital paulista, de que é a Penha uma das portas de entrada.

A colina da Penha e os vales circunjacentes. — A *colina da Penha* ergue-se, com destaque, no meio de regiões baixas e de várzeas, projetando-se na direção de SO, numa altitude que vai de uns 750 a 800 metros sôbre o nível do mar. Seus terrenos terciários acham-se fortemente erodidos, sobretudo na encosta meridional, onde os declives chegam a ser abruptos, em muitos pontos, voltados para a vertente do ribeirão Guaiaúna. Suas argilas de côres variegadas apresentam-se, como em tôda a região, em estratificação não perfeita; no corte existente à Rua General Sócrates, próximo à esquina da Rua Coronel Rodovalho, pode-se bem apreciar sua disposição, com o predomínio das argilas avermelhadas, manchadas de branco, e intercalação de argilas arroxeadas. A encosta setentrional oferece declives mais suaves em virtude de ser bem menor a rêde de drenagem que se dirige para o vale do Tiquatira. Uma vegetação geralmente escassa ainda pode ser observada nos trechos não edificados.

Tanto ao norte como ao sul dessa colina da Penha, outras colinas também aparecem: ao norte, a do Cangaíba, que se ergue entre a várzea do Tietê e a baixada do Tiquatira; ao sul, a de Guaiaúna, circundada pelos vales do Aricanduva e seu afluente Guaiaúna.

A *várzea do Tietê* é um dos mais fortes elementos da paisagem da região. Abre-se amplamente, numa largura média de 2 km, a ocidente e ao norte da zona que estamos focalizando, com seus terrenos de formação pleistocênica e atual, em que predominam as areias e argilas

cinzento-esbranquiçadas, de mistura com materiais túrfo-
sos, de coloração escura, localmente designados pelo nome
de "torba". O trecho norte, nas vizinhanças da estação
de Eng. Goulart, é o mais largo e está recoberto por uma
vegetação rasteira, de brejo, que dificulta o estabeleci-
mento do homem.

Através dessa planície de nível de base, desenvolve-
se o curso altamente sinuoso do grande rio, num difícil
emaranhado de meandros e pequenas lagoas, que tendem
a se multiplicar devido ao trabalho das olarias. Tal ati-
vidade do homem tem influído não só sobre a paisagem
da várzea, como também sobre o próprio regime do Tietê;
com efeito, vem-se notando uma diminuição na violência
das cheias de verão, que devemos atribuir à multiplicação
das "bacias" correspondentes aos diversos "barreiros" da
várzea.

A retificação do curso do Tietê, já em parte realizada
em sua porção ocidental, deverá alcançar a região. Quan-
do consumada, abrirá novas perspectivas, graças ao sanea-
mento e melhor aproveitamento das várzeas, como à me-
lhoria da navegabilidade do grande rio.

Ao sul, é o ribeirão *Aricanduva* que traz o seu con-
tingente para o rio Tietê. Procede de SE e, depois de ven-
cer uma região um tanto acidentada, alcança Vila Matil-
de e se prolonga pelo sul de Guaiaúna até à várzea do
Tietê. Seu principal tributário é o ribeirão Guaiaúna,
cujo curso superior é conhecido pelo nome de Gamelinha.

Ao norte, aparece o curso do ribeirão *Tiquatira*, que
guarda o sentido E-O e cujos formadores são o Ponte
Baixa e o Santa Luzia ou Franquinho.

Ambos êsses afluentes do Tietê percorrem planícies
de nível de base, com zonas de várzeas. O Tiquatira,
pouco antes de alcançar a Estrada do Cangaíba, forma
um brejo mais ou menos extenso, que, na época das chu-
vas, se transformá em verdadeira lagoa, onde é caracte-
rística a vegetação de iguapês.

Nas encostas dos vales dêsses ribeirões e seus tributários a vegetação natural é geralmente mais abundante, em virtude da concentração da umidade; notam-se, mesmo, arbustos e árvores, restos de capoeiras, que chegam a sugerir a idéia de pequenas matas-galerias. Nas baixadas inundáveis, a vegetação é simplesmente arbustiva e higrófila.

Os *afloramentos cristalinos* surgem em pontos diversos, em altitude que oscilam entre 725 e 760 metros: é o que se pode ver na vertente norte da colina do Cangaíba, como no vale do baixo Tiquatira. Junto à Estrada do Cangaíba, observa-se um pequeno bloco de granito, com intrusão de pegmatito. Nesse como nos outros lugares citados, aparecem verdadeiros matacões, alguns de tamanho considerável.

O velho centro religioso. — Não se conhece grande coisa a respeito das origens do povoamento da colina da Penha. Sabe-se, apenas, que por volta do ano de 1668, o licenciado Mateus Nunes de Siqueira (que possuía “uma fazenda com ermida e curral de gado” no Tatua-pé) requereu e obteve “um pedaço de terra dentro da qual há algumas campinas, brejais e restingas de mato que se pode lavar”, próximo a uma das voltas do Tietê (16).

De qualquer forma, tudo indica que ao se iniciar o século XVIII já existia um pequeno aglomerado humano na colina e o nome de *Penha de França* era bastante conhecido.

Muitas razões vieram assegurar a sobrevivência do núcleo assim surgido na segunda metade do seiscentismo. Em primeiro lugar, queremos referir-nos ao caminho cria-

(16) Vêde MARQUES (Manuel Eufrásio de Azevedo), *Apontamentos Históricos, Geográficos, Biográficos, Estatísticos e Noticiosos da Província de São Paulo*, vol. II — Rio, 1879; e RIBEIRO (José Jacinto), *Cronologia Paulista ou Relação Histórica dos fatos mais importantes ocorridos em São Paulo desde a chegada de Martim Afonso de Sousa a São Vicente até 1898*, vol. II (1.ª parte), pág. 433 — São Paulo, 1901.

do pelos “bandeirantes”, em sua marcha em direção ao vale do Paraíba com destino às Minas Gerais; a Penha logo se tornou uma etapa obrigatória para os que vinham ou se dirigiam para os lados do nascente (17). Por outro lado, a benignidade do clima e a beleza do panorama, que do alto da colina se descortina, devem ter sido outros motivos para atração do homem (18). Resta-nos lembrar, enfim, o fator talvez decisivo: a presença ali de um templo, onde veio a ser venerada uma imagem de Nossa Senhora, afamada por seus milagres.

De fato, o papel religioso da Penha é sobremodo notável em tôda a região paulistana. Fundada a primeira capela em circunstâncias desconhecidas nos seus detalhes, mas que a tradição procura explicar de maneira miraculosa (19), a fama do novo santuário espalhou-se sem demora por tôda a redondeza. Em 1796 foi criada a paróquia; e daí por diante tornaram-se comuns as romarias ao templo da pitoresca colina, como também os apelos da população da Paulicéia nos momentos aflitivos, durante as epidemias ou por ocasião das sêcas muito prolongadas, quando a imagem era trazida processionalmente até à igreja da Sé (20).

Ainda hoje, constitui a igreja da Penha um movimentado centro de peregrinações. Durante o ano todo,

(17) “No primeiro dia, saindo da vila de São Paulo, vão ordinariamente pousar em Nossa Senhora da Penha, por ser (como êles dizem) o primeiro arranco de casa” (ANTONIL, *Cultura e Opulência do Brasil*, pág. 238).

(18) SAINT-HILAIRE (*Segunda viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo — 1822*, pág. 175) refere-se aos encantos da região. KIDDER (*Reminiscências de Viagens e Permanência no Brasil*, I, pág. 209) diz que “de nenhum outro lugar é mais belo o panorama da cidade”. ZALUAR (*Peregrinação pela Província de São Paulo — 1860-61*, pág. 136) também se refere a êsse “delicioso e poético lugar”.

(19) Vêde CHAGAS (P. Oscar), *Manual de Nossa Senhora da Penha*; São Paulo, 1936, págs. 5 e 6.

(20) Vêde MARTINS (Antônio Egídio), *São Paulo Antigo — 1554-1910*, Liv. Alves, Rio, 1911 — vol. I, págs. 67 e 68, e vol. II, pág. 127; e SANT’ANA (Nuto), *São Paulo Histórico — Aspectos, lendas e costumes*, ed. Departamento de Cultura, São Paulo, 1939 — vol. I, págs. 200-201, e vol. III, págs. 163 a 167.

principalmente aos domingos e nas festas do mês de setembro, uma pequena multidão de fiéis desloca-se naquela direção e vai prestar suas homenagens à milagrosa imagem. Daí a impressionante "sala dos milagres", existente na pequenina igreja do Rosário, literalmente coberta por fotografias, desenhos e reproduções em cêra. Daí a existência de um ativo comércio de artigos religiosos, concentrado no trecho da Rua da Penha, que vai da Praça Oito de Setembro à igreja-matriz, onde existem nada menos de 15 pequenas lojas a vender estampas, meda-lhas, terços, imagens e velas. Daí a abundância de bares e confeitarias e o certo ar de feira, que permanentemente se nota na praça principal, graças aos vendedores ambulantes (frutas, refrescos, quinquilharias) instalados junto às calçadas. Daí, também, o elevado número de "ateliers" de fotografia que ali pode ser observado.

Por todos êsses motivos, é a Rua da Penha a principal da localidade, entrosada, como se acha, nesse movimentado centro de comunicações, constituído pela Praça Oito de Setembro, ponto final das linhas de bondes e de ônibus para a Capital, como também das linhas de ônibus para Vila Esperança, Guafulhos e São Miguel. Digna de referência é ainda a Rua Dr. João Ribeiro, que lhe é até certo ponto paralela e que se vê prolongada pela Estrada de São Miguel.

Ambas essas principais ruas da Penha são calçadas, como calçadas são as que nos levam em direção à Capital. As demais não são bem cuidadas e fazem-nos ter conhecimento que estamos, realmente, em um dos subúrbios de uma grande cidade.

Os tipos de habitações variam bastante. Junto à igreja-matriz, notam-se ainda casas de velho estilo, uma delas com certo ar senhorial. O caso comum, entretanto, é o dos pequenos bangalôs de construção modesta ou simples habitações térreas, sem jardim.

Graças às facilidades de comunicações, a Penha constituiu, hoje, um bairro-subúrbio tipicamente residencial, pois forte porcentagem de sua população é formada por operários, comerciários e funcionários públicos, que se deslocam diariamente em direção ao centro urbano ou aos bairros próximos. O espetáculo que nos oferece a Praça Oito de Setembro, nas primeiras horas da manhã, à hora do almoço e ao entardecer é bem um testemunho eloqüente dessa função residencial.

Mas esse papel vem sendo representado somente a partir de época relativamente recente, não tendo mais que um quarto de século. Durante dezenas de anos, a população esteve praticamente concentrada na elegante colina (21) e alcançava cifras bem modestas: não chegava a 1 000 habitantes no início do século XIX, era de 1 883 pelo censo realizado em 1872, deveria ter uns 3 000 ao terminar o mesmo século (22). Hoje, a colina da Penha e as numerosas "vilas" que surgiram ao seu redor devem ter uns 60 000 habitantes (23).

As "vilas" satélites. — Nos últimos 25 anos, registrou-se a expansão do povoamento pelos arredores da colina da Penha, com o partilhamento de antigas propriedades de caráter exclusivamente rural.

O mais antigo desses núcleos satélites é *Guaiabuna*, que se desenvolveu em torno da pequenina estação da "Central do Brasil", inaugurada em fins do século passado. Durante muito tempo sua vida esteve estreitamente ligada à penha, pois ali havia um ramal que finalizava ao pé da ladeira da igreja; em suas vizinhanças apenas

(21) Vêde a *Planta da Cidade de São Paulo*, de 1916, já citada.

(22) Vêde RIBEIRO (José Jacinto), obra citada, vol. II, 2.^a parte, pág. 406; e PINTO (Alfredo Moreira), *Apostamentos para o Dicionário Geográfico do Brasil*, Imprensa Nacional, Rio, 1894-99 — vol. III.

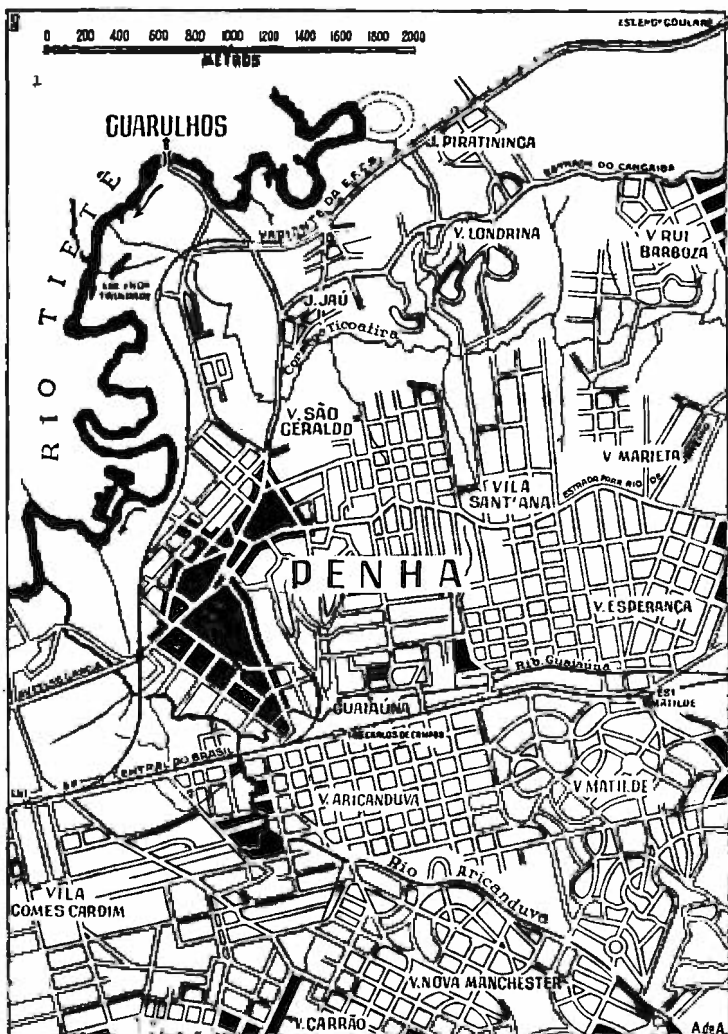
(23) De acôrdo com o recenseamento de 1940, viviam na região 56 510 habitantes, dos quais 44 369 no distrito da Penha. Para avallar-se o seu caráter de pequena "cidade" dentro da grande metrópole, basta dizer que, naquele ano, apenas na parte urbana do distrito da Penha existiam 6 604 prédios, com 36 682 moradores.

existiam pastagens para o gado e matas de onde se extraía lenha. Há três décadas teve lugar o primeiro partilhamento dessas terras, embora só em 1922 se iniciasse o loteamento propriamente dito. Não tardou que o vale do ribeirão Guaiaúna, a colina próxima e o vale do Aricanduva, mais ao sul, fôssem ocupados. Hoje, o aglomerado está constituído por duas "vilas" distintas: a *Vila Carlos de Campos*, na encosta meridional da colina da Penha, ao norte da linha férrea, cujo nome foi tirado da estação, assim designada depois de 1926; e a *Vila Aricanduva*, ao sul da mesma linha férrea, sobre a colina e na encosta setentrional do vale do Aricanduva. Mas os seus moradores nem sempre fazem tais distinções e ainda preferem usar a denominação antiga, de Guaiaúna.

Para o sul, também no vale do Aricanduva, a expansão prosseguiu e outras "vilas" vieram a surgir: *Nova Manchester*, *Vila Carrão*, fora já das influências da Penha e em ligação com a cidade pela estrada de Itaquera e Rua Antônio de Barros.

Para leste, as ligações com a colina da Penha são bem mais estreitas. No vale do Guaiaúna e ocupando suas encostas, apareceram por volta de 1922 duas outras "vilas": *Vila Esperança*, entre a Estrada Velha de São Miguel e a linha tronco da "Central do Brasil"; e *Vila Matilde*, ao sul da via-férrea, entre os cursos do Guaiaúna e do Aricanduva (24). Até uns dez anos atrás, foram êsses núcleos os pontos mais avançados da metrópole paulistana, nessa direção, vindo depois deles os grandes espaços desabitados, que anunciam o início da zona rural. Entretanto, em 1938, novo núcleo se constituiu mais

(24) As terras da atual *Vila Esperança*, em meados do século XIX, pertenciam ao Dr. Gabriel Rodrigues dos Santos. Em 1872, realizou-se o primeiro partilhamento; mas foi somente em 1922 que sua então proprietária, D. Maria Carlota de Melo Franco Azevedo, fez o loteamento e criou a "vila". Já *Vila Matilde* constituía uma fazenda, de propriedade do Dr. Manuel Lopes de Oliveira, que foi arrematada em hasta pública pelo Dr. José Manuel da Fonseca Júnior, no princípio do século atual; em 1922, procedeu-se ao primeiro loteamento, que foi completado três anos depois.



O crescimento da Penha

Datam da época muito recente o crescimento da Penha e a multiplicação de suas "vilas" satélites. Até 1920, o aglomerado restringia-se à colina e correspondia à parte representada em negro, no mapa acima.

além ainda, entre a linha férrea e o vale do Gamelinha: *Vila Guilhermina*, que assim ocupa hoje aquela posição "pioneira" (25). Ao longo da Rodovia São Paulo-Rio, é *Vila Marieta* o ponto mais avançado da região da Penha.

Para o norte, a expansão processou-se ao longo da Estrada do Cangaíba e do vale do ribeirão Tiquatira. Nas encostas da colina da Penha, voltadas para este curso d'água, surgiram há uns 20 anos a *Vila São Geraldo* e a *Vila Sant'Ana*, esta última servida pela Rodovia São Paulo-Rio e outrora parte integrante da mesma fazenda de onde se originou a Vila Esperança. Na outra vertente do Tiquatira, servida pela Estrada do Cangaíba, o povoamento é mais antigo, datando de fins do século passado; entretanto, não têm duas décadas as "vilas" ali existentes: *Jardim Jaú*, *Vila Mesquita*, *Vila Londrina*, *Jardim Piratininga*, *Vila Rui Barbosa*. Próximo à estação de Eng. Goulart (que não corresponde a nenhum aglomerado humano), existe a pequena *Vila Silvia*, com o seu aspecto rural.

Para oeste, salvo no ponto de ligação com a cidade, a expansão da Penha não pôde realizar-se em virtude do obstáculo constituído pela extensa várzea do Tietê, imprópria para a fixação do homem.

O aspecto de tôdas essas "vilas" oferece grandes semelhanças: as mesmas ruas não calçadas e em ladeira, a vencer o declive às vezes abrupto das colinas do terciário; os mesmos tipos de casas, mais ou menos dispersas; as mesmas pequenas hortas para consumo particular (a não ser exceções que focalizaremos mais adiante) e o mesmo problema da falta d'água, obtida de poços. Não possuem um centro com vida própria e a presença das pequenas igrejas parece pouco significar.

(25) *Vila Guilhermina* instalou-se no antigo sítio Nhocunê, que até 1903 pertenceu ao sr. Luís de Oliveira Lins de Vasconcelos. Tem hoje 504 casas construídas.

Quanto à população, além do elemento brasileiro, destacam-se os portugueses e os espanhóis. Os italianos, outrora numerosos, já se vão integrando na massa dos nacionais. Outras nacionalidades aparecem representadas por pequeno número de indivíduos.

A função residencial, inegavelmente, é a dominante nesses arredores da Penha. Por exceção, algumas fábricas podem ser encontradas. Apenas os cursos d'água, com suas baixadas, representam um papel econômico digno de maior destaque.

O aproveitamento das planícies aluvionais. — Já tivemos ocasião de acentuar a pobreza do solo terciário em tôda a região que vimos estudando. Daí o papel de área puramente residencial reservado às colinas e o aproveitamento econômico das planícies de aluvião, o que faz lembrar o caso das cidades da velha Grécia, embora as estruturas geológicas não possam ser comparadas (26).

A exploração das baixadas fluviais constitui atividade bastante antiga na região, quer através do cultivo do solo, quer pelo fabrico de tijolos, nas olarias (27). Isto explica a existência de verdadeiros gêneros de vida, estreitamente ligados a essas atividades.

a) AS OLARIAS

Em tôda a várzea do Tietê, notadamente entre a Penha e Guarulhos, as olarias constituem elemento característico daquela paisagem monótona e de nenhum atra-

(26) Vêde LAVEDAN (Pierre), *Géographie des Villes*, pág. 16.

(27) KIDDER, obra citada, pág. 209, refere-se à existência, ali, de um campo de arroz e de numerosas árvores frutíferas, sobretudo jaboticabeiras. LUNÉ, em seu *Almanaque da Província de São Paulo para 1873*, pág. 133, regista a presença de 3 olarias, "sendo uma no Taupapé e as duas outras no aterrado da Penha". MOREIRA PINTO, nos *Apontamentos para o Dicionário Geográfico do Brasil*, vol. III, diz que a indústria da paróquia é a cerâmica, cifrando-se a lavoura ao plantio de cereais.

tivo natural. Nada menos de 23 dêsses estabelecimentos funcionam apenas nas vizinhaças da colina da Penha (28); a montante, pela mesma várzea do Tietê, outros muitos também aparecem, como em alguns de seus afluentes, conforme teremos ocasião de verificar em capítulos a seguir.

As olarias localizam-se às margens do Tietê, a fim de tornar mais fácil o transporte dos tijolos; ou afastadas delas, se podem dispor de estradas ou caminhos, que são utilizados pelos caminhões. No primeiro caso, barcaças apropriadas conduzem o produto para pontos diversos do curso fluvial, de onde é transportado para os consumidores.

O material utilizado pelas olarias é retirado das vizinhanças e conduzido em carroças de tração animal. Trata-se de uma mistura de três elementos principais: a terra negra, turfosa, conhecida localmente por "torba", nome que denota visível influência italiana; o barro branco, que é denominado barro "forte"; e areia.

O material assim constituído vai para a *amassadeira* movida por animais ou a motor. Daí passa para a seção de *fórm*as, onde mulheres e crianças, quase sempre, lhe vão dar a forma característica do tijolo. Segue-se a *secagem* dos tijolos, que se processa teóricamente em 5 dias, embora leve normalmente 10 a 15 dias, em virtude da irregularidade do tempo, que caracteriza a região paulistana. Dia de chuva nas olarias equivale a um domingo ou feriado, pois ninguém trabalha. Um dêsses estabelecimentos pode produzir, cada dia, em média, 12 000 tijolos.

Em seguida, os tijolos passam para o *forno*, onde ficam a cozer de 90 a 100 horas, sob a ação do calor pro-

(28) No *Catálogo das Indústrias do Município da Capital*, publicado pelo DEPARTAMENTO ESTADUAL DE ESTATÍSTICA, em 1943, figuram 39 olarias só na região da Penha, sendo 19 na várzea próxima ao morro do Cangaíba.

duzido pelas achas de lenha. Um forno, de acôrdo com seu tamanho, pode conter de 40 000 a 120 000 tijolos, de uma só vez.

Tôda essa produção se destina ao consumo da metrôpole bandeirante, cuja febre de construções continua, apesar dos problemas criados pela guerra. Esta em nada afetou as atividades das olarias da Penha; ao contrário, não há mãos a medir para atender as necessidades do consumo.

O aspecto dessas olarias conserva ainda muito de "colonial"; observando-as, de longe, parece que temos ante os olhos uma das gravuras de Rugendas ou Debret. Quase não se nota diferenças de uma para outra: é o forno, com sua característica silhueta; é o terreiro onde são fabricados os tijolos e onde tem lugar a secagem; é a amassadeira, de perfil também inconfundível.

Sua atividade vem criando problemas, que deverão ter conseqüências sérias para o futuro. Em primeiro lugar, queremos destacar o dos "barreiros" abandonados: constituindo bacias de 1m a 1,50 de profundidade, com diâmetros variáveis, transformam-se em lagoas por ocasião das enchentes do Tietê, complicando ainda mais sua rede tão cheia de meandros e influindo positivamente sobre o seu regime. Se, por um lado, as cheias têm-se tornado menos violentas e menos prejudiciais, por outro regista-se a ampliação do domínio das águas, que assim roubam terras que poderiam ser úteis ao homem. Além disso, outro problema se impõe — o do esgotamento dos depósitos de argilas úteis; por quanto tempo ainda poderá a Capital contar com êsses mananciais para o fabrico dos tijolos que consome? Problema que mais grave se torna se lembrarmos que outras planícies da região são já também exploradas de longa data e apresentam idênticos sinais de esgotamento.

b) EXTRAÇÃO DE AREIA

Em diversos pontos da planície aluvional, pode-se registrar a presença de "portos" de areia; correspondem, portanto, a depósitos de areia. A oeste da região, próximo à confluência do Aricanduva, há uma exploração dessa espécie; mas é no trecho mais amplo da várzea, nas proximidades de Eng. Goulart, que os melhores exemplos podem ser encontrados, havendo quatro "portos" em franca atividade.

A areia é retirada do fundo das lagoas por meio de dragas, que exploram depósitos situados a 3 ou 4 m de profundidade. Assim obtido, o material passa para barcos apropriados, que se destinam ao transporte até às margens. Junto a estas chegam os auto-caminhões que deverão conduzi-lo até os centros de consumo da Capital. A via-férrea é pouco utilizada para êsse fim; por isso mesmo, os "portos" de areia da zona de Eng. Goulart (entre os quais se destaca o Pôrto Ribeiro, por nós visitado com maior vagar) utilizam a estrada que liga a localidade à estrada de Guarulhos, cujo traçado é paralelo à via-férrea e cuja construção data de uns 5 anos.

Em geral, são os próprios proprietários dos terrenos da várzea os que mantêm a exploração desses abundantes depósitos de areia, de importância muito grande para as construções da metrópole.

Tal atividade, conjugada com a das olarias, tem conseqüências notáveis para a geografia física da região, pois, como já tivemos ocasião de acentuar, acaba por influir no próprio regime do rio.

c) CONSTRUÇÃO DE BARCOS

A atividade das olarias, como também a extração de areia, alimenta pequena indústria de construção e conserto de barcos, localizada sobretudo nas vizinhanças da Avenida de Guarulhos, no trecho que atravessa o Tietê.

Os *barcos* que trafegam nas águas do grande rio costumam medir 12 m de comprimento por 2 m de largura, na parte mediana. Sua carcassa é de pinho, mas o fundo é de peroba, que melhor resiste ao contato com a água. Suas extremidades trazem pequena cobertura, denominada "casinha", que corresponde ao "castelo" do praiano de Santos ou ao "galpão" do piracuara do Paraíba. A "casinha" da ré (pôpa) é a maior e dá para abrigar dois homens deitados; a do "bico" (proa) é bem menor. Ambas servem para guardar objetos, roupas, mantimentos etc., embora a maior seja utilizada, muitas vezes, como abrigo para os que lidam com o barco.

Podem conduzir 7 t de carga, o que corresponde a 5 000 tijolos, ou 7,5 m³ de areia, ou ainda 7 m³ de pedregulho.

Essa pequena indústria tem um caráter doméstico, pois os que nela trabalham pertencem, quase sempre, à mesma família. Três ou quatro pessoas podem construir um barco desse tipo em 15 dias, vendendo-o à razão de 4 ou 5 mil cruzeiros, o que serve para mostrar as vantagens do negócio, mormente se atentarmos para aquêlê caráter familiar, atrás referido. Em geral, são portugueses os que se dedicam a essa curiosa atividade, tão ligada à vida do rio Tietê.

No chamado Caminho do Pôrto, não longe da ponte para Guarulhos, existe o principal desses pequenos "estaleiros". Ali se fabricam barcos de todos os tipos, não só de carga como também de passageiros. Tais embarcações

se destinam sobretudo ao tráfego no Tietê; entretanto, muitas têm sido fabricadas para o vale do Paraíba (São José dos Campos, Aparecida), para Ribeirão Preto, e até mesmo para o Rio de Janeiro.

As barcas que deslizam mansamente sôbre as águas do maior rio paulista são conduzidas à fôrça de remos ou de varas.

d) *AS CULTURAS DAS VARZEAS*

Já acentuamos que são comuns as pequenas culturas destinadas ao consumo particular, em tôda a região da Penha. Nas encostas das colinas elas surgem numa estreita subordinação aos córregos e ribeirões: as pequenas áreas cultivadas localizam-se de preferência nos vales, embora o trecho atravessado diretamente pelos cursos d'água seja ocupado por uma vegetação secundária mais ou menos exuberante.

No entanto, as culturas de maior importância, por terem fins econômicos, acham-se situadas nas baixadas quaternárias de alguns dos afluentes do Tietê. Seus solos não são muito melhores que os dos morros próximos; mas seu maior teor em umidade e, notadamente, a maior facilidade para abertura de poços explicam essa preferência dada às planícies de aluvião. Realmente, a elevada porcentagem de areia, que nêles se contém, torna-os ressequidos, exigindo (o que, talvez, cause admiração) um constante trabalho de irrigação. Por isso mesmo, a zona cultivada contém pequenos sistemas de canais, ou caso contrário, precisa ser regada pelo menos duas vezes ao dia. Para obtenção da água, abrem-se poços, cuja profundidade oscila entre 3 e 4 m; ora, nas colinas próximas, torna-se preciso escavar de 10 a 15 m para que seja encontrado o lençol freático. Tais poços dispõem de uma



Atividades econômicas na região da Penha

Examinando-se o mapa acima, pode-se bem avaliar a importância econômica das planícies da Penha; localizam-se nelas as principais fontes de riqueza do lugar (olarias, culturas, "estaleiros"). As fábricas já predominam no vale do Aricanduva, em contacto com a zona industrial da cidade de São Paulo.

armação tósca destinada a movimentar o balde d'água: é a chamada "cegonha" ou "picota", têrmos genuinamente lusitanos, uma vez que portugueses são todos quantos se dedicam a essas culturas. A adubação é conhecida, embora para tal fim seja usado apenas o lixo.

Essas pequenas chácaras aparecem tanto ao norte como ao sul da colina da Penha. O vale do Tiquatira apresenta numerosos exemplos, estando as mais extensas na baixada existente a oeste da Estrada do Cangaíba. Também o vale do baixo Aricanduva as contém, desde Guaiabuá até à Estrada Velha da Penha. Quase sempre são novas, com meses ou poucos anos de existência, estando sob regime de arrendamento (29). Nelas se cultivam principalmente flores: cravos, copos-de-leite, dalias, Rainha Margarida, etc.; mas os legumes também aparecem.

O produto dessas culturas destina-se totalmente ao consumo da Capital, sendo conduzido diariamente ao Mercado ou às feiras (de preferência à do Largo do Arouche). O dia começa muito cedo para esses ativos chacareiros: costumam rumar para a cidade no caminhão que passa pela chacara às 2 horas da madrugada ou, então, pelo bonde que sai da Penha às 2 e meia. Já o bonde das 3 horas da madrugada é o bonde dos verdureiros...

Fora dêsses exemplos de verdadeira horticultura ou jardinagem, um outro existe que deve ocupar um lugar à parte: queremos referir-nos à *Hortulânia Paulista*, importante chacara existente no vale do Guaiabuá, próximo à estação de Carlos de Campos. Ocupa uma área de 8 alqueires, onde se cultivam flores das mais variadas qualidades, além de outros vegetais, e onde trabalham

(29) Uma das chácaras por nós visitada situa-se na várzea do Tiquatira, próximo à Estrada do Cangaíba; vem sendo explorada há 6 meses por um português, natural da Beira, que está no Brasil há apenas 3 anos. Outra, situada na Avenida Guarulhos, próximo ao Tietê, foi alugada há 4 anos, à razão de 130 cruzeiros mensais; no mato inútil, que até então ali existia, o português e sua família abriram 17 poços e encheram o terreno de canteiros de flores e legumes.

mais de 40 pessoas. Data de 1916 e destina-se a fornecer flores à casa comercial do mesmo nome, existente no centro da cidade.

Uma pequena atividade industrial. — A região da Penha não se destaca por sua função industrial; sem falar na fabricação de tijolos e de barcos, atrás mencionada, não existem mais que umas 12 fábricas em toda a área ocupada pelo velho núcleo e suas “vilas” satélites.

Na porção setentrional, merece referência a *Fábrica de Giz Brasil*, situada à margem da via-férrea e próximo à Avenida de Guarulhos. Na região da colina da Penha, existem dois estabelecimentos ao longo da radial Rua Dr. João Ribeiro-Rodovia, um dos quais é a *Fábrica de Artefatos de Galalite Atlântico*. Mas é na porção meridional que vamos encontrar número mais elevado, embora modesto.

De fato, em Guaiaúna, destacam-se: as *Fábricas Santa Teresinha*, situadas próximo à confluência do Guaiaúna com o Aricanduva, sendo uma de papel e outra de celulose (30); a *Fábrica Técnico-Cerâmica*, numa das encostas do vale do Aricanduva, com produção de isoladores elétricos (31); a *União Mecânica*, especializada em chaves e fechaduras, também na encosta dêste vale; a *Companhia Nacional de Anilinas*, já na baixada dêsse ribeirão; e outras menores. Em Vila Matilde, acha-se instalada, junto à estação, a *Fábrica Vulcão*, que produz tintas, esmaltes e vernizes (32). Do outro lado da linha,

(30) A *Fábrica de Papel Santa Teresinha* funciona desde 1940, num terreno de 20 000 m², onde trabalham 140 operários, homens e mulheres, que produzem de 8 a 10 t. de papel por dia.

(31) A *Fábrica Técnico-Cerâmica* foi fundada em 1929 e suas instalações ocupam uma área de 3 000 m², onde trabalham 197 operários, com uma produção média mensal de 400 000 peças. Recebe matéria-prima da região de Mogi das Cruzes (Susano) e abastece mercados brasileiros e de outros países da América do Sul.

(32) A *Fábrica Vulcão* funcionava na Capital, onde foi fundada em 1925. Acha-se na localidade desde 1938, utilizando-se de 60 operários e produzindo, anualmente, uma média de 1 800 t de tintas, esmaltes e vernizes.

em Vila Esperança, existe a *Fábrica de Produtos Químicos Vale do Paraíba*, fundada em Taubaté, mas logo transferida para ali (33). Isto sem falar em estabelecimentos menores, como pequenas fábricas de tecidos, guarda-chuvas, balas etc.

Como se vê, a porção meridional da região sobressai-se pelo número de suas fábricas, o que se justifica pela natural continuidade da zona industrial localizada nas proximidades e pela presença da linha tronco da "Central do Brasil". Tais circunstâncias permitem-nos prognosticar-lhe papel de maior destaque, em futuro talvez não muito remoto.

As comunicações. – A Penha e suas "vilas" próximas acham-se em contacto direto com a metrópole paulistana através de duas importantes vias de comunicação: a Avenida Celso Garcia e as linhas da "Central do Brasil".

A *Avenida Celso Garcia* constitui, por muitos motivos, a grande artéria da região. Iniciando-se no bairro do Brás, prolonga-se por 6 km, através do Tatuapé, até à colina da Penha. Nada mais é que o velho caminho da Penha, que se tornou depois Avenida da Intendência e que sempre foi o traço de união entre a metrópole e este seu bairro-subúrbio.

Nela se entrosam vários outros "sistemas" de comunicações, o que serve para demonstrar sua importância: para o norte, vê-se prolongada pela Rua da Penha, Avenida de Guarulhos e Estrada do Cangaíba; para oeste, pela Rua Dr. João Ribeiro, Rodoviã São Paulo-Rio e Estrada Velha de São Miguel; para as "vilas" da porção meridional, pela Rua Guaiaúna e Avenida Conde de

(33) A *Fábrica de Produtos Químicos Vale do Paraíba* foi fundada em 1942 e ocupa um terreno que tem 12 500 m² de área, no qual se ergueram modernas instalações. Nela trabalham 70 operários, que produzem carbonato de magnésio, carbonato de cálcio, etc., numa média de 400 t por ano. Utiliza o calcáreo proveniente de Taubaté e de Itapeva.

Frontin. Um verdadeiro feixe de estradas que procedem de regiões bastante afastadas e que se reúnem nessa grande "radial" paulistana.

As diversas linhas de ônibus que servem Guarulhos, São Miguel, Vila Esperança e Vila Matilde despejam seus passageiros num só "funil", que é a Avenida Celso Garcia. Através dela, linhas de ônibus e de bondes vão alcançar a metrópole, num tráfego intenso e ininterrupto.

A seu lado, correndo-lhe paralelamente, os trilhos da *Estrada de Ferro Central do Brasil* constituem outra importante via de comunicações para a região. Ao alcançar a baixada do Aricanduva, a via-férrea faz sua conhecida bifurcação: a Linha Tronco prossegue rumo a leste, servindo as "vilas" meridionais através das estações de Carlos de Campos e Vila Matilde; a Variante dirige-se para o norte e, depois, para NE, atravessando uma região pouco habitada, por estar próxima à várzea do Tietê e contendo as estações de Engenheiro Trindade e Engenheiro Goulart. A Linha Tronco, por ser bem mais antiga, exerceu influência maior sobre o povoamento; a Variante, embora houvesse ocasionado a organização de algumas "vilas", logo depois de projetada, não representa quase nenhum papel, nesse particular.

O eixo Celso Garcia-Rodovia São Paulo-Rio e a linha tronco da "Central do Brasil" constituem os dois caminhos naturais que se abrem para a expansão da metrópole, em direção ao nascente. Em tórno dêles, por isso mesmo, vai-se processando essa marcha avassaladora, cujos limites hoje estão em Vila Marieta e Vila Guilhermina, mas amanhã poderão ser encontrados na região de São Miguel ou de Itaquera.

A REGIÃO DE ITAQUERA

Em plena zona rural. — Na direção de leste, após a região da Penha, tanto para os lados de São Miguel como de Itaquera, inicia-se a verdadeira zona rural dos subúrbios paulistanos, com seus grandes espaços sem nenhum sinal da presença do homem, pleno domínio da natureza.

Por uma questão de método, vamos aqui focalizar apenas a região de Itaquera. Na realidade, nenhum aspecto natural marcante a diferencia da de São Miguel, a não ser a existência da grande várzea do Tietê, que, como veremos depois, é o elemento dominante na paisagem desta última. Entretanto, os característicos antropogeográficos são bem diversos, o que justifica a distinção aqui feita.

Através de uma série infindável de colinas, distribuem-se os núcleos de povoamento, que dão à região de Itaquera o seu principal traço: o de zona residencial. Mas não seria possível subestimar a ativa exploração, que ali se faz, do solo e do sub-solo, merecendo destaque particular as suas grandes áreas cultivadas, o aproveitamento do cascalho e das pedreiras e a atividade das olarias.

O quadro natural. — A paisagem natural na região de Itaquera, ainda pouco humanizada, pode ser melhor observada que na região da Penha.

As colinas do terciário oferecem-nos as cotas mais elevadas, com altitudes de 800 e mesmo 900 metros, em sua porção meridional, onde se localiza o divisor de águas entre o Aricanduva e os outros afluentes do Tietê, cujo curso tem sentido geral S-N. Apesar da modéstia desses cursos d'água, o relêvo denota um trabalho mais ativo da erosão, completado pela força das enxurradas. Daí as encostas mais abruptas e a maior sucessão dos morros.

Exemplos daquela topografia que lembra pequenas "cuestas", já por nós referida, podem ser bem observados, de maneira especial nas proximidades de Quinze de Novembro, onde também são abundantes os leitos de cascalhos.

As baixadas quaternárias ocupam áreas restritas, em virtude da pequenez do trabalho de acumulação, desde que os ribeirões têm ali seus cursos superiores. Os afloramentos do cristalino são raros e, quando aparecem, constituem pedreiras que o homem tem sabido aproveitar, ou surgem em alguns cortes da via-férrea.

Principalmente dois afluentes do Tietê percorrem a região: o *Jacu*, que se vê engrossado pelo Verde; e o *Itaquera*, mais importante, que recebe o Itaquera-mirim.

A vegetação, rasteira no alto das colinas, torna-se mais abundante nas encostas e, sobretudo, no fundo dos vales, onde não são raras algumas capoeiras. Muitas araucárias podem ser vistas em áreas restritas.

Subúrbios residenciais por excelência. — Uma população calculada em 12 mil habitantes vive na região de Itaquera, em estreita ligação com a metrópole paulistana e disseminada ao longo da linha tronco da "Central do Brasil". A maior parte apenas lá reside, exercendo suas atividades costumeiras na Capital, o que torna a função residencial a mais importante. São brasileiros em sua maioria; do elemento estrangeiro, ali radicado, destacam-se os japoneses, que chegam a constituir uns 15% daquele total e se dedicam às atividades rurais.

A dispersão do "habitat" é característica e aparece, às vészes, nos próprios aglomerados urbanos. Também sensível é a preferência pelas encostas dos vales, onde o cultivo do solo encontra maiores facilidades.

Antiga via de passagem, que a estrada de ferro em parte aproveitou, a região possui dois núcleos de maior

destaque — *Itaquera* e *Lajeado*, além de uma série de pequenas “vilas” que aparecem ora próximo à via-férrea, ora um pouco afastadas.

Itaquera, centro principal da região. — Quando o trem da “Central do Brasil” alcança o vale do ribeirão da Pedreira, abre-se aos olhos do viajante um panorama que tem algo de inesperado. De fato, depois de Vila Guilherme, o povoamento é tão disperso que chega a surpreender a presença de um núcleo urbano, mais ou menos concentrado e extenso, como o existente em Itaquera. Por outro lado, a paisagem bastante modificada pela mão do homem dá-lhe um certo encanto e atrai, logo de início, o forasteiro.

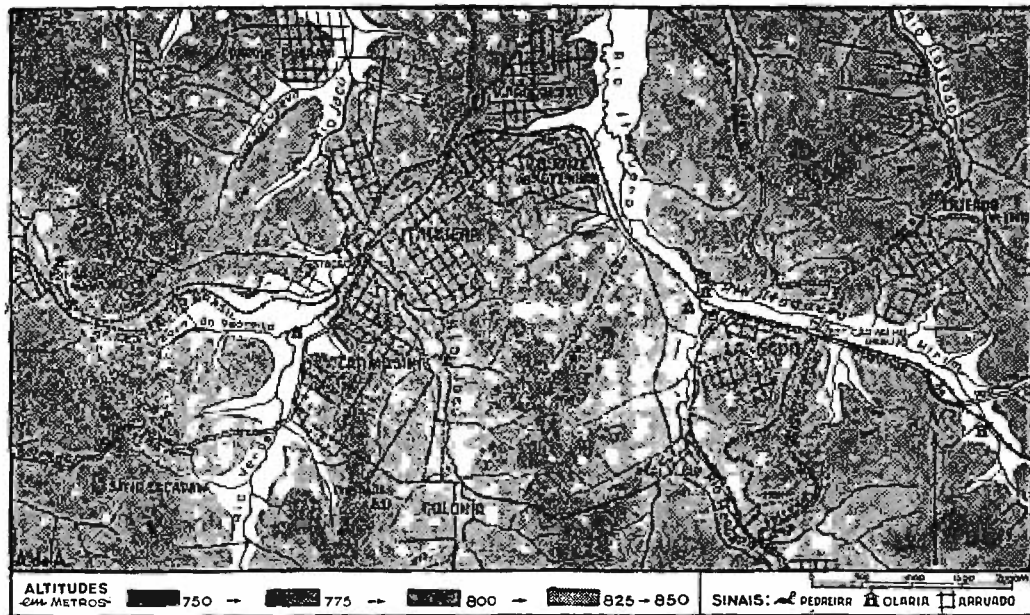
Desenvolve-se a vila de Itaquera pelos vales do rio Jacu e de seu tributário Verde, alcançando também a colina que se ergue não longe de sua confluência. Para o norte constitui a chamada *Vila Sant’Ana*, que se prolonga até à estação pela *Vila Campanela*. Ocupando a colina e estendendo-se pelo vale do rio Verde, existe a *Vila Carmosina*, que se vê dominada pela matriz de Nossa Senhora do Carmo, inaugurada em 1928.

Durante muitos anos, existiu ali um simples pouso para os viajantes: a famosa “Casa Pintada”, que SPIX e MARTIUS classificaram de “bonita fazendola” (34) e à qual também se referiu SAINT-HILAIRE (35). Entretanto, apesar de possuir “belíssima aguada e bons pastos reatengos e gerais”, em 1830 não passava de um simples e muito mau rancho, conforme documentos da época (36). Estaria localizada na atual Vila Sant’Ana ou, talvez, um pouco mais além.

(34) SPIX e MARTIUS, *Vlagem pelo Brasil*, vol. I, pág. 200.

(35) SAINT-HILAIRE (Augusto), *Segunda Vlagem do Rto de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo*, pág. 164.

(36) Vêde SANT’ANA (Nuto), *São Paulo Histórico*, vol. I, págs. 38 e 39.



A região de Itaquera

Esse trecho da área suburbana oriental, servido pelos trilhos da linha tronco da "Central do Brasil", caracteriza-se por sua topografia de colinas e seus vales dispostos no sentido S-N. Dos aglomerados urbanos, dois apenas têm maior destaque: Itaquera e Lajeado.

Dêsse povoamento antigo nada parece haver restado e nem mesmo a estrada de ferro, que lá criou uma estação em fins do século XIX, teve grande influência sobre a vida do lugar (37).

O desenvolvimento de Itaquera deve-se, até certo ponto, ao crescimento da Capital paulista, pois foi sentindo a futura expansão da metrópole que a "Companhia Comercial, Pastoral e Agrícola" adquiriu, em 1919, aos padres carmelitas a *Fazenda do Carmo*, situada entre os rios Verde e Jacu, propriedade da Província Carmelitana Fluminense desde princípios do século XVIII. Fêz-se então, o primeiro loteamento e assim nasceu a atual Vila Carmosina.

O aspecto geral de Itaquera agrada em virtude de seu caráter semi-rural. As habitações, modestas em sua maior parte, não se acotovelam umas ao lado das outras, mas se disseminam pela localidade, entremeadas por pequenas culturas e por abundante arvoredo, cuja folhagem dá uma nota particular à monótona paisagem campestre dos arredores.

Tal impressão agradável é diminuída quando se entra em contacto com a população e passa-se a conhecer os seus problemas. Sem falar na inexistência de ruas calçadas, um dos elementos que mais prejudicam o lugar é a falta de luz elétrica; daí o uso generalizado das lâmpadas de querosene e a impossibilidade de instalação de indústrias importantes. Outro problema existente é o da água e de esgotos, aliás geral para todos êsses subúrbios; a água é obtida em poços, que chegam a ter 18 e 20 metros de profundidade, sendo retirada muitas vezes por meio de bombas acionadas pelo vento, o que acaba por dar à vila uma fisionomia própria, em virtude do elevado número de seus moinhos de vento.

(37) MOREIRA PINTO, nos seus *Apontamentos*, vol. II, que datam de fins do século passado, dá-lhe apenas 100 habitantes.

A maioria de sua população trabalha na Capital ou para aqui se dirige a fim de vender seus produtos; isto explica o movimento de sua pequenina estação, por onde transitam, em média, 2 000 pessoas, diariamente.

A população de todo o distrito de Itaquera pode ser calculada atualmente em 8 000 almas, o que significa que não há termo de comparação entre o número de seus habitantes e o da Penha (38).

De qualquer forma, não há nenhum exagêro em dizer que Itaquera representa certo papel de "capital" regional, não só por ser o maior aglomerado da região que ora examinamos, como por outros fatores: em primeiro lugar, como centro religioso, uma vez que possui a principal igreja da zona, sede paroquial, freqüentada aos domingos e dias santificados por muitos dos que vivem nas-"vilas" próximas; em segundo lugar, como pequeno centro cultural, graças à presença de um Grupo Escolar e do cinema, sobretudo, que atraem a população das redondezas; e, finalmente, como um mercado de certo destaque, devido às suas casas comerciais (notadamente de gêneros alimentícios) e à sua feira, que se realiza junto à estação nos domingos pela manhã, sendo freqüentada por moradores não só das "vilas" próximas, como também de Lajeado e, até mesmo, da região da Penha (Vila Matilde, Guaiáuna).

Lajeado, subúrbio de muitos nomes. — Uns poucos km além de Itaquera, outro aglomerado se destaca, alojado no vale do Itaquera-Mirim. E' *Guaianazes*, segundo a nomenclatura oficial, introduzida a partir do ano corrente; é *Carvalho Araújo* para os que trabalham na "Central do Brasil"; é simplesmente *Lajeado* para os que nele vivem.

O primitivo núcleo surgiu a uns 2 km para NE, no vale do ribeirão Lajeado, como simples pouso de viajantes.

(38) De acôrdo com o censo de 1940, viviam no distrito de Itaquera 7 892 habitantes, em 1 974 prédios.

tes, provavelmente no século XVIII (39). Mas a estrada de ferro, preferindo o vale do Itaquera-Mirim, decidiu o seu destino: hoje, além do cemitério, lá não existem mais que umas seis casas. Chama-se *Lajeado Velho* e ainda guarda, como relíquia de outros tempos, a antiga capela de Santa Quitéria (com um alpendre que faz lembrar o da igreja de São Miguel), reformada em 1885 e em torno de cuja origem existe curiosa lenda.

A estrada de ferro fêz nascer, porém, em redor da estação ali estabelecida (que data, como a de Itaquera, de fins do século passado), um novo núcleo de povoamento. A princípio, deve ter sido modesto, pois suas ligações com o antigo núcleo deveriam ser bem intensas; de outra forma, não se poderia justificar o extenso trecho, calçado com lajes e paralelepípedos de granito, da estrada que se dirige para Lajeado Velho. Dêsse tempo são algumas construções existentes nas vizinhanças da estação.

Em época recente, iniciou-se o loteamento dos terrenos situados ao sul da via-férrea. Cresceu, assim, o lugarejo ao longo da estrada de ferro, aparecendo a atual Vila Princesa Isabel e, mais além, a Vila Gianetti.

Lajeado apresenta, por isso mesmo, um caráter tipicamente linear, conservando em sua nova fisionomia muita coisa que denota ter mais de meio século de existência. A maioria de sua população, que para todo o distrito pode ser avaliado em 3 000 habitantes (40), trabalha na Capital paulista.

As "vilas" satélites. — Em torno de Itaquera e de Lajeado, existem pequenos núcleos de população, que constituem numerosas "vilas" residenciais. Uns cresce-

(39) A *Revista do Arquivo Municipal* de São Paulo, ano IV, n.º 73, publica uma carta de José de Santa Brigida, em que este relata uma viagem feita à aldeia do Lajeado, em janeiro de 1802.

(40) Pelo recenseamento de 1940, existiam em Lajeado 806 prédios, com uma população de 2 967 habitantes.

ran próximo à estação ferroviária; outros, embora ligados à via-férrea, nem sempre aparecem junto àquela.

O caso de *Artur Alvim* é bastante expressivo: em torno da pequenina estação nada existe, praticamente, ao passo que pelas encostas do vale do ribeirão Santa Luzia ou Franquinho (um dos formadores do Tiquatira), que lhe fica próximo, desenvolve-se um povoamento muito esparso, no meio de pequenas áreas cultivadas. Do lado sul, existe a Vila Santa Teresa, apenas esboçada, que se vê prolongada pela Vila Ré, cujos limites ocidentais se confundem com os de Vila Esperança, já na região da Penha. Para o norte, aparece a Vila Santa Luzia, mais modesta ainda, embora esteja dominada pela capela do mesmo nome, no alto da colina.

Em *Quinze de Novembro*, ao contrário, nota-se a influência da via-férrea ou, pelo menos, uma recíproca influência. Na verdade, na colina próxima à estação e voltada para o vale do rio Itaquera, existe um arruamento perfeito, embora sejam em pequeno número as habitações. Loteado a partir de 1924, teve um impulso maior por volta de 1926; mas a inexistência de luz elétrica paralisou seu crescimento. A nordeste, a Vila Progresso também não obteve o êxito esperado. Tudo isso explica a sensível dispersão do "habitat" e a presença de chácaras, que surgem ao lado da vegetação às vezes exuberante de pequenas matas secundárias.

O caráter rural de tôdas essas "vilas" é marcante. Não existe nelas nenhuma casa de comércio, nem tão pouco um centro que congregue a população. Esta exerce suas atividades na Capital, ou por exceção, em algumas poucas olarias.

As "vilas" de Artur Alvim representam o papel de traço de união entre o extremo oriental da região da Penha e o núcleo de Itaquera. As de Quinze de Novembro constituem um prolongamento dêste último, de que fazem as vezes de verdadeiros subúrbios.

A “Colônia” de Itaquera. — Ao sul de Vila Carmosina, em Itaquera, localiza-se um centro de povoamento que merece referência à parte: é a chamada *Colônia*, que se estende pela bacia do rio Jacu, vence o divisor de águas e alcança o vale do Aricaniduva superior, em terras que pertenceram à antiga Fazenda Caaguaçu.

Seu nome pode dar margem a interpretações errôneas, que desejamos desde logo esclarecer. Não se trata de um núcleo colonial, no sentido oficial e vulgar do termo; a “Companhia Comercial, Pastoril e Agrícola” adotou-o para acentuar-lhe o caráter rural, em oposição ao caráter urbano da Vila Carmosina. Dividida em mais de 600 lotes de terras a antiga gleba, há 25 anos inteiramente despovoada, processou-se o povoamento e começaram a surgir os primeiros sítios. Hoje, mais de dois terços daquelas terras acham-se efetivamente ocupados, sobretudo o vale superior do rio Jacu. Gente de diferentes nacionalidades — brasileiros, japoneses, alemães, russos, lituanos, checoslovacos, poloneses — ali se fixou.

Entretanto, basta percorrer a “Colônia” para sentir a predominância dos *japoneses* sobre quaisquer outras nacionalidades. Para lá encaminhados pelo Governo e, depois, espontaneamente, a partir de 1922, tais elementos constitem um núcleo de umas 800 a 1 000 pessoas. Vivem em habitações geralmente modestas, construídas de tijolos ou de barrote, que se erguem no meio de culturas as mais variadas, ou ao lado de galpões em que se aglomeram galinhas “Leghorn”.

No ponto-de-vista econômico, a “Colônia” tem grande importância não só para a região de Itaquera como, principalmente, para a própria Capital paulista. Suas culturas podem ser classificadas como intensivas, embora reduzido seja o instrumental empregado. Nelas não existem canais de irrigação, nem a silhueta já nossa conhecida da “picota” ou “cegonha”; pratica-se a rega e os poços, por serem profundos, dispõem das “manivelas” ou

sarilhos. Os morangos merecem a preferência dos hortelões nipônicos; mas também são cultivados uvas, pêssegos, ameixas amarelas do Japão, ameixas pretas, limões sicilianos, caquis, peras, laranjas etc. (41). A seu lado, aparecem as culturas de tomates, aspargos, alcachôfras, couve-flores, alfaces, cenouras, repolho, batatinha etc. Enumerando essas culturas, desejamos apenas dar uma idéia do que significa este pequeno “parque” agrícola, que se dedica ainda à produção, em larga escala, de ovos de granja.

Em um quarto de século, por conseguinte, toda uma vasta extensão de terras inaproveitadas se transformou numa região intensamente humanizada, cheia de vida e de movimento. Por intermédio de organizações cooperativistas (notadamente a “Cooperativa Agrícola de Cotia” e a “Sociedade Cooperativa Agrícola Suburbana da Capital”), toda a produção é encaminhada para o mercado e as feiras da metrópole paulistana, através da rodovia e da estrada de ferro. Diariamente, por volta das 4 horas da madrugada, reúnem-se na estação de Itaquera os que vão vender seus produtos na Capital; mas, por volta das 11 horas, já se acham novamente nos sítios da “Colônia”.

Apesar de serem numerosos os nipo-brasileiros, o conhecido isolamento desse elemento étnico também ali pode ser registrado. Curiosa, porém, é a preocupação (espontânea ou recomendada, não sabemos) que têm os brasileiroinhos de “facies” mongólico em ser afáveis e comunicativos, saudando à moda cabocla aqueles com quem se cruzam pelos caminhos, embora desconhecidos e estranhos como era o nosso caso.

Atividades agrícolas. — Pelos seus característicos e pelo vulto de sua produção, a “Colônia” de Itaquera

(41) No cultivo dos pessegueiros, costumam os japoneses deformar as árvores, dependurando pesos em seu galhos, a fim de facilitar a colheita dos frutos.

pode ser considerada o mais importante centro agrícola da região, como já nos foi dado observar.

Fora dela, destacam-se alguns casos isolados, que merecem ser referidos. No próprio vale do rio Jacu, existe uma bela propriedade agrícola — a *Fazenda da "Refinadora Paulista, S. A."* pertencente à família Morganti, com culturas variadas (frutas, cana, milho) e nada menos de um milhão de eucaliptos. A oeste da "Colônia", a moderna *Fazenda do Carmo*, que corresponde à têrça parte da antiga Fazenda Caaguaçu, também possui algumas centenas de milhares de eucaliptos, além de pastagens e capoeiras, que um dia, por certo, virão a ser loteadas. Na região de Lajeado, o sr. *Celeste Magrini* tem obtido êxito com seu vinhedos e suas oliveiras. No extremo sul, em zona bastante acidentada, aparece a *Fazenda Santa Etevína*, com grandes culturas de milho.

No mais, só nos cabe lembrar as pequenas áreas cultivadas para uso dos próprios moradores, bastante comuns em tôda a região, como já foi mencionado, sem grande valôr do ponto-de-vista da economia regional, mas importantes por satisfazerem uma parte do consumo individual dos habitantes das diversas "vilas". Restringem-se às encostas das colinas e dos morros, fugindo quase sempre das partes mais elevadas (muito "lavadas" pelas enxurradas) e do fundo dos vales, brejosos as mais das vêzes.

As explorações do subsolo. — O terreno argiloso das várzeas alimenta, como na região da Penha, a atividade de algumas *olarias* para fabricação de tijolos. Daí a presença dos elementos que tão bem as caracterizam — fornos, amassadeiras, terreiros de secagem — nas baixadas de alguns cursos d'água, como o Santa Luzia (Artur Alvim), o Jacu (Itaquera) e o Itaquera-Mirim (Lajeado).

As mais importantes olarias localizam-se nas vizinhanças de Lajeado, junto à confluência do Itaquera com o

Itaquera-Mirim, onde existem quatro em atividade. Aliás, talvez não chegue a 10 o total de tôda a região. Muitas estão paralizadas e outras diminuíram sua produção em virtude das dificuldades de transporte, que a guerra veio ocasionar.

A exploração de *pedreiras* realiza-se em Itaquera e em Lajeado. A pedreira de Itaquera, situada a uns 3 km do nucleo urbano, não longe do rio Verde, é realmente grandiosa e notável pelo granito que fornece, de grã média e de bellissima aparência, largamente usado em obras da Capital. A rocha apresenta visível mergulho no sentido N-S. Vem sendo explorada há muito tempo, tendo sido construída uma linha de "Decauville" para conduzir o material extraído até à estação de Itaquera. Há uns 5 anos, porém, os trilhos foram arrancados e o transporte passou a ser feito por estrada de rodagem, em caminhões. Nas suas vizinhanças pode ser encontrado um tipo de casa diferente das demais, pois seus fundamentos e seus pisos são construídos de granito, obtido no próprio local.

As pedreiras de Lajeado, situadas próximo ao vale superior do Itaquera, a uns 2 km da estação ferroviária, vêm sendo exploradas de longa data (42) e fornecem granito para a Capital.

Nas vizinhanças de Quinze de Novembro, os importantes leitos de *cascalhos*, a que já fizemos menção, têm sido intensamente explorados. Foram utilizados, sobretudo, na pavimentação da rodovia São Paulo-Rio.

São atividades que dizem respeito a áreas reduzidas dentro da região que estamos estudando; entretanto, menos pelo seu valor econômico do que pelas modificações introduzidas na paisagem, merecem a ligeira referência, que vimos de fazer.

(42) Encontramos uma referência à exploração do granito de Lajeado, "bem reputado para construção", no *Relatório* apresentado ao Presidente da Província de São Paulo pela COMISSÃO CENTRAL DE ESTATÍSTICA e publicado em 1888 (pág. 335).

Pequenas indústrias. — De muito maior exceção são as atividades industriais na região. Poderíamos, mesmo, deixar de lado êsse assunto, em virtude da importância quase nula dêsse aspecto da economia regional, uma vez que já nos referimos à fabricação de tijolos e à exploração do subsolo.

Uma só fábrica pode ser encontrada em tôda a região de Itaquera: é a pequena *Fábrica de Fitas Dora*, fundada em 1928, não longe do núcleo principal. Destina-se à fabricação de fitas e de forros para chapéus, para isso utilizando 30 operários.

No campo da indústria extrativa vegetal, devemos registrar a extração da *lenha* e a produção do *carvão vegetal*, na zona ao sul de Lajeado (Passagem Funda, Santa Etelvina). Por meio de carroças e de carros de bois, o produto é conduzido até as vizinhanças da estação de Carvalho Araújo, de onde segue para a Capital.

As comunicações. — Os 12 000 habitantes, que residem na região de Itaquera, trabalhando na metrópole paulista ou no próprio local, dispõem de reduzidos meios de comunicação. Nenhuma linha de ônibus existe a servir êsses lugarejos afastados. O uso das “aranhas” e “charrettes” é muito raro e, pelos seus caminhos, escassos são os caminhões e outros veículos de carga.

Aliás, a região não é servida por nenhuma estrada de rodagem de primeira classe, pois a rodovia São Paulo-Rio atravessa a região de São Miguel, mais ao norte. Apenas caminhos vicinais e estradas carroçáveis podem ser ali encontrados: a *Estrada de Itaquera* (que procede da região da Penha) deixa Vila Sant’Ana e vai alcançar São Miguel; a *Estrada de Lajeado* tem o mesmo destino; a *Estrada D. João Néri*, depois de passar por Lajeado Velho, vai atingir Itaim; e, para o sul, a *Estrada da Passagem Funda* une Lajeado ao vale do alto Aricanduva.

Como se vê, os mais antigos núcleos da região — Itaquera e Lajeado, representam papel destacado nessa pequena rêde de estradas e caminhos, como reminiscência de um tempo em que eram pontos de pouso e de passagem forçada. Por outro lado, nota-se que essas vias de comunicação têm um sentido geral N-S, o que se justifica por dois motivos, pelo menos: 1. obedecem às linhas dadas pela topografia, uma vez que também é esse o sentido geral dos vales fluviais; 2. põem em contacto e completam os dois mais importantes eixos de comunicações, que guardam exatamente o sentido O-E. Realmente, ficam por esse modo unidas, de um lado, a linha tronco da “Central do Brasil” e, de outro, a sua Variante e a rodovia São Paulo-Rio.

De qualquer forma, são os trilhos da *E. F. Central do Brasil* a mais importante via de comunicações que podem contar esses poucos milhares de seres humanos. Seus trens de subúrbio, que utilizam a Linha Tronco, trafegam abarrotados de gente. Sempre há quem descer ou quem subir numa de suas quatro estações: Artur Alvim, Itaquera, Quinze de Novembro e Carvalho Araújo. Por mais desconforto que ofereça, é através da via-férrea que se processa o contacto permanente entre esses subúrbios afastados e a metrópole bandeirante.

A REGIÃO DE SÃO MIGUEL

O grande domínio das várzeas. — O traço marcante na paisagem natural da região de São Miguel é dado pela presença das planícies de aluvião. Com efeito, as altitudes do seu relêvo são modestas e as cotas só por exceção ultrapassam os 775 metros; a média oscila entre 725 e 750 metros, contrastando assim com a região de Itaquera.

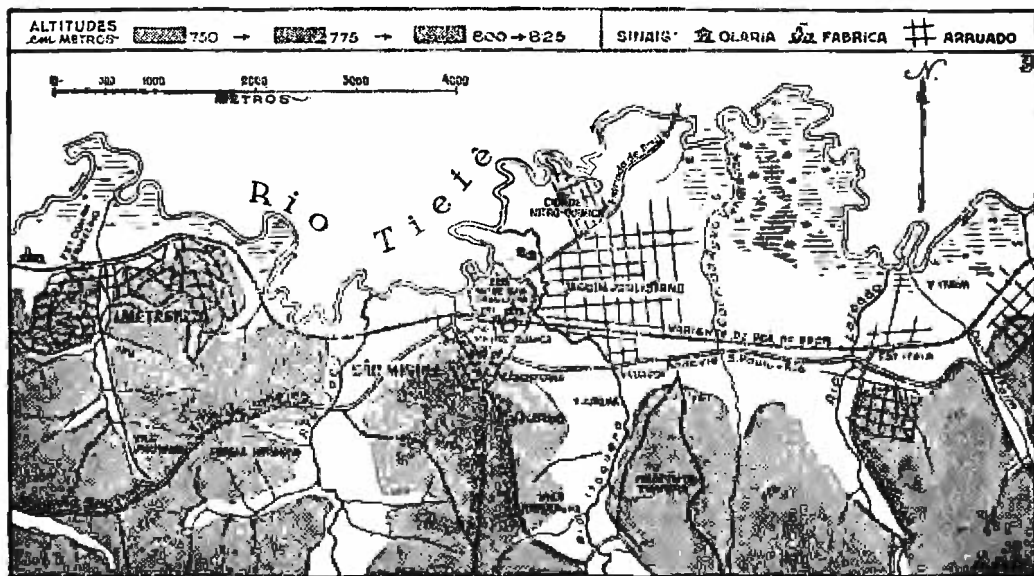
A várzea do Tietê ocupa mais da metade da área que estamos focalizando. Apresenta-se geralmente larga, chegando a ter 2 km, sendo recoberta por um manto vegetal de aspecto variável, ora de caráter arbustivo e bastante denso (como em Comendador Ermelino e no trecho entre São Miguel e Itaim), ora rasteiro. Em áreas restritas, a mão do homem modificou a paisagem botânica com a plantação de eucaliptos. Através dessa planície, que se amplia sobretudo a leste de São Miguel, desenvolve-se o rio Tietê, com seus já conhecidos meandros. Apesar de tôdas as semelhanças existentes, distingue-se do trecho da região da Penha, pois mais rápida é a corrente e mais ativo o seu trabalho; de fato, não é difícil encontrar nos "terraços" próximos a São Miguel os vestígios de sua ação erosiva, nas margens côncavas dos meandros.

Diversas várzeas menores tornam mais larga a planície aluvional; foram criadas pelos afluentes do Tietê, miniaturas dêste último, que o alcançam vindos da região de Itaquera. Destacam-se, por sua importância, as várzeas do Jacu, do Itaquera, do Lajeado, do Itaim e do Três Pontes, tôdas guardando o sentido geral N-S, que também é o de seus cursos.

As colinas terciárias constituem exceções e apresentam altitudes modestas (775-800 m). Aparecem nas proximidades de Comendador Ermelino e de São Miguel, como ao sul de Itaim, com seus perfis já conhecidos, inclusive algumas daquelas falsas "cuestas" (próximo a São Miguel).

Ao pé dessas colinas, o cristalino aflora algumas vêzes, sobretudo nas vizinhanças de Comendador Ermelino, onde podem ser observados verdadeiros "matacões", até há pouco encobertos pela sedimentação pliocênica.

Contrastes da paisagem cultural. — Se o paisagem natural oferece, assim, inegável unidade, já o mesmo não poderemos dizer do que sôbre ela construiu a mão do homem.



A região de São Miguel

São as várzeas o elemento dominante na paisagem da região de São Miguel. O velho núcleo seiscentista, rejuvenescido graças aos estabelecimentos da "Nitro. Química Brasileira", faz o papel de "capital" regional.

Antes de tudo, chama a atenção o contraste entre as "vilas" de caráter residencial e de aspecto moderno e os vestígios de um passado remoto; São Miguel constitui, neste particular, um dos mais expressivos exemplos de toda a área suburbana oriental de São Paulo.

A população, que pode ser avaliada em 8 000 habitantes (43), apresenta grande heterogeneidade quanto à ascendência, embora o elemento brasileiro predomine de maneira quase absoluta; entretanto, na zona rural, os japoneses aparecem, se bem que em número reduzido.

Os contrastes tornam-se mais sensíveis quando examinamos os gêneros de vida na região. Ao lado de uma pequena minoria, que se dedica ao amanho da terra e à exploração do solo (olarias), vamos encontrar numerosa população que vive em função das atividades industriais ali instaladas, quer diretamente do trabalho nas fábricas, quer do comércio que as mesmas alimentam.

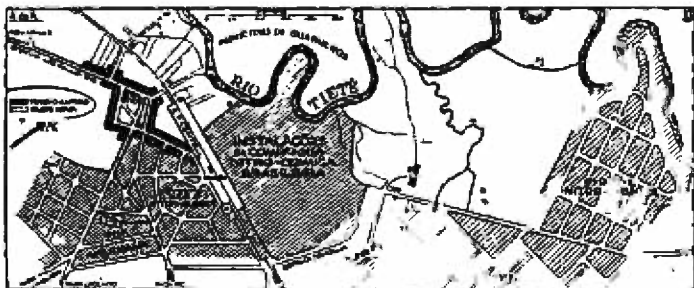
Com efeito, duas grandes fábricas — a "Nitro-Química" e a "Celosul" — deram uma nota característica à região, com suas monumentais instalações e os bairros residenciais que vieram criar. Sobre a planura da várzea do Tietê, no sopé das colinas, suas altas chaminés e suas estruturas de concreto armado como que anulam e fazem desaparecer as modestas olarias e as pequenas extensões cultivadas.

São Miguel, cidade dupla. — Entre as várzeas dos rios Jacu e Itaquera, no ponto em que a colina terciária entra em contacto com a planície do Tietê, que lhe fica ao norte, ergue-se a pequena "cidade" de *São Miguel*, hoje oficialmente denominada *Baquirivu*.

Não se conhece grande coisa a respeito de seu passado. Sabe-se, apenas, que no primeiro quartel do século XVII ali se aldearam índios domesticados procedentes de

(43) De acôrdo com o censo de 1940, existiam no distrito de São Miguel 1 964 prédios e 7 700 habitantes.

Itaquaquecetuba, agrupando-se em tórno de modesta capela (44): assim teria nascido a aldeia de *São Miguel de Ururai*, em ponto elevado em relação à várzea. Durante quase três séculos, sua existência foi modestíssima e o elemento indígena predominou na massa de sua pequena população (45); ao findar o século passado, não viveriam no distrito mais que 1 400 pessoas (46). Foi a construção da Rodovia São Paulo-Rio que lhe deu novo alento e,



A dupla cidade de São Miguel

O trecho antigo de São Miguel ainda guarda sua fisionomia própria, contrastando fortemente com os trechos novos, surgidos notadamente em tórno das instalações monumentais da "Nitro-Química Brasileira".

sobretudo, a construção da Variante da "Central do Brasil", que permitiu a instalação ali da grande fábrica, em tórno da qual gira hoje sua existência.

Dêsses tempos passados restam, ainda, alguns vestígios. Na verdade, lá está de pé sua pequena mas vene-

(44) Cf. AZEVEDO MARQUES (Manuel Eufrásio de), *Apontamentos Históricos, Geográficos, Biográficos, Estatísticos e Noticiosos da Província de São Paulo*, vol. II.

(45) LUNÉ, em seu seu *Almanaque da Província de São Paulo para 1873*, informa que os indígenas do aldeamento de São Miguel viviam em comum com a população civilizada. AZEVEDO MARQUES, obra citada, escrevendo poucos anos depois, diz que o arraial era habitado, em sua maior parte, por descendentes dos índios ali aldeados.

(46) Vêde RIBEIRO (José Jacinto), *Cronologia Paulista*, vol. II, 2.^a parte, pág. 406.

randa igreja matriz, de estilo inconfundível, com seu alpendre, suas paredes de taipa, suas desbotadas imagens; foi construída no início do seiscentismo (47) e conservada como relíquia, embora por diversas vezes reformada. Faz parte do nosso patrimônio histórico-cultural, estando sob a proteção das autoridades do Estado.

O mesmo ar antigo pode ser ainda observado na pequena praça arborizada, que existe junto à igreja, onde há habitações do século passado, assim como em algumas das ruas próximas, de traçado irregular.

Basta caminhar algumas dezenas de metros, além desse núcleo de velharias, para que uma outra "cidade" apareça aos nossos olhos. São os bairros novos, de traçado preestabelecido, com suas habitações em estilo moderno, uma vida ativa, que se patenteia no elevado número de casas comerciais e no movimento das ruas. Não longe da estação, está a *Vila Nitro-Química*, que é prolongada, em direção ao sul, pela *Vila Americana*. Do outro lado da via-férrea, já na várzea do Tietê, encontra-se a chamada *Cidade Nitro-Química*, destinada à população operária e continuada, para leste, pelo *Parque Paulistano*, ainda em formação. Na várzea do Itaquera, ao longo da Rodovia São Paulo-Rio, outras "vilas" operárias também existem: a *Cidade Nitrooperária*, a *Vila Curuçá*. Todos são núcleos de formação recente, resultantes da instalação dos estabelecimentos da "Companhia Nitro-Química Brasileira".

Algumas dessas "vilas" dispõem de vantagens que outros muitos subúrbios não conhecem; é o caso da água encanada e da luz elétrica, além de centros de recreação e assistência (estádio, clube, berçário, restaurante etc.), fatos que servem para reforçar os contrastes existentes na região.

(47) "Aos piedosos paulistas Fernão Munhoz e padre João Alvares deve-se a construção da Capela que ali existe, como consta do inventário daquele, feito em São Paulo no ano de 1673" (AZEVEDO MARQUES, *Apontamentos*, vol. II).

Os núcleos vizinhos. — São Miguel é, sem contestação, a “capital” de todo êsse trecho suburbano da Capital paulista. Mas, a exemplo da Penha e de Itaquera, numerosos núcleos satélites existem e merecem ser referidos. São pontos em que o povoamento, normalmente esparso, adensa-se um pouco mais; em sua maioria, resultaram da construção de estradas (a Rodovia São Paulo-Rio e a Variante da “Central”), o que significa que não têm mais de 25 anos de existência.

Para os lados do poente, o *Jardim Matarazzo* é o aglomerado de maior importância, embora esteja ainda em formação, pois surgiu há uns 5 anos. Assenta-se sobre as colinas vizinhas à estação de Comendador Ermelino e progrediu em consequência da instalação da Fábrica “Celosul”. É uma pequena cidade que surge, com seus elegantes bangalôs e seu futuro bairro operário. Teremos ali, dentro em breve, o que se registou em São Miguel, inclusive a absorção do antigo núcleo formado em torno da capela da Cruz Preta, construída no século passado.

Para leste, destaca-se *Itaim*, que se ergue numa colina, não longe da várzea do rio Lajeado. Trata-se de antigo núcleo, de origem talvez colonial, mas que se desenvolveu graças à construção da Rodovia São Paulo-Rio. Apresenta um aspecto desarticulado, inorgânico, que se acentua pelo fato de se achar a uns 500 m da estação ferroviária, da qual está separada por um terreno baldio. Embora instalada em 1936, a estação não exerceu nenhuma influência sobre o pequenino aglomerado.

Ao sul de São Miguel, algumas “vilas” mais ou menos isoladas ainda aparecem, tanto no vale do rio Jacu (Vila Robertina, Vila Siqueira), como no do Itaquera (Vila Rosária, Vila Itaqueruna).

De qualquer forma, todos êsses núcleos têm uma só função: a *função residencial*, pois a população que nêles vive exerce suas atividades nas duas grandes fábricas da região ou, mesmo, na própria capital paulista.

As indústrias da região de São Miguel. — Do ponto-de-vista econômico, é a atividade industrial a mais importante para a vida na região que estamos estudando.

Essa função industrial teve início há dez anos, quando se instalou em São Miguel a *Companhia Nitro-Química Brasileira*. Suas origens prendem-se à crise econômica de 1929 e ao fechamento de uma grande fábrica de sêda artificial existente nos Estados Unidos e pertencente à "Tubize Chatillon Corp.". Tendo sido deliberada a sua remoção para a América do Sul, foi a mesma adquirida por alguns capitalistas de nosso Estado e iniciada sua construção em 1935. O local oferecia muitas vantagens, que justificaram a preferência recebida: fáceis meios de comunicação, graças à via-férrea e à estrada de rodagem; proximidade do rio Tietê, que passou a fornecer água, consumida em enorme quantidade; o baixo custo do terreno, então desvalorizado.

Hoje, as instalações abrangem uma área de 200 000 m² e erguem-se ao pé da estação ferroviária, na própria várzea do grande rio. Nelas trabalham mais de 4 000 operários, dos quais 1 200 mulheres, que vêm diariamente da Capital pela via-férrea ou procedem do próprio local ou de suas vizinhanças (Itaquera, Itaim, Poá). Sua produção consiste em sêda artificial, algodão-pólvora e outros produtos químicos (ácido sulfúrico, ácido clorídrico, sulfatos, nitratos etc.), estando atualmente trabalhando também em produtos necessários à defesa do País. Boa parte da matéria-prima ali manipulada vem do estrangeiro (ácidos e enxôfre dos Estados Unidos, salitre do Chile), destinando-se sua produção ao consumo interno.

Já assinalamos o papel preeminente dessa grande fábrica na vida de São Miguel. Resta-nos, apenas, deixar acentuado que, embora viesse dar tanta vida a um lugarejo que só vivia das recordações do passado, sua presença tem muito de desagradável para a população do lugar: é que as fumaças que se desprendem de suas altas cha-

minés, repletas de enxôfre e de cloro, criam uma atmosfera algo sufocante, o que constitui fator negativo para a formação de um núcleo de povoamento estável e numeroso em São Miguel.

Alguns km para oeste, próximo à estação de Comendador Ermelino, erguem-se as instalações da *Fábrica Celosul*, que ocupa uma área de 8 000 m². O fato de possuir terrenos no lugar e a presença do Tietê justificam a fundação, em 1941 dêsse estabelecimento pertencente às "Indústrias Reunidas F. Matarazzo". Cêrca de 150 operários, procedentes da Capital e também de São Miguel, trabalham na fabricação de papel celofane, utilizando celulose extraída do algodão.

A vida nas várzeas. — O aproveitamento das várzeas na região de São Miguel longe está de poder ser comparado ao da região da Penha e, mesmo, ao que se nota na região de Itaquera. Quando cotejamos a importante área por elas ocupada e o que delas retira o homem, não podemos deixar de concluir que ali se acha uma zona de verdadeiro anecúmeno.

A várzea do Tietê, que é a mais vasta e o grande elemento físico da região (como já tivemos ocasião de acentuar), constitui um "deserto" de homens. Além dos trechos ocupados pelas duas fábricas e por alguns bairros residencias de exceção (como a "Cidade Nitro-Química" e o "Parque Paulistano"), muito pouco existe de efetiva ocupação humana. As *olarias* são raras (48) e, quando aparecem, guardam proporções modestas, representando um papel nitidamente local. A *exploração de areia* tem um caráter esporádico, como acontece próximo a Itaim.

Nas várzeas menores é que surgem algumas *culturas*, mas quase sempre para o consumo próprio. O úni-

(48) No *Catálogo das Indústrias do Município da Capital*, publicado pelo DEPARTAMENTO ESTADUAL DE ESTATÍSTICA, em 1943, figuram apenas 3 olarias na região de São Miguel.

co trecho em que elas têm importância maior encontra-se logo a oeste de Comendar Ermelino.

Com efeito, reduzido número de japoneses conseguiu dar uma nota diferente à paisagem, com uma cultura de legumes mais ou menos extensa, não longe da via-férrea, entre Eng. Goulart e Comendador Ermelino. Entretanto, não se vê ali nada que se assemelhe ao que pode ser observado na "Colônia" de Itaquera. Os lavradores nipônicos oferecem baixíssimo padrão de vida, igual ou inferior ao de nosso rude caboclo; basta mencionar que suas habitações são de pau-a-pique ou de barroto e que extremamente rudimentares se apresentam os seus depósitos ou celeiros e seus chiqueiros de porcos. O mais curioso e triste, sem dúvida, é a circunstância (registrada, aliás, noutras zonas de nosso Estado) de trabalharem, sob suas ordens, alguns mestiços brasileiros.

De qualquer maneira, percorrendo-se as várzeas da região de São Miguel como suas colinas também despoçadas, pode-se bem avaliar como é ingrato o solo da bacia paulopolitana e como é valorosa a luta pelo seu aproveitamento, levada a efeito na região de Itaquera e, sobretudo, na região da Penha. O fato de ser bem mais recente o povoamento na zona que vimos estudando e o afastamento relativo em que se acha em relação à metrópole podem explicar, talvez, a atual situação de inferioridade em que ali se encontra o homem em face da natureza hostil.

As vias de comunicação. — Essa hostilidade das várzeas e, quem sabe, a presença de aldeamentos de índios servem de justificativa para o fato de não haver sido a região uma zona de passagem para os que transitavam entre a Paulicéia e o vale do Paraíba. ANTONIL, ao descrever o roteiro entre São Paulo e Minas Gerais, diz que os viajantes, depois de deixar a Penha, iam ter "à aldeia

de Tacuaquisetuba, caminho de hum dia" (49); mesmo admitindo-se, como é provável, que se estivesse referindo à atual vila de Itaquaquecetuba, tudo indica que o caminho seguido fôsse o que atravessa a região de Itaquera e onde se localizava aquela famosa "Casa Pintada", a que já fizemos menção no capítulo anterior. De outra forma não se explicaria que, ao se iniciar o século XIX, fôsse êste e não aquêle o preferido pelos viajantes.

Por sua característica instabilidade, a grande várzea do Tietê não poderia servir de via de passagem obrigatória; aliás, quando se lê um livro como o de SAINT-HILAIRE (50), pode-se fazer idéia exata do que êsses brejos significavam para os que deveriam atravessá-los. Daí ser preferida a via meridional, embora mais acidentada, e que foi também utilizada, mais tarde, pela estrada de ferro.

Foi a era do automóvel que veio dar a primeira grande via de comunicação à região. Em 1920, a estrada de São Miguel, já existente como simples caminho vicinal (51), foi em parte aproveitada pela *Rodovia São Paulo-Rio*. Uma artéria, que o tempo encheu de importância, passou a atravessar a planície aluvional, ao pé das colinas do terciário.

Anos depois, projetou-se a Variante da *Estrada de Ferro Central do Brasil*, que começou a funcionar em 1932, fornecendo assim novo elemento de progresso à região.

(49) ANTONIL (André João), *Cultura e Opulência do Brasil por suas Drogas e Minas*, pág. 238.

(50) SAINT-HILAIRE (Augusto de), em sua *Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo* (1822), referindo-se à várzea do Guaió, conta que "os burros atolaram-se quase até ao peito num lodo preto como tinta" e que "um dêles caiu duas vêzes e foi preciso descarregá-lo outras tantas" (pág. 162, da tradução de Afonso d'E. Taunay).

(51) Vêde a *Planta das Estradas de Rodagem do Município de São Paulo*, organizada pela Diretoria de Obras e Viação da Prefeitura Municipal, em 1918.

Atualmente, é a estrada de ferro a via mais utilizada pelos que habitam ou trabalham na região. Seu tráfego, porém, não pode ser comparado com o da linha Tronco, como também nela não se registram os acúmulos de passageiros tão comuns nesta última. Basta dizer que enquanto apenas 13 trens suburbanos trafegam normalmente pela Variante, cada dia, pela linha Tronco passam nada menos de 33, num e noutro sentido.

Além desse meio de transporte, São Miguel pode ainda contar com uma linha de auto-ônibus que o põe em contacto com a Penha, utilizando-se da rodovia interestadual.

Fora daí, queremos lembrar as *estradas de 2.^a categoria*, como as que unem São Miguel a Itaquera e a Lajeado e como a que vai de Itaim a esta última localidade. Guardam o sentido N-S, servindo assim de complemento à Rodovia São Paulo-Rio e à via-férrea, cujo sentido é o de O-E.

De São Miguel ainda parte uma estrada secundária que se dirige para Arujá, na outra margem do Tietê.

A REGIÃO DE ITAQUAQUECETUBA E POÁ

Os extremos orientais da região suburbana. — A região situada imediatamente a leste do vale do ribeirão Três Pontes apresenta os dois elementos marcantes da topografia da região de São Paulo: as colinas e as várzeas. Entretanto, umas e outras oferecem característicos próprios, que as tornam algo diferentes das existentes nas zonas já estudadas.

As *colinas terciárias*, elevando-se ligeiramente no sentido N-S, apresentam altitudes que no seu trecho meridional, chegam a alcançar a cota dos 900 m. Nesse terreno ondulado, a vegetação é mais exuberante, sendo

freqüentes as capoeiras, o que denota menor atividade do homem, apesar de ser antigo o povoamento.

As várzeas ocupam áreas bastante extensas e constituem um limite natural, para os lados do nascente. Sua vegetação é quase sempre arbustiva, recobrendo densamente o solo quaternário; ao sul, porém, nas vizinhanças da confluência do Guaió, torna-se francamente rasteira e constitui imensos brejais, de solo turfoso.

Através dessa planície aluvional, corre o rio Tietê, guardando a direção geral de SE-NO; seu curso é mais rápido e desenvolve-se sinuosamente, circundado por "terraços" bem caracterizados. Pequenos tributários engrossam-lhe as águas, embora apenas um dêles mereça destaque especial: é o rio Guaió, que vem do sul e que recebe, pouco antes de sua confluência, o ribeirão do Tanquinho.

O cristalino aparece sob forma de granitos e de gnais, aflorando nas encostas das colinas. Próximo a Itaquaquecetuba, à margem do Tietê, existe um verdadeiro "matacão" fossil, com sinais de alteração esferoidal.

Nessa paisagem natural, que muito tem de semelhante à da região da Penha, podemos colocar os extremos orientais da área suburbana da metrópole paulista. Para além, os laços que a prendem à Capital já se tornam cada vez mais fracos e outro "sistema" urbano aparece: o de Mogi das Cruzes, em cujo município, aliás, a região se acha incluída.

Uma antiga zona de passagem. — O povoamento é bastante antigo na região que estamos estudando e seu papel de zona de passagem justifica-o satisfatoriamente.

Itaquaquecetuba, cujas origens remontam à primeira metade do século XVII, foi etapa obrigatória para os que demandavam o vale do Paraíba (52); até ali chegava o caminho que, atravessando a região de Itaquera, passa-

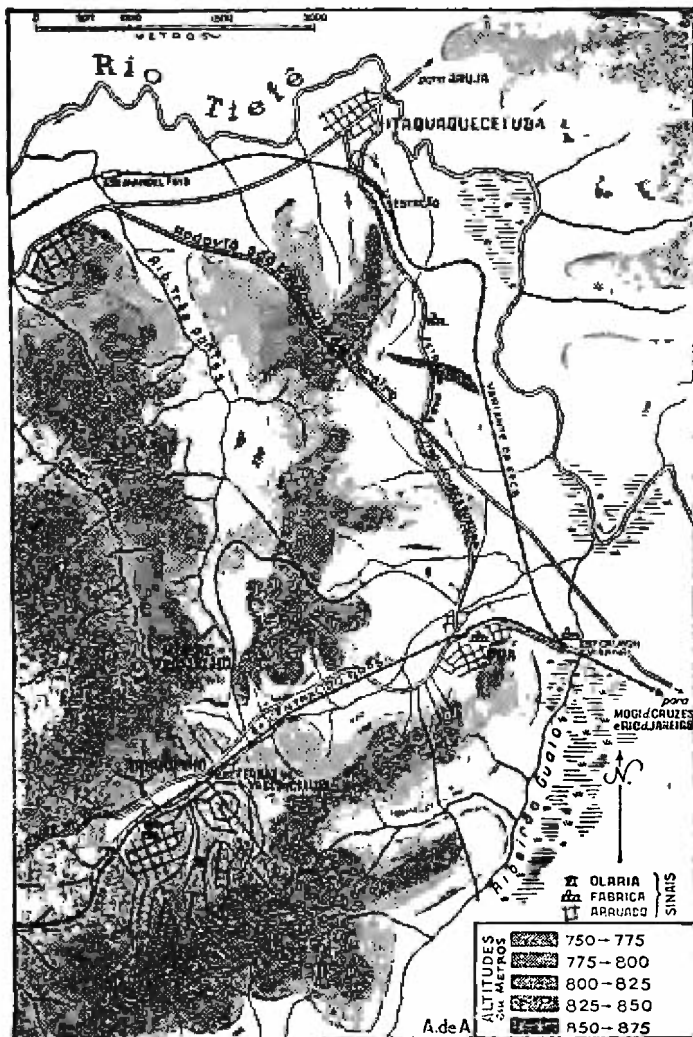
(52) Cf. ANTONIL, *Cultura e Opulência do Brasil por suas Drogas e Minas*, pág. 238.

va por Poá e dirigia-se para o norte, evitando os brejos do Guaió. A atual *estrada* que liga Póa a Itaquaquetuba, cortando em diagonal a Rodovia São Paulo-Rio, deve corresponder ao velho caminho dos bandeirantes do setecentismo. Sua função regional inda é importante, causando surpresa a intensidade do povoamento às suas margens, pois as chácaras e pequenos sítios sucedem-se de maneira quase ininterrupta. Em Itaquaquetuba, num trecho onde a várzea se estreita e o rio Tietê pode ser facilmente atravessado, a estrada prossegue para NE, com destino a Arujá e a Santa Isabel, ao mesmo tempo que lança para SE um ramo que vai alcançar (como, certamente, o fazia outrora) a cidade de Mogi das Cruzes.

A *Estrada de Ferro Central do Brasil* preferiu o sopé das colinas e os "terraços" fluviais. Desde a segunda metade do século passado, a Linha Tronco penetrou no vale do Tanquinho e, depois de vencer a várzea do Guaió, foi alcançar Mogi das Cruzes; desviou-se, assim, do rumo antigo e, graças aos recursos da técnica, pôde encurtar distâncias. A partir de 1932, a Variante passou também a servir a região, mas no seu trecho setentrional e oriental, acompanhando o vale do Tietê e entroncando-se, com a primeira, na estação de Calmon Viana, arrabalde de Poá.

Já a *Rodovia São Paulo-Rio*, procedente do vale do Três Pontes, atravessa a região em diagonal e alcança a via-férrea mais além da baixada do Guaió, próximo à estação de Susano. Seu papel não só é digno de nota como via de comunicação, mas como fator de povoamento; de fato, algumas chácaras residenciais já se instalaram ao longo de seu traçado, contrastando com a escassez ou mesmo inexistência de povoamento às margens da Variante da "Central do Brasil", onde a várzea do Tietê constitui um meio hostil.

Em futuro muito próximo, novo fator virá reforçar êsse caráter de zona de passagem da região que vimos



A região de Itaquaquecetuba e Poá

Itaquaquecetuba e Poá, com suas várzeas e colinas, podem ser considerados os limites orientais da região suburbana de São Paulo. Para leste, outro "sistema" urbano tem início, com a influência mais acentuada de Mogi das Cruzes.

estudando. Queremos referir-nos ao trecho em construção da Estrada de Ferro Central do Brasil, que ligará São José dos Campos e o vale do Paraíba à bacia do Tietê utilizando-se do vale do Parateí e alcançando a região através de Itaquaquecetuba (53).

Itaquaquecetuba, vila em acrópole. — A pequena vila de Itaquaquecetuba apresenta muitos pontos de semelhança com a Penha: ambas são velhos núcleos de origem colonial e desenvolveram-se graças à sua posição de etapas obrigatórias no caminho de São Paulo para o vale do Paraíba; ambas se acham colocadas no alto de uma colina, cujos declives mais ou menos abruptos caem sobre a várzea do Tietê; próximo a uma como a outra, o grande rio muda de direção em seu curso, deixando de correr no sentido geral E-O para seguir, na Penha, a direção NE-SO e, em Itaquaquecetuba, o rumo SE-NO.

O passado dêsse pequeno aglomerado, que se situa a cerca de 30 km da capital paulista, é um tanto obscuro. Ao que parece foi, primitivamente, um aldeamento de índios; por volta de 1624, foi construída a capela de Nossa Senhora da Ajuda, em torno da qual se formou o povoado (54). Entretanto, sua existência transcorreu na mais absoluta modéstia, o que explica que só em mapas do século XIX figure seu nome tão expressivamente tupi.

Hoje, quando se percorre Itaquaquecetuba, tem-se a sensação exata de estar em uma dessas pequeninas cidades de nosso interior. A velha matriz de Nossa Senhora da Ajuda, por diversas vêzes reformada, ergue-se num dos ângulos do pequenino largo arborizado, no alto da colina, olhando para a várzea do Tietê. Dêle sai a rua em que

(53) Cerca de 8 200 habitantes devem viver na região, atualmente. Pelo censo de 1940, o distrito de Poá tinha 4 950 hab. e o de Itaquaquecetuba 2 985, o primeiro com uma população regularmente distribuída, mas o segundo com sensível predomínio da população rural.

(54) Vêde AZEVEDO MARQUES, *Apontamentos*, vol. 1.

se concentra o comércio, de modestas proporções. Para os lados, mais duas ou três ruas. E é só.

A via-férrea passa a pouco menos de um km da vila e nenhuma influência sobre ela teve, apesar da existência da estação. Entretanto, a nova linha em construção já começa a refletir-se em sua fisionomia urbana, fazendo com que um novo trecho esteja a se formar para os lados do norte. O velho centro que surgiu em tórno da matriz não perderá, provavelmente, sua importância, antes de mais nada porque, de seu largo, desce a ladeira que vai ter ao pequenino pôrto e que se vê prolongada pela movimentada estrada do Arujá e de Mogi das Cruzes, via de importância para as atividades agrícolas da região.

A Rodovia São Paulo-Rio passa ainda mais afastada, não interferindo na vida do centro urbano. Neste, aliás, não vivem mais que umas 500 pessoas, ao passo que umas 3 000 se espalham pelas redondezas.

Poá e seu papel regional. — Os que procuram interpretar os nomes de nossa toponímia tupi explicam que a palavra *Poá* é corruptela de uma expressão indígena que designaria a volta, o desvio, a bifurcação de caminhos (55). Certo ou errado, o fato é que a atual vila desse nome representou e continua a representar esse papel de lugar do desvio: ali mudava de rumo o velho caminho para Itaquaquetuba, ainda hoje constituindo uma via de importância regional, como já tivemos ocasião de acentuar; é num de seus arrabaldes — Calmon Viana, que se encontram ou se bifurcam as duas linhas da “Central do Brasil”.

Acha-se colocada no vale do ribeirão do Tanquinho, a cêrca de 5 km ao sul de Itaquaquetuba e próximo à várzea do Guaió.

(55) Vêde ALMEIDA (João Mendes de) *Dicionário Geográfico da Província de São Paulo*, Tip. Espindola, Siqueira & Cia., São Paulo, 1901, pág. 212; e FREITAS (Afonso A. de), *Vocabulário Nheengatu*, Comp. Editora Nacional, São Paulo, 1936, pág. 142.

Quase nada se sabe a respeito do primitivo núcleo da vila — o chamado *Poá Velho*, que se erguia um pouco mais ao norte e de que restam somente algumas habitações em ruína. A construção da Linha Tronco da “Central do Brasil” fêz surgir o atual aglomerado em torno da estação, o qual hoje apresenta um certo ar de pequena cidade, embora ali não se encontre o clássico Largo da Matriz.

Nas encostas meridionais do vale do Tanquinho desenvolve-se, em disposição linear, o núcleo principal da vila. Seu “eixo” é a rua que se dirige para a estação, na qual se concentra o comércio e se eleva a pequena matriz de Nossa Senhora de Lourdes, de construção recente. Na vertente setentrional, do outro lado da via-férrea, também aparecem algumas casas comerciais e o cinema da vila; seu “eixo” pode ser encontrado na estrada que vai ter a Itaquaquetuba.

Fora daí, o “habita” torna-se um tanto disperso e as casas oferecem alguns contrastes chocantes, pois ao lado de habitações razoáveis e até assobradadas vamos encontrar modestas casas de barrote.

Ao contrário de sua companheira do norte da região, Poá concentra sua população no próprio aglomerado: basta dizer que, para um distrito de 5 000 habitantes nada menos de 3 500 vivem nas zonas urbana e suburbana.

A construção da Variante da “Central do Brasil” fêz com que, no encontro das duas linhas, fôsse colocada a estação de *Calmon Viana*, a meio km da vila. Hoje um novo povoado já se esboça nesse lugar: dois modestíssimos “bares”, meia dúzia de habitações aparecem no caminho que se dirige para Poá. Pode-se vaticinar que, dentro de poucos anos, estará constituída a povoação, cuja existência será fortalecida pela presença dos estabelecimentos da “Indústria Brasileira de Artigos Refractários”, ali instalado e principal elemento de sua paisagem.

Ferraz de Vasconcelos. — No vale do ribeirão do Tanquinho, a uns 2 km a montante de Poá, no caminho para Lajeado, surgiu no século atual um pequeno povoado, que passou a ser conhecido pelo nome de *Tanquinho*. Limitou-se, durante alguns anos, à pequena igreja de Nossa Senhora de Iguape e a um grupo reduzido de modestas habitações.

Há pouco mais de 20 anos, entretanto, a “Central do Brasil” construiu em suas proximidades a estação de *Ferraz de Vasconcelos*, o que veio influir poderosamente sobre o destino do lugar. As terras da margem direita daquele ribeirão, que pertenceram outrora à Fazenda Paredão e que passaram a fazer parte da “Sociedade Fazenda Casa Branca”, foram então loteadas. Nasceu, assim, a atual *Vila Romanópolis*, hoje constituída de numerosas chácaras de aspecto agradável e pitoresco e que se viu estimulada pela presença de dois estabelecimentos fabris (56).

Dispondo, como Poá, das vantagens da iluminação e da força elétrica, o novo aglomerado desenvolveu-se mais rapidamente que as numerosas “vilas” da região de Itaquera. Hoje, o vale do Tanquinho acha-se bastante aproveitado, quer por diversos pequenos centros agrícolas (alguns dos quais contendo finas casas de campo), quer por habitações mais modestas, onde vive uma população operária que trabalha nas fábricas locais e na Capital.

Visitando-se Ferraz de Vasconcelos (ou, simplesmente, *Ferraz*, como dizem os moradores do lugar), sente-se perfeitamente sua dupla fisionomia: nas encostas da margem esquerda do ribeirão, as casas mais pobres e o antigo núcleo do Tanquinho, hoje paralisado; nas encostas da margem direita, as chácaras com áreas cultivadas e as fábricas de sêda artificial e de lixas.

(56) Em 1937, organizou-se a “S. A. Romanópolis”, transformada três anos depois na atual “S. A. Territorial e Agrícola”.

Um pequeno mosaico de funções diversas. — A região de Itaquaquécetuba e Poá oferece certa variedade de funções, que repercute claramente na sua paisagem.

A *função agrícola* talvez possa ser considerada a mais importante, não só porque satisfaz ao consumo dos seus próprios habitantes, como porque serve para abastecer o grande mercado da metrópole paulistana. Curioso, sem dúvida, é o contraste que se nota entre a região que vimos estudando e as regiões vizinhas, de Itaquera e de São Miguel; porque, ao contrário destas, o aproveitamento do solo é ali intenso em virtude de maior concentração do povoamento. Não se encontram, realmente, os grandes espaços vazios e inaproveitados, tão comuns em muitos trechos das regiões estudadas mais atrás.

Na região de Itaquaquécetuba, as culturas e as granjas avícolas multiplicam-se sobretudo na margem direita do Tietê. Um certo número de japoneses aparece a exercer sua característica horticultura; e, das granjas, a do *Mandi*, situada a uns 4 km da vila, destina-se à criação de galinhas e perus e à produção de ovos, sendo apontada como das melhores, em virtude de suas modernas instalações.

Ao longo da estrada que une Itaquaquécetuba a Poá, sucedem-se quase ininterruptamente as pequenas chácaras, em que os vinhedos são numerosos; calcula-se em mais de 350 o seu número, o que serve para demonstrar a importância desse aspecto regional.

As culturas de morangos e da videira constituem atividade característica da região de Poá e Ferraz de Vasconcelos (57). Aliás, nesta última localidade, existe um campo experimental da "Sociedade Agrícola Frutal" (que procura estimular o cultivo racional em toda a redondeza) como também um estabelecimento avícola de propriedade de japoneses.

(57) Em Ferraz de Vasconcelos, o sr. Tito Timporini cultiva 5 000 videiras, com uma produção média de 5 t de uvas por ano. Essa cultura também é praticada por famílias armênias, ali fixadas.

A par dessa função, encontramos uma *indústria* digna de ser mencionada. O maior estabelecimento industrial localiza-se em Calmon Viana, como já referimos: é a "Indústria Brasileira de Artigos Refractários" (I. B. A. R.), sucessora da antiga "Cerâmica de Poá", cuja fundação remonta ao ano de 1907.

Na vila de Poá, alguns pequenos estabelecimentos industriais também podem ser encontrados (fábrica de vassouras, de calçados para crianças, de bebidas). Em Ferraz de Vasconcelos, os estabelecimentos da "Induseda" (com produção de sêda artificial), originariamente de propriedade da própria companhia que loteou os terrenos, e a Fábrica de Lixas Tatu", fundada em 1935 e filial de outra localizada em Joinville, ocupam posição preeminente. Nas proximidades de Itaquaquecetuba, no caminho de Poá, a "Fiação Aracaré" destaca-se na paisagem tipicamente rural e destina-se à fiação de lã.

Existe, por conseguinte, uma ponderável atividade industrial, que, se não pode ser comparada com a da região de São Miguel ou com a da Penha, representa para a região um dos elementos de sua paisagem cultural e um meio de vida para muitos de seus habitantes. Nenhum motivo particular explica sua presença no local, a não ser o baixo preço dos terrenos, a facilidade na obtenção da mão-de-obra e, antes de tudo, a proximidade da Capital, grande mercado consumidor de seus produtos.

Resta-nos lembrar a *função residencial* de tais subúrbios, desde que, apesar de tudo, boa parte da população, senão a maioria, tem seus interesses estreitamente ligados à metrópole bandeirante ou aos subúrbios que lhes estão mais próximos. Através da via-férrea, desloca-se diariamente número elevado de pessoas, que vai trabalhar nas fábricas da Capital ou da região de São Miguel e nos estabelecimentos comerciais do centro urbano, demonstrando assim que, se outros laços não existissem, bastariam êsses para prendê-los à capital de São Paulo.

Bibliografia

Livros, artigos de revistas e mapas em geral que foram consultados e que são de interesse para os temas dos dois últimos capítulos:

I. TRABALHOS GERAIS

ALMEIDA (Dr. João Mendes de) → *Dicionário Geográfico da Província de São Paulo* — Obra póstuma — 276 págs. — Tip. Espíndola, Siqueira & Cia. São Paulo, 1901.

ANTONIL (André João) — *Cultura e Opulência do Brasil por suas Drogas e Minas* — Com um estudo bióbibliográfico de Afonso d'E. Taunay — 280 págs. — Comp. Melhoramentos de São Paulo São Paulo, 1923.

BEYER (Gustavo) → *Ligeiras notas de viagem do Rio de Janeiro à capitania de São Paulo, no Brasil, no verão de 1813, com algumas notícias sobre a cidade da Bahia e a ilha de Tristão da Cunha, entre o Cabo e o Brasil e que há pouco foi ocupada* — Tradução do sueco pelo Dr. Alberto Löfgren — Na Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, vol. XII.

CASAL (Padre Manuel Aires de) → *Corografia Brasilica ou Relação Histórico-geográfica do Reino do Brasil* — Dois volumes — Edições Cultura — São Paulo, 1943.

COMISSÃO CENTRAL DE ESTATÍSTICA — *Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da Província de São Paulo* — Tip. King — São Paulo, 1888.

DEFFONTAINES (Pierre) — *Regiões e Paisagens do Estado de São Paulo — Primeiro esboço de divisão regional* — na revista "Geografia", ano I, n. 2, 1935.

DEFFONTAINES (Pierre) → *The origin and growth of the brazilian network of towns* — na "Geographical Review", tomo 28 — 1938.

DEFFONTAINES (Pierre) *Geografia Humana do Brasil* — 116 págs., com ilustrações — Ed. do Conselho Nacional de Geografia — Rio, 1940.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE ESTATÍSTICA — *Catálogo das Indústrias do Estado de São Paulo (exclusive o município da Capital)* — 1 188 págs. — São Paulo, 1943.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE ESTATÍSTICA — *Ensaio de um Quadro Demonstrativo do Desmembramento dos Municípios* — 192 págs. — São Paulo Dezembro de 1941.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE ESTATÍSTICA — *Ensaio de um Quadro Demonstrativo do Desmembramento das Comarcas* — 251 págs. — São Paulo, março de 1942.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE ESTATÍSTICA — *Distritos de Paz do Estado de São Paulo* — 277 págs. — São Paulo, dezembro de 1940.

EGAS (Eugênio) — *Os Municípios Paulistas* — Publicação oficial — Dois volumes — São Paulo, 1925.

FREITAS (Afonso A. de) — *Geografia do Estado de São Paulo* — 155 págs. com ilustrações — Escolas Profissionais Salesianas — São Paulo, 1906.

HARTT (Charles Frederik) — *Geologia e Geografia Física do Brasil* — Tradução brasileira de Edgar Süsserkind de Mendonça e Elias Dolianiti — 649 págs., com ilustrações — Comp. Editora Nacional — São Paulo, 1941.

KELSEY (Vera) — *Brazil in Capitals* — 326 págs., com ilustrações. — Harper Brothers Publishers — New York, 1942.

KIDDER (Daniel P.) — *Reminiscências de Viagens e Permanência no Brasil (Rio de Janeiro e Província de São Paulo)* — Tradução brasileira de Moacir N. Vasconcelos — Dois volumes — Liv. Martins — São Paulo, 1940.

LUÍS (Washington) — *Capitania de São Paulo — Governo de Rodrigo César de Menezes* — 2.^a edição — 273 págs. — Comp. Editora Nacional — São Paulo, 1938.

LUNÉ (Antônio José Batista de) e FONSECA (Paulo Delfino) — *Almanaque da Província de São Paulo para 1873* — São Paulo, 1873.

MARQUES (Manuel Eufrásio de Azevedo) — *Apontamentos Históricos, Geográficos, Biográficos, Estatísticos e Noticiosos da Província de São Paulo* — Dois volumes — Liv. Laemmert — Rio, 1879.

MAWE (John) — *Viagens ao Interior do Brasil, principalmente aos distritos do ouro e dos diamantes* — Tradução brasileira de Solena Benevides Viana. Introdução e notas de Clado Ribeiro Lessa — 353 págs., com ilustrações — Ed. Zélio Valverde — Rio, 1944.

MOURA (Francisco Inácio Xavier de Assis) — *Almanaque Administrativo, Comercial e Industrial da Província de São Paulo para o ano bissexto de 1884* — Tip. Jorge Seckler & Cia., — São Paulo, 1883.

MÜLLER (Daniel Pedro) — *Ensaio dum Quadro Estatístico da Província de São Paulo* — Reedição literal — Seção de obras do "Estado de São Paulo" — São Paulo, 1923.

OLIVEIRA (Avelino Inácio de) e LEONARDOS (Othon Henry) — *Geologia do Brasil* — Ed. do Serviço de Informação Agrícola do Ministério da Agricultura — 813 págs., com ilustrações — Imprensa Nacional — Rio, 1943.

PINTO (Alfredo Moreira) — *Apontamentos para o Dicionário Geográfico do Brasil* — Três volumes — Imprensa Nacional — Rio, 1894-99.

PIZA (Marcelo) — *Os Municípios do Estado de São Paulo — Informações interessantes* — Ed. do Departamento Estadual do Trabalho — 303 págs. — Tip. Brasil — São Paulo, 1924.

QUEIRÓZ (Vitorino Seixas) e ARANTES JÚNIOR (Lourenço) — *Os Municípios do Estado de São Paulo — Informações interessantes* — Ed. da Secretaria da Agricultura — São Paulo, 1933.

RÊGO (Luís Flores de Moraes) — *A Geologia do Estado de São Paulo — Separata do Boletim do Departamento de Estradas de Rodagem* — 153 págs., com ilustrações — São Paulo, s/ data.

RÊGO (Luís Flores de Moraes) — *Notas sobre a Geomorfologia de São Paulo e sua gênese* — Ed. do Instituto Astronômico e Geográfico de São Paulo — 28 págs., com ilustrações — São Paulo, 1932.

RIBEIRO (José Jacinto) — *Cronologia Paulista ou Relação Histórica dos fatos mais importantes ocorridos em São Paulo desde a chegada de Martim Afonso de Sousa a São Vicente até 1898* — Dois volumes — São Paulo, 1899-1901.

SAINT-HILAIRE (Augusto de) — *Viagem à Província de São Paulo e resumo das viagens ao Brasil, Província Cisplatina e Missões do Paraguai* — Tradução brasileira e notas de Rubens Borba de Moraes — 375 págs. — Liv. Martins — São Paulo, 1940.

SAINT-HILAIRE (Augusto de) — *Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo (1822)* — Tradução brasileira de Afonso d'E. Taunay — 222 págs., com ilustrações. — Comp. Editora Nacional — São Paulo, 1938.

SANT'ANA (Nuto) — *São Paulo Histórico (Aspectos, lendas e costumes)* — Seis volumes — Ed. do Departamento de Cultura — São Paulo, 1937-44.

SETZER (José) — *As características dos principais tipos de solos do Estado de São Paulo* — Em "Bragantia", boletim do Instituto Agronômico do Estado de São Paulo, vol. I, n. 4 — Campinas, abril de 1941.

SPIX (J. B. von) — e MARTIUS (C. F. P. von) — *Viagem pelo Brasil* — Tradução brasileira promovida pelo Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro — Quatro volumes — Imprensa Nacional — Rio, 1938.

TAUNAY (Afonso d'Escagnolle) — *Colectânea de Mapas da Cartografia Paulista Antiga* — Abrangendo nove cartas, de 1612 a 1837, reproduzidas da coleção do Museu Paulista e acompanhadas de

breves comentários — Volume I — Comp. Melhoramentos de São Paulo — São Paulo, 1922.

TAUNAY (Afonso d'Escragnolle) — *Estudos da História Paulista* — 127 págs. — Separata do tomo III dos Anais do Museu Paulista — Ed. do Diário Oficial — São Paulo, 1927.

TAUNAY (Afonso d'Escragnolle) — *Non Ducor, Duco* — *Notícias de São Paulo, 1565-1820* — 186 págs. — Tip. Ideal — São Paulo, 1924.

THORMAN (Canuto) — *Completo Almanaque Administrativo, Comercial e Profissional do Estado de São Paulo para 1895* — Ed. da Comp. Industrial de São Paulo — São Paulo, 1895.

VIOLICH (Francis) — *Cities of Latin America — Housing and planning to the south* — 241 págs., com ilustrações — Reinhold Publishing Corporation — New-York, 1944.

ZALUAR (A. Emilio) — *Peregrinação pela Província de São Paulo (1860-61)* — 266 págs. — Ed. Cultura — São Paulo, 1943.

II. TRABALHOS ESPECIAIS

ARAÚJO (Oscar Egídio de) — *Latinos e não latinos no município de São Paulo* — Na Revista do Arquivo Municipal de São Paulo, tomo LXXV, 1941.

AZEVEDO (Aroldo de) — *Subúrbios de São Paulo — Primeiros estudos* — No Anuário da Faculdade de Filosofia do Instituto "Sedes Sapientiae" — São Paulo, 1943.

AZEVEDO (Aroldo de) — *Os subúrbios de São Paulo e suas funções* — No Boletim da Associação dos Geógrafos Brasileiros, ano IV, n. 4 — 1944.

CALDEIRA (Nélson Mendes) — *Aspectos da evolução urbana de São Paulo* — No Boletim do Departamento Estadual de Estatística, ano I, n. 6 — 1939.

CHIAGAS (Padre Oscar) — *Manual de Nossa Senhora da Penha* — 151 págs. — Ed. das Escolas Profissionais Salesianas — São Paulo, 1936.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE ESTATÍSTICA — *Catálogo das Indústrias do Município da Capital* — 477 págs. — São Paulo, 1943.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE ESTATÍSTICA — *Linhas Divisórias do Município de São Paulo* — 101 págs., com mapas — São Paulo, setembro de 1942.

DIRETORIA DE PUBLICIDADE AGRÍCOLA — *A Capital de São Paulo em 1933* — 48 págs. — Ed. da Secretaria da Agricultura — São Paulo, 1934.

FREITAS (Afonso A. de) — *Dicionário Histórico, Topográfico, Etnográfico Ilustrado do Município de São Paulo* — Tomo I — 248 págs., com ilustrações — Gráfica Paulista — São Paulo, 1929.

FREITAS (Afonso A. de) *Plan'História da Cidade de São Paulo* — 1800-1874 — S/ c. p., s/ data.

FREITAS (Afonso A. de) — *São Paulo no dia 7 de setembro de 1822* — Na Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, vol. XXII.

JAMES (Preston E.) — *Rio de Janeiro and São Paulo* — Na "Geographical Review", tomo 23, 1933.

JARDIM (Caio) — *São Paulo no século XVIII* — Na Revista do Arquivo Municipal de São Paulo, tomo XLI, 1937.

KOENIGSWALD (Gustavo) — *São Paulo* — Berlim, 1895.

MARFINS (Antônio Egídio) — *São Paulo antigo (1554-1910)* — Dois volumes — Rio, 1911.

MFNUCCI (Sud) — *O Município da Capital* — Na Revista do Arquivo Municipal de São Paulo, tomo IV, 1934.

MENUCCI (Sud) — *São Paulo, município gigante* — Na Revista do Arquivo Municipal de São Paulo, tomo XII, 1935.

PINTO (Alfredo Moreira) — *A Cidade de São Paulo em 1900* — *Impressões de viagem* — 279 págs. — Imprensa Nacional — Rio, 1900.

PRADO JÚNIOR (Caio) — *O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo* — Na revista "Geografia", ano I, n. 3, 1935; e na Revista do Arquivo Municipal de São Paulo, tomo XIX, 1936.

PRADO JÚNIOR (Caio) — *Nova contribuição para o estudo geográfico da cidade de São Paulo* — Em "Estudos Brasileiros", ano III, vol. 7, ns. 19-20-21, 1941.

RÊCO (Luís Flores de Moraes) — *As formações cenozoicas de São Paulo* — No Anuário da Escola Politécnica de São Paulo, 1933.

RÊCO (Luís Flores de Moraes) e SANTOS (Farcísio D. de Souza) — *Contribuição para o estudo dos Granitos da Serra da Cantareira* — Boletim n. 18 do Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo — Junho de 1938.

SAMPAIO (Teodoro) — *São Paulo no século XIX* — Na Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, vol. VI.

SOCIEDADE EDITORA INDEPENDÊNCIA — *A Capital Paulista comemorando o Centenário da Independência* — São Paulo, 1920.

VOCE (Antônio Le) — *Transporte coletivo em São Paulo no ano de 1934* — Na Revista do Arquivo Municipal de São Paulo, tomo XXI, 1936.

III. MAPAS GERAIS (Capitania, Província, Estado)

- 17.. — *Carta Topográfica da Capitania de S. Paulo* e seus Certões em que se vê os descobertos, que lhe foram tomados por Minas Geraes, como também o caminho que vai para Goias, e R.^o Grande de São Paulo do Sul — com todos os seus pozos e pasagens — Sem indicação de autor, data e escala — (Existente na Biblioteca Municipal de São Paulo).
- 1766 — *Carta Chorografica da Capitania de S. Paulo*, em que se mostra a verdadeira situação dos Lugares por onde se fizeram as sete principaes divizoens do seu Governo com o de Minas Geraes — 1766 — Sem indicação do autor e da escala — (Existente no Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo).
- 1773 (?) — *Mapa da Capitania de S. Paulo*, em que se mostra tudo o que ella tinha antigamente thê o rio Paná. — 1773 (?) — Sem indicação de autor e de escala — (Existente no Arquivo do Estado).
- 1777 (?) — *Carta Topográfica de parte da Diocese Paulopolitana* — 1777 (?) — Sem indicação de autor, data e escala — (Existente na Biblioteca Municipal).
- 1791-92 — *Mapa Corographico da Capitania de S. Paulo*, que por ordem do Ilustrissimo e Excelentissimo Senhor Bernardo José de Lorena, Governador, e Capitão General da mesma Capitania, levantou o Ajudante-Engenheiro, ANTONIO ROIZ MONTEZINHO, conforme suas observaçoens feitas em 1791 e 1792. — Escala em léguas — (Existente no Museu Paulista).
- 1837 — *Mappa Chorographico da Provincia de S. Paulo* — Desenhado por DANIEL PEDRO MÜLLER, Marechal reformado dô corpo de Engenheiros, segundo as suas observaçoens e esclarecimentos que lhe têm sido transmitidos — 1837 — Sem escala. — (Existente no Museu Paulista).
- 1874 — *Carta Corográfica de parte da Capitania de São Paulo* que confina com a Capitania de Minas Geraes, em que se mostram as diversas divisões que em diferentes tempos se tem feito entre estas duas Capitánias — Litografia do Arquivo Militar — 1874 — Sem escala. — (Existente no Arquivo do Estado).
- 1877 — *Carta da Provincia de S. Paulo* — Organizada por C. D. RATH — 1877 — Escala 1:1 500 000. — (Existente no Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo).

- 1878 — *Carta da Província de S. Paulo* — Levantada sobre os Estudos de vários Engenheiros — Dedicada à Mocidade Paulista e publicada por JULES MARTIN — São Paulo, 1878 — Sem escala. — (Existente no Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo).
- 1884 — *Mappa da Província de S. Paulo* — Organizado pelo Escriptorio Technico da Companhia Mogyana, sob a direção do Engenheiro em chefe JOAQUIM MIGUEL RIBEIRO LISBOA — 1884 — Escala 1:1 500 000. — (Existente no Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo).
- 1886 — *Mapa da Província de S. Paulo* — Mandado organizar pela Sociedade Promotora de Imigração de São Paulo — 1886 — Escala 1:2 000 000. (Existente no Arquivo do Estado).
- 1887 — *Carta da Província de S. Paulo* — Organizada e gravada por CLÁUDIO LOMELINO DE CARVALHO — Editôres proprietários: Laemmert & Cia. — Rio de Janeiro, 1887 — Sem escala. (Existente no Museu Paulista).
- 1892 — *Planta Geral das Estradas de Ferro* dos Estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Paraná e Espírito Santo — Editôra proprietária: Companhia Typographica do Brasil — Rio, 1892 — Escala 1:1 970 000. — (Existente no Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo).
- 1893 — *Mapa Geral da Viação Ferrea* dos Estados do Rio de Janeiro, S. Paulo e Minas Gerais — por GUSTAVO KOENIGSWALD — São Paulo, 1893 — Escala 1:200 000. — (Existente no Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo).
- 1902 — *Mapa Geral do Estado de São Paulo* — Organizado por AQUILES DE MONTALVÃO — 1902 — Escala 1:600 000 — Com uma planta da Capital, na escala de 1:20 000.
- 1910 — *Mapa da Viação Férrea de São Paulo e parte dos Estados vizinhos* — Organizado pelo escritório técnico da Comissão dos Prolongamentos e Desenvolvimento da E. F. Sorocabana — Pelo Eng.º R. HEYSE — São Paulo, 1910 — Escala 1:000 000.
- 1922 — *Carta Internacional do Mundo ao 1 000 000* — Organizada pelo CLUBE DE ENGENHARIA do Rio de Janeiro — Edição provisória — 1922 — Folha: Rio de Janeiro e São Paulo — Escala 1:1 000 000.
- 1929 — *Carta geológica do Estado de São Paulo* — Organizada pela Comissão Geográfica e Geológica — 1929 — Escala 1:2 000 000.

- 1933 — *Carta Geral do Estado de São Paulo* — Organizada pelo Instituto Astronômico e Geográfico de São Paulo — 1933 — Escala 1:1 000 000 — Com uma planta da Capital na escala de 1:100 000.
- 1933 — *Mapa Geológico do Estado de São Paulo* — Publicado pelo serviço Geológico e Mineralógico e incluído no "Atlas Geológico do Brasil" — 1933 — Escala 1:2 300 000.
- 1935 (?) — *Estado de São Paulo* — Mapa geológico, físico, político e econômico organizado por PIERRE DEFFONTAINES e publicado por Girard & Barrère — Paris, s/ data — Escala 1:1 000 000.
- 1943 — *Carta hipsométrica do Estado de São Paulo* — Organizada pelo Instituto Geográfico e Geológico — 1943 — Escala 1:1 000 000.

IV. MAPAS ESPECIAIS (Município e Cidade)

- 1841 — *Planta da Imperial Cidade de São Paulo* — Levantada em 1810 pelo capitão de eng.^{os} RUFINO J. FELIZARDÓ E COSTA, e copiada em 1841 com todas as alterações — Sem indicação de escala. — (Existente na Biblioteca Municipal).
- 1843 (?) — *Mapa da Cidade de S. Paulo e seus Subúrbios* — Feito por ordem do Exmo. Sr. Prezte, o Marechal de Campo Manoel da Fonseca Lima e Silva, — pelo Engenheiro Civil C. A. BRESSER — Sem data — Escala de 3 000 palmos. — (Existente no Museu Paulista).
- 1875 — *Planta da Cidade de São Paulo* — Levantada pelo eng.^o D. RATH, 1875 — Sem indicação de escala. — (Existente na Biblioteca Municipal).
- 1877 — *Mapa da Capital da Pcia. de São Paulo* — seus edifícios públicos, Hoteis, Linhas ferreas, Igrejas, Bonds, Passeios, etc. — publicado por FRANC.^o DE ALBUQUERQUE e JULES MARTIN, em julho de 1877 — Sem indicação de escala. — (Existente na Biblioteca Municipal).
- 1881 — *Planta da Cidade de São Paulo* — Levantada pela Companhia Cantareira e Esgotos, sendo eng.^o chefe HENRY B. JOYNER — 1881 — Escala 1:50 000. — (Existente na Biblioteca Municipal).
- 1890 — *Planta da cidade de São Paulo* incluindo a nova zona a conceder-se à Intendência Municipal — 1890 — sem indicação de autor — Escala 1:20 000 — (Existente na Biblioteca Municipal).

- 1896 — *Planta da Cidade de S. Paulo* com indicação do eixo dos encanamentos assentados nas ruas e praças para o serviço de iluminação a gás e dos limites da décima urbana — 1896 — Sem indicação de autor — Escala 1:10 000 — (Existente na Biblioteca Municipal).
- 1897 — *Planta Geral da Capital de S. Paulo* — Organizada sob a direção do Dr. GOMES CARDIM, Intendente de Obras — Retificada — 1897 — Escala 1:20 000. — (Existente no Museu Paulista e no Arquivo do Estado).
- 1905 — *Planta Geral da Cidade de São Paulo* — Adotada pela Prefeitura Municipal para uso de suas Repartições — Levantada e organizada pelo eng.^o civil ALEXANDRE MARIANO COCOCI e LUÍS FRUCTUOSO F. COSTA — 1905 — Escala 1:20 000 (Existente na Biblioteca Municipal).
- 1913 — *Planta Geral da Cidade de São Paulo* — Sem indicação de autor — 1913 — Escala 1:20 000. — (Existente no Arquivo do Estado).
- 1914 — *Planta Geral da Cidade de S. Paulo*, com indicações diversas — Organizada pela Comissão Geográfica e Geológica, sendo chefe o eng.^o JOÃO PEDRO CARDOSO — 1914 — Escala 1:20 000 — (Existente na Biblioteca Municipal).
- 1916 — *Planta da Cidade de São Paulo* — Levantada pela Divisão Cadastral da 2.^a Secção da Diretoria de Obras e Viação da Prefeitura Municipal — Edição provisória — 1916 — Escala 1:20 000. — (Existente na Biblioteca Municipal).
- 1924 — *Planta da Cidade de S. Paulo*, mostrando todos os arrabaldes e terrenos arruados — Executada por VALDOMIRO GONÇALVES — 1924 — Escala 1:26 000. — (Existente na Biblioteca Municipal).
- 1924 — *Carta dos Escursionistas — Primeira Seção* — Organizada pelo Instituto Astronômico e Geográfico de São Paulo — Reedição de 1935 — Escala 1:200 000.
- 1926 — *Planta do Rio Tietê entre Osasco e Penha* — Levantada, desenhada e impressa pelo Serviço Geográfico Militar por conta da Prefeitura de São Paulo — Fôlha n. 4 — 1926 — 1:10 000.
- 1927 — *Planta da Cidade de S. Paulo e municípios circunvizinhos* — Organizada pela Repartição de Eletricidade da "The S. Paulo Tramway, Light and Power, Ltd." — Organizada em dezembro de 1926 e reformada em junho de 1927 — Escala 1:40 000.

- 1929 — *Planta da Cidade de S. Paulo* — Organizada pela Repartição de Aguas e Esgotos de São Paulo — 1929 — Escala 1:200 000.
- 1930 — *Mapa Topográfico do Município de São Paulo* — Executado pela empresa "Sara Brasil, S. A.", pelo método Nistri de aerofotogrametria, para a Prefeitura Municipal de São Paulo — 1930 — Escala 1:20 000 e 1:5 000.
- 1939 — *Município da Capital — Estado de São Paulo* — Mapa organizado em observância ao decreto-lei n. 311, de 2 de março de 1938, pelo Instituto Geográfico e Geológico — 1939 — Escala 1:100 000.
- 1939 — *Município de Mogi das Cruzes — Estado de São Paulo* — Mapa organizado em observância ao decreto-lei n. 311, de 2 de março de 1938, pelo Instituto Geográfico e Geológico — 1939 — Escala 1:100 000.
- 1941 — *Planta de São Paulo* — por JOSÉ CASTIGLIONE — Setembro de 1941 — Escala 1:20 000.
- 1944 — *Mapa do Município e da Cidade de São Paulo* — Organizado por L. STRINA & Cia. — Março de 1944 — Escala 1:20 000.
- 1944 — *São Paulo e arredores* — Editado pelo Instituto Cartográfico Castiglione Ltda. — 1944 — Escala 1:100 000.

ÍNDICE DAS GRAVURAS

1. Mapa do Maranhão.....	12
2. Mapa geológico da região drenada pelo rio Itapecuru e vizinhanças.....	14
3. Médias térmicas e médias pluviométricas anuais no trecho ocidental da Região Nordeste.....	17
4. Repartição da população na bacia do Itapecuru.....	20
5. O sítio urbano de Caxias.....	26
6. Planta funcional de Caxias.....	30
7. O sítio urbano de Coroatá.....	36
8. Planta funcional de Coroatá.....	38
9. O sítio urbano de Rosário.....	41
10. Planta funcional de Rosário.....	43
11. A ilha do Maranhão.....	48
12. O crescimento da cidade de São Luís.....	52
13. As áreas funcionais de São Luís.....	59
14. O pôrto de São Luís.....	61
15. A região de Juazeiro e Petrolina.....	70
16. A Granja "São Clemente".....	81
17. A ligação entre Juazeiro e Petrolina.....	86
18. Nó de comunicações.....	88
19. A sede da Fazenda "Morrinho".....	90
20. Os dois Nordeste.....	94
21. Geologia do Recôncavo da Bahia.....	108
22. Corte geológico da baía de Todos os Santos.....	110
23. Bahia: temperaturas e chuvas.....	211
24. Cidade do Salvador: temperaturas e chuvas.....	113
25. Recôncavo da Bahia: as principais culturas.....	121
26. A cidade do Salvador na última década do século XIX.....	132
27. Planta da cidade do Salvador.....	134
28. Três séculos de crescimento.....	144
29. São Paulo em 1890.....	146
30. Cinquenta anos de crescimento.....	148
31. Os subúrbios de São Paulo.....	153
32. A região suburbana oriental de São Paulo.....	161
33. O crescimento da Penha.....	178
34. Atividades econômicas na região da Penha.....	186
35. A região de Itaquera.....	194
36. A região de São Miguel.....	206
37. A dupla cidade de São Miguel.....	208
38. A região de Itaquaquecetuba e Poá.....	218

ÍNDICE GERAL

<i>Palavras de apresentação.</i>	5
--	---

I. EM TERRAS DO MARANHÃO

1. <i>Através do vale do Itapecuru.</i>	11
O vale do Itapecuru: aspectos físicos.	11
Traços da vida humana no vale do Itapecuru.	18
Aspectos gerais da economia regional.	22
Caxias, capital do médio Itapecuru.	25
Em Coroatá, pleno domínio dos babaçuais.	33
Rosário, no baixo Itapecuru.	40
Terras de exploração.	44
2. <i>São Luís do Maranhão.</i>	46
Uma cidade complexa.	46
O passado está presente na fisionomia da capital maranhense.	49
As áreas funcionais da cidade.	57
São Luís é a metrópole do Maranhão?.	60

II. PAISAGENS DO NORDESTE

3. <i>A região de Juazeiro e Petrolina.</i>	67
Primeiro contato com a região.	67
O peneplano cristalino.	68
O rio São Francisco.	69
O problema da água, resultado da semi-aridez do clima	71
Pleno domínio da catinga.	72
JUAZEIRO:	
A capital do médio São Francisco.	74
As funções da cidade.	77
Na região de Juazeiro.	77
PETROLINA:	
Uma cidade original.	82
As funções da cidade.	85
Na região de Petrolina.	89
4. <i>Contrastes da paisagem nordestina.</i>	92
Os dois Nordeste.	92

CONTRASTES DO SERTÃO:

O alto sertão de Pernambuco e a região do Cariri...	95
A Borborema e o "Brejo" paraibano.....	97
Granito e Salgueiro.....	98

CONTRASTES DA ZONA LITORÂNEA:

Canaviais e coqueirais.....	99
O "banguê" e a usina.....	100
Olinda e Recife.....	101

III. NO RECÔNCAVO DA BAHIA

5. <i>O Recôncavo baiano e suas paisagens.</i>	105
Individualidade geográfica da região.....	105
A Baía de Todos os Santos.....	107
A região do Recôncavo.....	109
A população e os centros urbanos.....	112
A vida pastoril e a agricultura.....	115
A cultura do fumo.....	116
Recôncavo, a terra dos charutos.....	119
A cultura da cana e a indústria açucareira.....	123
O petróleo, nova riqueza do Recôncavo.....	125
Uma verdadeira região geográfica.....	127
6. <i>A cidade do Salvador.</i>	128
Fisionomia da cidade do Salvador.....	128
O crescimento urbano.....	130
As funções da cidade.....	135

IV. SÃO PAULO E SEUS SUBÚRBIOS ORIENTAIS

7. <i>A cidade de São Paulo e seus subúrbios.</i>	141
Um quadro natural belo mas ingrato.....	141
Cinquenta anos de crescimento em quatro séculos de existência.....	142
As razões desse extraordinário crescimento.....	149
Localização da atual área suburbana de São Paulo.....	151
As principais funções dos subúrbios paulistanos.....	153
8. <i>Os subúrbios orientais de São Paulo.</i>	156
As colinas terciárias e as várzeas do quaternário.....	156
A bacia do Tietê.....	162
Uma população cheia de diferentes matizes.....	164

Relíquias do passado junto a "vilas" de formação recente	165
Uma antiga via de passagem.....	166
Pequeno mosaico de paisagens muito diversas.....	167
A PENHA E SUAS "VILAS" SATÉLITES:	
A Penha possui uma individualidade geográfica.....	169
Bairro afastado ou subúrbio da Paulicéia?.....	170
A colina da Penha e os vales circunjacentes.....	171
O velho centro religioso.....	173
As "vilas" satélites.....	176
O aproveitamento das planícies aluvionais.....	180
Uma pequena atividade industrial.....	188
As comunicações.....	189
A REGIÃO DE ITAQUERA:	
Em plena zona rural.....	191
O quadro natural.....	191
Subúrbios residenciais por excelência.....	192
Itaquera, centro principal da região.....	193
Lajeado, subúrbio de muitos nomes.....	196
As "vilas" satélites.....	197
A "Colônia" de Itaquera.....	199
Atividades agrícolas.....	200
As explorações do subsolo.....	201
Pequenas indústrias.....	203
As comunicações.....	203
A REGIÃO DE SÃO MIGUEL:	
O grande domínio das várzeas.....	204
Contrastes da paisagem cultural.....	205
São Miguel, cidade dupla.....	207
Os núcleos vizinhos.....	210
As indústrias da região de São Miguel.....	211
A vida nas várzeas.....	212
As vias de comunicação.....	213
A REGIÃO DE ITAQUAQUECETUBA E POÁ:	
Os extremos orientais da região suburbana.....	215
Uma antiga zona de passagem.....	216
Itaquaquecetuba, vila em acrópole.....	219
Poá e seu papel regional.....	220
Ferraz de Vasconcelos.....	222
Um pequeno mosaico de funções diversas.....	223
<i>Bibliografia</i>	225

DOCUMENTÁRIO FOTOGRÁFICO

Fotografias originais do autor

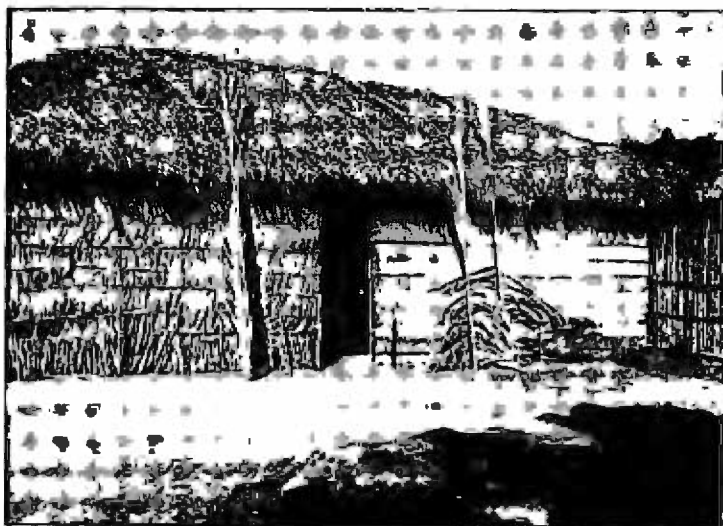
ÍNDICE DAS GRAVURAS

	<i>Págs.</i>
1. O rio Itapecuru.....	241
2. Babaçú, riqueza do Maranhão.....	242
3. Tipos humanos do vale do Itapecuru.....	243
4. Caxias.....	244
5. Coroatá e Rosário.....	245
6. Na ilha do Maranhão.....	246
7. Sobrados de São Luís.....	247
8. Aspectos de São Luís.....	248
9. Alcântara, a cidade “morta”.....	249
10. O rio São Francisco e seus “paquetes”.....	250
11. Aspectos de Petrolina.....	251
12. A Granja São Clemente.....	252
13. Sedes de fazendas no alto sertão de Pernambuco.....	253
14. Catinga do alto sertão de Pernambuco.....	254
15. Na chapada do Araripe.....	255
16. Canaviais e coqueirais.....	256
17. Na Zona da Mata.....	257
18. Aspectos da cidade do Salvador.....	258
19. Cachoeira e São Felix.....	259
20. Várzeas e colinas da região de São Paulo.....	260
21. Falsas “cuestas” e matações da região de São Paulo.....	261
22. O rio Tietê na cheia.....	262
23. Subúrbios orientais de São Paulo: aspectos da vegetação.....	263
24. Subúrbios orientais de São Paulo: tipos humanos.....	264
25. Subúrbios orientais de São Paulo: ocupação do solo.....	265
26. Aspectos da Penha.....	266
27. Penha: olaria e “estaleiro”.....	267
28. Penha: cultura de flores e “pôrto” de areia.....	268
29. Aspectos de Itaquera.....	269
30. O velho núcleo de São Miguel.....	270
31. Itaquaquecetuba e Poá.....	271



O rio Itapecuru

No alto, em Caxias. Em baixo, em Coroatá.

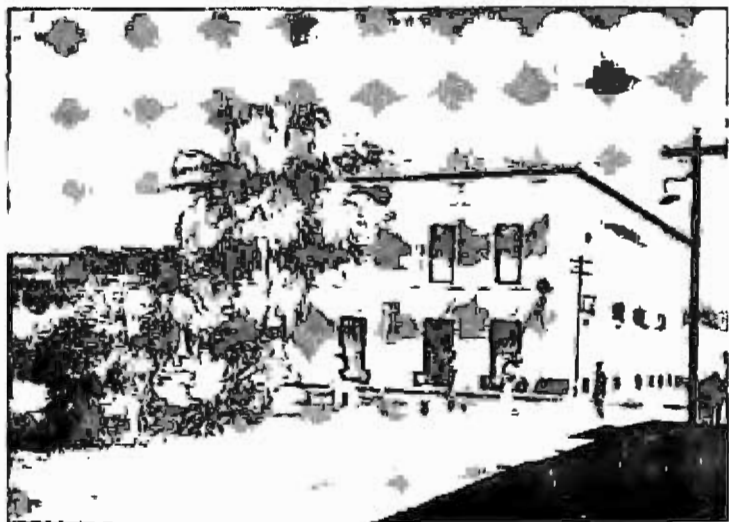
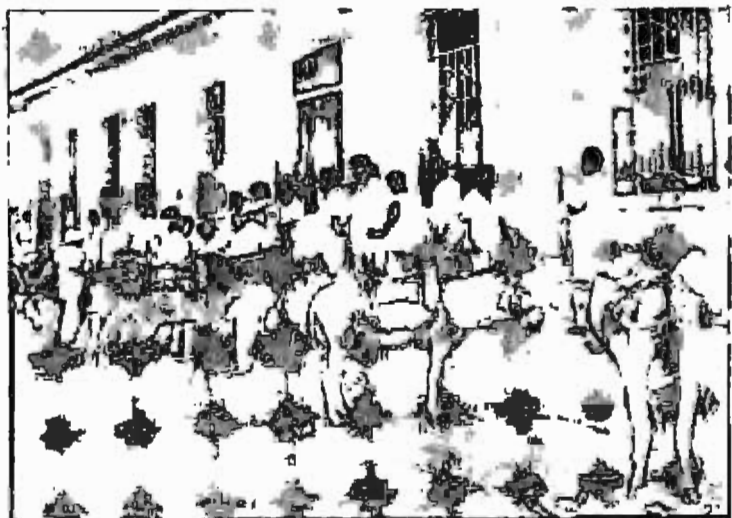


Babaçú, riqueza do Maranhão
Em baixo, habitação inteiramente construída com palmas
e talos de babaçú.



Tipos humanos do vale do Itapecuru

Em baixo, um exemplo de "juçara" (Foto Dirceu Lino de Matos).

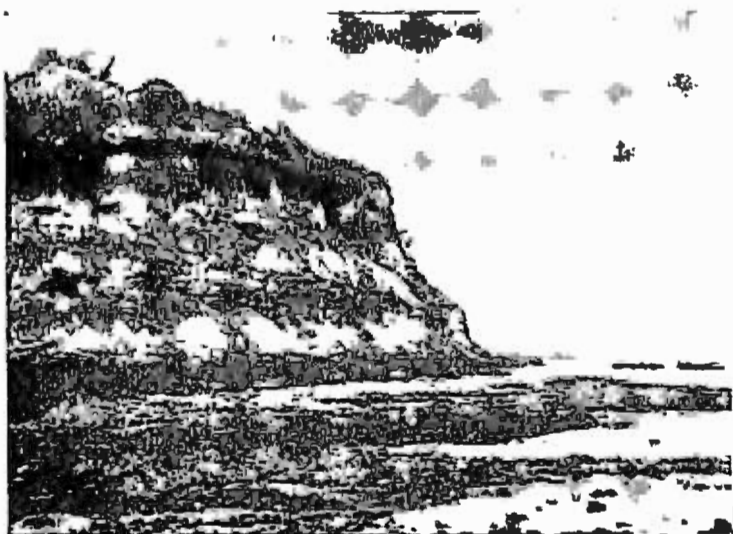
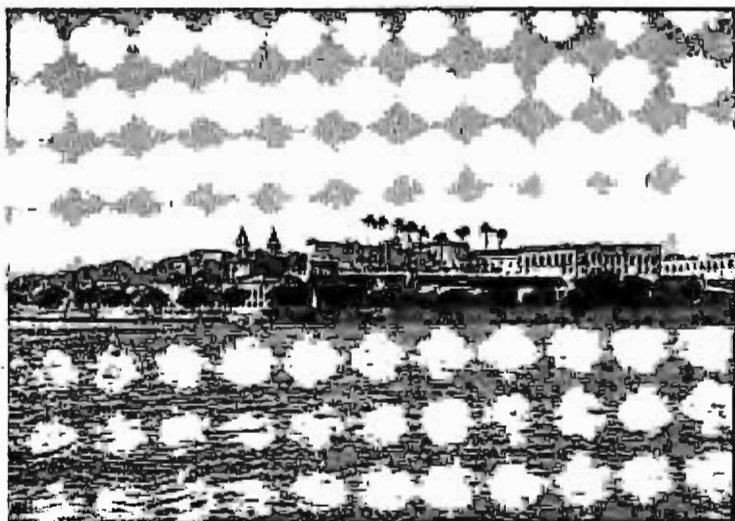


Caxias

- No alto, o Mercado Municipal. Em baixo, a praça Gonçalves Dias.



Coroná e Rosário



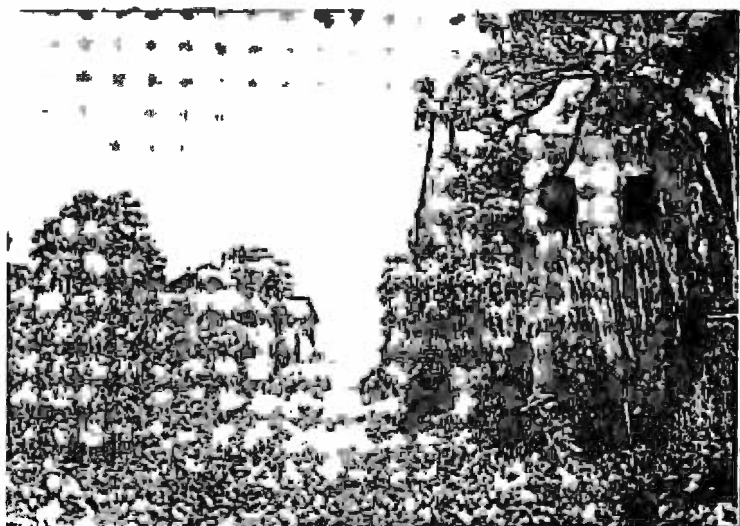
No alto, São Luís e as águas do Bacanga. Em baixo, a "barreira" da praia do Olho d'Água.



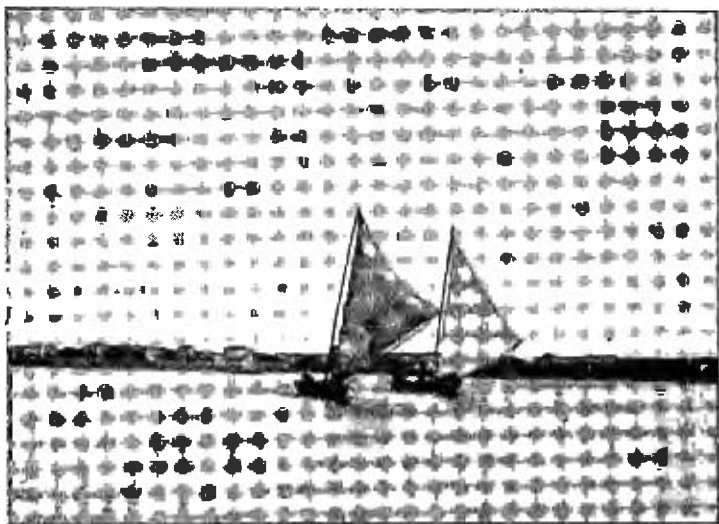
Sobrados de São Luís

*Aspectos de São Luís*

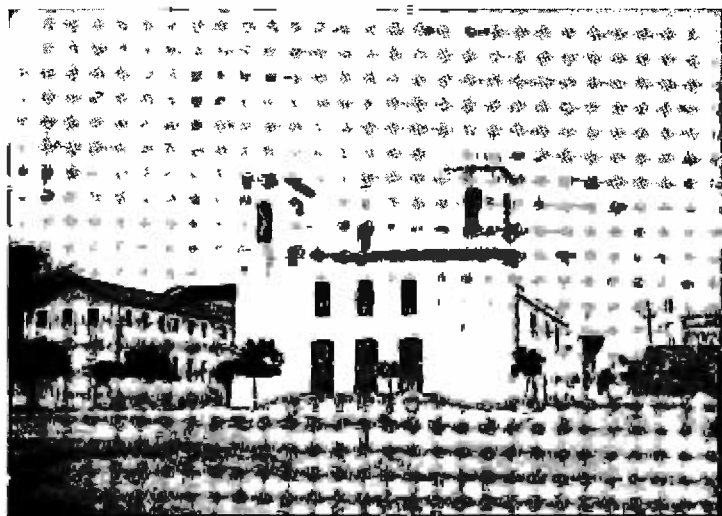
Em baixo, a praça Gonçalves Dias.



Alcântara, a cidade "morta"
Em baixo, a Rua da Amargura.



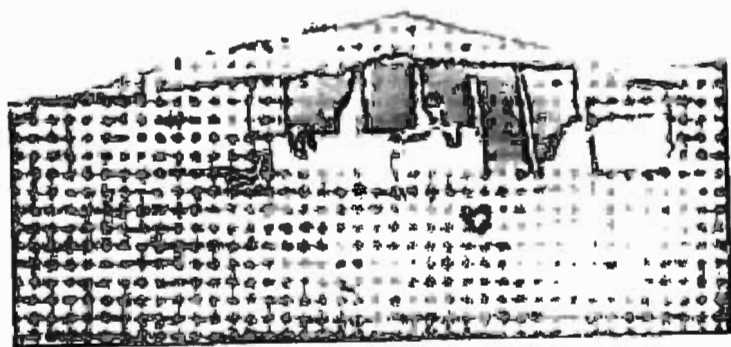
O rio São Francisco e seus "paquetes"



Aspectos de Petrolina



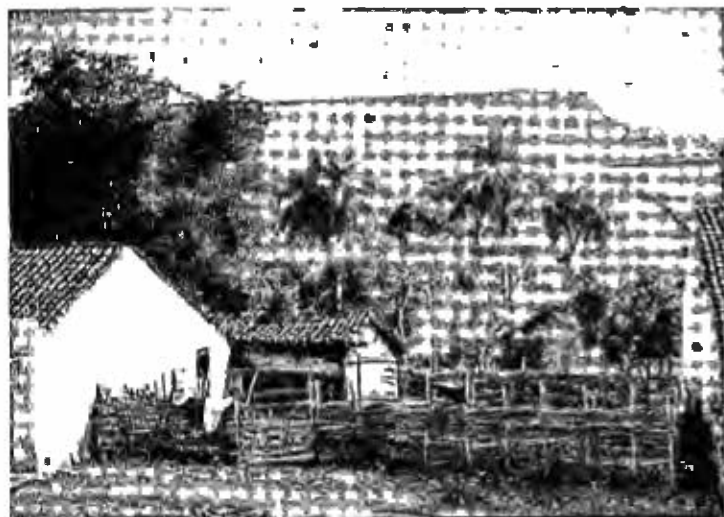
A Granja São Clemente
(região de Juazeiro).



*Sedes de fazendas no alto sertão de Pernambuco
(região de Petrolina).*



Cuiúga do alto sertão de Pernambuco



Na chapada do Araripe

*Canavais e coqueirais*

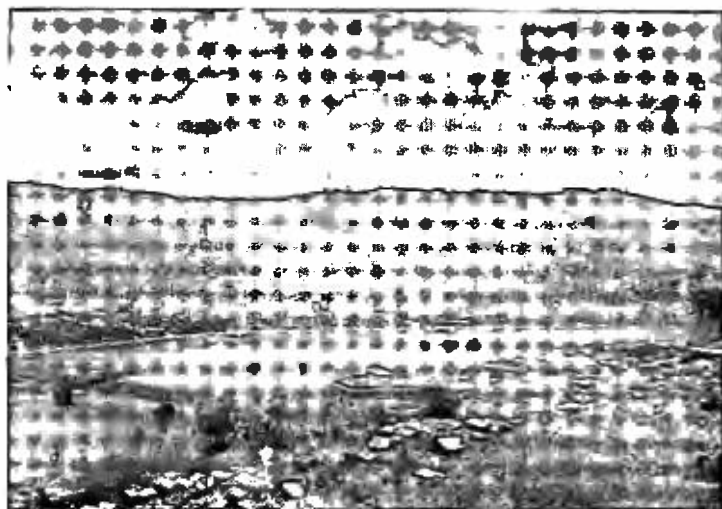


Na Zona da Mata

No alto, o Engenho Goicana. Em baixo, habitação à margem do rio Capibaribe (Recife).

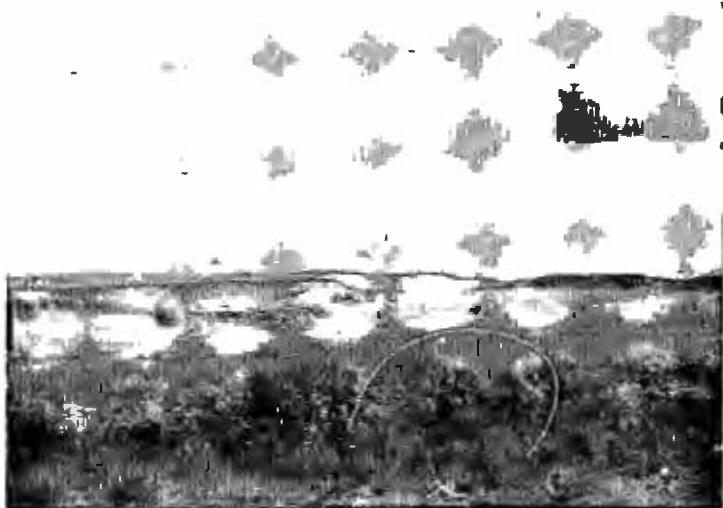
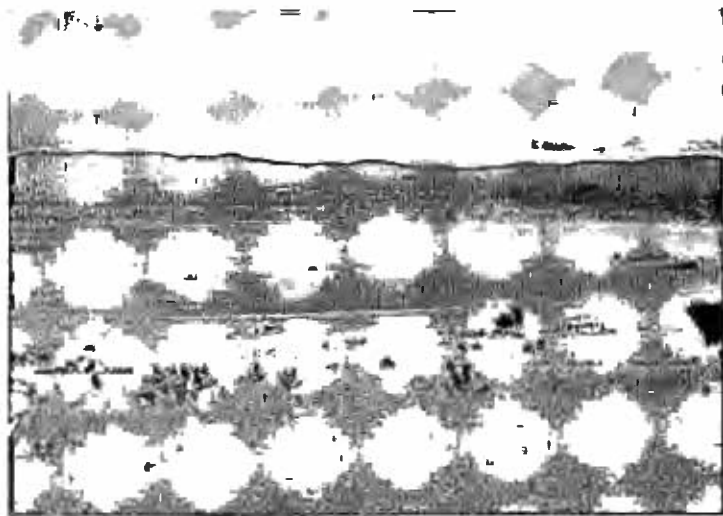
*Aspectos da cidade do Salvador*

No alto, a "Ladeira da Montanha", conforme um postal.

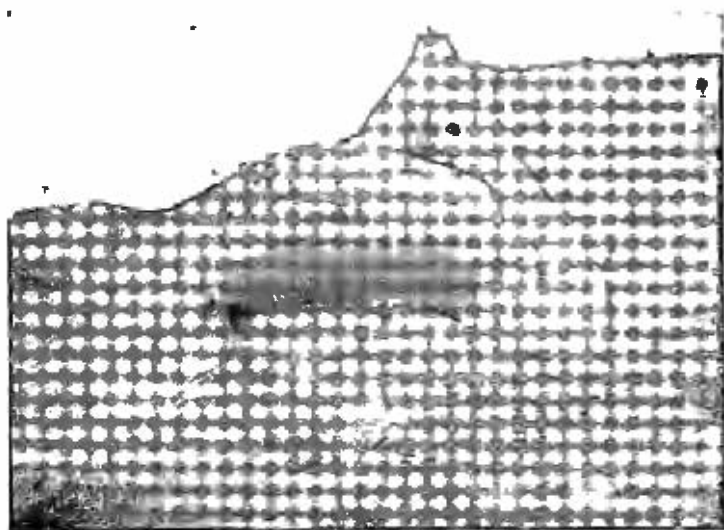
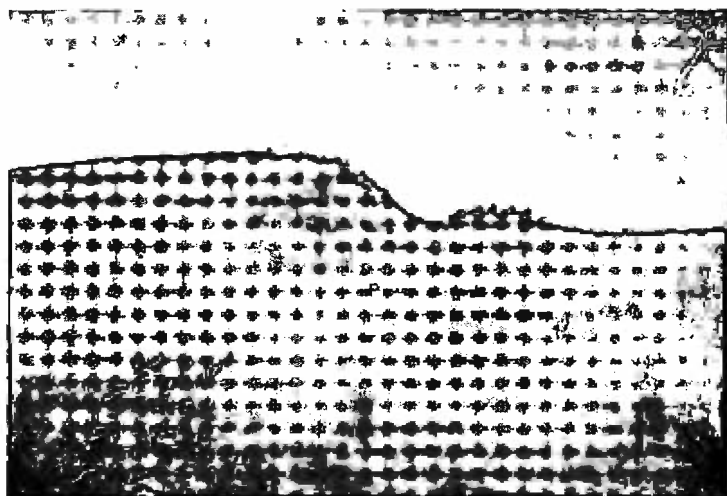


Cachoeira e São Felix

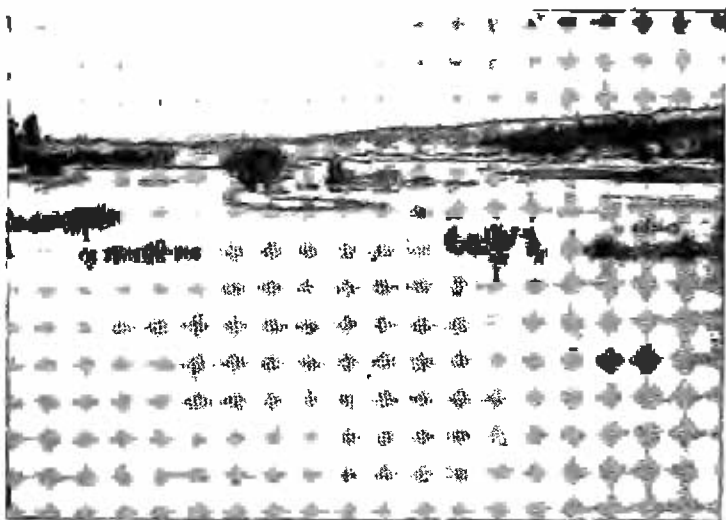
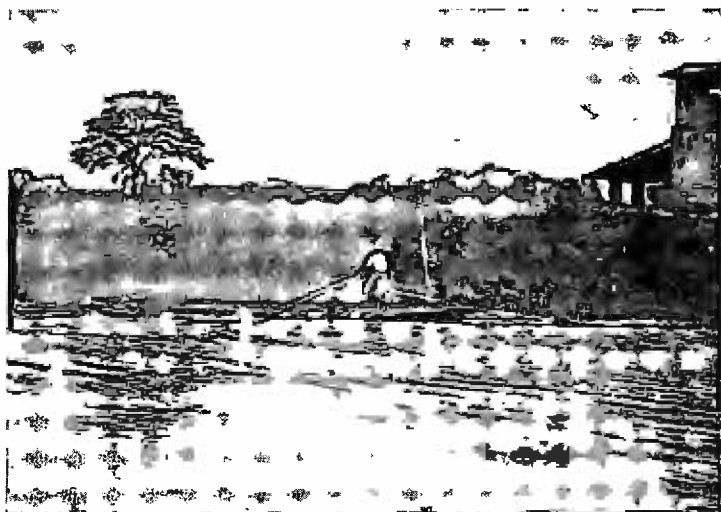
No alto, o vale do Paraguaçu. Em baixo, a Fábrica Dannemann.



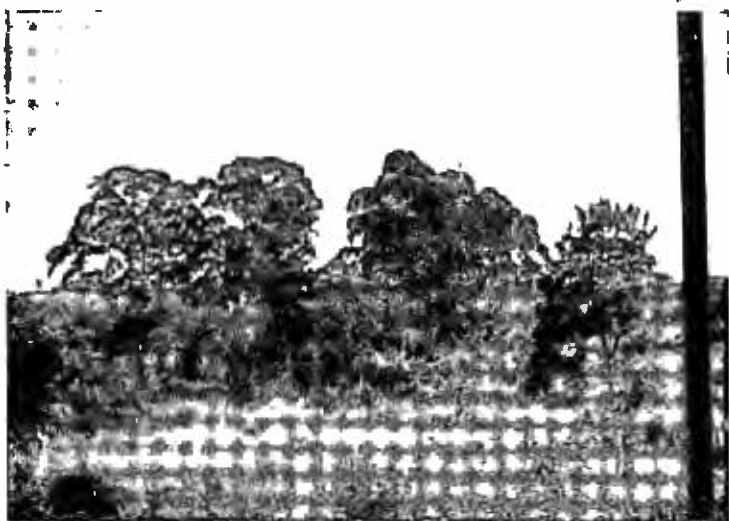
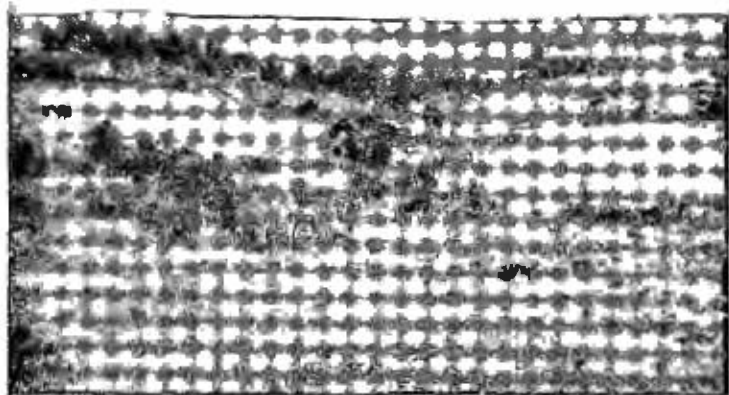
Várzeas e colinas da região de São Paulo



Falsas "cuestas" e matações da região de São Paulo



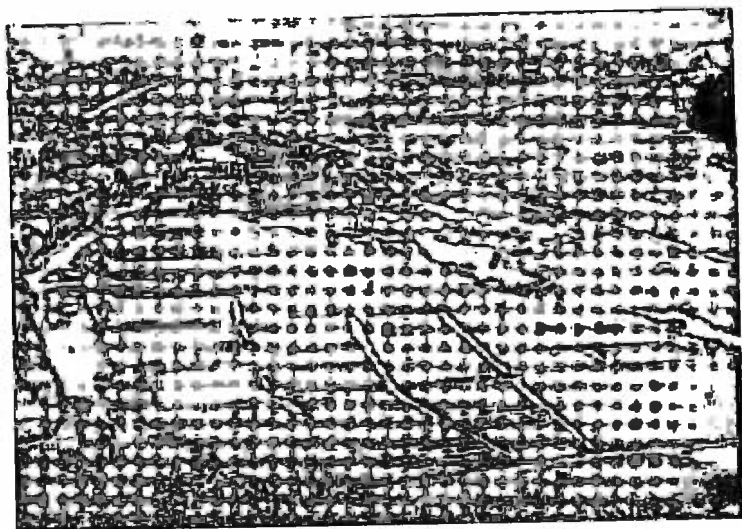
O rio Tietê na cheia
(região da Penha).



Subúrbios orientais de São Paulo: aspectos da vegetação



Subúrbios orientais de São Paulo: tipos humanos
No alto, portugueses. Em baixo, filhos de colonos japoneses.



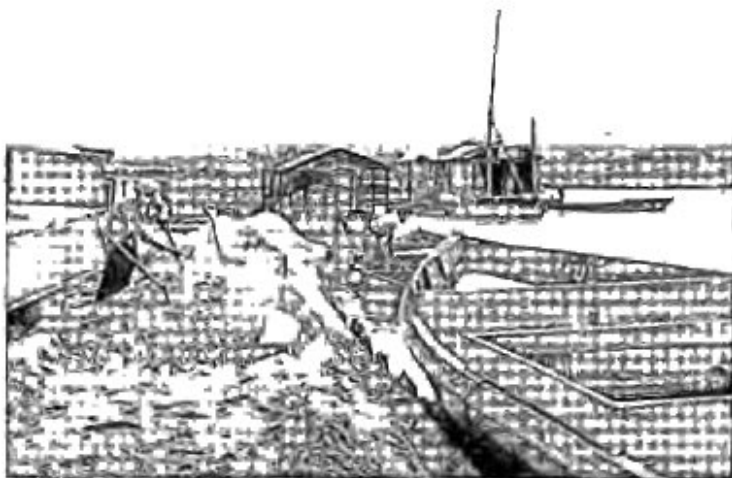
Subúrbios orientais de São Paulo: ocupação do solo
No alto, cultura de legumes. Em baixo, uma olaria.

*Aspectos da Penha*

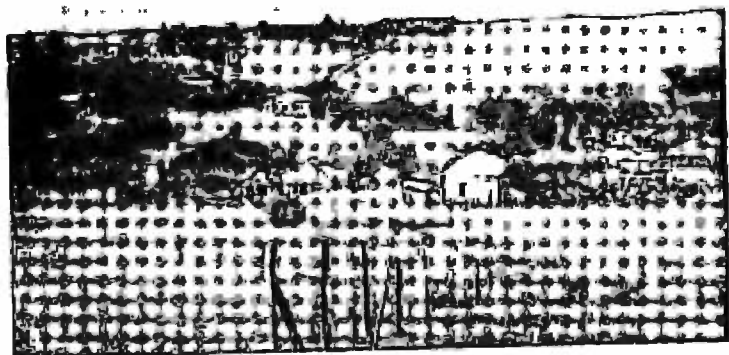
No alto, a colina da Penha. Em baixo, a rua do comércio de artigos religiosos.



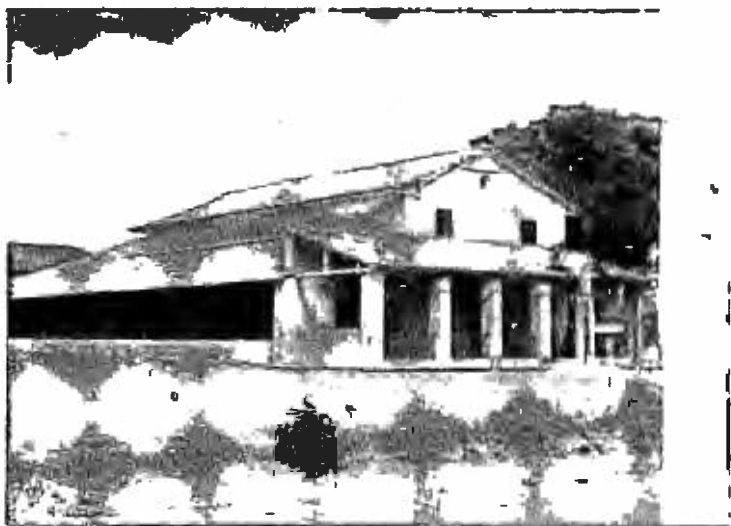
Penha: olaria e "estaleiro"



Penha: cultura de glóres e "pósto" de urcin



Aspectos de Itaquera



O velho núcleo de São Miguel

