

## Zróżnicowanie genezy oraz genotypów funkcjonalnych układów lokalizacyjnych miast w Brazylii

▪ Miejska sieć osadnicza Brazylii nie jest wynikiem postępu cywilizacyjnego związanego z rozwojem społeczno-gospodarczym autochtonicznej ludności zamieszkującej ten obszar, ale elementem „narzuconym” wraz z portugalską kolonizacją. W przeciwieństwie do Hiszpanów, którzy na obszarze Meksyku oraz Peru podbili cywilizacje posiadające miejskie formy osadnicze i tworzyli własną sieć miejską, wykorzystując często wcześniejsze osiedla, Portugalczycy na brazylijskim wybrzeżu zakładali miasta na surowym korzeniu, bazując na swoich doświadczeniach z Portugalii oraz innych kolonii w Afryce czy Indiach. Wraz z kolonizacją europejskie potęgi przyniosły do Ameryki swoją kulturę, co znalazło odbicie nie tylko w języku, religii czy praktykowanych zwyczajach, ale także w instytucjach i organizacji społecznej. Dlatego też miasta, które zakładano, musiały odzwierciedlać najbardziej akceptowane w poszczególnych krajach europejskich praktyki planowania miejskiego. Portugalczycy w Brazylii nie osiągnęli tego samego poziomu standaryzacji planowania i zakładania miast co Hiszpanie w swojej części Ameryki. Niemniej jednak starali się wprowadzać własne standardy, które nie zmieniały się przez stulecia i nawiązywały do wzorów średniowiecznych. Ze względu na słabszą niż hiszpańska pozycję militarną czuli się bardziej niepewnie, dlatego też przestrzegali średniowiecznej koncepcji obronnej lokowania miast na wzgórzach. Stąd w pierwszym okresie kolonizacji większość ośrodków miała tego typu założenia, co znalazło nawet odzwierciedlenie w nazwaniu początków akcji miastotwórczej „urbanizacją wzgórza” (urbanização de colina) (Smith, 1955; Morse, 1974; Hardoy, 1978; Mauro, 1978; Teixeira, 2004; Lobo, Simões Júnior, 2012).

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie genezy powstawania brazylijskich miast w okresie kolonialnym i początkach niepodle-

głości oraz wyszczególnienie i scharakteryzowanie głównych genotypów funkcjonalnych układów lokalizacyjnych miast w tym kraju. Problematykę tę umiejscowić należy na pograniczu trzech ważnych kierunków badawczych geografii osadnictwa: badań geograficzno-historycznych osadnictwa miejskiego, badań sieci i systemów miejskich oraz studiów nad strukturą funkcjonalną miast.

Jak zauważa J. Kostrowicki, geneza każdego osiedla miejskiego związana jest ze zlokalizowaniem się w nim miejsc pracy – zakładów rzemieślniczych, fabryk, urzędów komunikacyjnych, punktów handlowych czy instytucji usługowych. Zakłady te realizują funkcje produkcyjne i usługowe zapewniające powstanie i rozwój tego osiedla, co określa się funkcjami miastotwórczymi. Zaliczyć do nich można produkcję pierwotną, czyli pozyskiwanie produktów wprost z natury (np. górnictwo), rzemiosło lub przetwórstwo przemysłowe oraz transport. Funkcjami miastotwórczymi mogą być również usługi materialne (np. handel) czy niematerialne (np. administracja, obrona, obsługa społeczna i kulturalna, wypoczynek). Wszystkie one o tyle mają charakter miastotwórczy dla danego osiedla, o ile są nastawione na obsługę potrzeb produkcyjnych lub konsumpcyjnych ludności zamieszkującej inne osiedla (Kostrowicki, 1952).

Celem dalszej części pracy będzie próba określenia dominujących funkcji miastotwórczych odpowiedzialnych za powstanie miast w Brazylii od początku kolonizacji do XX w. Starano się także określić poszczególne typy funkcjonalne miast tworzących się w tym kraju wraz z zaistnieniem na poszczególnych jego obszarach określonych funkcji miastotwórczych. W konsekwencji miało to umożliwić prześledzenie, jak zmieniały się układy lokalizacyjne miast wraz ze wzrostem zaludnienia i poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego Brazylii. Układy lokalizacyjne miast zdefiniowano w tym opracowaniu jako układy rozmieszczenia miast w przestrzeni, stanowiące pewną całość, kształtującą się pod wpływem różnych czynników, takich jak: określone warunki powstawania miast (rodzaj czynników miastotwórczych), wielkość i funkcje już istniejących ośrodków, charakter powiązań między nimi, struktura gospodarcza i zaludnienie danego obszaru (Liszewski, Maik, 2000). W badaniach geograficzno-historycznych jednym z podstawowych elementów analizy czasoprzestrzennej jest tło funkcjonalne genezy miast, czyli ich genotyp funkcjonalny. W pracy przyjęto definicję genotypu funkcjonalnego według R. Krzysztofika (2003: 327), która za genotyp funkcjonalny miasta uznaje „specyfikę funkcjonalną miasta w momencie jego powstania (nadania praw miejskich)”, natomiast pojęcie genotypu funkcjonalnego ukła-

dów lokalizacyjnych miast definiuje jako „sieć jednostek miejskich klasyfikowanych w jednym zbiorze (układzie), którego kryterium wydzielenia stanowiła specyfika funkcjonalna stojąca u genezy wszystkich znajdujących się w badanym zbiorze jednostek. [...] Pojęcie genotypu funkcjonalnego układów miast należy zatem rozumieć jako obraz stanu początkowego ich rozwoju”. Opierając się na wynikach badań Krzysztofika, przyjęto cztery typy funkcjonalnych układów miast (Krzysztofik, 2003: 338–339).

Opracowanie jest uzupełnieniem i rozszerzeniem wcześniejszej pracy autora, dotyczącej początków urbanizacji Brazylii w okresie kolonialnym (Wójtowicz, 2017). Oba opracowania zmierzają do przybliżenia polskiemu czytelnikowi problematyki związanej z początkami procesu urbanizacji i tworzenia się miejskiej sieci osadniczej w Brazylii. Opierają się na pogłębionych studiach literatury przedmiotu wykorzystujących zarówno źródła brazylijskie, jak i anglojęzyczne.

## Geneza miast brazylijskich

Portugalska konkwista i kolonizacja Brazylii była wybitnie pragmatycznym, „biznesowym” przedsięwzięciem (Furtado, 1967; Bethell, 1987; Skidmore, 1999). Miasta brazylijskie miały spełniać wymogi czysto funkcjonalne i praktyczne. Pod względem położenia, rozplanowania i zagospodarowania nie były one postrzegane jako dzieła sztuki odpowiadające teoretycznym (urbanistycznym i estetycznym) koncepcjom obowiązującym wówczas w Europie, ale traktowano je raczej jak duże faktorie. Porty, miasta handlowe czy górnicze interioru były jedynie ogniwami w głównym cyklu cyrkulacji towarów: z kolonii (producenta zasobów naturalnych) do metropolii (konsumenta, przetwórcy i redystrybutora tych zasobów) i z powrotem do kolonii (konsumenta produktów wytworzonych lub redystrybuowanych w kraju macierzystym). W tej merkantylistycznej cyrkulacji miasta targowe i portowe stanowiły główne jądra, wokół których skupiała się cała kolonialna gospodarka i administracja (Vance, 1971; Bethell, 1987; Wallerstein, 2011). W rezultacie brazylijskie miasta miały przede wszystkim spełniać funkcje administracyjne, handlowe i obronne. Jedynie okazjonalnie podejmowano próby wprowadzenia ogólnego planu urbanistycznego. Tylko kilka najważniejszych ośrodków wykazywało aktywność kulturalną, czy też szczyliło się wartościowymi z architektonicznego punktu widzenia budynkami, najczęściej o charakterze religijnym bądź administracyjnym (Morse, 1974; Hardoy, 1978; Teixeira, 2004; Lobo, Simões Júnior, 2012).



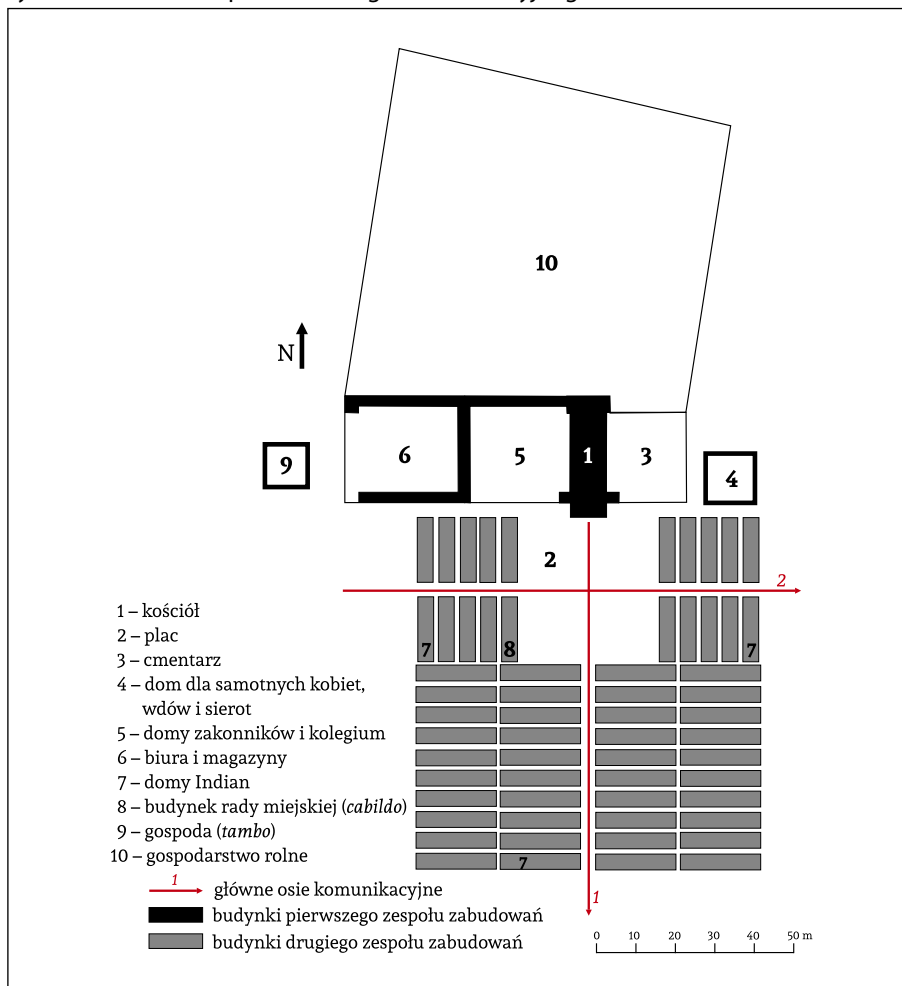
zało się z ich ufortyfikowaniem, za które odpowiedzialni byli wojskowi inżynierowie i urbaniści. Natomiast ośrodki zakładane przez „namiestników” (donatorios) poszczególnych kapitanii były najczęściej znacznie mniejsze i gorzej rozplanowane, choć również pełniły głównie funkcje administracyjno-kontrolne nad zarządzanym obszarem, a przy okazji także handlowe. W obrębie obecnego stanu Bahia tego typu ośrodkami były: stolica kolonii i główne miasto królewskie – Salvador oraz Ilhéus i Porto Seguro – stolice kapitanii o tych samych nazwach (ryc. 1). Osady te stanowiły także klasyczne przykłady miast bram (gateway cites), obsługujących handel między nową kolonią a metropolią (Burghardt, 1971; Bird, 1983; Krzysztofik, 2004). Liczba ośrodków o dominacji funkcji kontrolno-administracyjnych zwiększała się stosunkowo wolno wraz z postępami kolonizacji, zajmowaniem kolejnych terenów oraz rozwojem struktur polityczno-administracyjnych w nowej kolonii (Smith, 1955; Gardner, 1972; Morse, 1974; Azevedo, 1992).

### Miasta misyjne

Kolejną, stosunkowo liczną w pierwszym okresie kolonizacji grupę stanowią miasta, które wyewoluowały z indiańskich osad tworzonych przez misjonarzy jako centra katechizacji koczowniczych plemion. Główną rolę w ich tworzeniu odegrali jezuita, ale podobną działalność rozwijały i inne zakony (franciszkanie, dominikanie, salezianie). Tego typu osiedla zwane są na południu Brazylii oraz w Paragwaju redukcjami (reduções), a w centralnej Brazylii i Amazonii – aldeias. Do dnia dzisiejszego zachowały się miasta, których początki wiążą się z działalnością misyjną (missão), co niekiedy zachowało się w ich nazwach (Missão Nova, Missão Velha, Missão das Almas). Taką genezę ma również miasteczko Anchieta, założone jako aldeia w 1561 r. przez ojca José de Anchieta przy ujściu rzeki Benevente w stanie Espirito Santo. W stanie Bahia tego typu osiedli powstało 31, ale jedynie 16 przekształciło się następnie w miasta (ryc. 1). Po wydaleniu jezuitów z Brazylii w 1759 r. większość tego typu ośrodków wyludniła się i podupadła. Stosunkowo najlepiej przetrwały te położone w regionach o słabych glebach, gdzie nie rozwinęły się wielkie latyfundijskie plantacyjne (fazendas), wykorzystujące często Indian jako niewolniczą siłę roboczą (Deffontaines, 1938; Johnson, 1987; Silva i in., 1989).

W fizjonomii tego typu osiedli wyróżniał się duży prostokątny plac (largo da matriz), otoczony przez dwa zespoły budynków. Na pierwszy zespół, zamykający główny plac z jednej strony, składały się zabudowania

Ryc. 2. Model układu przestrzennego osiedla misyjnego



Źródło: Custódio (2011: 64)

zakonników – przede wszystkim wyróżniający się kościół, którego fasada dominowała nad placem. Przy kościele znajdował się cmentarz, a po przeciwnej stronie świątyni – domy zakonników i kolegium oraz biura i magazyny. Wszystkie one były otoczone murami. Za tym ciągiem zabudowań znajdowało się, również otoczone murem, gospodarstwo rolne. Do pierwszego zespołu należał także budynek dla samotnych kobiet, wdów i sierot (*cotiguaçu*) oraz budynek gospody czy zajazdu (*tambo*), przeznaczony dla gości odwiedzających osadę (ryc. 2).

Drugi zespół zabudowań otaczał centralny plac z trzech pozostałych stron. Tworzyły go zabudowania Indian, regularnie rozplanowa-

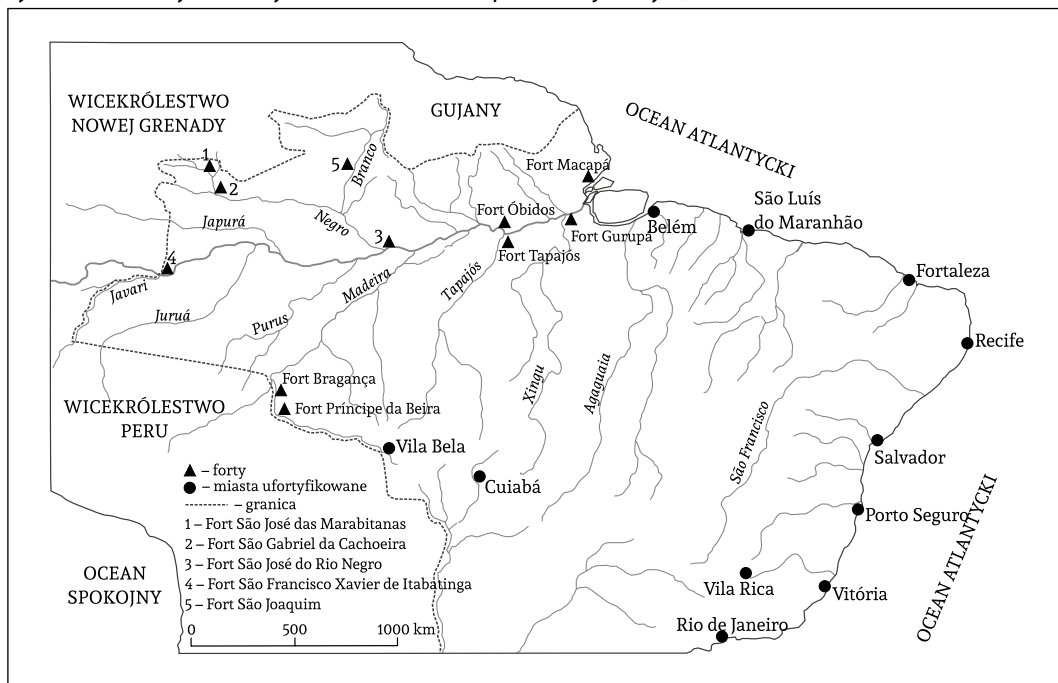
ne na szachownicowej siatce ulic. Dwie główne ulice przecinały się pośrodku placu, tworząc osie komunikacyjne osiedla (ryc. 2). Plac był miejscem wszelkiego rodzaju wydarzeń publicznych (religijnych, obywatelskich, sportowych). W jego centrum znajdowała się kamienna kolumna zwieńczona krzyżem, zwana „pniem” (tronco), przy której wymierzano karę osobom skazanym za przewinienia publicznie (Custódio, 2011, 2012).

Osiedla misyjne spotykały się z wrogością właścicieli ziemskich (fazendeiros), gdyż stanowiły dla nich przeszkodę w rolniczej eksploatacji kolonizowanych terenów, do której potrzebowali siły roboczej – wyłapywanych Indian, zmuszanych następnie do pracy na plantacjach. Wydalenie jezuitów z Brazylii i ograniczenie akcji misyjnej pozostałych zakonów wraz z postępującą eksterminacją Indian doprowadziło do wyludnienia i upadku większości tego typu osiedli. Przetrwały jedynie te, które leżały w regionach, gdzie nie rozwinęło się rolnictwo plantacyjne, oraz te, które zdążyły wykształcić inne funkcje (handlowe, komunikacyjne) oraz przyciągnąć nieindiańskich osadników, dywersyfikując swoją strukturę mieszkańców i bazę funkcjonalną (Deffontaines, 1938; Johnson, 1987; Silva i in., 1989; Azevedo, 1992).

## Miasta forteczne

Geneza kolejnej stosunkowo licznej grupy ośrodków miejskich związana jest z funkcjami militarnymi. Były to osiedla o charakterze fortów, zakładane najczęściej wzdłuż wybrzeży morskich, w dorzeczu Amazonki czy w Mato Grosso, wraz z rozprzestrzenianiem się portugalskiej kolonizacji. Najczęściej lokalizowane były one w miejscach dogodnych do obrony, na wzgórzach lub przybrzeżnych wyspach (np. Florianopolis, położone na wyspach São Sebastião i Santa Catarina). Podobną genezę mają miasta Victoria (stolica stanu Espírito Santo) oraz São Luís (stolica Maranhão). Funkcja militarna utrwaliła się w nazwach niektórych miast, czego najlepszym przykładem jest stolica stanu Ceará – Fortaleza (port. forteca) (Deffontaines, 1938). Liczne forty wojskowe powstały także nad Amazonką oraz jej dopływami w 2. połowie XVIII w. (ryc. 3). Najbardziej znaczącym przykładem było przeniesienie załogi oraz mieszkańców miasta fortowego Mazagan z marokańskiego wybrzeża do ujścia Amazonki oraz rozbudowa sieci 11 fortów w dorzeczu Amazonki (Vidal, 2008; Silva, 1987; Araujo, 1998).

Ryc. 3. Sieć ufortyfikowanych miast i fortów w północnej Brazylii, koniec XVIII w.

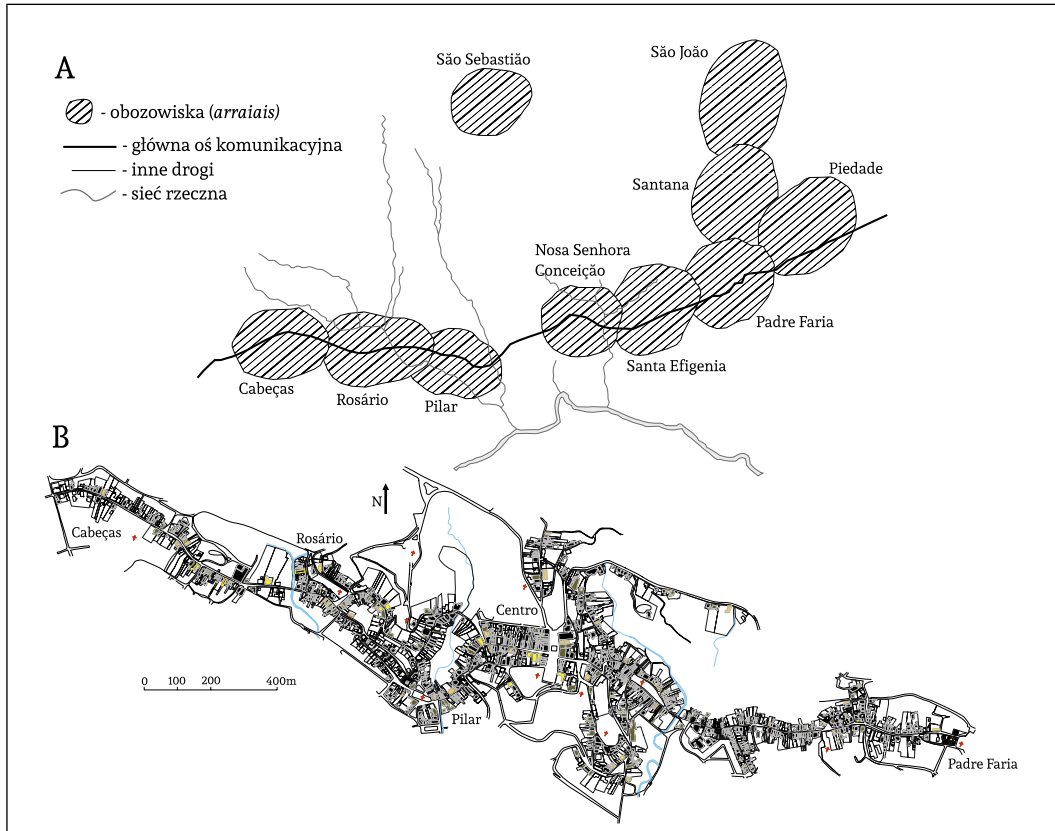


Źródło: opracowanie własne na podstawie: Silva (1987: 476); Araujo (1998: 116)

## Miasta górnicze

W interiorze Brazylii bardzo ważnym czynnikiem miastotwórczym był rozwój górnictwa złota i kamieni szlachetnych na przełomie XVII i XVIII w. Odkryte złoża złota były w większości pochodzenia aluwialnego o bardzo zróżnicowanej zawartości kruszcu, co nie sprzyjało tworzeniu się trwałych ośrodków miejsko-górnictwa. Załączkiem miasta górnictwa tworzonego przez wyplukiwaczy złota (faiscadores) było najpierw jedno lub kilka niewielkich obozowisk (arraial) leżących najczęściej u podnóża stoku powyżej miejsca zbiegu dwóch rzek (ryc. 4). Składały się one zazwyczaj z kilku lub kilkunastu szałasów otoczonych małymi poletkami upraw żywieniowych. Jeżeli złożo okazało się niezbyt zasobne i szybko się wyczerpywało, pociągało to za sobą również upadek osady. Jeżeli jednak było wystarczająco zasobne, a jego eksploatacja trwała wystarczająco długo, wówczas początkowe obozowisko przekształcało się z czasem w jednolicową wioskę. Fizjonomia tego typu osad była najczęściej bardzo podobna. Dominującą rolę odgrywała w niej kaplica z położonym przed nią placem, usytuowane najczęściej w górującym nad doliną wy-

Ryc. 4. Ouro Preto. Rozkład początkowych obozowisk (arraiais) tworzących miasto A oraz współczesny układ staromiejskich dzielnic B



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Righi (2012: 221); Silva (2005: 14)

płaszczyznym wzniesieniu, od której odchodziła ulica biegnąca po zboczach aż do rzeki z zabudowaniami po obu stronach. Jeżeli trafiono na szczególnie bogate złoża bądź żyły złota wymagające długotrwałej eksploatacji przy zastosowaniu bardziej zaawansowanych narzędzi, powstawały latyfundia górnicze, a w konsekwencji trwałe ośrodki miejskie (Defontaines, 1937; Mauro, 1978; Righi, 2012).

W stanie Bahia miasteczka związane z wydobywaniem złota w 1. połowie XVIII w. powstały w środkowej części pasma górskiego Chapada Diamantina, które przecina środkową część stanu z północy na południe (Silva i in., 1989). Główne skupisko miast górniczych ciągnie się od Jacobina w kierunku południowo-zachodnim aż do Rio de Contas (por. ryc. 1). Górniczą genezę mają także pierwsze miasta stanów Minas Gerais, Goiás czy Mato Grosso, mające początek w okresie tzw. cyklu złota. Jak już wspo-

mniano, wszystkie osady górnicze powstawały na obszarach górskich, często charakteryzujących się trudnymi warunkami fizycznymi, uniemożliwiającymi lub bardzo silnie ograniczającymi ich rozwój przestrzenny. Tak więc w sytuacji wyczerpywania się złóż wiele z nich podupadło lub nawet zostało opuszczonych (Deffontaines, 1937, 1938; Russell-Wood, 1987; Fonseca, 2012).

Część miast górniczych przetrwała w prawie niezmienionym stanie, takim jak w czasach swojej świetności, stając się współcześnie atrakcyjnymi turystycznie „żywymi skamieniałościami”, dokumentującymi bogatą barokową architekturę związaną z okresem gorączki złota. Najlepszym tego przykładem jest miasto Ouro Preto (wcześniej nazywane Vila Rica), dawna stolica stanu Minas Gerais, które w połowie XVIII w. zamieszkiwało ponad 75 tys. mieszkańców – czyli więcej niż ówczesny Nowy Jork (zaludnienie według spisu ludności z 2010 r. niewiele przekraczało 70 tys. mieszkańców). Położenie w niesprzyjającym górzystym terenie utrudniało rozwój przestrzenny miasta, a nowe wyzwania związane z rozwojem przemysłu skłoniły władze stanu do przeniesienia stolicy w 1897 r. do Curral Del Rey, przemianowanego na Belo Horizonte. Ośrodek ten leżał na płaskiej równinie umożliwiającej rozwój przestrzenny i łatwiejsze skomunikowanie z innymi miastami (Eakin, 2001; Fonseca, 2012; Righi, 2012). Identyczna sytuacja miała miejsce w Goiás, mieście górniczym będącym do 1937 r. stolicą stanu o tej samej nazwie, które utraciło ten status na rzecz nowo wybudowanej Goiânii. Obecnie Ouro Preto i Goiás znajdują się na Liście Światowego Dziedzictwa UNESCO, jako przykłady dobrze zachowanych układów urbanistycznych i architektury brazylijskiego baroku, i są bardzo ważnymi ośrodkami turystycznymi (Castriota, 1999).

## Miasta zakładane na szlakach komunikacyjnych

Bardzo ważnym czynnikiem miastotwórczym były szlaki komunikacyjne łączące wybrzeże z interiorem lub regiony hodowli bydła i mułów z obszarami górniczymi bądź plantacyjnymi. W okresie kolonialnym obszar Brazylii dzielono na dwa główne regiony: gęściej zaludnione i zdominowane przez latyfundię plantacyjną (fazendas) wybrzeże oraz interior (sertão), zdominowany przez ekstensywną gospodarkę hodowlaną. Te dwa obszary łączyły szlaki karawan mułów, kierowanych przez tzw. tropeiros. Dostarczały one do portów metale szlachetne, kawę, cukier lub rum, a w drogę powrotną zabierały w interior sól, mąkę, tkaniny, narzędzia itp.

Kierownicy karawan byli nośnikami idei, zwyczajów i nowinek, przedostających się z portowych miast w głąb kraju, a z czasem stali się również głównymi czynnikami utrzymującymi brazylijską jedność narodową. Na szlakach pokonywanych przez karawany, w miejscach postojów (pousos), tworzyły się z czasem niewielkie osady. Najszybciej w ośrodki miejskie przekształcały się miejsca przymusowych postojów na szlakach, gdzie pobierano podatki i opłaty od transportowanych towarów. Wraz z rozwojem danego szlaku transportowego ewoluowało również jego wyposażenie związane z obsługą karawan. Badacze wyróżniają pięć głównych etapów: obozowisko (pouso), nieumeblowany dom z zagrodą (rancho), dom ze sklepem wielobranżowym (venda), zajazd lub gospoda (estalagem, hospedaria), hotel. Powyższe pięć typów usług dla podróżnych związane było ze specyficznym typem jednostki osadniczej, jedynie obozowisko (pouso) powstawało najczęściej w miejscu bezludnym, ale z dostępem do wodo-  
poju i pastwiska. Ranczo najczęściej istniało w małych osadach (povoado), dom ze sklepem wielobranżowym (venda) związany był już z większą jednostką typu wieś (povoação), gospody i zajazdy były obiektami typowymi dla małych miasteczek (vilas), natomiast hotele powstawały w osadach będących pełnoprawnymi miastami (cidades). Rozwijający się transport towarów i osób doprowadził w dłuższej perspektywie do wytworzenia się licznej grupy tzw. cidades viajantes (miast podróżnych) (Deffontaines, 1938; Morse, 1974, 1978).

Drugim typem dróg, który również przyczynił się do rozwoju sieci miejskiej, były szlaki pędzenia bydła i mułów (estradas de boiadas). Ekstensywna hodowla bydła na rozległych pastwiskach leżących w głębi interioru w regionie Północno-Wschodnim, a później także Południowym, kończyła się przepędzeniem dojrzałych zwierząt do miast wybrzeża lub ośrodków górniczych. Rozpocynało się to od zebrania rozproszonych zwierząt w duże stada (boiadas), które specjaliści poganiacze (boiadeiros) dostarczali do miejsc przeznaczenia. Na szlakach pędzenia bydła również tworzyły się specjalne miejsca postojowe. Pierwsze było miejsce przeliczenia stada (contagem das abobras). Następnie stado przepędzano do miejsca, gdzie podlegało ono opodatkowaniu (curral del Rei) oraz oznakowaniu (malhada). Po wykonaniu tych czynności stado kierowano do miejsca jego przeznaczenia, zatrzymując się po drodze, tam, gdzie było mogło odpocząć, pożywić się i przybrać na wadze na bogatych pastwiskach (invernadas) – bywało, że okres ten trwał kilka miesięcy. Następnie stado ponownie gromadzono w jednym miejscu (rodéio), by w końcu dostarczyć je do targowisk (féiras), gdzie zwierzęta były sprzedawane. Ośrodki roz-

winięte na szlakach pędzenia bydła do dziś często zachowały tradycyjne nazwy: Malhada, Invernada, Rodéio, Féira Santa Anna, Féira Conquista czy Curral del Rey (dawniej: Belo Horizonte). Z południa Brazylii, z okolic granicy z Urugwajem i Argentyną, prowadził szlak mułów (estrada mulada), dostarczający muły i osły do pracy na plantacjach kawy oraz w kopalniach złota, który kończył się w Sorocaba – głównym mieście handlu tymi zwierzętami (Deffontaines, 1938; Morse, 1974).

Trzecią grupę tworzą miasta, które wyewoluowały z ośrodków obsługujących rzeczne szlaki transportowe. Szczególnie w Amazonii, gdzie początkowo jedynie transport rzeczny był możliwy, rozwinęły się tego typu osiedla. Żegluga możliwa była jedynie w ciągu dnia, więc każdej nocy należało zrobić postój i wymienić załogę wioślarzy, co doprowadziło do powstania stosunkowo gęstej sieci niewielkich osad nadrzecznych. Wprowadzenie parostatków tylko nieznacznie zmodyfikowało tę sieć, gdyż powstały nowe miejsca postojowe związane z załadunkiem drewna opałowego (porto da lenha), odległe od siebie o mniej więcej 30 km. Tego typu osiedla skupiały głównie drwali, ale także niewielką liczbę kupców i osób przygotowujących posiłki. Dopiero pojawienie się w XX w. silników na olej napędowy, niewymagających tak częstego uzupełniania paliwa, doprowadziło do upadku wielu mniejszych osiedli nadrzecznych. O wiele trwalsze okazały się osady portowe powstałe w miejscach występowania wymagających przeładunku utrudnień w żegludze (np. w sąsiedztwie wodospadów czy bystrzy – cachoeira) (Deffontaines, 1938). Tłumaczy to stosunkowo częste występowanie miast i miasteczek mających w swojej nazwie słowa: cachoeira, cachoeirinha czy cachoeiras. W 2017 r. 19 brazylijskich municypiów miało w nazwie któreś z tych słów (największe z nich, Cachoeiro de Itapemirim, leżące w stanie Espírito Santo, liczyło ponad 211 tys. mieszkańców) (IBIGE, 2017).

Ważnym bodźcem miastotwórczym był również rozwój transportu kolejowego. Budowane linie kolejowe przynosiły nie tylko ożywienie gospodarcze do miast, ale także przyczyniały się do powstania całkiem nowych ośrodków (Whebell, 1969; Taaffe i in., 1963). Najczęściej powstawały one w sąsiedztwie stacji, które lokalizowano co 20–30 km, aby na jednotorowej linii mogły wyminąć się jadące z naprzeciwka pociągi. Niektóre takie stacje przekształciły się w ważne ośrodki miejskie. Miasta formowały się również w wyniku rozrostu okresowych osiedli robotników kolejowych, szczególnie jeśli wznoszone były skomplikowane budowle techniczne – duże mosty, wiadukty czy tunele (np. miasteczka Viadutos i Marcelino Ramos przy moście na rzece Urugwaj w stanie Rio Grande

do Sul), a także w miejscach przecięcia lub rozwidlenia linii kolejowych. Tworzący się wówczas węzeł kolejowy wymagał zwiększonej obsługi i sprzyjał powstaniu większego ośrodka miejskiego. Taką genezę mają np.: Divinópolis w stanie Minas Gerais, Cruzeiro w stanie São Paulo czy Barra do Piraí w stanie Rio de Janeiro (Deffontaines, 1938; Furtado, 1967; Skidmore, 1999).

Z rozwojem linii kolejowych wiąże się czwarty typ miast, powstających na końcu rozbudowywanych tras, które często nazywano bramami do niezagospodarowanych ziem (boca de sertão). Przykładem takiego typu ośrodków są: Bauru, Marília, Ribeirão Preto i Uberaba w stanie São Paulo czy Urutaí w stanie Goiás, które w 1914 r. stało się ostatnią stacją na linii kolejowej biegnącej w głąb interioru (Deffontaines, 1938).

### Miasta donacyjne (Patrimonios)

Ciekawym typem miast były tzw. miasta niedzielne (vilas do Domingo) – ośrodki powstałe z potrzeby życia społecznego i rozwijania kontaktów międzyludzkich. Zamieszkujący interior właściciele ziemscy żyli bowiem w dużym rozproszeniu, dlatego – aby przeciwdziałać izolacji – budowali drugie domy, najczęściej w sąsiedztwie kościoła. Świątynia stanowiła główny czynnik przyciągający mieszkańców nawet z odległych gospodarstw, chcących wziąć udział w wydarzeniach religijnych, ale także zarejestrować urodzenia, śluby czy zgony. Jądrzem takiego miasta był więc kościół i położony przed nim plac, wokół których właściciele ziemscy wznosili swoje domostwa jako czasowe lokum. Tego typu ośrodki ożywiały się głównie w niedziele i inne dni świąteczne związane z ceremoniami religijnymi czy odpustami na cześć patrona parafii, natomiast w ciągu tygodnia wyglądały na opuszczone, gdyż większość mieszkańców wracała do swoich majątków (fazendas). Z czasem na potrzeby okresowo pojawiającej się ludności do miasta przybywali również kupcy i rzemieślnicy, zakładając stałe punkty usługowe i warsztaty (Deffontaines, 1938).

Miasta niedzielne, w których dominacja funkcji religijnych była zarodkiem koncentracji ludności, powstawały w wyniku dokonywanej przez bogatego plantatora (fazendeiro) lub grupę sąsiadujących plantatorów donacji ziemi (patrimônio) dla Kościoła lub wybranego świętego, któremu miało być poświęcone nowe miasto. Akt darowizny ziemi był sporządzany i podpisywany przez biskupa danej diecezji. Dokument precyzował również plan przyszłego miasteczka, wielkość i położenie głównego placu, rozmieszczenie działek budowlanych wokół niego oraz re-

zerwował część atrakcyjnych terenów dla rodziny darczyńcy. Pierwszym miastem o takiej genezie było Santos, które w 1545 r. założył Bras Cuba przy kaplicy i szpitalu Wszystkich Świętych (Todos Santos). Podobne miasta powstały szczególnie licznie w stanach Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo, Goiás, Mato Grosso i Espírito Santo. Przekazanie darowizny w postaci ziemi było aktem pobożności, ale miało też, jak już wspomniano, cele społeczne, często stając się przy tym dochodowym przedsięwzięciem, w sytuacji kiedy miasto rozrastało się i zwiększało funkcje handlowe (Deffontaines, 1938).

W późniejszym okresie właściciele ziemscy, rezygnując z pośrednictwa Kościoła, zaczęli często zakładać świeckie miasteczka na podobnych zasadach donacji ziemi (patrimonio). Określano ich wówczas mianem „osadników” (povoador) albo „plantatorów miast” (plantador de cidades). Powstałe miasta nie były już tak silnie związane z Kościołem czy świętym patronem, co znalazło odzwierciedlenie w ich nazwach: Paulopolis – założone przez Paulo Vincente de Azevedo, Cafelandia, Citrilandia – związane z nazwami uprawianych w sąsiedztwie roślin, czy Pompeia, Londrina, Nova Granada – nazwane na cześć starych miast (Deffontaines, 1938).

## Miasta uzdrowiskowe

Od 2. połowy XIX w. nowym czynnikiem miastotwórczym stały się funkcje turystyczno-uzdrowiskowe. Najstarsze tego typu ośrodki powstały w górzystym regionie interioru stanu Rio de Janeiro zwanym Região Serrana. Największą sławę uzyskały Petropolis, zwane też miastem cesarskim na cześć drugiego cesarza niepodległej Brazylii Piotra II, który je rozbudował i uczynił swoją letnią rezydencją, oraz położone niedaleko Teresópolis, nazwane tak od imienia jego żony. Oba leżą w malowniczym górzystym regionie u podnóża pasma Serra dos Órgãos, cechującym się bardzo łagodnym klimatem. Ośrodki o podobnej genezie powstały także w stanie São Paulo (np. Campos do Jordão) oraz w stanie Minas Gerais (Poços de Caldas, Cambuquira, Caxambu i São Lourenço). Campos do Jordão jest najwyższym położonym miastem w Brazylii (1623 m n.p.m.), będącym bazą wypadową dla turystów udających się w góry Serra da Mantiqueira. Ośrodki leżące w Minas Gerais dysponują wodami mineralnymi oraz gorącymi źródłami, dzięki czemu stały się ośrodkami balneologicznymi i kąpielowymi. Z wyjątkiem Poços de Caldas leżą na szlaku turystycznym „Wodnego Pierścienia” (Circuito Turístico das Águas). Nato-

miast Poços de Caldas, za sprawą bogatych złóż boksytów, stało się również ważnym ośrodkiem produkcji aluminium i miastem przemysłowym (Deffontaines, 1938; Bonotto, 2016).

## Miasta przemysłowe

Od początku XIX w. ważną rolę miastotwórczą zaczął odgrywać rozwijający się przemysł. Przybycie w 1808 r. do Rio de Janeiro floty królewskiej z księciem regentem Janem oraz dworem szacowanym na 8–15 tys. dworzan i urzędników, uciekającymi z Lizbony przed wojskami Napoleona, było bardzo ważnym czynnikiem przyspieszającym rozwój nie tylko tego miasta, które stało się wtedy nową stolicą, ale także innych ośrodków. Regent Jan zezwolił na rozwój manufaktur w Brazylii, a jego polityka wspierała szczególnie rozwój hutnictwa żelaza i przemysł metalowy oraz włókienniczy. Dodatkowym impulsem wspierającym początkową industrializację był napływ wraz z dworem królewskim wielu specjalistów oraz zamożnej arystokracji dysponującej kapitałami umożliwiającymi nowe inwestycje przemysłowe (Rogers, 1962; Furtado, 1967; Silva, 1987). Początkowo większość ośrodków z manufakturami przemysłowymi powstawała w górzyszej części stanu Rio de Janeiro, dzięki wykorzystaniu energii górskich rzek. Przykładami tak wyrosłych miast może być Paracambi, gdzie w latach 60. XIX w. powstały duże zakłady włókiennicze, oraz Mendes, gdzie z końcem XIX w. powstały duże zakłady papiernicze (Deffontaines, 1938). Przyspieszenie procesów industrializacji i związanej z nią urbanizacji nastąpiło od lat 30. XX w. Zaowocowało powstaniem i rozwojem licznych dużych ośrodków miejskich. Pojawiające się inwestycje przemysłowe często diametralnie zmieniały bazę funkcjonalną ośrodków, w których się lokowały, zacierając pierwotną genezę ich powstania i stając się dominującymi czynnikami miastotwórczymi (Santos, 1993; Silva i in., 1989; Eakin, 2001).

Na zakończenie warto jeszcze raz podkreślić, iż w przypadku Brazylii od początku kolonizacji aż do XX w. bardzo ważną rolę w powstaniu niektórych miast odegrały decyzje polityczno-administracyjne, począwszy od wybudowania pierwszej kolonialnej stolicy – Salvadoru, poprzez jej przeniesienie w 1763 r. do Rio de Janeiro a następnie w 1960 r. do Brasílii, aż po opisane już wcześniej zmiany stolic stanów Minas Gerais i Goiás. Zaowocowały one powstaniem nowych miast: Belo Horizonte i Goiânia, które z czasem wyrosły na największe metropolie w swoich stanach (Azevedo, 1992; Holston, 1989; Eakin, 2001; Chaul, 2009).

## Podsumowanie

Miasta są wyrazem poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego społeczeństw i ewoluują w czasie, wraz ze zmianami cywilizacyjnymi i gospodarczymi, jakim te społeczeństwa podlegają. Zmiany uwarunkowań politycznych oraz gospodarczych, a także zmieniające się systemy ekonomiczne, od merkantylizmu, poprzez kapitalizm przemysłowy, aż do współczesnego kapitalizmu postprzemysłowego, odcisnęły na miastach swoje piętno, zmieniając ich bazę funkcjonalną oraz dominujące funkcje miastotwórcze (Bairoch, 1988; Wallerstein, 2007, 2011; Hohenberg, Lees, 1995). Stąd też dominujące na danym obszarze genotypy funkcjonalne układów lokalizacyjnych miast podlegają z czasem istotnym modyfikacjom.

W modelowej typologii funkcjonalnej układów lokalizacyjnych miast R. Krzysztofik (2003: 338) wyróżnił cztery typy. Dwa z nich, układ osiedli centralnych oraz układ osiedli wyspecjalizowanych, są już dobrze rozpoznane w literaturze i wynikają z charakteru działalności społeczno-ekonomicznej, którą kształtują dwie przeciwstawne tendencje. Z jednej strony jest to dążenie do centralizacji, wynikające z istnienia w systemie społeczno-ekonomicznym sił dośrodkowych i popytu na dobra centralne; z drugiej zaś strony – dążenie do specjalizacji, wynikające z istnienia sił odśrodkowych determinujących powstanie osiedli wyspecjalizowanych, np. przemysłowych (Harris, Ullman, 1945; Chojnicki, 1977). Kolejne dwa typy to układy mieszane: miast-wrót i systemu-sieci, które wskazują na przejściowość stanu sieci lokalizacyjnej miast, typową zwłaszcza dla obszarów kolonizacji i rozwoju wymiany handlowej. To właśnie te dwa typy mieszane układów lokalizacyjnych miast dominowały wśród miast Brazylii w okresie kolonialnym. Uzupełniał je jeszcze układ ośrodków wyspecjalizowanych, związany szczególnie z siecią miast górniczych na obszarach stanów Bahia, Minas Gerais, Goiás i Mato Grosso. Wraz ze wzrostem zaludnienia kraju oraz rozwojem przemysłu w XX w. coraz więcej ośrodków miejskich odpowiadało typowi układu osiedli centralnych, uzupełnianego przez miasta związane z układem lokalizacyjnym ośrodków wyspecjalizowanych (związanych z przemysłem wydobywczym i przetwórczym). W XX w. miasta, które zaliczyć by można do układu lokalizacyjnego miast-wrót lub systemu-sieci, stały się coraz rzadsze i występowały jeszcze na obszarach pionierskiej kolonizacji w interiorze.

Warto jeszcze raz podkreślić, iż brazylijska sieć miast wykazywała dużą zmienność i niestabilność, co wynikało z dynamicznie zmieniających się funkcji miastotwórczych. Funkcje, które decydowały o powstaniu wielu

miast, często stosunkowo szybko zanikały (jak wyczerpujące się złoża złota), doprowadzając je do stagnacji lub upadku. Często jednak pojawiały się nowe funkcje miastotwórcze, które potrafiły tchnąć nowe życie w upadające ośrodki i pobudzić je do dalszego rozwoju. Obserwowana przez stulecia sukcesja funkcji miastotwórczych w przypadku wielu miast bardzo utrudnia jednoznaczne określenie, które z nich odegrały najważniejszą rolę w ich rozwoju i zapewniły im obecną pozycję w sieci osadniczej.

## Literatura

- Araujo, R.M. (1998). *As Cidades da Amazônia no Século XVIII: Belém, Macapá e Macagão*. Porto: Facultad de Arquitectura da Universidade do Porto, FAUP Publicações.
- Azevedo, A. de (1992). Vilas e cidades do Brasil colonial. *Terra Livre – AGB*, 10, 23–78.
- Bairoch, P. (1998). *Cities and economic development: from the dawn of history to the present*. Chicago: University of Chicago Press.
- Bethell, L. (red). (1987). *Colonial Brazil, Cambridge History of Latin America*, vols. 1 and 2 selections. Cambridge – New York: Cambridge University Press.
- Bird, J.H. (1983). Gateways: slow recognition but irresistible rise. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 74(3), 196–202.
- Bonotto, D.M. (2016). Hydrogeochemical study of spas groundwaters from southeast Brazil. *Journal of Geochemical Exploration*, 169, 60–72. DOI 10.1016/j.gexplo.2016.07.016.
- Burghardt, A.F. (1971). A Hypothesis about Gateway Cities, *Annals of the Association of American Geographers*, 61(2), 269–285.
- Castriota, L. (1999). Living in a World Heritage Site: preservation policies and local history in Ouro Preto, Brazil. *Traditional Dwellings and Settlements Review*, 10(2), 7–19.
- Chaul, N.F. (2009). Goiânia: a capital do sertão. *Revista UFG*, 11(6), 100–110.
- Chojnicki, Z. (1977). Foundations of the Model of Spatial Systems of Towns. *Geographia Polonica*, 37, 101–108.
- Custódio, L.A.B. (2011). Diretrizes arquitetônicas e ordenamentos urbanos nas missões jesuíticas dos Guarani. W: L. Pessotti, N.P. Ribeiro (red.), *A construção da cidade portuguesa na América*. Rio de Janeiro: PoD Editora, 53–68.
- Custódio, L.A.B. (2012). Missões jesuíticas: arquitetura e urbanismo. *Cadernos de História*, 21, Memorial do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. Pozyskano z: <http://www.igt.rs.gov.br/wp-content/uploads/2012/05/As-Missões-Jesuíticas-Arquitetura-e-Urbanismo.pdf>.
- Deffontaines, P. (1937). Mountain settlements in the Central Brazilian Plateau. *Geographical Review*, 27(3), 394–413.
- Deffontaines, P. (1938). The Origin and Growth of the Brazilian Network of Towns. *Geographical Review*, 28(3), 379–399.

- Eakin, M.C. (2001). *Tropical Capitalism. The Industrialization of Belo Horizonte, Brazil*. New York – Houndmills, Basingstoke, Hampshire: Palgrave.
- Fonseca, C.D. (2012). *Urbs e civitas: A Formação dos espaços e territórios urbanos nas Minas setecentistas*. *Anais do Museu Paulista*, 20(1), 77–108.
- Furtado, C. (1967). *Rozwój gospodarczy Brazylii*. Warszawa: PWN.
- Gardner, J.A. (1972). *Urbanization in Brazil. An International Urbanization Survey Report to the Ford Foundation*. New York: Ford Foundation.
- Hardoy, J.E. (1978). *European Urban Forms in the Fifteenth to Seventeenth Centuries and Their Utilization in Latin America*. W: R.P. Schaedel, J.E. Hardoy, N. Scot Knizer (red.), *Urbanization in the Americas from its Beginnings to the Present*. Hague – Paris: Mouton Publishers, 215–248.
- Hohenberg, P.M., Lees, L.H. (1995). *The Making of Urban Europe 1000–1994*. Cambridge, MA – London: Harvard University Press.
- Holston, J. (1989). *The Modernist City: An Anthropological Critique of Brasilia*. University of Chicago Press, Chicago.
- IBGE (2017). *Estimativas de População 2017*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Pobrano z: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas-novoportal/sociais/populacao/9103-estimativas-depopulacao.html?edicao=16985&t=resultados>.
- Johnson, H.B. (1987). *Portuguese settlement, 1500–1580*. W: L. Bethell (red.), *Colonial Brazil, Cambridge History of Latin America, vols. 1 and 2 selections*, Cambridge – New York: Cambridge University Press, 1–38.
- Kostrowicki, J. (1952). *O funkcjach miastotwórczych i typach funkcjonalnych miast*. *Przegląd Geograficzny*, 24(1–2), 7–64.
- Krzysztofik, R. (2003). *Pojęcie genotypu funkcjonalnego w badaniach nad układami lokalizacyjnymi miast – przegląd badań i próba modelu*. *Czasopismo Geograficzne*, 74(4), 325–344.
- Krzysztofik, R. (2004). *Miasta-wrota. Zarys teorii i przegląd badań*. *Czasopismo Geograficzne*, 75(3), 213–231.
- Liszewski, S., Maik, W. (2000). *Osadnictwo*. W: *Wielka encyklopedia geografii świata*. T. 19. Poznań: Wydawnictwo „Kurpisz”.
- Lobo, M.C., Simões Júnior, J.G. (red.). (2012). *Urbanismo de colina. Uma tradição luso-brasileira*. São Paulo – Lisboa: Universidade Presbiteriana Mackenzie Press.
- Mauro, F. (1978). *Urban Preeminence and the Urban System in Colonial America*. W: R.P. Schaedel, J.E. Hardoy, N. Scot Knizer (red.), *Urbanization in the Americas from its Beginnings to the Present*. Hague – Paris: Mouton Publishers, 249–268.
- Morse, R.M. (1974). *Brazil's Urban Development Colony and Empire*. *Journal of Urban History*, 1(1), 39–72.
- Morse, R.M. (1978). *Cities and Society in Nineteenth-Century Latin America: The Illustrative Case of Brazil*. W: R.P. Schaedel, J.E. Hardoy, N. Scot Knizer (red.), *Urbanization in the Americas from its Beginnings to the Present*. Hague – Paris: Mouton Publishers, 283–302.

- Righi, R. (2012). *As Colinas de Vila Rica de Ouro Preto*. W: M.C. Lobo, J.G. Simões Júnior (red.), *Urbanismo de colina. Uma tradição luso-brasileira*. São Paulo – Lisboa: Universidade Presbiteriana Mackenzie Press, 201–252.
- Rogers, E.J. (1962). *The Iron and Steel Industry in Colonial and Imperial Brazil*. *The Americas*, 19(2), 172–184.
- Russell-Wood, A.J.R. (1987). *The gold cycle, c. 1690 – 1750*. W: L. Bethell (red.), *Colonial Brazil, Cambridge History of Latin America, vols. 1 and 2 selections*, Cambridge – New York: Cambridge University Press, 190–243.
- Santos, M. (1993). *A urbanização brasílica*. São Paulo: Editora Hucitec.
- Schwartz, B.S. (1987). *Plantations and peripheries c. 1580 – c. 1750*. W: L. Bethell (red.), *Colonial Brazil, Cambridge History of Latin America, vols. 1 and 2 selections*, Cambridge University Press, Cambridge – New York, 67–144.
- Silva, A.M.D. (1987). *Imperial re-organization, 1750–1808*. W: L. Bethell (red.), *Colonial Brazil, Cambridge History of Latin America, vols. 1 and 2 selections*, Cambridge – New York: Cambridge University Press, 244–283.
- Silva, S.C.B. de M. e., Leão, S. de O., Silva, B.C.N. (1989). *Urbanização e metropolização no estado da Bahia: evolução e dinâmica*. Centro Editorial e Didático da UFBA, Salvador.
- Silva, V.R.F. (2005). *Estariam Ouro Preto e Mariana preservadas? Remanescências das formas de construir e viver*. XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós – Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ANPUR, 23–25.05.2005, Salvador.
- Skidmore, T.E. (1999). *Brazil: five centuries of change*. Oxford University Press, New York – Oxford.
- Smith, R.C. (1955). *Colonial Towns of Spanish and Portuguese America*. *Journal of the Society of Architectural Historians*, 14(4), 3–12.
- Taaffe, E.J., Morrill, R.L., Gould, P.R. (1963). *Transport Expansion in Underdeveloped Countries: A Comparative Analysis*. *Geographical Review*, 53(4), 503–529.
- Teixeira, M.C. (red.). (2004). *A Construção da Cidade Brasileira*. Lisboa: Livros Horizonte.
- Vance, J.E., Jr. (1971). *Merchant's World: The Geography of Wholesaling*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice Hall.
- Vidal, L. (2008). *Mazagan. Miasto, które przepłynęło Atlantyck. Z Maroka do Amazonii (1769–1783)*. Warszawa: PIW.
- Wallerstein, I. (2007). *Analiza systemów-światów: wprowadzenie*. Warszawa: Wydawnictwo Dialog.
- Wallerstein, I. (2011). *The Modern World-System I: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*. Berkeley – Los Angeles – London: University of California Press.
- Whebell, C.F.J. (1969). *Corridors: A Theory of Urban Systems*. *Annals of the Association of American Geographers*, 59(1), 1–26.
- Wójtowicz, M. (2017). *Rozwój miast i urbanizacja Brazylii w okresie kolonialnym (1500–1822)*. *Studia Miejskie*, 25, 31–57.