

O Modelo Espacial da Rede Urbana do Recôncavo Baiano Setecentista à luz da Cartografia Histórica

Adriano Bittencourt Andrade

Colégio Militar de Brasília

abittandrade@uol.com.br

RESUMO

Este artigo se apoia na cartografia histórica para entender a dinâmica e o modelo espacial da rede urbana regional do Recôncavo baiano no século XVIII. Parte do pressuposto que, ao longo dos Setecentos, estroterou-se naquele espaço uma rede com diversas conexões internas, capitaneadas pela cidade de Salvador, criada em 1549, e pelas cinco vilas interiores (São Francisco de Sergipe do Conde, Nossa Senhora da Purificação e Santo Amaro, São Bartholomeu de Maragogipe, Nossa Senhora do Porto da Cachoeira e Nossa Senhora d'Ajuda de Jaguaripe) erguidas entre o final dos Seiscentos e o primeiro terço dos Setecentos. O texto do artigo estabelece diálogos com outros autores e, à luz de documentação original, apresenta a constituição da rede e tenta classificá-la num modelo espacial com a análise de um cartograma de síntese que coaduna a forte tendência arboral com uma capilarização e diversas ligações internas. Persegue-se, ao longo do escrito, mais que o debate sobre o “encaixe” em um dado modelo, apresentar e analisar dados que possibilitem o melhor entendimento sobre aquela importante região do Brasil Colonial “iluminada” em diversos mapas da época, mas ainda carente de uma produção textual que explique a sua dinâmica espacial no século XVIII.

PALAVRAS-CHAVE: Cartografia Histórica. Recôncavo baiano. Rede urbana. Século XVIII. Modelo espacial.

ABSTRACT

This article uses as its support Historical Cartography in order to understand the dynamics and the spatial model of the urban regional network of the baiano Recôncavo in the Eighteenth century. It comes from the idea that through the Eighteenth century, it was structured in that space a network with a lot of internal connections, conducted by Salvador city, which was created in 1549, and by five internal villages (São Francisco de Sergipe do Conde, Nossa Senhora da Purificação e Santo Amaro, São Bartolomeu de Maragogipe, Nossa Senhora do Porto da Cachoeira and Nossa Senhora d'Ajuda de Jaguaripe) raised between the end of the seventeenth century and the first part of the eighteenth century. The text of this article establishes a dialogue with other authors who have written about this topic and, in the light of the original documentation presents the constitution of this network and try to classify it in a spatial model with the analysis of the cartogram of synthesis that brings together a strong hierarchy tendency with lots of internal connections. Along the text there is a tentative, more than a debate about the suitable place in a determined model, to present and analyze data that make possible to better understand about that important Brazilian Colonial “enlightened” region in diverse maps at that time, but still in need of a written production of texts that that explains the dynamics of the baiano Recôncavo in the eighteenth century. .

KEYWORDS: Historical Cartography. Baiano Recôncavo. Urban network. Eighteenth century. Spatial model.

O Recôncavo baiano exercia importante papel no Império colonial português. A sua participação como área produtora de açúcar, tabaco, mandioca e, secundariamente, de derivados da pecuária (couro e carne, especialmente), algodão e outros produtos de menor importância, se combinava com o consumo da mão de obra de escravos e manufaturas do reino. Nesse sintético contexto, houve um contínuo adensamento urbano durante o século XVIII nas cinco vilas do entorno da baía que, articuladas entre si, mantinham o vínculo decisivo com o porto da cidade de Salvador.

A incipiente rede urbana regional que se estruturou nos Setecentos possuía duas vertentes de movimentação dos seus fluxos: a primeira internamente, capitaneada pelas vilas interiores que se articulavam entre si, com a cidade capital do outro lado da baía de Todos os Santos e com diversas outras nodalidades interiores (sedes de freguesias, pousos, engenhos, etc.). A segunda vertente ligava a região com outras áreas do mundo colonial português, dentro do Brasil (demais capitânicas do litoral norte e sul, sertões e minas) ou fora dele (África, Ásia e África).

Sabe-se dos riscos de se aplicar o conceito de rede urbana para uma região brasileira no período colonial, entretanto eles já foram apontados e discutidos em trabalhos anteriores (ANDRADE, 2007 e 2009). Amadurecida a idéia de que é possível, medidas as variações tempo-espaciais, romper com a anacronia e aplicar o conceito a escalas medianas de tempos passados, buscou-se, neste artigo, identificar os elementos que compunham a rede urbana, da sua configuração física e dinâmica interna, procurou-se estabelecer novos diálogos com autores que propunham formas de apreensão da rede, sustentar a sua existência e hierarquia em documentação primária e, num esforço de síntese, trabalhar com cartografia histórica e com um cartograma que revelasse, na escala regional, seus pontos constituintes e principais fluxos.

I - BREVE CONFIGURAÇÃO DA REDE URBANA DO RECÔNCAVO BAIANO SETECENTISTA

Santos (2008 [1981], p. 171) propunha a organização das redes a partir de três elementos de base: as massas, os fluxos e o tempo. Tem-se na análise das massas componentes como densidade e distribuição populacional, distribuição e valor da produção, localização do consumo e equipamentos de transportes. Para os fluxos, há um detalhamento em fluxos demográficos, das produções agrícolas e manufaturadas, monetários, informacionais e de ordens. Para o elemento "tempo" o autor volta a teorizar sobre as diferentes temporalidades que compõem um mesmo espaço. Nesse sentido, o entendimento se dá muito mais pelo tempo de circulação na rede urbana, visto que uma melhoria técnica na infra-estrutura de transportes, por exemplo, viabiliza uma melhor relação tempo-espaço.

Roberto Lobato Corrêa detalha um pouco mais quando informa didaticamente que

os elementos da rede urbana a serem considerados [...] são os seguintes: a) a gênese dos núcleos urbanos; b) as funções que desempenham; c) a dependência a determinados produtos; d) o sítio urbano; e) a paisagem urbana; f) a ampliação do número de centros da rede; g) o padrão espacial da rede; h) o papel dos diferentes agentes sociais no processo produtivo; e i) as articulações com os espaços exteriores à rede em questão. Cada um desses elementos está relacionado aos demais. (CORRÊA, 2006, p.42-43).

Desta forma, o autor possibilita uma aplicação metodológica da sua proposta, a partir da avaliação dos nove elementos relacionados numa dada rede urbana.

De qualquer modo, tanto na proposição de Santos como na de Corrêa, vê-se a possibilidade de "encaixe" da rede urbana do Recôncavo baiano Setecentista. Os passos a seguir serão dados no sentido de confirmá-la, caracterizá-la e entender a dinâmica que a movimentava.

O exercício aqui proposto de construção de um cartograma que possibilite a visualização dos nós, hierarquia e fluxos principais da rede, passa antes pela análise de documentos que revelam as principais nodalidades e dão sinais do desenho hierárquico entre elas. Para isso, utiliza-se abaixo de registros da Coroa para a reconstrução de Lisboa, após o terremoto de 1755 e acerca da contribuição das vilas coloniais para o casamento dos príncipes Dom José I e Dona Mariana Vitória de Bourbon, em 1729.

O primeiro dos documentos, localizado no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, em Portugal, é uma resolução do Senado da Câmara da Bahia mandando cobrar das demais Câmaras das vilas da Comarca uma "voluntária contribuição" para as despesas com a reconstrução de Lisboa pós-terremoto de primeiro de novembro de 1755. Apesar da brevidade do texto, há cinco importantes pistas sobre a constituição e hierarquia da rede urbana do Recôncavo:

Tabela 1 – Mapa geral de todo o rendimento que tem havido na contribuição do Donativo Real da Cidade da Bahia e Vilas da sua Capitania desde 27 de abril do ano de 1756 até 31 de dezembro de 1767.

Imposto sobre o azeite doce, azeite de peixe e a carne	35:354\$515
Imposto sobre aguardentes	35:150\$046
Villa de N.S. da Abbadia da Praia do Rio Real	1:127\$640
Villa de N.S. do Rosário da Cachoeira	22.958\$545
Villa de N.S. do Bom Sucesso das Minas Novas do Arassuahy	3.603\$844
Villa de Santo Antonio de Boipeba	516\$476
Villa de S. João da Água Fria	1:400\$000
Villa de Santo Antonio de Jacobina	5:500\$000
Cidade de S. Cristóvão e villas de sua comarca e jurisdição	27:420\$880
Villa de S. José da Barra do Rio das Contas	468\$000
Villa de Santo Antonio do Orubú (comarca de Jacobina)	2:029\$578
Villa de N.S. da Ajuda do Rio Jaguaripe	4:949\$995
Villa de N.S. do Livramento do Rio das Contas (com. Jacobina)	4:278\$475
Villa de S. Bartholomeu de Maragogipe	9:422\$763
Villas de N.S. da Pena e Villa das Caravelas	1:319\$360
Villa de São Francisco de Sergipe do Conde	4:950\$000
Villa de N.S. da Purificação de Santo Amaro	7:747\$395
Villa de N.S. da Nazareth do Itapicurú	2:353\$377
Villa de S. Francisco das Chagas da Barra do Rio Grande Sul	2:996\$183
Villa de S. Jorge da Capitania dos Ilhéos	1:809\$494
Villa de N.S. do Rosário do Cairú	1:806\$660
Villa de N.S. da Assumpção do Camamú	3:914\$415
Villa de S. Sebastião do Marahú	1:437\$780

Fonte: AHU, Docs. 7777 a 7779, ano 1768.

- (1) A articulação que se dava através das Câmaras. A cobrança é encaminhada do Senado de Salvador para as Câmaras das vilas com a recomendação de que o débito seja lançado "na forma, 'q for mais conveniente ao bem publico";
- (2) Os textos indicam sempre a vila e seu termo, fazendo referência à nodalidade urbana, já importante em meados do século XVIII, e aos espaços produtivos sobre o jugo administrativo das formações urbanas.

- (3) O valor destinado a cada vila dá uma idéia da hierarquia que havia entre elas, ao menos do ponto de vista econômico. Coube a Cachoeira 1.800\$000 réis ao ano, Santo Amaro 800\$000, Maragogipe 666\$666, Jaguaripe 466\$666 e São Francisco do Conde 450\$000. Fica evidente a centralidade de Cachoeira na região e a diminuição da importância econômica de São Francisco do Conde, especialmente por conta da fragmentação do seu termo com a erigção de Santo Amaro, em 1727.
- (4) Sobre o papel de Cachoeira como principal nó interior da rede urbana, o documento traz outra informação no seu texto, quando regula o pagamento para esta vila e, para as outras vilas do Recôncavo, apenas repete "na conformidade que se apontou na dicta villa da Cachoeira".
- (5) Há no texto do documento uma ressalva acerca do repasse da cobrança para a carne comercializada na vila e vendida também na cidade de Salvador. Recomenda-se que seja respeitada a condição

de que a Carne 'q se cortar na dicta Villa e asougue do termo dessa se não porá em todos tempos que duras este imposto maior preço que o de quatro contos de reis por arroba, e sendo Cazo, que espereça, por mais algum encargo na dicta carne em razão da dita finta o farão de sorte, que nunca exceda o preço de quatro contos e oitenta reis por arroba, pello danno e prejuizo irreparável, que do contrario resultará ao bem publico desta Cidade a respeito da grande quantia que se obriga a pagar para esta finta (ANTT, 1756).

Tal fato configurou-se como uma clara regulação urbana para a produção que circulava em rede pelo Recôncavo e a cidade-capital da baía de Todos os Santos. Além disso, chama a atenção a articulação do reino através de sua rede de cidades/vilas organizada de forma hierárquica, neste caso, com circulação de informações e capitais.

Ainda sobre a dívida assumida para a reconstrução de Lisboa, notadamente a reforma das alfândegas e armazéns, após o terremoto de 1755; onze anos após a regular cobrança, o Senado da Bahia faz a prestação de contas apresentando o mapa disposto na Tabela 1. Nele se ratifica uma hierarquia entre as vilas da Capitania a partir do volume de contribuição.

Destaca-se o papel do Recôncavo como região, sendo a contribuição das suas vilas, no conjunto, o maior montante de arrecadação e separadamente só inferior a de São Cristóvão com vilas da Comarca de Sergipe Del Rey e a Vila e Comarca de Santo Antônio de Jacobina (com imenso termo e produção mineralógica). Também neste documento, a vila de Nossa Senhora do Rosário do Porto da Cachoeira apresenta-se como a principal formação urbana interior da Capitania da Bahia, ao menos no tocante ao valor pago para a reconstrução de Lisboa.

O pagamento do donativo com as despesas com o casamento dos príncipes D. José I e D. Mariana Vitória de Bourbon (Tabela 02), arrecadados por vinte anos, é mais uma relação (esta da primeira metade do século XVIII) que clarifica a hierarquia entre as vilas que compunham a Capitania da Bahia e mais

detalhadamente em relação ao Recôncavo baiano. Destacam-se as vilas da região no conjunto da capitania e, entre elas, a vila de Cachoeira como maior arrecadação entre as relacionadas.

Tabela 2 – Donativo imposto pela carta regia de 6 de abril de 1727 para pagamento das despesas com os casamentos dos príncipes

D. José I e D. Mariana Vitória de Bourbon – 1753.

	Valor anual	Valor total
Cidade de Sergipe d'Elrei com as villas da sua jurisdição	4.800\$ rs.	96.000\$000
Villa da Cachoeira	3.200\$ rs	64.000\$000
Villa de Maragogippe	1.400\$ rs	28.000\$000
Villa de Iagoarippe	1.600\$ rs	12.000\$000
Villa de S. Francisco de Sergipe do Conde	1.200\$ rs	24.000\$000
Villa de Camamú	700\$ rs	14.000\$000
Villa de Cairú	300\$ rs	6.000\$000
Villa de Boipeba	100\$ rs	2.000\$000
Villa de Santo Antonio da Jacobina	800\$ rs	16.000\$000
Villa de N. S. do Livramento	600\$ rs	12.000\$000
Capitania do Espírito Santo	200\$ rs	4.000\$000
Capitania de Porto Seguro	200\$ rs	4.000\$000
Villa de S. Jorge dos Ilhéos	300\$rs	6.000\$000

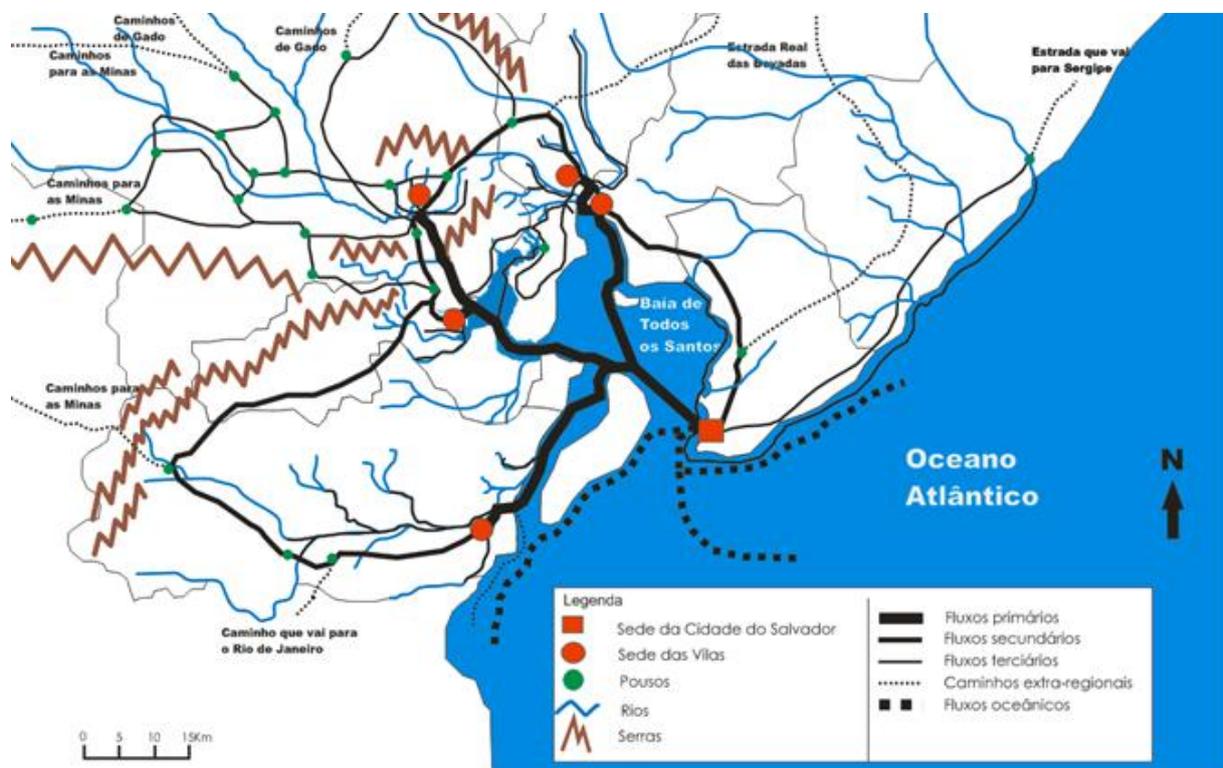
Fonte: AHU, Doc.712, 10 de setembro de 1753

Há clareza que não é possível definir a hierarquia de uma rede urbana apenas com os dados postos nas tabelas apresentadas; todavia, no conjunto delas e do contexto dos documentos que as geraram, duas evidências se destacam: primeiro, a importância do Recôncavo para a Capitania da Bahia e para o próprio reino, segundo, a centralidade da Vila de Cachoeira no contexto regional.

II - EXERCÍCIO DE CLASSIFICAÇÃO DA REDE DO RECÔNCAVO BAIANO SETECENTISTA

À luz de fontes documentais e cartográficas, faz-se a seguir um desenho esquemático (cartograma) acerca da dinâmica da rede urbana regional no século XVIII.

Nesta primeira imagem (Figura 01), mantiveram-se os dados da organização física da região sobre o conjunto de traços que qualificam os movimentos da rede. Priorizou-se tratar os fluxos de forma genérica como primários, secundários e terciários, sem uma preocupação mais incisiva, neste momento, com a quantificação do volume, até porque havia uma diversidade de fluxos que circulavam na região, dificultando, a princípio, o estabelecimento de um único padrão de qualificação. Utilizaram-se os termos numa aproximação com, o que se acredita, sejam os movimentos principais, secundários e periféricos da rede urbana regional.



Os fluxos primários ligam as vilas a Salvador. O movimento de produção visando ao abastecimento da capital e exportação para a rede colonial portuguesa era responsável pelo principal volume dos fluxos do Recôncavo, notadamente dos produtos derivados das lavouras de cana, tabaco e mandioca.

As vilas, localizadas estrategicamente em áreas de escoamento junto a rios navegáveis, mesmo antes de serem erguidas à sede de formações urbanas, já se constituíam em centros interiores (engenhos, povoados, sedes de freguesias, etc.). Nelas havia além da centralidade político-administrativa, uma mínima infra-

estrutura em portos fluviais (cais, armazéns/trapiches, mercados) que viabilizava o escoamento dos produtos do entorno.

Os fluxos secundários se davam prioritariamente entre as vilas, por vias terrestres e hídricas. A circulação por meio terrestre do norte do Recôncavo e freguesias do subúrbio para Salvador também foi incluído nesse grupo, visto que estes caminhos "concorriam" com o transporte flúvio-marítimo que conectava as localidades ribeirinhas ao porto da capital. Os mercados/feiras livres podem ter sido um dos geradores de centralidades periódicas nas vilas da região e catalisadores de fluxos entre elas. Outras trocas mais, especialmente ligadas à subsistência, abastecimento de madeiras e mesmo de pessoas (militares, mercadores/comerciantes e religiosos) também circulavam por esses caminhos.

Os fluxos terciários foram apenas sinalizados, eles são muito mais pulverizados; trata-se da centralidade imediata que cada "urbano" exerce na sua região de influência. Nesse cartograma foram desenhados aqueles movimentos que haviam sido registrados entre sedes de freguesias, engenhos e pousos próximos às vilas da região, mesmo assim guardam alguma imprecisão, visto que alguns engenhos prescindiam da passagem pela vila, pois possuíam seus próprios trapiches; de qualquer forma, tendiam a incorporar as mesmas vias, normalmente, hídricas.

Nesse sentido, a Tabela 03 informa que, ao final do século XVIII, havia 146 engenhos na Bahia, mais de cem deles estavam no Recôncavo baiano.

Tabela 3 – Dados referentes à produção e comércio do açúcar brasileiro ao final dos Setecentos, 1800.

	Bahia	Pernambuco	Rio de Janeiro
Quantidade de engenhos	146	246	136
Resumo do que importa em réis	1.070.206\$400	834.140\$000	630.796\$400
Produção anual em caixas de 35 arrobas	14.500	12.300	10.220
Exportação para o Reino	14.000, sendo: 8.000 branco macho 3.000 mascavo macho 800 branco batido 1.200 mascavo batido	12.100, sendo: 7.000 branco macho 2.600 mascavo macho 400 branco batido 1.100 mascavo batido	10.100, sendo: 5.600 branco macho 2.500 mascavo macho 1.200 branco batido 800 mascavo batido
Ficam na terra	500	200	120

Fonte: Velloso, 1800, p.106-107.

O “Mappa geral de toda a qualidade de embarcações que ha nas Capitánias do Governo da Bahia...” (AHU, Doc.8842, 30 ago.1775) informa sobre a existência de 40 sumacas, 38 barcos, 335 lanchas, 155 saveiros, 1.392 canoas e 141 jangadas na região. Mesmo considerando que parte deles se destinava à navegação próxima visando ao abastecimento, há de se considerar um fluxo significativo que circulava entre rios e a baía de Todos os Santos, da mesma forma entre os caminhos terrestres que certamente ligavam engenhos e, devido à escala, não foram cartografados. Ressalva-se, então, que, no exercício de produção de um cartograma na escala regional, algumas imprecisões ou omissões como as acima anotadas são inevitáveis e próprias à análise que a escala possibilita.

Todavia, na escala adotada, alguns elementos são determinantes aos fluxos principais. A exemplo da rede hidrográfica e dos óbices do relevo, a visualização desses dados fisiográficos possibilita precisar caminhos que naturalmente eram adotados pelos desbravadores e que foram consolidados com a posterior localização das povoações.

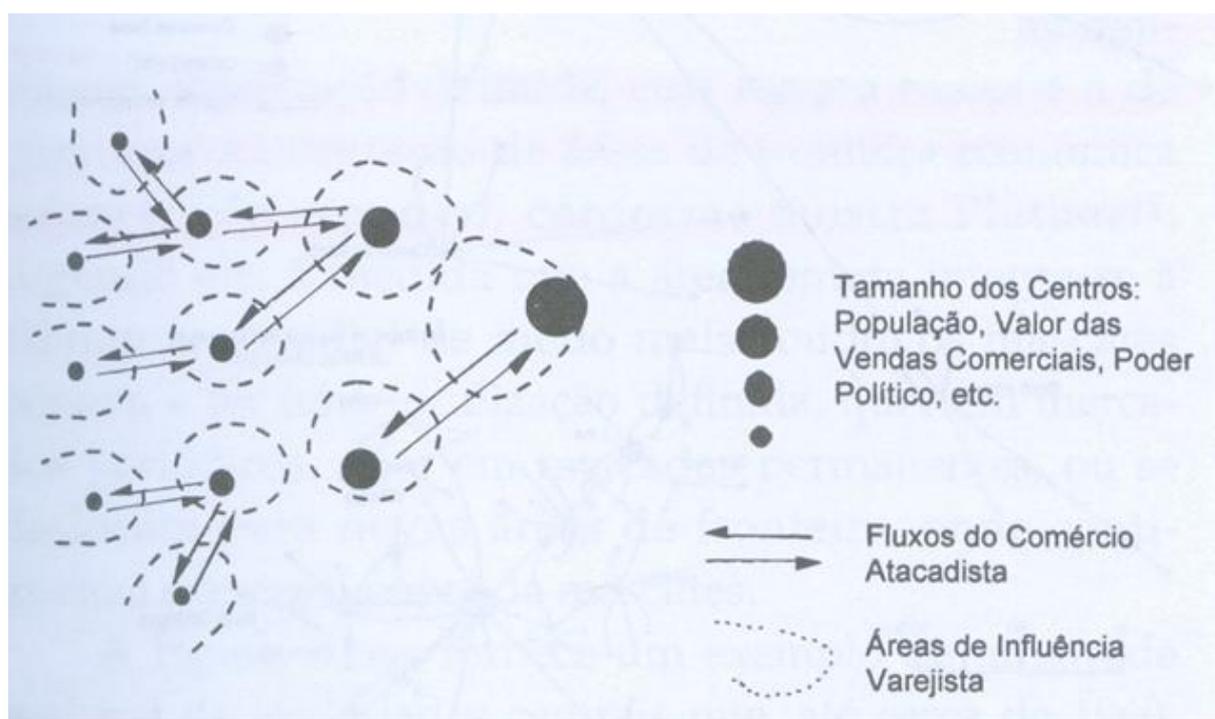
Ainda sobre a Figura 01, há o registro de direções de fluxos externos à rede urbana. Os marítimos, os caminhos para os sertões (normalmente associados ao gado), os caminhos costeiros para o sul (Camamú, Ilhéus, Vitória e Rio de Janeiro) e para o norte em direção a Sergipe Del-Rey e, especificamente, os que iam a oeste para as áreas mineiras. O desenho deles não foi feito segundo a hierarquia da rede, pois não integravam necessariamente a rede urbana regional. Todavia, ressalva-se que esses fluxos eram fundamentais para a dinâmica regional interna, através das trocas regulares que as minas e sertões estabeleciam com o Recôncavo.

Em relação às rotas marítimas, não foi respeitado o rigor do seu traçado, especialmente para os que partem da baía de Todos os Santos para o Atlântico. O desenho em três sentidos foi feito com o objetivo de ilustrar os fluxos prioritários de chegada e saída do porto de Salvador: os mais intensos dos portos europeus, notadamente de Lisboa, os que seguiam o périplo africano para a Ásia e, talvez menos volumosos, os que se direcionavam para as trocas diretas com a costa ocidental africana.

Retomando o diálogo com Milton Santos, a proposta de divisão hierárquica em fluxos primários, secundários e terciários aqui desenvolvida parece acordar com os elementos de base na constituição de uma rede como sugere o autor (SANTOS, 2008 [1981], p.171). Em relação às massas, o que aqui se chamou de volume, exceto pelos caminhos externos à rede regional, a maior quantidade de pessoas e de produção estava concentrada, ou escoava, pelas sedes das vilas em direção a Salvador. O movimento inverso também era volumoso, visto que os portos das vilas eram recebedores/distribuidores das mercadorias do reino que chegavam por Salvador. Sobre os fluxos, utilizou-se dessa terminologia para qualificar e hierarquizar as linhas que demarcam a dinâmica da rede urbana, respeitando, especialmente a intensidade e massa movimentada. O elemento tempo sugerido por Santos, numa combinação de temporalidade técnica e custo-

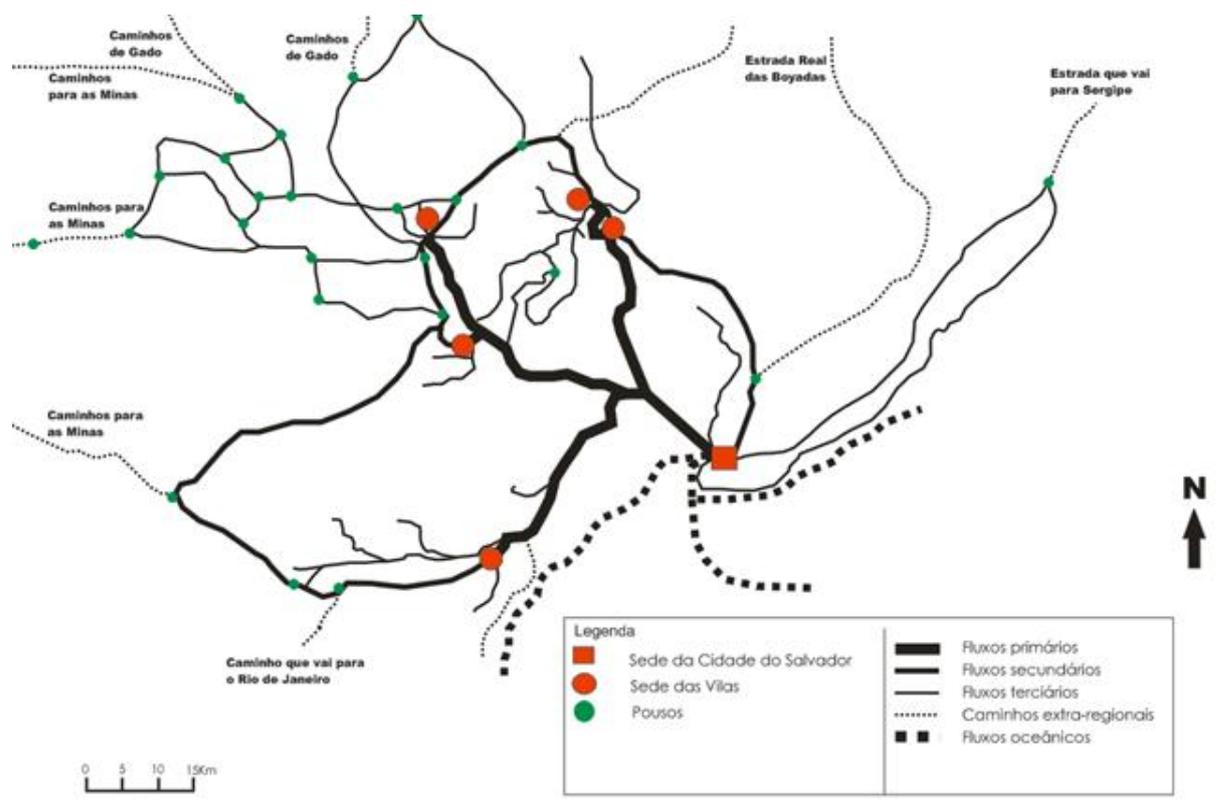
benefício da circulação, considerando, ainda, a posição das vilas junto às áreas estuarinas e a priorização dos caminhos hidroviários no Recôncavo Setecentista, acredita-se que esse critério também tenha sido respeitado na hierarquização aqui proposta. Os caminhos flúvio-marítimos eram os mais rápidos, seguros (águas calmas da baía) e que possibilitavam o transporte de maior volume de mercadorias, o que os qualificava com um tempo relativo de circulação ascendente sobre as possibilidades terrestres.

Pensando na distribuição espacial da rede urbana e se utilizando largamente da discussão e modelos desenvolvidos por Corrêa (2001 [1996]), tem-se na proposta dendrítica (Figura 02), apoiada no modelo de Crisaller, a principal aproximação com as redes coloniais. Nele, há uma distribuição hierárquica rígida entre os centros de diferentes tamanhos (população, valor econômico e político). Corrêa aplica esse modelo a duas realidades diversas de redes urbanas regionais (Figura 3) no século XX – a comandada por Florianópolis, no Piauí e por Bauru no interior de São Paulo.



Nos desenhos desenvolvidos pelo autor há uma grande aproximação do modelo Crisalleano; no entanto, associando-os à rede urbana do Recôncavo baiano Setecentista, visível na Figura 03 (sem as informações de base, apenas com as linhas distribuídas hierarquicamente ou com os sentidos de fluxos

supra-regionais), percebem-se algumas similaridades e uma série de diferenças à proposta de Corrêa/Cristaller.



No tocante às aproximações, é possível verificar a existência de um centro principal – a cidade de Salvador – e cinco centros secundários – as vilas do Recôncavo – com um fluxo dominante do interior, espaço de produção, para o porto escador na nodalidade capital.

A princípio, o desenho espacial se assemelha à proposta dendrítica ou arboreal com a realização da imagem de uma árvore com o tronco marcando o fluxo dominante, os galhos como a fragmentação nas vilas e a copa significando a capilarização que liga as formações urbanas ao campo produtivo.

As três características propostas por Corrêa (2001 [1996], p.44) para o plano espacial dendrítico parecem evidentes no traçado da rede urbana do Recôncavo baiano no século XVIII:

Primeiro, a existência da cidade primaz de Salvador com exclusividade portuária para exportação e importação, maior desenvolvimento comercial e concentração da elite regional, caracterizando-se por um claro processo de macrocefalia urbana (relativa àquele tempo e espaço) da cidade em relação às vilas.

Segundo, pela característica de muitos centros secundários com pequena população e baixa demanda comercial interna. Considerando o tamanho da região, os cinco núcleos secundários eram relativamente próximos entre si.

A terceira característica diz respeito à ausência de centros intermediários no interior da rede, dando maior rigidez às relações hierárquicas.

O que a princípio parece se adequar ao modelo dendrítico, numa observação mais detalhada se mostra incompatível devido às variadas diferenças:

- (1) Em relação ao limitado poder de circulação da população do interior da rede, ela merece ser questionada, visto que parte da população urbana das vilas não tinha residência fixa (senhores de engenho) e, por vezes possuíam segunda residência na cidade capital. Além disso, diversas demandas impunham circulação a exemplo da resolução de alguns litígios comerciais e jurídicos.
- (2) A opção por um modelo que enrijeça as relações internas se torna falível, visto que não contempla os fluxos secundários que se davam entre as vilas.
- (3) A disposição física da rede urbana, naquela temporalidade técnica, foi determinante na escolha pelos caminhos prioritários, todos eles associados à malha flúvio-marítima; entretanto, a existência de outros meios de circulação que ligam os pontos interiores da rede não pode ser descartada, pois esses indicam a existência de estruturas fixas que lhe davam uma complexidade superior ao modelo arboreal.
- (4) Os documentos e outros estudos secundários já referenciados ensinam que havia no Recôncavo uma certa especialização do trabalho, ao menos em três genéricas sub-regiões: o centro-sul com a produção de mandioca e madeiras, os tabuleiros de Cachoeira com o fumo e as áreas baixas do Iguape, Itaparica e ao norte (Santo Amaro, São Francisco do Conde e subúrbio de Salvador) prioritariamente com a lavoura canavieira. A diversidade dessas produções, conseqüentemente, repercute em diferentes ritmos de circulação, ainda que, para efeitos esquemáticos, esses tenham sido desenhados como fluxos primários e os seus volumes, intensidades e valores fossem desiguais.
- (5) Muito embora as cinco vilas exercessem centralidade sobre seus termos, essa atração não era absoluta. Vários engenhos e povoados articulavam-se diretamente com o porto de Salvador e, mesmo entre as sedes das vilas, conforme destacado nas tabelas anteriormente analisadas, não havia homogeneidade em relação ao tamanho ou concentração do poder econômico e político.
- (6) Sobre a circulação no interior da região, para além do rígido desenho dendrítico, talvez a integração com a proposta de redes estruturadas a partir de mercados periódicos seja factível à realidade do

Recôncavo colonial. Possivelmente, feiras livres e festas religiosas exercessem centralidades temporárias que iam para além do espaço do termo da vila.

- (7) Um outro distanciamento em relação ao modelo dendrítico é a alimentação do movimento da rede do Recôncavo por fluxos supra-regionais (extração mineralógica e derivados da pecuária bovina) que entravam pelo interior, circulando internamente sendo, por vezes, consumido pelas povoações regionais, no caso da carne e couro, e posteriormente se direcionando à cidade de Salvador para consumo e exportação.

A discussão sobre o plano espacial tomado pela rede urbana é mais importante por estimular o pensar sobre a dinâmica que a movimenta e comanda a sua dimensão espacial do que pela necessidade de "encaixá-la" num modelo específico.

III - CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ratifica-se aqui que não há o descarte do modelo arboreal ou dendrítico, o que se questiona é a sua aplicação irrestrita às incipientes redes regionais que se estruturaram no Brasil colonial. Ao menos para o Recôncavo baiano, no século XVIII, o que os estudos e a documentação primária mostram, conforme síntese da Figura 04, é que as articulações internas possuíam base espacial (caminhos hídricos e terrestres) e fluxos significativos (ainda que de difícil registro, visto que a alfândega estava em Salvador). Para o caso aqui estudado, propõe-se então um modelo misto entre o dendrítico – predominante –, que escoava a produção rural da região e recebia escravos e produtos do reino, e, um outro, capilarizado nas pontas com vários pontos de integração, especialmente nos nós urbanos.



Ainda há muito o que se discutir acerca da constituição e dinâmica da rede urbana do Recôncavo baiano Setecentista, notadamente em relação aos agentes de produção do espaço urbano e regional, dos fluxos que circulavam (intensidade e diversidade), das estruturas fixas e das repercussões da rede nos nós urbanos (vilas e cidade de Salvador). Esse é um trabalho a ser apresentado e que encontra na documentação original uma rica fonte de pesquisa.

O exercício de breve configuração e classificação aqui desenvolvido amadurecem o pensar sobre aspectos espaciais e dinâmica territorial da região e, nesse sentido, compõe o escopo do trabalho que tende a elucidar questões acerca da história do Brasil colonial.

IV - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AHEB (Arquivo Histórico do Exército Brasileiro). *Continuação da Comarca da Bahia para a parte do poente... Referência 02.02.264. Ano 1807.* [Mapa publicado no início do século XIX, porém revelando uma dinâmica espacial construída anteriormente (final do XVIII) à luz de outros registros cartográficos].
- AHU (Arquivo Histórico Ultramarino). *Officio do Vice Rei Conde de Athouguia para Diogo de Medonça Côrte Real, acerca do Donativo importo pela carta regia de 6 de abril de 1727 para pagamento das despesas com os casamentos dos Príncipes.* Lisboa/Portugal: Cota: ACL_CU_Baía 005, Fundo Castro de Almeida, Doc.712, 10 set.1753.
- AHU (Arquivo Histórico Ultramarino). *Officio da Junta da Administração da Fazenda Real (para Francisco X. de Mendonça), relativo ás contas da contribuição denominada Donativo Real, estabelecida pela carta regia de 16 de dezembro de 1755.* Lisboa/Portugal: Cota: ACL_CU_Baía 005, Fundo Castro de Almeida, Doc. 7777, 18 fev.1768.
- AHU (Arquivo Histórico Ultramarino). *Mappa geral de toda a qualidade de embarcações que ha nas Capitanias do Governo da Bahia....* Lisboa/Portugal: Cota: ACL_CU_Baía 005, Fundo Castro de Almeida, Doc. 8842, 30 ago.1775.
- ANDRADE, Adriano B. *Configuração urbana do Recôncavo baiano colonial: uma contribuição para a pesquisa na Geografia Histórica* In: Anais do VII Encontro Nacional da ANPEGE, Niterói/RJ 2007. v.GEHist. p.1 - 12.
- ANDRADE, Adriano B. *Redes, caminhos e fluxos no Recôncavo baiano Setecentista* In: Anais do XII Encuentro de Geógrafos de América Latina, Montividéo/Uruguay, 2009.
- ANTT (Arquivo Nacional da Torre do Tombo). *Negócios Ultramar. Correspondências da Baía - 1756 a 1763.* Ministério do Reino. Cota: 6 - Mç. 599 Cx.702 Lisboa/Portugal,1756.
- CORRÊA, Roberto L. *Trajetoárias Geográficas.* 2º ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001. [1.ed. 1996].
- CORRÊA, Roberto L. *Estudos sobre a rede urbana.* Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.
- SANTOS, Milton. *Manual de Geografia Urbana.* 3.ed. São Paulo: EDUSP, 2008. [1.ed. 1981].
- VELLOSO, José Mariano. *Extrato sobre os engenhos de Assucar no Brasil, e sobre o methodo já então praticado na factura deste sal essencial, tirado da obra Riqueza e Opulencia do Brasil, para se combinar com os novos methodos, que agora se propoem debaixo dos auspícios de S. Alteza Real o Príncipe Regente Nosso Senhor.* Lisboa: Typographia chalcografica e litteraria do Arco do Cego, 1800.