

BRAZZAVILLE:  
ALGUNS ASPECTOS DE UMA CIDADE  
DA ÁFRICA FRANCESA

PIERRE VENNETIER

*Brazzaville, capital da nova República do Congo (parte integrante da Comunidade Francesa), é o objeto do presente trabalho, de autoria do Prof. PIERRE VENNETIER, ex-professor no Liceu daquela cidade centro-africana, ora realizando pesquisas para o "Institut d'Études Centrafricaines", através do seu Departamento de Pesquisa Científica e Técnica de Ultramar. Publicamo-lo, com a mais viva satisfação, em tradução da Profa. Dora de Amarante Romariz.*

Se a porção de território, onde hoje se localiza *Brazzaville*, foi dada à França pelo rei MAKOKO, a 10 de setembro de 1880, a verdadeira fundação da cidade, entretanto, data apenas de 1884. Neste ano, BRAZZA e alguns companheiros voltavam à África para uma terceira viagem de exploração. Uma pequena embarcação a vapor, que havia sido trazida desmontada até às margens do Alima, tornou possível a descida do curso dêsse rio até o do Congo e, depois, por êste, de forma a que fosse alcançada, a 29 de abril de 1884, a margem direita do lago de Stanley ("Stanley Pool"), terra francesa havia já 4 anos. Nesse local, não existia ainda mais do que algumas aldeias indígenas, das quais a mais importante era a de *M'Fa* ou *M'Foa*. Achava-se esta, porém, à margem de terrenos pantanosos e era preciso escolher um local mais saudável para um estabelecimento definitivo. Foi a 1.º de maio de 1884 que CHAVANNES, um dos companheiros de Brazza, estabeleceu-se num ponto mais elevado, um planalto dominando o Congo, de solo arenoso, à pequena distância de uma ravina por onde corria um regato. Aí existiam, porém, algumas choças que abrigavam os escravos de um chefe negro: estas foram compradas, bem como as culturas que as cercavam e, desde o dia seguinte, a missão européia instalava-se provisoriamente nas desmanteladas "cases" e começava a limpar o terreno onde deveriam ser construídos os edifícios definitivos. Quanto ao nome a ser dado, havia sido fixado em Paris, desde o 1.º de julho de 1881, no transcurso de uma reunião da Sociedade de Geografia: por unani-

midade os membros desta tinham-se posto de acôrdo com a posição que imortalizava um dos mais tenazes e mais humanos dos exploradores — SAVORGNAN DE BRAZZA.

É notável a posição geográfica de BRAZZAVILLE: a cidade encontra-se no ponto extremo da navegação no Congo. Após vários milhares de quilômetros, as embarcações defrontam-se, em tôdas as estações, com rápidos totalmente intransponíveis, quer seja por uma simples piroga ou por um grande navio. O Congo, após amplamente se expandir numa bacia pontilhada de ilhas — o lago de Stanley —, vê sua corrente precipitar-se, imprensada por duas abruptas margens de arenito, separadas por cêrca de um quilômetro. O declive mais forte e os enormes blocos disseminados em seu leito ocasionam impressionantes ondas, que se desfazem em penachos de espuma, com perpétuo estrondo, ouvido a vários quilômetros. Este aspecto do rio não é puramente local: reproduz-se em múltiplos trechos, intercalados por curtos trajetos mais calmos, numa extensão total de 400 Km. A 100 quilômetros da foz, os rápidos cessam e a profundidade é, então, suficiente para permitir a penetração dos navios de alto-mar; apesar disso, porém, as correntes, os bancos de areia divagantes e os rodamosinhos obrigam ainda a uma grande prudência. A origem da cidade é, pois, bastante clássica: é obrigatoriamente um pôrto fluvial, em que as mercadorias, provenientes do interior e vindas pelo alto curso do rio, são obrigadas a se transferir para um outro meio de transporte — rodoviário ou ferroviário. À margem esquerda, *Léopoldville*, capital do Congo Belga, não tem igualmente outra razão de ser.

## I — A PAISAGEM GEOGRÁFICA

### a) O sítio da cidade.

Desde as primeiras "cases" construídas por seus fundadores, a cidade expandiu-se, pouco a pouco, para nordeste e sudoeste, ultrapassando amplamente o sítio inicial — o planalto —, que domina o Congo. Vejamos como, atualmente, se apresenta a topografia da cidade (Fig. 1).

Encontra-se a cidade totalmente no interior de uma área limitada: a SE pela margem direita do rio *Congo*, a NE por pequeno afluente dêste — o *Tsiama*, a W e NW por um outro afluente mais importante, o *Djoue* e seu tributário *Mfilou*. Ao N, o perímetro urbano termina numa encosta de declive bastante acentuado, num desnível total de 75 metros e que permite atingir, aproximadamente a 400 metros de altitude, um planalto extraordinariamente recortado numa série de colinas e de delgadas estrias, rebordo bastante dissecado pela

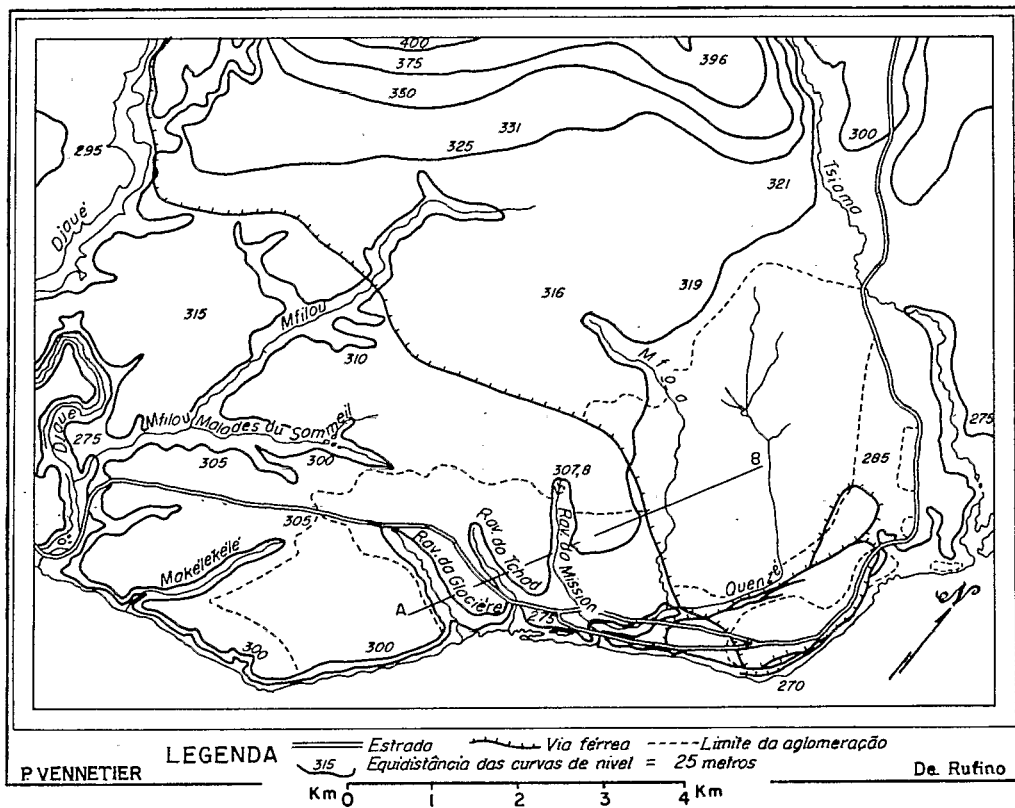


FIG. 1 — Topografia do perímetro urbano de Brazzaville.

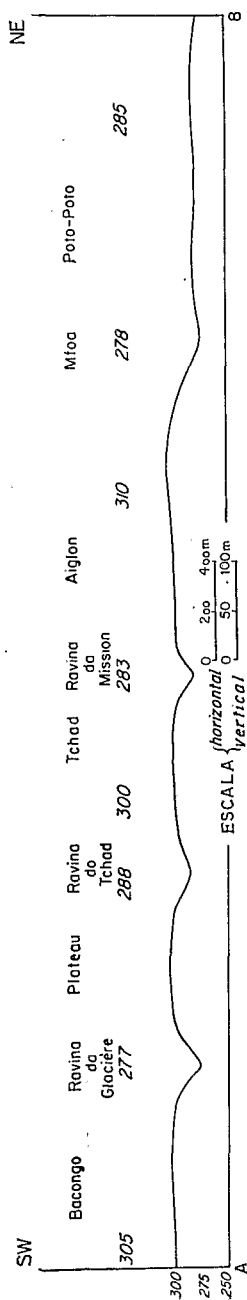


FIG. 2 — Corte topográfico entre Bacongo Poto-Poto (Segundo a carta topográfica em curvas de nível "Brazzaville e seus arredores").

erosão dos planaltos *Batékés*. Acha-se a cidade, portanto, enquadrada por limites naturais bastante nítidos, apresentando a forma aproximada de um trapézio, cuja base maior mede uma dezena de quilômetros e a altura, mais ou menos, 5 quilômetros.

A área em questão compreende duas partes nitidamente diferenciadas: um planalto e uma planície. O *planalto*, de relêvo bastante regular, descai suavemente, de NW para SE, desde o sopé da encosta (325-300 m), indo terminar bruscamente às margens do rio, por uma acentuada cornija de 40 metros de desnível. Essa encosta afasta-se do rio nas proximidades da roza do M'Foa, infletindo-se para o norte: isso pode ser facilmente observado acompanhando-se a curva de nível de 300 metros: Um certo número de pequenos cursos d'água entalham profundamente essa cornija, estimulados pela proximidade de seu nível de base (o Congo). Escavaram ravinas nas abruptas vertentes, que são violentamente trabalhadas pelas águas torrenciais após os grandes temporais, especialmente nos pontos em que desapareceu a cobertura vegetal: ravinas de Mission, Tchad, Glacière, ribeiro Makélékélé e tantos outros filetes de água, que se podem transformar em torrentes durante algumas horas.

A *planície* ocupa a porção nordeste do perímetro urbano. Constituída tanto por antigos terraços do Congo quanto pelas aluviões do Tsiamá, permaneceu muito úmida; zonas pantanosas são encontradas em plena aglomeração indígena e foi preciso, para torná-la habitável,

realizar grandes trabalhos de aterros e de drenagem. Essa diferença de nível entre as duas partes da cidade, embora pouco importante (de 25 a 30 metros), é suficiente para criar condições climáticas um pouco diversas: a planície é mais quente, a atmosfera parece aí mais "pesada"; o planalto goza de melhor ventilação: não é, portanto, de admirar que este último seja ocupado, principalmente, pelos bairros residenciais.

b) *A paisagem urbana.*

A paisagem urbana de Brazzaville foi, ao mesmo tempo, determinada por fatos físicos e humanos. Como fatos físicos temos: a topografia variada do perímetro urbano e a presença de ravinas dificilmente habitáveis; dentre os humanos, destaca-se a coexistência de dois grupos étnica e socialmente diferentes. Disso resultou, por um lado, a divisão em *bairros* de funções diversas e, por outro, uma *segregação humana* extremamente nítida: ao N e a SW de uma Brazzaville "branca", que se estende ao longo do Congo, situam-se duas Brazzaville "negras", em contínua expansão.

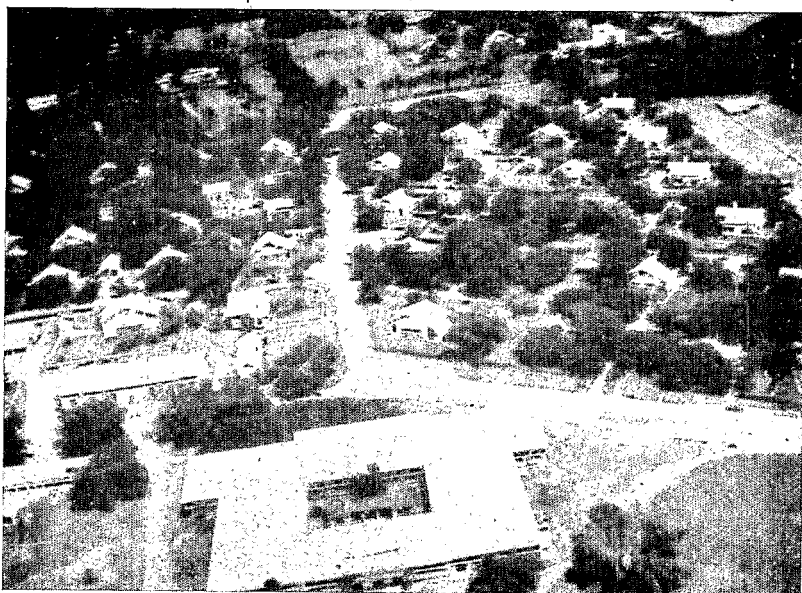
**A cidade branca.** — Divide-se esta em vários bairros de diferentes funções e aspectos. Entre a ravina do Tchad e a da Glacière, alonga-se o *bairro do Plateau* (Planalto) (Fig. 2), cuja origem foi a primeira cabana construída em 1884. É, antes de tudo, um bairro administrativo e residencial, com um traçado em xadrês. Os serviços públicos agrupam-se em torno da residência do Alto-Comissário na A. E. F. e cujo palácio domina, por sua massa imponente, as demais construções. Não existe aí, com efeito, nenhum prédio de vários andares. as repartições administrativas abrigam-se em edifícios alongados e de um único pavimento. As casas, denominadas "cases", são construções isoladas, em sua maioria rodeadas por uma "concessão", com árvores plantadas e um grande gramado de *paspalum*. O conjunto apresenta o verdejante aspecto de cidade-jardim, que as palmeiras e os "flamboyants", plantados ao longo das ruas, ainda mais acentuam. O bairro do Plateau expande-se cada vez mais para SW, ao longo da estrada de Pointe-Noire, e para além do Liceu Savorgnan de Brazza: o Serviço das Minas, o de Meteorologia, a Gendarmaria constituem outros tantos marcos, agrupando em torno de si algumas dezenas de casa. Pouco a pouco vão, assim, sendo englobadas por êsse avanço, as aldeias africanas, das quais a de *Moukondji Nyouaka* é a mais característica e onde ressoa ainda, semanalmente, o tradicional tam-tam.

O *bairro do Tchad* estende-se entre a ravina do mesmo nome e a da Mission: O núcleo inicial foi constituído pela aldeia criada em 1909 para abrigar os trabalhadores Loango e os operários senegaleses: era a aldeia do *Tchad*, também chamada *Dakar*. Constitui,

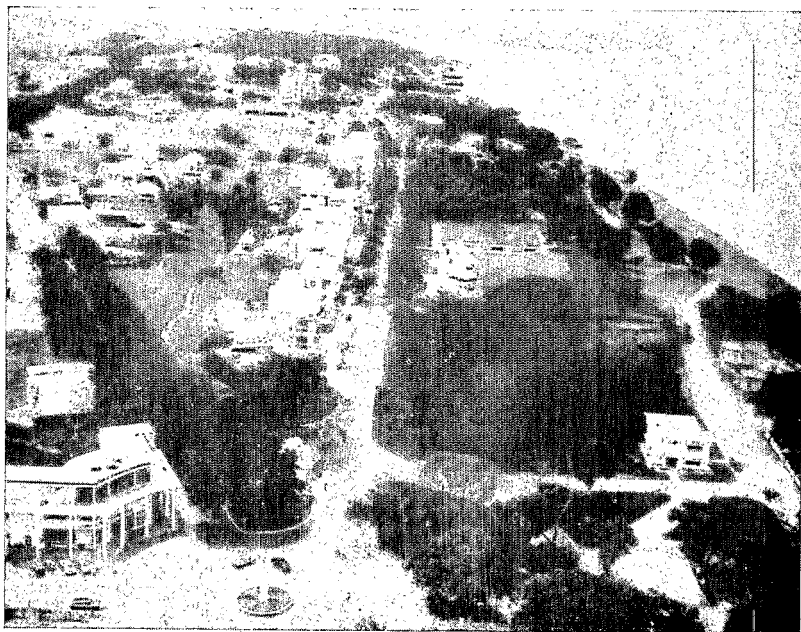
hoje, principalmente, um bairro militar, com seu campo de paraquedistas e sua caserna, embora aí se ache, também, atrás da cadeia, o cemitério europeu e duas das mais belas realizações arquiteturais da cidade: o prédio da "Air-France", cujo teto em forma de terraço é ocupado por um aprazível jardim, e o monumental Palácio da Justiça. A parte norte, onde foi instalado um centro de emissão da Aeronáutica, termina nas bordas da floresta da Patte d'Oie, reserva do Serviço de Águas e Florestas, onde se acham o Jardim Zoológico e o Parque Municipal.

Entre a ravina da Mission e o rio M'Foa, encontra-se um terceiro bairro, escalonado ao longo da suave encosta que leva ao planalto: o *bairro do Aiglon*. Aí se eleva a catedral de São Firmino, inaugurada em 1894, obra do R. P. Augouard, mais tarde Bispo do Congo. De tôdas as partes da cidade é esta, sem dúvida, a que oferece uma paisagem mais ampla: a vista estende-se por sobre o rebordo dos planaltos Batékés, o lago de Stanley e a ilha Mbamou, a cidade indígena de *Poto-Poto*, a planície e, do outro lado do rio, *Léopoldville*. Certamente, é esse o motivo pelo qual grande número de belas residências ("villas") foram aí edificadas, formando, com o luxuoso Relai-Hotel, um conjunto que nada ficaria a dever a uma estação balneária europeia. O Banco Central, o Instituto de Emissão da A. E. F., as construções da Rádio Brazzaville completam o bairro, por trás do qual, dominando tôda a parte baixa da cidade, ergue-se o novo hospital geral, cujas instalações são das mais modernas.

Os dois últimos bairros de Brazzaville, a *Plaine* e *Mpila*, estendem-se ao longo do rio Congo, em direção a nordeste, sendo essencialmente comerciais e industriais. Da praça da Prefeitura ao novo pôrto, enfileiram-se as lojas e as sedes das grandes firmas de há muito tempo instaladas no país: "Cia. Comercial Sangha-Oubangui" (CCSO), "Sociedade Comercial de Kouilou-Niari" (SCKN), "Cia. Francesa do Alto e do Baixo-Congo" (CFHBC), talvez a mais antiga, "Cia. Francesa da África Ocidental" (CFAO), "Cia. Geral de Transportes na África" (GGTA), etc. A proximidade do pôrto e da estação e a presença de vastos terrenos vagos explicam essa localização. A função residencial não está ausente, mas agrupada atrás do Correio, seja sob a forma de residências, seja por uma série de imóveis de vários andares, que surpreendem um pouco nessa cidade. A extensão em comprimento dêesses dois bairros (4 km da Prefeitura ao extremo de Mpila!) conferiu-lhes um aspecto muito particular: não se deva, entretanto, imaginá-los como áreas inteiramente construídas, regorgitantes de atividade. Por certo, a circulação é aí ativa, tanto a africana quanto a europeia; o ritmo de vida, porém, permanece calmo e, na paisagem urbana, justapõem-se às construções, muitas vêzes isoladas, os vastos terrenos vagos ou



Foro 1 — *Bairro residencial do Plateau* — Habitações construídas pela Administração para o alojamento dos funcionários. Cada uma delas, residência de uma ou duas famílias, é cercada por gramados, podendo-se notar a abundância de árvores. No primeiro plano, à direita e à esquerda, plantações indígenas de amendoim.



Foro 2 — *Bairro da Plaine ("Plaine")* — Estende-se ao longo do rio Congo. Pode-se distinguir, em último plano, o extremo da ilha Mbamou. O primeiro plano, à esquerda, início da Av. Marechal Foch, centro comercial de Brazzaville. Pode-se bem avaliar, pela fotografia, a extensão das áreas não construídas.

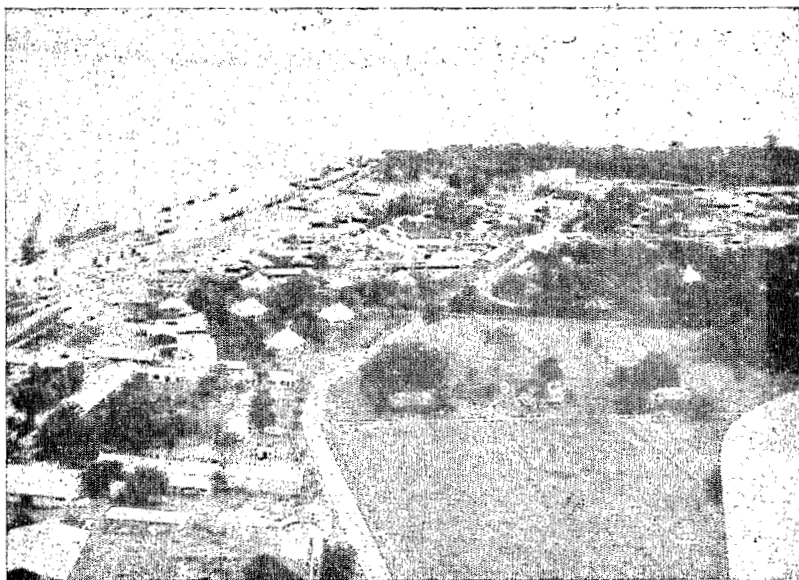
calmas e verdejantes" concessões". Desde pouco tempo, faz-se sentir uma tendência nítida ao reagrupamento do comércio: a maior parte das lojas, outrora dispersas, reinstalou-se numa pequena avenida transversal (Av. Marechal Foch), um lado da qual é ornamentado por arcadas, formando assim um pequeno centro comercial extrema-centro, mas de aspecto bem diferente, sendo constituído por lojas de portugueses, amplas, mas não especializadas.

Um lugar especial deve ser reservado à magnífica igreja de Sant'Ana do Congo, de estilo original tão feliz, e cujos tetos de telhas verdes resplandecem ao sol. Ergue-se no limite de Poto-Poto, como uma ponte entre as duas comunidades — negra e branca —, dominando com sua massa elegante o estádio de Eboue onde, cada domingo, milhares de espectadores vibram de entusiasmo à custa das equipes locais de futebol.

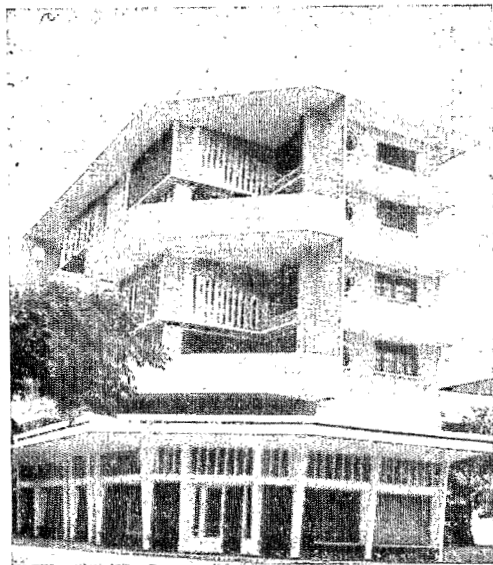
As cifras são por vèzes significativas: a população branca de Brazzaville, da qual falaremos mais adiante, dispersa-se por uma extensão de 700 Ha aproximadamente; a densidade média é, portanto, fraca, nitidamente inferior a 10 habitantes por hectare. Daí ser bastante exato dizer-se que se trata de uma cidade-parque. Forma esta um interessante contraste com as Brazzavilles negras.

**As cidades negras.** — Desde os primeiros tempos da instalação européia, as aglomerações indígenas tinham sido fundadas fora das tradicionais aldeias, locais onde se reuniam os trabalhadores, operários, empregados das casas comerciais, cujo número logo atingiu vários milhares. Em 1909, foi criada a cidade indígena de *Bacongo*, no planalto, a sudoeste da ravina da Glacière. Dois anos mais tarde, foi traçado o plano de *Poto-Poto*, ao norte da cidade. Foram previstas sucessivas expansões: estas, entretanto, ultrapassaram tôdas as expectativas e prosseguem sem cessar. Quer se trate de Poto-Poto ou de Bacongo, a paisagem urbana é a mesma: um quadriculado cerrado de ruas que se cortam em ângulo reto, delimitando, assim, centenas de quarteirões quadrangulares, regularmente divididos em 6 ou 8 lotes. Cada um destes constitui, em geral, propriedade de uma família e compreende, segundo os hábitos locais, várias habitações de desiguais dimensões. Barreiras separam as "concessões": muros, cêrcas vivas ligadas entre si, pequenas amuradas, fios de arame, etc. A "case" urbana, freqüentemente, em nada difere da rural: uma estrutura feita de paus e de ramos atados por lianas, fornece um arcabouço de forma retangular, com seu pequeno teto de duas águas. Com argila amassada (em língua local "poto-poto") são preenchidos, depois, os interstícios. O teto é recoberto com fôlhas de palmeira, grandes ervas sêcas ou, algumas vèzes, placas de madeira ou, mesmo, pedaço de lata. Mais tarde, o proprietário passará um rebôco nas paredes e as ornamentará de variados dese-





Foro 3 — *Bairro de Mpila* — Nota-se uma mistura de residências e estabelecimentos industriais de formas alongadas. Vêem-se depósitos de óleo e gasolina e, à esquerda, o novo porto fluvial. Ao fundo, na outra margem do Congo, Léopoldville, capital do Congo Belga.



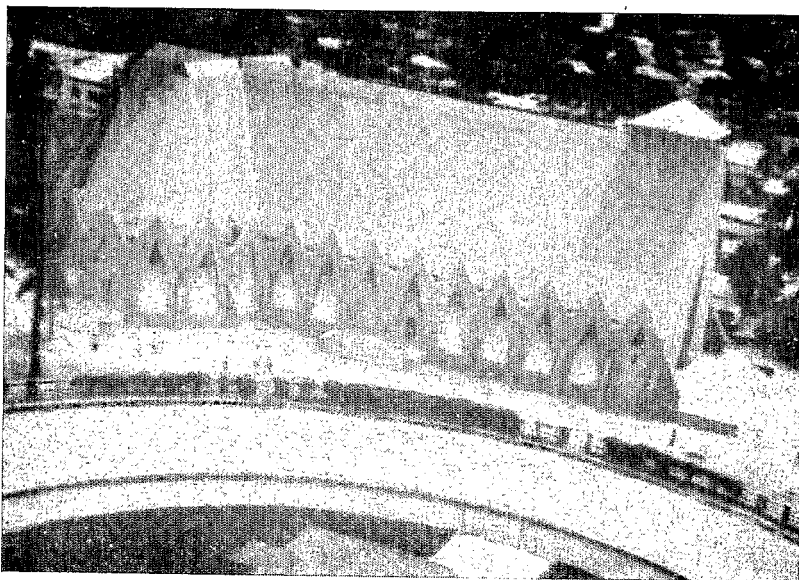
Foro 4 — *Prédio moderno no Bairro da Plaine* — Enquanto o pavimento térreo é reservado a escritórios, os demais destinavam-se a apartamentos. Frequentemente, a arquitetura realizou esforços, no sentido da originalidade, que foram coroados de êxito.

nhos, caso tenha gosto, tempo disponível e possibilidades financeiras. Existem, sem dúvida, cá e lá, "cases" de alvenaria: cimento, pedras ou tijolos cozidos, constituindo essas, porém, uma pequena minoria e, ainda, muitas dentre elas, inacabadas, testemunham as ambições que ultrapassavam as possibilidades pecuniárias de seus proprietários. Um outro traço característico é a abundância de vegetação. Não somente as árvores são muito numerosas, e isto não apenas ao longo das ruas (Poto-Poto, vista das elevações de Aiglon, tem o aspecto de um imenso palmeiral), mas também cada "concessão" apresenta culturas de subsistência: alguns pés de milho e mandioca, amendoim, tomate, moitas de pimenta vermelha ("pili-pili"), etc.

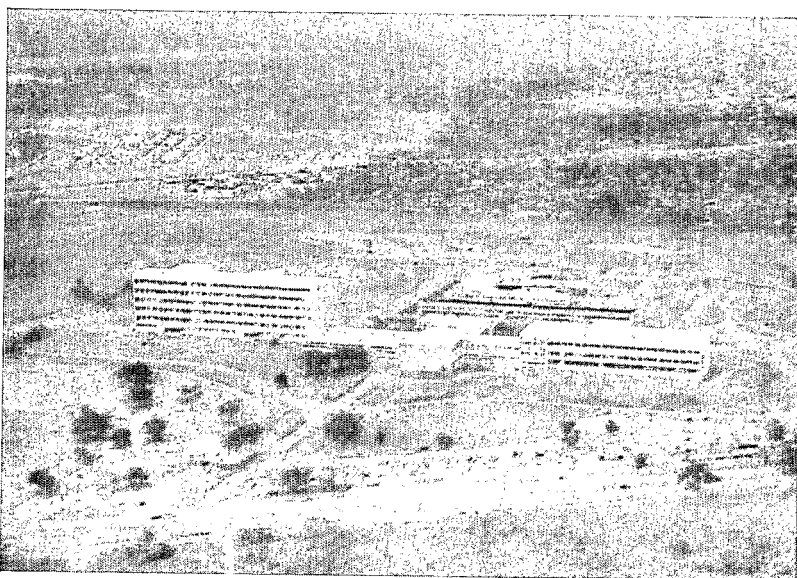
Os bairros mais antigos são, também, os mais densamente construídos: não há espaços vagos nem habitações desocupadas, o mesmo não acontecendo com os bairros mais recentes, como Moun-gali e, sobretudo, Ouenzé, onde as áreas vagas são numerosas e a vegetação natural ainda subsiste. Esse aspecto, porém, é apenas transitório e, quando todos os quarteirões forem preenchidos pelas "cases", novas habitações lançar-se-ão ao assalto dos terrenos ainda incultos, destruindo pouco a pouco a savana pobre dos arredores. As características desse "habitat" dão, às cidades negras, uma densidade bem superior à da cidade branca. Em Poto-Poto, 60 000 habitantes vivem em pouco menos de 800 Ha, ou seja, 76 pessoas por Ha; em Bacongo, são 30 000 pessoas que vivem em 260 Ha, ou seja, uma densidade média de 115 hb /Ha. Certamente, obter-se-iam cifras bem mais elevadas se apenas considerássemos as áreas mais antigas, em que local algum permanece desocupado. São esses dados, aliás, comparáveis aos que se obtêm para as aglomerações européias onde, entretanto, as construções se fazem, freqüentemente, no sentido vertical.

Desde alguns anos, porém, desenvolve-se uma outra paisagem urbana nas Brazzavilles negras. Originou-se das transformações sociais no interior da população indígena: toda uma classe de empregados, funcionários, de recursos mais elevados e regulares, sentiu a necessidade de estar melhor alojada. Foi, sobretudo, para esses que o "Crédito Imobiliário da A. E. F." fez construir dezenas de casas, elegantes e confortáveis, cujos ocupantes transformam-se em proprietários, graças a um sistema de vendas com pagamentos sob a forma de aluguel. Loteamentos no planalto de Quinze-Ans e, principalmente, do Novo-Bacongo, testemunham na paisagem essa feliz evolução e tecem uma ligação, ainda tênue, entre as cidades negras e a branca.

Este panorama de Brazzaville não estaria completo, se não fossem evocados dois anexos que constituem uma espécie de subúrbios: o *bairro da Aviação*, ao norte do perímetro urbano, é separado do resto da cidade pelo aeroporto, nele existindo várias dezenas



Foro 5 — *A igreja de Sant'Ana do Congo* — De estilo particularmente feliz, encontra-se ainda inacabada: falta-lhe sua torre, bem como parte de sua cobertura.



Foro 6 — *O novo Hospital de Poto-Poto* — O novo hospital domina o bairro de Mougali. A esquerda, loteamentos indígenas do planalto de *Quinze-Ans*.

de casas que abrigam o pessoal da Base Aérea Militar. A distância já é bastante sensível, mas uma boa estrada asfaltada possibilita fáceis ligações. A “concessão” do O. M. S. é ainda mais excêntrica: trata-se das antigas habitações onde foram alojados os operários e engenheiros empregados na construção de uma barragem hidrelétrica. Muito bem situada sobre um planalto arejado, a “concessão” foi cedida à *Organização Mundial da Saúde*, para aí estabelecer seu principal centro na África. Encontra-se a cerca de 8 Km de Brazzaville, na estrada de Djoue a Pointe-Noire.

São êstes, pois, os principais aspectos de uma cidade que se expande rapidamente, restando apenas, no quadro físico que acabamos de traçar, colocar o elemento humano.

## II — A POPULAÇÃO E SUAS ATIVIDADES

Os recenseamentos da África Negra estão longe de fornecer dados exatos: no espírito da população indígena não têm êle outro objetivo senão uma arrecadação de impostos mais perfeita e cada um se esforça por escapar, desta ou daquela forma. Existe, entretanto, ainda, uma outra causa de êrro: a presença, em todos os centros urbanos, de uma população flutuante que, segundo a estação, transfere-se da cidade para o campo ou vice-versa. As cifras fornecidas pelos recenseamentos não têm, portanto, mais do que um valor aproximativo.

### a) *A população européia.*

**Dados demográficos.** — O primeiro recenseamento da população autóctone data de janeiro de 1900. Viviam, então, em Brazzaville, 248 europeus, sendo apenas sete as mulheres. Nada de estranho havia nisso, já que a vida na A. E. F., mesmo num centro urbano, era ainda cheia de riscos e, apenas os celibatários, lançavam-se à aventura ou, então, os casados separavam-se pela duração da permanência. A progressão foi muito lenta até 1940 (Recenseamento de 23 de dezembro), quando o dado inicial passou a 1 195. Os progressos do “habitat” e as melhores condições sanitárias fizeram com que as famílias não mais tivessem medo de aí se estabelecer: senhoras e crianças representavam, então, 45% da população.

Depois da Segunda Guerra Mundial, o crescimento demográfico prosseguiu: 3 000 pessoas, em 1947; 4 000, em 1949; 5 000, em 1950; 6 800, em 1952, número êste que marcou o apogeu. O último recenseamento oficial, em 1955, atribuiu à cidade uma população branca de 5 220 pessoas, o que significa brutal diminuição nos 3 anos precedentes: cerca de 23%. As dificuldades econômicas não

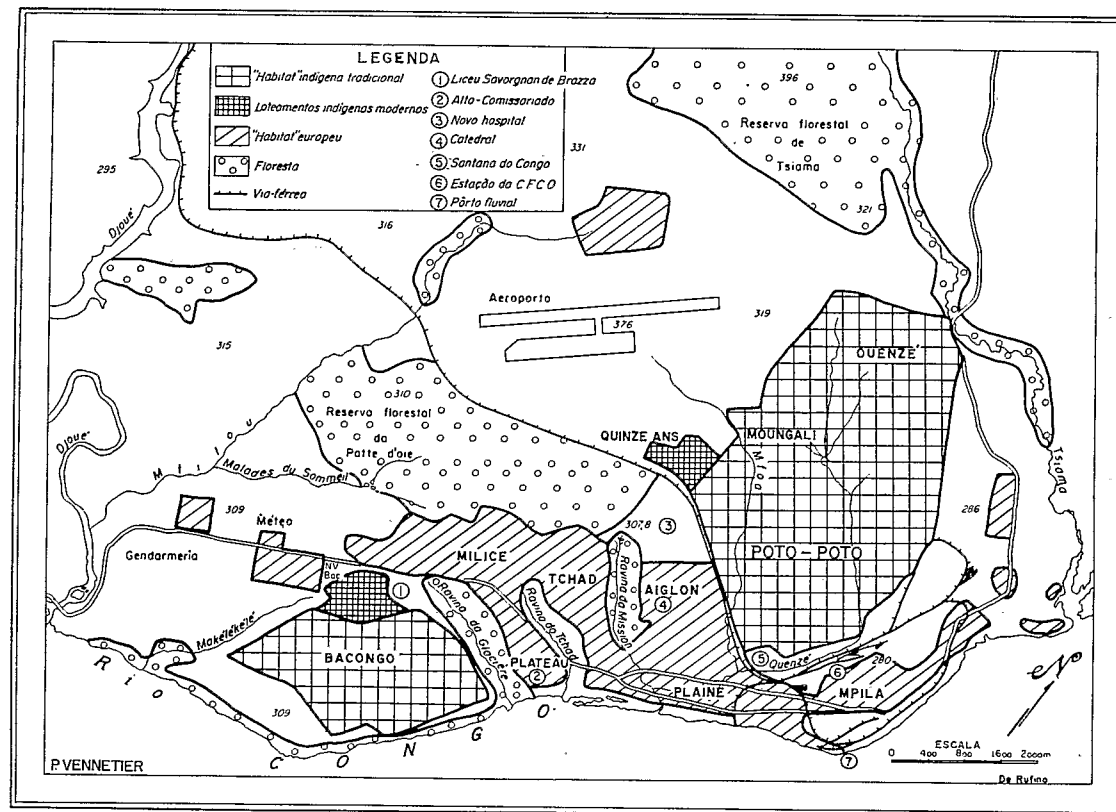


FIG. 3 — Planta esquemática de Brazzaville.

são estranhas a esse fenômeno: não tendo elas desaparecido e a descentralização estando na ordem do dia, poder-se-á prever que esse número diminuirá, ainda, em proporções bastante acentuadas.

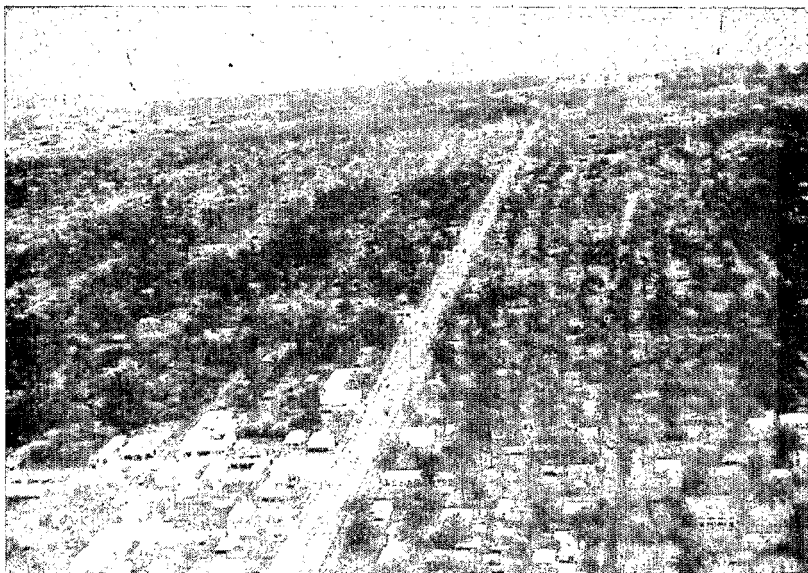
O estudo das características demográficas dessa população fornece interessantes indicações. Desde logo ressalta sua juventude: os de menos de 20 anos constituem 31% do grupo; os de menos de 30 anos, 55%. Isso explica o dinamismo demográfico que enche as escolas: 1 200 crianças de menos de 10 anos. Os franceses de nascimento são os mais numerosos — 95%; porém, dentre os estrangeiros, são os portugueses que predominam. À semelhança de quase todas as cidades da África Negra, praticam estes o comércio, mantendo tanto luxuosos “magasins”, quanto pequenos estabelecimentos para os africanos, espécies de bazares, onde reina uma indiscutível promiscuidade: do vestido barato à vitrola ou ao peixe salgado. É preciso, finalmente, assinalar o desequilíbrio dos sexos: 134 homens para 100 mulheres, achando-se o mesmo relacionado, sobretudo, à presença de numerosos jovens solteiros que partem da Metrópole para “correr mundo”, antes de casar e de se fixar.

**Aspectos da atividade.** — Ao viajante, de passagem por Brazzaville, desde logo ressalta a ausência quase total da indústria. Realmente, à exceção de moderna manufatura de tabaco e de uma usina textil para fabricação de algodão, os outros poucos empreendimentos restantes possuem um caráter, sobretudo, artesanal, com uma produção mínima. A cidade tem, portanto, uma estrutura econômica muito particular: a população ativa (52%) distribui-se em três grandes setores: exército (33%), administração (28%), atividades privadas (39%). Este último setor, porém, é constituído, em grande maioria, pelo comércio, principalmente, o de varejo. Retomando uma divisão clássica, teríamos: o setor primário inexistente e o secundário muito reduzido. Simplificando um pouco, poder-se-ia dizer que Brazzaville é uma cidade de militares e funcionários, aos quais se reúnem os comerciantes que os reabastecem: a estabilidade econômica repousa, portanto, em bases bem frágeis. A cidade acha-se incrustada na região, como um corpo estranho, dela nada aproveitando, nem, tão pouco, lhe fornecendo.

b) *A população negra.*

**Dados demográficos.** — Antes da instalação dos europeus, não havia cidades africanas no território da A. E. F. As atuais constituem, pois, uma criação recente e a população autóctone adaptou-se a uma situação nova para ela.

Numéricamente, a população indígena de Brazzaville cresceu mais do que a europeia. De 4 000 pessoas em 1912, passou a 20 000,



Foro 7 — *Vista aérea parcial de Poto-Poto* — Fotografia tomada em direção sul, vendo-se, ao centro, a Av. de Paris. As habitações indígenas acham-se, em parte, encobertas pelas palmeiras. Ao fundo, os bairros da Plaine e de Mpila.



Foro 8 — *Um detalhe de Poto-Poto* — Esta vista aérea oblíqua permite distinguir os quarteirões e os lotes. As habitações de "poto-poto" e colmo (materiais tradicionais) são as que predominam, por larga margem.

em 1937; 80 000 em 1952 e a cerca de 90 000 em 1955. Nenhum outro recenseamento foi realizado depois, mas é possível que a população real das duas aglomerações africanas ultrapasse, atualmente, 100 000 pessoas. Essa considerável aglomeração formou-se pela migração de populações rurais, num setor geográfico extremamente vasto. Sem dúvida, as regiões circunvizinhas forneceram a parte mais importante dos novos cidadãos, sobretudo, em Bacongo, étnicamente muito homogênea. Praticamente, porém, não há uma raça, uma tribo ou um grupo da África Negra Central, que não esteja representado em Brazzaville: dos nativos do Congo Belga aos do Camerum e do Senegal (170 raças recenseadas em Poto-Poto, 68 em Bacongo). Por que vieram? Pelas mesmas razões que, em todos os países do mundo, ocasionaram o abandono dos campos: atração de uma vida que pareça mais fácil, esperança de salários regulares, desejo de distrações mais numerosas (bares, cinemas, bailes, competições esportivas). A esses, porém, alia-se um motivo mais especificamente africano: o sentido de escapar, até certo ponto, às obrigações coletivas e às injunções sociais, muito poderosas nesse país.

A migração para a cidade apresenta, ainda, para o homem do campo, uma parte de risco: é preciso encontrar alojamento, trabalho; freqüentemente, o jovem chega só, para fazer vir, mais tarde, uma esposa de sua aldeia. Isso explica o desequilíbrio entre os sexos que existe, também, nas Brazzavilles negras.

Que a população seja, em sua maioria, jovem, não constitui surpresa, pois a média de vida é ainda baixa: sub-alimentação, falta de higiene, de cuidados, sendo as principais causas; 70%, pelo menos, dos cidadãos não têm 30 anos. Não se deve, entretanto, rapidamente deduzir que essa juventude seja uma garantia de prosperidade para o futuro, pois se a maturidade fisiológica é precoce nos africanos, a decrepitude igualmente o é, tornando o período "produtivo" do indivíduo, relativamente, curto.

**Aspectos da atividade.** — Já foi referido, anteriormente, que as cidades africanas são, antes de tudo, por sua paisagem, grandes aldeias. O mesmo não acontece, bem entendido, com relação às atividades de seus habitantes. A agricultura acha-se, de fato, representada, especialmente entre as mulheres e, principalmente, em Bacongo. Respeitando a tradição, um certo número dentre elas continua a cultivar, ao redor da cidade, a mandioca e o amendoim, para suprir às necessidades familiares. Da mesma forma, vão elas quotidianamente, às dezenas, recolher no mato a lenha necessária às exigências domésticas, pois a refeição é preparada num fogo feito no próprio chão. Pratica-se, igualmente, a cultura de legumes, tanto nos fundos úmidos dos vales, quanto às margens do rio Congo; trata-se, porém, neste caso, de uma atividade com fins comerciais,



sendo a produção vendida, em sua maior parte, nos mercados europeus.

A estrutura profissional da população, porém, revela fatos interessantes. As categorias mais procuradas são as de "boys" e cozinheiros; vem, a seguir, as de trabalhadores e operários das obras públicas, empregados de escritórios, motoristas, artesãos... Trata-se, portanto, na maior parte, de não-especialistas, cuja situação é instável: depende esta, sobretudo, da presença de europeus, sendo que uma partida em massa, destes, constituiria, para aqueles, uma catástrofe. No mercado de trabalho, porém, a disponibilidade de mão de obra é muito superior às possibilidades de emprego: a percentagem de desocupados é bem importante, atingindo, talvez, 1/4 da população adulta masculina. Qual o motivo desta situação? O fato acha-se ligado, em grande parte, à psicologia do nativo: quando vem para a cidade, o novo cidadão não sabe, em geral, o que vai fazer. Se não encontra trabalho, acomoda-se em casa de um irmão, tio, primo, segundo as tradicionais leis da hospitalidade, e aí permanece pelo mais longo tempo possível. Voltar para o campo? Nem lhe passa pela idéia: primeiro, porque seria abandonar os prazeres da vida urbana; segundo, porque seria confessar um fracasso, perder o prestígio e recair nas limitações familiares e tribais. O desempregado prefere, pois, viver extremamente mal em Brazzaville, a daí partir. A presença, porém, de milhares de desocupados, importante massa disponível nos casos de perturbações sociais ou políticas, não deixa de inquietar os Serviços responsáveis. Nenhuma solução geral para esse problema pode ainda ser encontrada.

Desta forma, as Brazzavilles negras constituem, às portas da cidade branca, um mundo completamente diferente. Os traços da civilização moderna acham-se, lado a lado, com os da tradição indígena: os bares, iluminados com luz fria, são vizinhos de miseráveis "cases"; os possantes carros, que fazem os serviços de taxi, afujentam diante de si as cabras e as aves de criação doméstica que se espalham pelo meio da rua; cá e lá, os mercados ao ar livre, em que os produtos são colocados sobre o próprio chão, interditam a circulação e o vinho de seiva de palmeira continua a regar abundantemente os tradicionais momentos de regozijo. Imagens de uma sociedade em plena evolução, à qual é impossível fazer retroceder, mas cujos fins, nem sempre, são muito fáceis de prevêr.

### III — RELAÇÕES DA CIDADE COM O EXTERIOR

**A cidade e seus arredores.** — Fizemos referência, num dos parágrafos precedentes, à atividade hortícola, que se desenvolve em torno de Brazzaville: trata-se de um fato comum e que, fre-

qüentemente, se verifica junto às grandes cidades, seja qual for sua posição geográfica. Brazzaville, porém, acha-se ligada ao campo por laços bem mais estreitos e a explicação disto encontra-se na própria origem de sua população. Não há família, em que os membros não dividam as suas atividades entre a cidade e a aldeia de onde vieram. Entre êsses dois grupos, há um incessante intercâmbio durante todo o ano: são os habitantes da zona rural, que vêm de visita, trazendo bananas, abacaxis, mandiocas, etc; são os citadinos, que vão à aldeia natal e que se acham obrigados a levar os produtos da cidade: fazendas, enfeites, objetos de "toilette", conservas...

Além dessas ocasionais trocas, entretanto, desenvolveu-se um comércio extremamente ativo. É preciso que a cidade se reabasteça de produtos de subsistência e é a região sudoeste, a mais densamente povoada e cultivada, que constitui a principal fornecedora. Transportadores partem, cada dia, em direção aos mercados do interior, sendo bastante elevada sua frequência (de quatro em quatro dias para uns, de sete em sete para outros). De retôrno trazem, além dos viajantes, todo um sortimento de produtos onde, lado a lado, encontram-se os pães de mandioca (os "tchikouangues"), recipientes com vinho de seiva de palmeira; pencas de bananas, galináceos, cestas de laranjas ou de abacaxis, feixes de lenha e, em determinadas épocas, cúias de grandes lagartas que, grelhadas, constituem as delícias de alguns. Tudo vem a ser despejado no mercado indígena para ser revendido, em lotes cada vez menores, aos semi-atacadistas, aos varejistas e ao consumidores.

Os transportadores profissionais, entretanto, não estão livres de concorrência: os próprios particulares vão, a pé ou de bicicleta comprar o de que necessitam nos mercados rurais. Aproveitam para levar pão ou pequenos objetos fabricados, que lhes permitirão pagar suas compras. Em caminho, cruzam com habitantes das aldeias, que vêm para a cidade vender seus produtos: aves e ovos principalmente, carvão vegetal, frutas e legumes. Assim se perpetua, em tôrno da cidade, um vai-e-vem de pessoas e mercadorias, que constitui um dos originais aspectos das cidades centro-africanas.

**As relações longínquas.** — A posição geográfica de Brazzaville, sintetizada no início dêste artigo, confere à aglomeração um múltiplo papel em relação às formas de transporte: transportes fluviais e por via-férrea, estreitamente ligados entre si e se completando; transportes aéreos, tanto em linhas locais, quanto internacionais.

A *estrada de rodagem* não representa, no sul da A. E. F., um papel muito importante: as grandes distâncias, o mau estado dos leitos e a falta de fretes fazem do caminhão um meio de transporte de tarifas elevadas para grandes percursos. A única estrada, mais ou menos boa, é a que liga Brazzaville a Pointe Noire, o pôrto no

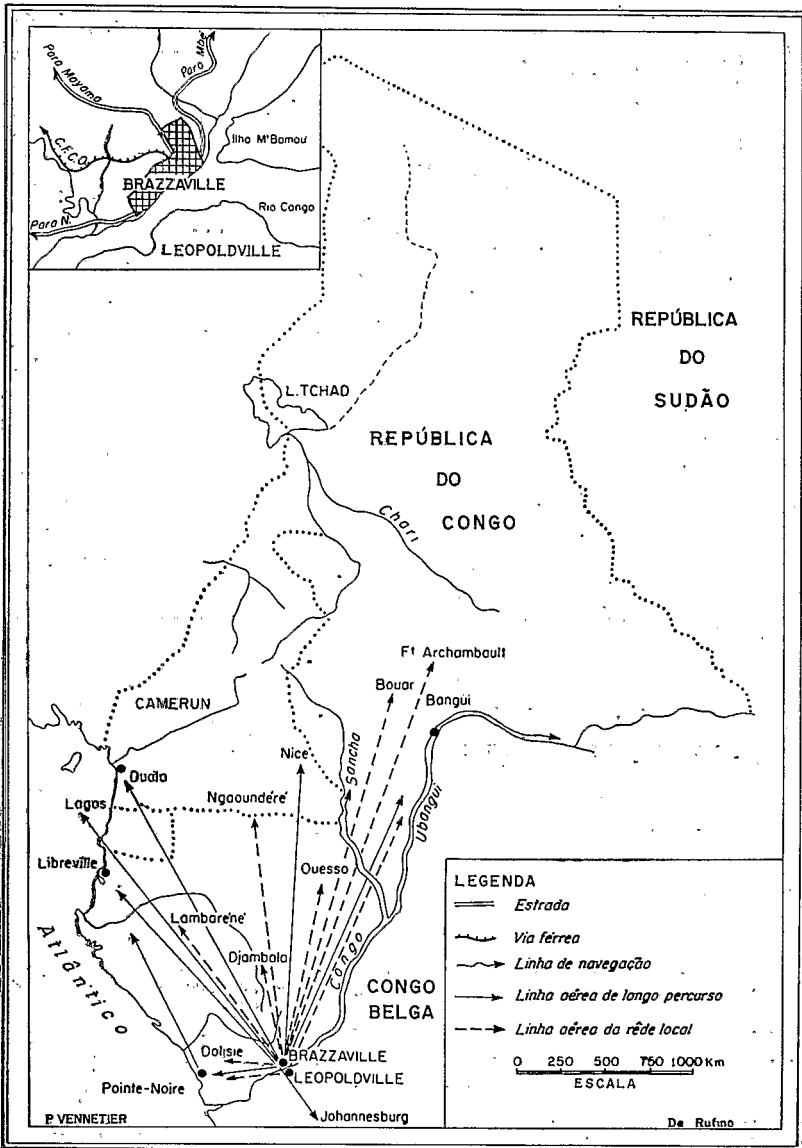


FIG. 4 — Brazzaville, centro de comunicações.

Atlântico (Fig. 4). Apesar disso ainda apresenta uma passagem muito difícil, a travessia da serra costeira de Mayombe onde, caso não tenha chovido recentemente, um carro não pode desenvolver, em média mais de que 25 km por hora. Em certas épocas, apenas os veículos de dupla tração realizam o trajeto do princípio ao fim, sendo ainda preciso que não se conte menos de duas etapas, de um dia cada uma, para vencer os 520 km de percurso. Aliás, mesmo que essa estrada fosse excelente, seu tráfego permaneceria fraco, em vista da concorrência que lhe faz a via férrea, ou seja a Estrada de Ferro Congo-Oceano (C. F. C. O.). Os dois outros eixos de circulação são pouco importantes: na estrada de Mayamã são necessárias, por vêzes, seis a sete horas para vencer os primeiros 80 km; a estrada de Mbé, ao norte, atravessa cerca de 200 km de uma região quase deserta, onde vive, de caça e da coleta, uma população dispersa: a dos Batékés.

A *via fluvial* é, nitidamente, mais utilizada e é preciso reconhecer que, fora o avião, constitui ela o único meio de comunicação com o centro e o norte da A. E. F. Com efeito, a parte mais estreita da região entre o Camerum e o Congo Belga é, inteiramente, ocupada pela floresta densa e pantanosa, em que toda circulação, a não ser em piroga, é impossível. Duas companhias de navegação esplotam essa rede fluvial: os "Transportes Congo-Ubangui-Tchad" ou T. C. O. T. e a "Cia. Geral de Transportes na África" ou C. G. T. A., a segunda sendo, desde há muito, a de maior atividade. Duas vias principais são utilizadas; uma pelo rio Congo e seu afluente, o Sangha, drena os produtos da floresta — 5 a 6 000 toneladas de madeira, óleos vegetais, café, etc., descem anualmente até Brazzaville. É pouco. A outra, pelo Congo e pelo Ubangui, tanto a jusante quanto a montante de Bangui (numa extensão de 2 000 km), tem um tráfego anual de 120 000 toneladas, aproximadamente, cujos principais elementos são, na descida, o algodão (23 000 ton.), a madeira, o amendoim, o café; no retôrno os derivados de petróleo (30 000 ton.), os produtos alimentares e o cimento. Grandes trabalhos foram empreendidos, desde há alguns anos, a fim de melhorar a navegação sob o ponto de vista técnico: destruição das pedras em alguns rápidos, balisamento do canal navegável, melhoramento do material flutuante; mas, apesar disso, algumas passagens ainda permanecem difíceis, especialmente no período das águas baixas, havendo, então, equipes de práticos que asseguram uma permanente manutenção.

Todo êsse tráfego desemboca no pôrto de Brazzaville. Sua conservação, seu equipamento, constituíram o objeto de consideráveis esforços. Além de suas relações com o alto curso do rio, mantém igualmente ligações estreitas com sua vizinha em frente: Léopoldville. É por isso que 30.000 toneladas de cobre do Congo Belga

transitam por Brazzaville, pela Estrada de Ferro Congo-Oceano e Pointe-Noire. No total, são cerca de 200 000 toneladas de mercadorias que passam pelo porto (1).

A *via férrea* constitui a verdadeira ligação entre a antiga capital federal e o litoral atlântico (2). Tornou-se necessária pela existência dos rápidos do Congo e constitui a réplica perfeita da estrada de ferro que, em território belga, une Léopoldville ao porto fluvial de Matadi. Construída, não sem grandes dificuldades, de 1921 a 1934, é uma estrada de ferro de bitola estreita (1 metro) e de via simples. Os trabalhos de terraceamento foram enormes e muito numerosas são as obras de arte. Com uma extensão de 512 km, modernizou-se consideravelmente em relação ao seu material de tração: litorinas rápidas (apenas 10 horas para o percurso total) e locomotivas Diesel. Garante, assim, hoje em dia, um tráfego muito importante: 572 000 toneladas anuais e 875 000 viajantes. É de importância vital para Brazzaville e assegura, em larga proporção, o reabastecimento da cidade. Os principais elementos transportados são, na subida (para Brazzaville): produtos alimentares — 52 000 ton.; materiais de construção — 31 500 ton.; derivados de petróleo — 15 500 toneladas. Na descida: madeira — 175 000 ton.; materiais de construção — 52 000 ton.; produtos agrícolas — 59 000 ton.; cobre — 30 000 toneladas. É provável que esteja, atualmente, se aproximando de sua capacidade máxima de transporte: todo aumento considerável do tráfego importaria, sem dúvida, numa transformação da infra-estrutura, o que reclamaria importantes investimentos.

A *via aérea* apresentou um extraordinário desenvolvimento no decorrer dos dez últimos anos. Sabe-se o considerável papel que pode desempenhar o avião nos países em que, grandes obstáculos terrestres (floresta densa, montanhas), reduzem os transportes pelo chão. Em 1951, Brazzaville estava ligada ao resto do mundo apenas por 4 linhas aéreas, totalizando sete viagens semanais. Existem, hoje, 7 linhas de longo percurso, com 32 viagens semanais e a rede interna é muito densa: na razão de uma viagem de ida-e-volta por semana, ou todos os 14 dias, Brazzaville é ligada à maioria das cidades da A. E. F. Evidentemente, é com Pointe-Noire que as ligações são mais frequentes: pelo menos um avião por dia, em cada sentido.

Três companhias utilizam a escala de Brazzaville: a holandesa "KLM", que liga Amsterdã a Johannesburg, por luxuosos DC-7;

(1) Todos os números citados, nesta terceira parte, referem-se a 1957.

(2) Brazzaville foi, também, capital do *Médio-Congo*, até 1950, quando essa função foi transferida para Pointe-Noire. A nova *República do Congo* restabeleceu-lhe esse privilégio, em novembro de 1958.

e as francesas "Air France" e "UTA" (Union Aéromaritime des Transports), que entraram em acôrdo, a fim de dividir o tráfego entre si, harmonizando os respectivos horários e tarifas. O tráfego aéreo aumentou consideravelmente, portanto, e continua a progredir regularmente. O aeroporto de Maya-Maya, onde podem aterrissar os aviões a jato, apresenta um considerável movimento. No decorrer de 1957, foi utilizado por cêrca de 2000 aviões e 44 000 passageiros. Quanto às cargas, foi de 4 800 ton., aproximadamente, não se achando aí computada a parte em trânsito. O avião entrou, realmente, nos hábitos e constitui, por vêzes, o único meio de atingir determinadas aglomerações do interior.

#### IV — CONCLUSÃO

Ao término dêsse rápido estudo, poder-se-ia perguntar qual será o futuro de Brazzaville. Seu desenvolvimento, como vimos, data apenas de 15-20 anos e, particularmente, do período em que o govêrno provisório do General de Gaulle tinha dela feito sua capital. Uma acentuada febre de progresso apoderou-se da cidade, estimulando as construções, atraindo as populações rurais. Essas causas acidentais, porém, uma vez desaparecidas, Brazzaville encontrou-se tal como deveria ter permanecido: uma capital administrativa, uma base militar e um local de trânsito. Instalada numa região economicamente pobre, sem agricultura comerciável e sem recursos minerais, não se tornou ela, e jamais se poderá tornar, um ativo centro de transformação. Sua população autóctone apresenta-se, pelo menos, duas vêzes mais numerosa, mas o fenômeno parece irreversível. Pior ainda: prossegue, de ano para ano, fazendo da aglomeração uma "região superpovoada" (em relação às possibilidades de trabalho).

Brazzaville dá, assim, a impressão de estar num equilíbrio muito instável. As reformas de estrutura, que se estão processando na antiga A. E. F., provocarão, sem dúvida, uma dispersão em diferentes repúblicas autônomas, com administrações, até lá, federais. Daí resultará a partida de um certo número de europeus para outros centros e, por conseguinte, uma retração do mercado de trabalho, o que só poderá agravar as dificuldades atuais. A situação merece um aprofundado exame e medidas de emergência: as soluções apresentar-se-ão, porém, com um caráter delicado e muito difíceis de serem aplicadas.

## BIBLIOGRAFIA

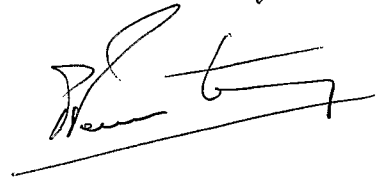
- BALANDIER (G.) — *Sociologie des Brazzavilles noires* — Cahiers de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, n.º 67, 274 pp.; A. Colin, Paris.
- SAUTIER (G.) —
- 1) *Aperçu sur les villes "africaines" du Moyen-Congo* — L'Afrique et L'Asie, n.º 14, pp. 34 a 53, um mapa fora do texto. 1951.
  - 2) *L'exode vers les grands centres en A.E.F.* — Documento datilografado, 83 pp., 1 mapa, Institut d'Etudes Centrafricaines. Brazzaville, 1949.
- SORET (M.) — *Démographie et problèmes urbains en Afrique Equatoriale Française* — Mémoires de L'Institut d'Etudes Centrafricaines, n.º 7; 134 pp., desenhos, gráficos. Impr. Charité, Montpellier, 1954.
- VENNETIER (P.) — *Banlieue noire de Brazzaville. La vie rurale et les rapports entre la ville et la campagne à Baongo* — Les Cahiers d'Outre-Mer, tomo X, pp. 131 a 157, desenhos, fotografias. Bordeaux, 1957.

NOTA — *As fotografias que ilustram o presente trabalho são de M. MAKO — "Bureau de l'Information du Haut-Comissariat de la République en A.E.F."*

NS

*En respectueux hommage*

PIERRE VENNETIER



**BRAZZAVILLE:  
ALGUNS ASPECTOS DE UMA CIDADE  
DA ÁFRICA FRANCESA**

Separata do  
BOLETIM PAULISTA DE GEOGRAFIA  
N.º 34 — Março de 1960 — De pág. 18 a 40

SÃO PAULO  
(BRASIL)

O.R.S.I.O.M. Fonds Documentaire

6.6.87

Nº : 21443

Cote : B