

## TEXTOS CLÁSSICOS

# O ESTUDO GEOGRÁFICO DAS CIDADES\*

## THE GEOGRAPHICAL STUDY OF CITIES

PIERRE MONBEIG

Numa resposta a um inquérito do Conselho Nacional de Geografia, Gilberto Freire sublinhou a raridade e o interesse dos estudos de geografia urbana no Brasil<sup>1</sup>. Tal raridade é surpreendente num país onde o desenvolvimento de algumas grandes metrópoles e a vida mais modesta, porém ativa, de centros urbanos intimamente ligados ao meio rural, deveriam normalmente atrair as pesquisas: um artigo de ordem geral de Deffontaines, o seu esboço sobre o Rio de Janeiro, as publicações de Preston James, as de Otto Quelle (de acesso difícil), uma monografia sobre Petrópolis do Professor Arbos, eis, ao que me parece, as únicas verdadeiras tentativas de monografias de geografia urbana brasileira. Naturalmente, convém assinalar os estudos de caráter sociológico ou mais puramente urbanísticos, como os do Departamento de Cultura que a Revista do Arquivo publicou, ou o volumoso livro de Agache sobre o Rio, ou ainda o artigo de Caio Prado Júnior na revista *Geografia*, não sendo estes, porém, verdadeiras e completas monografias geográficas. Mais curioso ainda, é que esse tema estava na ordem do dia do Congresso de Geografia de Florianópolis e que, com exceção da colaboração paulista, não reteve senão medianamente a atenção dos estudiosos brasileiros. Entretanto, na maioria dos países onde a geografia moderna está bem desenvolvida, na Alemanha, nos Estados Unidos e na França<sup>2</sup>, a geografia urbana tem visto aumentar a sua bibliografia, não só por meio de artigos de revistas, mas também por meio de obras de maiores dimensões.

O estudo geográfico de um organismo urbano é um dos mais típicos das concepções e dos métodos da geografia, segundo as diretrizes que lhe traçaram Ratzel, Vidal de la Blache, Brunhes e mais tarde os geógrafos

---

\* Publicado originalmente na Revista do Arquivo Municipal, São Paulo, ano 7, v. 73, jan. 1941. Republicado no Boletim Geográfico (IBGE), Rio de Janeiro, ano 1, n. 7, out. 1943, p. 7-29. Revisado para CIDADES por Roberto Lobato Corrêa.

<sup>1</sup> Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Conselho Nacional de Geografia, inquérito de alta cultura geográfica, contribuição cultural do IX Congresso Brasileiro de Geografia (1940), Florianópolis. Gilberto Freire: *Geografia Urbana*.

<sup>2</sup> Uma pequena bibliografia encontra-se no fim deste estudo.

americanos; a cidade, nascida num quadro geográfico definido, torna-se logo um organismo artificial, pelo menos aparentemente, e suas relações com o meio natural manifestam-se de modo mais sutil do que as de um povoamento rural. O conjunto das construções urbanas é suficiente para dissimular a topografia e quantos paulistas passam pelo Anhangabaú lembrando-se de que ali corria outrora um riacho? O geógrafo vê-se, então, mais que em qualquer outro terreno familiar às suas pesquisas, levado a trabalhar com auxílio dos historiadores, dos sociólogos e dos economistas e, mais ainda, a consultar os técnicos das cidades que são os urbanistas. Assim, o caráter eminentemente sintético da geografia humana se acha acentuado nos inquéritos de geografia urbana. Queen e Thomas particularmente apreenderam bem e mostraram pelo exemplo de sua colaboração (o primeiro é sociólogo e o segundo, geógrafo) como o estudo das grandes cidades só pode ser feito pela modificação constante dos pontos de vista e das técnicas próprias das diversas ciências das sociedades humanas<sup>3</sup>. Tudo isso prova que há desse lado um campo de trabalho não só interessante em si, mas também pelos contatos científicos indispensáveis à sua execução. Esta interpretação das disciplinas, que apenas reflete a dos fatos, não acarreta uma dissolução de cada uma delas e, embora a ciência geográfica recorra largamente às suas irmãs, conserva seu ponto de vista e seu método.

Somos, então, levados a inquirir o que estuda o geógrafo que se debruça sobre uma cidade. Para ele, a cidade é uma forma de ato de posse do solo por um grupo humano; qual é esse solo, quais são esses homens, eis as primeiras indagações a serem feitas. Mas, como, com exceção das cidades-cogumelo que nascem e crescem em alguns anos nas zonas pioneiras, encontramos-nos diante de organismos já formados, e como a situação presente é apenas um momento numa longa série evolutiva, e não poderia ser interpretada convenientemente sem a reconstrução dessa série, convém também transpor nossas indagações ao passado: qual era esse solo que a ação do homem tem freqüentemente modificado e quem foram esses homens? O ponto de vista que domina o estudo geográfico de uma cidade, assim como todo estudo de geografia humana, é o das relações de uma sociedade humana com o “changing environment”. Não é, absolutamente, com efeito, apenas o jogo do acaso que fez com que, exatamente em um certo ponto do solo, nascesse e se desenvolvesse um aglomerado urbano: e o organismo urbano, na sua forma e na sua função, só pode desenvolver-se aproveitando certos elementos naturais (digamos:

---

<sup>3</sup> Stuart Alfred Queen e Lewis Francis Thomas: *The city, a study of urbanism in the United States*, 1939.

para usar a terminologia corrente); ou, ao contrário, foi preciso superar obstáculos opostos pela natureza, mas que a técnica, posta em ação e de algum modo estimulada pelas necessidades econômicas, finalmente reduziu. As monografias urbanas já realizadas têm demonstrado que, nesse campo como em tantos outros, não havia imperialismo do meio natural e que, por exemplo, Grenoble tornou-se a capital dos Alpes Franceses a despeito das perpétuas ameaças de destruição que lhe impõem os ribeirões alpinos que aí confluem; mas, demonstraram também que as cidades ditas artificiais, como Madrid, têm uma infra-estrutura geográfica cujas conseqüências seria errado desprezar. Se, de um lado, foi um dos mestres da geografia moderna, Vidal de la Blache, quem assinalou o papel da vontade humana no crescimento das cidades, quando disse: “a natureza prepara o local e o homem organiza-o de modo a lhe permitir corresponder a seus desejos e necessidades”, de outro lado foi um historiador, que era sobretudo um arqueólogo, Camille Julian, quem demonstrou a necessidade de distinguir o “elemento de formação” e o “elemento de progressão”; e um outro historiador, que se tornou urbanista, Lavedan, inverteu a fórmula do geógrafo (30 anos depois), afirmando que “o homem escolhe, depois utiliza o local preparado pela natureza”<sup>4</sup>. Assim, é acentuado cada vez mais o papel do homem e de sua vontade (ou seu capricho), sem que jamais seja esquecida esta verdade de La Palisse: o homem trabalha com o concreto; a cidade nascida da vontade humana é construída e desenvolve-se num quadro natural, e devem ser levados em conta igualmente os dois parceiros deste “match” eterno. Será preciso estudar, então, não somente os elementos do quadro natural, mas também a massa humana, seu volume, sua composição, sua localização no passado e no presente.

As variações de volume e de distribuição da população correspondem a impulsos de crescimento, épocas de estagnação da cidade sobre o terreno; tais variações têm acarretado modificações do cenário urbano, uma vez que transformações da arquitetura puderam eventualmente acompanhá-las. Como é marcada essa evolução sobre o solo? Em que proporção foi ela ajudada ou dificultada por elementos naturais? Não representam as causas urbanas uma utilização dos recursos oferecidos aos homens pelo meio geográfico? Não concretizam elas modificações que se produziram no correr dos anos na função da cidade? Cabe ao geógrafo

---

<sup>4</sup> Para esse trecho, ver Vidal de la Blache: *Principes de Géographie Humaine*, obra póstuma e incompleta quanto à geografia urbana: o mestre da Geografia Humana publicou artigos sobre esse tema nos números antigos dos *Annales de Géographie*, que me parece inútil indicar ao leitor por não existirem nas bibliotecas públicas de São Paulo; Jean Brunhes: *La géographie humaine*; Lavedan: *Géographie des Villes* (coleção dirigida por Defontaine, publicada pela editora Gallimard em Paris) e Lucien Febvre: *La terre et l'évolution humaine*.

essa análise do cenário urbano, assim como a do cenário rural. E ela não poderia ser árida sob pretexto de ciência: deve exprimir a alma da cidade. O agrupamento urbano com suas fábricas, suas secretarias, suas estações, seus homens e seus capitais desempenha um papel original, que não é hoje, sem dúvida, o que foi ontem: essa função urbana também depende, ao mesmo tempo, do que os homens encontraram na natureza e do que tiveram necessidade de realizar. Essa função é exercida num certo raio em torno da cidade, com facilidade e intensidade maiores ou menores, em função do relevo e das distâncias. Aí ainda o problema é essencialmente geográfico, pois se refere à posse do solo. Graças a esses elementos de documentação, poder-se-á medir a influência da cidade sobre os meios rurais, sobre outros agrupamentos urbanos menores, ou sua dependência relativamente a concentrações mais poderosas. Pois a geografia urbana não se limita ao estudo das grandes capitais: cidades pequenas apresentam tanto interesse quanto as colméias urbanas modernas e é quase sempre mais difícil precisar seu mecanismo e o ritmo calmo de sua vida, do que analisar as rodas bem lubrificadas correndo a toda velocidade em metrópoles imponentes. Na Europa, a pequena cidade de passado memorial é ainda muitas vezes responsável por muitos fenômenos políticos e econômicos; o Brasil, que (esquece-se disso com muita facilidade) é um país novo, mas velho de quase meio milênio, tem suas cidades pequenas estreitamente ligadas à vida rural; e isso não somente nas regiões do Brasil colonial, mas também nas zonas de povoamento recente; elas também merecem algumas monografias.

Nestas considerações gerais, não é sem dúvida supérfluo lembrar que todo trabalho geográfico supõe o estabelecimento de mapas; a representação cartográfica continua a ser o melhor meio de esquematizar e dar da realidade uma representação a um tempo exata e eloqüente. Vulgarizado pelas diversas escolas geográficas modernas, o emprego do mapa foi adotado pela sociologia e pela etnografia, sobretudo americanas, e os estudos clássicos da Escola de Chicago mostram tudo o que era possível conseguir desse emprego, exatamente em matéria de inquéritos urbanos<sup>5</sup>.

Sob todos os seus aspectos, a monografia geográfica de uma cidade permanece fiel ao método geográfico e a seu princípio, que é o estudo das relações das sociedades humanas com o meio natural no passado e no presente. Mas, está claro que não se deve trabalhar com pontos de vista exclusivos e que a estreita ortodoxia geográfica seria o inverso mesmo da

---

<sup>5</sup> Park e Burgess: *The city*. Sem falar dos numerosos inquéritos sociológicos realizados em Chicago.

realidade. A demarcação entre os fatos geográficos, sociológicos ou econômicos raramente é fácil, principalmente quando o objeto da pesquisa é um aglomerado urbano; nessas condições, será absurdo pretender exigir que o pesquisador se detenha, diante de fronteiras teóricas e universitárias. O que pode limitar o campo de estudo parece-me provir sobretudo das diferenças de métodos aplicados ao estudo de fenômenos diferentes: o geógrafo levantará os mapas da distribuição das densidades, das raças ou das profissões no interior da cidade e procurará explicá-los; tais mapas serão indispensáveis ao sociólogo que os completará por outros que representarão fenômenos puramente sociais: mapas dos suicídios, da frequência escolar, das religiões. Estes, por sua vez, poderão e deverão mesmo ser utilizados pelo geógrafo desejoso de descrever bem a cidade, mas tais fenômenos necessitam, para ser explicados, de métodos de pesquisas e de hábitos de pensamento que o geógrafo não possui. Assim, as técnicas científicas constituem uma barreira automática, exceto para os presunçosos, que não hesitarão em transpô-la...

## **A POSIÇÃO DA CIDADE**

O ponto de partida de toda pesquisa de geografia urbana é pois o estudo do quadro natural em que nasceu e cresceu a cidade. Deve-se, em suma, fazer tábula rasa de tudo o que os homens puderam acrescentar ao cenário natural por meio de suas casas, estradas etc., e restabelecer, no sentido em que os arqueólogos e os epigrafistas empregam esse termo, a paisagem natural tal como era no tempo em que o núcleo urbano começou a se desenvolver. É antes de tudo sobre o mapa topográfico que é preciso trabalhar: ele traz à luz as linhas diretrizes do relevo, suas formas, seus contrastes e, comparado com o mapa geológico, revela já o essencial do problema. Porém, o relevo não é tudo: o revestimento vegetal também deve ser considerado, ao mesmo tempo que o clima. Entre os diversos fatores naturais, o elemento relevo aparece como o mais decisivo, e sobretudo como o mais fácil de se patentear na primeira análise. Mas, correríamos o risco de ser singularmente incompletos, negligenciando outros agentes geográficos como o clima, por exemplo, não somente na sua ação direta, mas na medida em que ele se combina com as condições topográficas. Um exemplo excelente é fornecido pelo caso do Rio de Janeiro: as fortes chuvas estivais que tomam às vezes proporções catastróficas, têm a sua influência reforçada pelo abrupto dos morros sobre os quais as águas descem brutalmente, enquanto nas planícies, com altitude pouco superior a zero sobre o nível do mar, elas se estendem em lagunas, pântanos, que constituem outras tantas dificuldades a vencer. Não só as construções urbanas encontravam aí um obstáculo, mas a saúde pública sofreu

com isso até o primeiro quarto de século. O desenvolvimento de Santos acompanhou o do café e o das vias férreas paulistas, mas, do ponto de vista urbano, foi também consequência da planície baixa sob um clima quente e úmido. Todos os elementos do meio geográfico devem ser submetidos a um exame minuciosos e crítico; pois se nos contentarmos em enumerar os caracteres topográficos, vegetais e climáticos, nada fazemos de útil. Esses caracteres não são interessantes em si mesmos, mas sim na medida em que contribuíram, de uma forma qualquer, para a formação e crescimento da cidade; e seu exame só deve ser empreendido para levar ao estabelecimento de relações (positivas ou negativas) entre eles e a formação urbana. Nesse domínio, como nos outros, a geografia não consiste em colocar lado a lado um elemento do relevo, um fenômeno climático, um dado geológico, um aspecto da vegetação e um trecho da história; ela procura compreender como fenômenos isoláveis são estreitamente ligados uns aos outros pelo jogo de ações e interações.

O estudo do quadro natural deve ser levado a efeito, considerando ao mesmo tempo o estudo de *situação* e estudo do *local* urbano.

Por *situação da cidade* eu entendo a posição geral da cidade em relação a um vasto conjunto regional, sobretudo topográfico, mas não exclusivamente. O estudo da situação de uma cidade consiste em considerar essa cidade no conjunto regional de que faz parte, podendo esse conjunto ter uma verdadeira unidade natural, ou, ao contrário, resultar do contraste entre regiões naturalmente opostas. Alguns exemplos poderão precisar essa noção. Na revista *Urbanisme*, um geógrafo francês, Dion<sup>6</sup>, tentou explicar as origens geográficas das numerosas cidades que há séculos prosperam nos terrenos baixos e úmidos da Flandres belga e francesa, Lille, Saint Omer, Ypres, Gand, Bruges que viveram, morreram e reconheceram desde 1919 certo renascimento; essas cidades, que viram nascer as instituições municipais medievais e que marcam, pela sua população densa, uma oposição violenta entre a região baixa super povoada e a região alta de população rural, dispersa e rara, muito devem, justamente, ao contato entre duas regiões geograficamente diferentes, a dos *plateaux* férteis que tiveram cedo uma bem grande densidade de população camponesa, e a das planícies pantanosas e cheias de florestas, onde César se viu obrigado a manter uma luta de guerrilhas. Mas, quando se estabeleceram correntes de comércio no lugar onde se efetua o contato das regiões geológicas e topográficas, onde a circulação nas estradas é substituída pela circulação fluvial, com baldeações e com os

---

<sup>6</sup> Dion: Vue générale de la region du Nord na "Introduction à l' aménagement d'une région", *Urbanisme*, revista mensal de urbanismo francês, Paris, VII, março-abril 1938, p. 73-144.

mercados que daí nascem inevitavelmente, uma floração urbana pode aparecer; a situação das cidades flamengas relaciona-se com as duas regiões naturais, a região alta e a região baixa.

Quando se olha o mapa administrativo paulista e quando se o compara com mapas topográficos e geológicos, um fenômeno da mesma ordem aparece. O grande arco de círculo de terrenos do permiano é marcado por uma série de cidades, das mais velhas do Estado: Itararé, Faxina, Itapetininga, Sorocaba, Campinas, os dois Mogi, Casa Branca e mesmo Mococa, todas estão em contato com os terrenos fracamente ondulados do permiano e com cadeias cristalinas, ramificações da Mantiqueira, da serra do Mar, ou da serra de Paranapiacaba. Assim, ainda no vale do Paraíba, o rosário das velhas cidades desde Barra do Pirai a Mogi das Cruzes, outros tantos lugares de pouso, é ligado a este grande eixo topográfico que tanto pesou e ainda pesa na história brasileira.

Vê-se facilmente, nos exemplos precedentes, o que a cidade deve à sua posição: paradas obrigatórias dos viajantes e das tropas, antes ou depois da travessia de zonas de relevo acentuado, etapas sobre uma grande via natural de comunicações, as cidades citadas gozaram na sua formação e no seu crescimento de uma superioridade natural. Às vezes, uma cidade parece ter nascido numa situação geográfica paradoxal e como que a despeito da geografia. Lembremo-nos de que o Rio de Janeiro foi uma verdadeira ilha urbana durante longos anos: era por mar que se atingia Angra dos Reis para escalar em seguida a serra do Mar e a Mantiqueira e, ainda no tempo de Mauá, era de barco que se chegava à extremidade da baía de Guanabara para tomar a estrada de ferro de Petrópolis. Mas essa posição, que foi desfavorável até o completo desenvolvimento da circulação ferroviária e rodoviária, oferece hoje, bem considerando, mais vantagens que inconvenientes: o fator geográfico é permanente, mas os homens mudam e com eles, suas técnicas.

Só posso dar aqui indicações gerais, mas é preciso dizer que não são algumas simples frases suficientes para caracterizar a situação de uma cidade: “croquis” e mapas são mais úteis nesse caso do que em qualquer outro e não se deve ter medo de entrar em pormenores. Ter-se-á talvez a impressão de dizer verdades primárias e de descobrir a lua, mas não é mau ter os pés solidamente fixos ao solo e lembrar fatos mesmo muito conhecidos: isso constitui uma garantia contra os vôos da imaginação.

Quanto ao estudo do “local urbano”, não é outra coisa senão o estudo da situação, mas desta vez local e não mais regional. Os geógrafos têm tentado estabelecer uma classificação das cidades segundo os tipos de local urbano: cidades de pântanos, cidades de meandros, cidades de vau, cidades

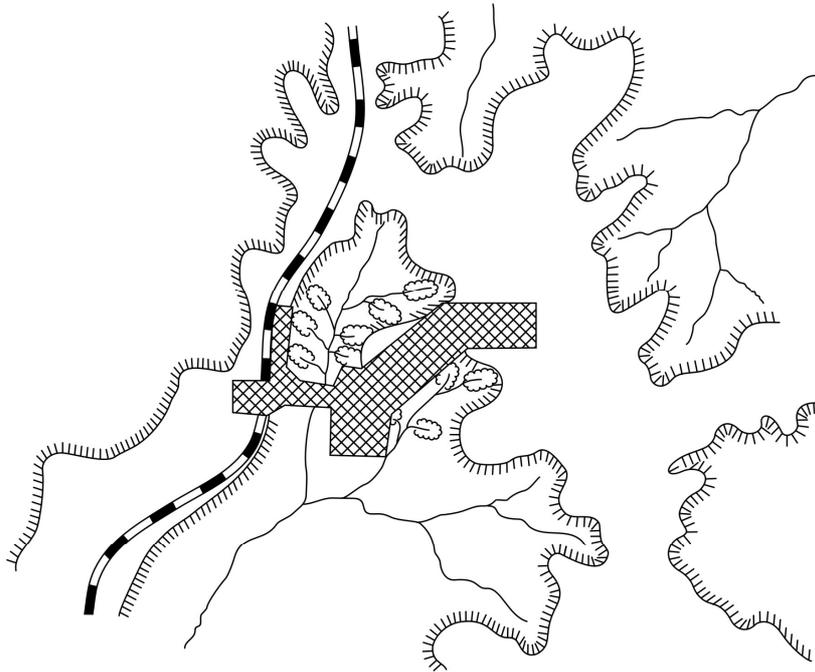
localizadas em um cabo, ilhas, cidades em acrópole etc.; lendo-se essa classificação, a via de passagem e o cuidado com a segurança parecem os agentes essenciais da escolha efetuada pelos homens. Lucien Febvre mostrou que essas classificações não eram úteis em si mesmas, porém tinham a vantagem de oferecer quadros e indicações para as pesquisas. A importância do local é manifestamente do maior interesse, pois, ao mesmo tempo que a localização, ela justifica a forma atual da cidade e esclarece os problemas que o urbanista deve resolver e os que o administrador encontra todos os dias.

O caso do local de Blumenau parece-me particularmente típico. O Dr. Hermann Blumenau quando fez a primeira exploração do rio Itajaí, sustou a navegação nas primeiras quedas que encontrou e que marcam ainda o termo da navegação fluvial. Eis, então, o elemento capital: a cidade nasceu no lugar onde termina a navegação fluvial, o que a coloca num tipo clássico. De outro lado, um pouco para baixo das cachoeiras, dois afluentes sobre a margem côncava do rio constituíam portos naturais e possibilidades para o funcionamento de máquinas hidráulicas destinadas a facilitar a construção das casas de madeira. A montanha que tomba abruptamente sobre a margem direita impediu a extensão em profundidade e orientou o crescimento paralelamente ao rio; assim se explica, pela combinação dos diferentes fatores, a forma alongada de Blumenau, que não passa de uma longa rua de vários quilômetros de comprimento. Só recentemente é que o aglomerado urbano atingiu os terrenos baixos dos dois pequenos afluentes, tanto com as grandes fábricas têxteis e as casas operárias como com o bairro de residência “chic” das famílias dos industriais. Mas toda medalha tem seu reverso; todo local tem seus inconvenientes; os ribeirões afluentes, ribeirão Garcia e ribeirão da Velha, não podem escoar suas águas nos períodos de cheia, sendo elas invadidas pelas do rio Itajaí: Blumenau sofreu muitas vezes inundações e o problema não está ainda resolvido. No Estado de São Paulo, a localização das cidades sobre o espigão onde correm paralelamente a estrada arenosa e as estradas de ferro é um fato já antigo, mas sistematizado nos nossos dias: Franca, situada “em meio de vastas pastagens numa região descoberta, semeada de capões de mato e recortada por profundos vales”, cresceu sobre três espigões ligeiramente inclinados para o sul; as vossorocas que se formam facilmente nas areias dão-lhe quase um aspecto de cidade naturalmente fortificada, mas limitam a expansão urbana em certas direções<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Maria da Conceição Martins Ribeiro: *Franca, contribuição ao estudo dos centros urbanos brasileiros*, trabalho apresentado ao IX Congresso Brasileiro de Geografia. A autora cita Saint Hilaire: *Viagem à província de São Paulo*, p. 117 da tradução de Rubens Borba de Moraes (1940).

Figura 1 - O sítio da cidade de Franca



O núcleo primitivo no espigão, a descida no vale e a subida no outro espigão onde está a estação.

Fonte: M.C.M. Ribeiro (1940)

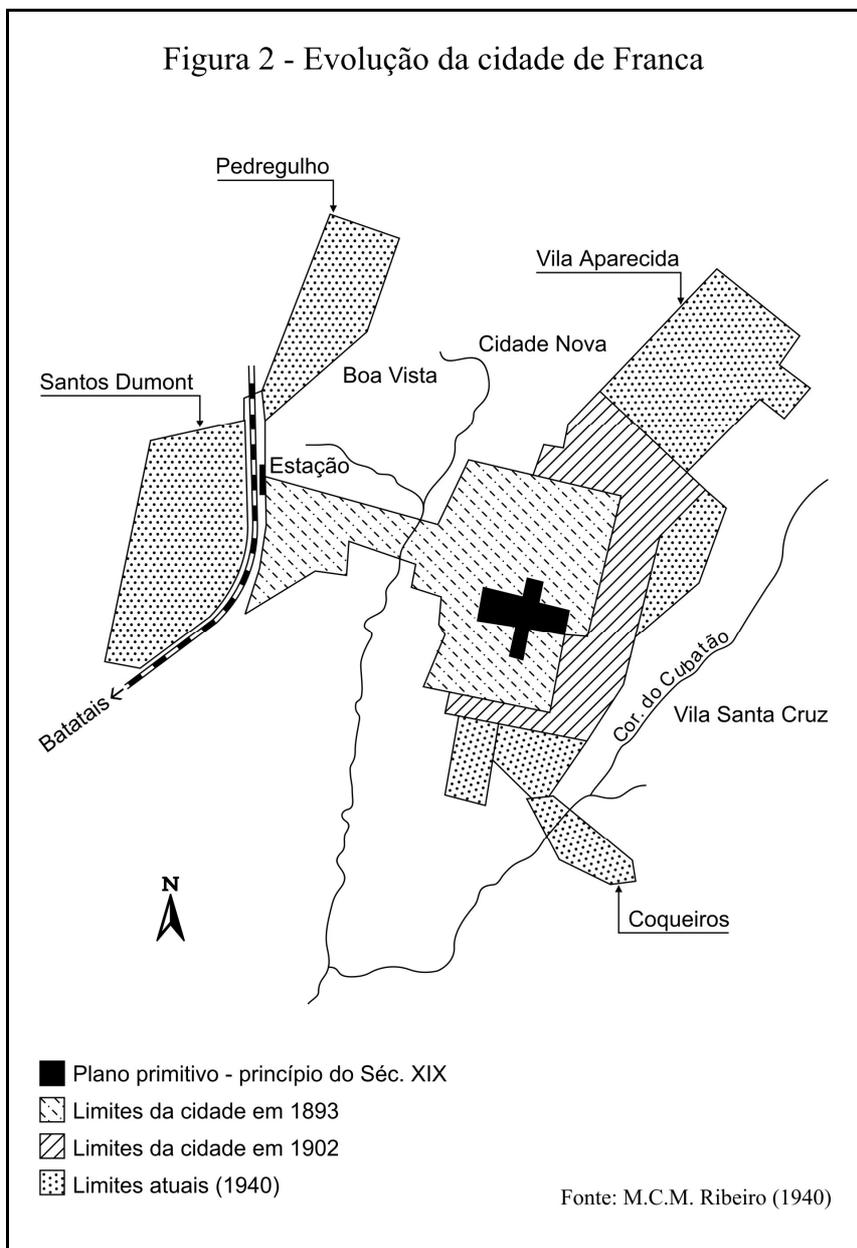
O interesse que há em colocar o local estudado em um dos tipos já classificados não deve fazer perder de vista os fins precisos a que se propõe a monografia: de que vantagens dispôs o homem para estabelecer a cidade? Como essas condições locais auxiliaram ou entravaram o desenvolvimento da cidade e a forma material que ela apresenta na paisagem? De que soluções necessitaram elas? Assim também se evitará concluir muito depressa por uma influência ditatorial do local. Há sempre uma escolha do homem, consciente ou inconsciente. Há 30 anos ensinava-se que Paris tudo devia à Ilha da Cité; é certo, mas não se deve esquecer que o vale do Sena nesta parte do seu curso, onde passam as estradas que ligam as regiões do Loire às planícies do norte, apresenta muitas outras ilhas, idênticas em todos os pontos à Cité, e que apenas o acaso fez fixar-se uma aglomeração nesse ponto preciso, e não um pouco abaixo ou um pouco acima. Assim, também, todos os aglomerados que se sucedem ao longo da Cia. Paulista na região de Marília, ao longo da linha da Sorocabana a partir de Ourinhos ou ao longo da Estrada São Paulo-Paraná, têm todos os mesmos locais, com pequeninas diferenças, e sua localização precisa depende de necessidades ferroviárias, de circunstâncias econômicas, de um ato da vontade humana. Chegamos a um elemento irredutível.

Situação e local, análise de um e outro, mas sem descaso do que une um ao outro, sem esquecer que a distinção tem um valor apenas metodológico. Se se quiser um belo exemplo disso, deve-se ler o capítulo dedicado a New York, por Henri Baulig, no seu livro sobre os Estados Unidos<sup>8</sup>; New York, por muito tempo cidade de segundo plano, tomou impulso quando o vale navegável do Hudson foi ligado aos grandes lagos pelo Canal Eriê, quando se tornaram possíveis comunicações fáceis com um imenso e rico "hinterland"; essa vantagem latente da situação era apenas a consequência do fenômeno geológico das fraturas e da glaciação quaternária do solo: as primeiras fixaram o curso do rio, a segunda assegurou-lhe um leito profundo, servindo para navios de calado relativamente grande; mas, os mesmos fenômenos que modelaram as formas do terreno no nordeste americano também marcaram os detalhes da topografia e prepararam o local da metrópole; uma vasta enseada protegida, mas de acesso difícil em tempo de bruma, facilidade de construção dos diques perpendicularmente às margens do Hudson e do East River, forma alongada da ilha de Manhattan, ruas estreitas nesta delgada faixa de terra que o gelo outrora aplainou entre os dois braços do *fjord*, disposição das grandes artérias modernas, tudo isso também é consequência dos fatos geológicos e geográficos: a

---

<sup>8</sup> H. Baulig: New York, § V. cap. XIX, 3ª parte (les Etats Unis) do tomo XIII (Amérique septentrionale) da *Géographie Universelle* de Vidal de la Blache e Gallois, p. 355-366, Paris, 1936.

Broadway e a Quinta Avenida são produtos da glaciação! Só muito arbitrariamente podem separar-se os elementos do local e os da situação.



Em São Paulo, a situação da cidade está em relação com os eixos de comunicação, seja em direção ao vale do Paraíba pela planície cheia de meandros do Tietê, com a depressão periférica pelo vale do mesmo Tietê fortemente encaixada entre os anéis de rochas cristalinas, seja enfim em direção a Santos, graças aos vales do Alto da Serra; não é, pois, o seu local o resultado dos mesmos fenômenos epirogênicos que, por uma sucessão de níveis de erosão tiveram por efeito a formação dos *plateaux* das areias do terciário entre os rios Tietê, Anhangabaú, Tamanduateí e Pinheiros? Esses vales de superfícies planas, nos quais os rios traçaram um labirinto de meandros, facilmente cavados nas areias cobertas por uma vegetação fraca de campos, ao mesmo tempo fixaram os eixos de circulação que fazem de São Paulo o núcleo das comunicações sobre o *plateau*, e apresentaram aos urbanistas problemas que estes apenas começam verdadeiramente a resolver. A base geográfica da capital paulista é apenas um parágrafo da história do relevo do Brasil tropical atlântico. Os historiadores preocupam-se com as origens da cidade e os geógrafos, analisando as condições geográficas de localização da mesma, trazem sua contribuição ao trabalho do historiador. Em troca, este, determinando as condições humanas da fundação da cidade, fornece indicações que o geógrafo utiliza. Deffontaines apresentou um resumo tão claro quanto precioso dos diversos tipos de cidades brasileiras segundo suas origens, determinando, de um modo bastante feliz, as questões dos patrimônios autênticos, inspirados por verdadeiras considerações religiosas, e dos patrimônios modernos, leigos<sup>9</sup>. O papel das capelas e dos santos nas origens urbanas no Brasil é de há muito reconhecido, mas não foi ainda inteiramente definido. São muitos os textos contando que fulano fez doação de um terreno e do capital necessário para a construção de uma capela e que uma cidade aumentou rapidamente em torno da capela; mas, ao que me consta, nunca se procurou saber se motivos de ordem mais concreta não inspiraram igualmente o doador, como, por exemplo, a venda ulterior de terrenos assim valorizados, o desejo de ver constituir-se um pequeno núcleo de mão de obra; então, os motivos que determinam hoje a abertura de patrimônios não podiam existir já no período colonial? A Idade Média européia oferece muitos exemplos dessas fundações urbanas (ou outras) que apresentam um misto extraordinariamente humano de religiosidade e de senso de negócio. Todo estudo histórico supõe a existência de arquivos e, infelizmente, os que nos interessam não são nem em grande número, nem de consulta fácil; entretanto, quaisquer que tenham sido as diferenças

---

<sup>9</sup> Ver na bibliografia geral, artigo da *Geographical Review*, 1938. (Republicado em CIDADES, v. 1, n. 1. – nota do editor).

entre a Europa do século XII e o Brasil colonial, pode-se pensar que a pesquisa não é “a priori” impossível e que valeria a pena vir a saber que verdadeiros historiadores, dotados de uma vasta cultura histórica capaz de fazer nascer hipóteses de trabalho nos seus espíritos e possuindo o gosto e o senso da crítica dos textos, abordaram o problema das origens das cidades brasileiras. É um voto formulado por um leigo e os historiadores dirão se há oportunidades de vê-lo atendido. Mas, não deixa de ser verdade que essas fundações piedosas serviram de pontos de ligação e de núcleo de agrupamento; não é essa uma prova de sua inteligente localização? Teriam elas conhecido destinos social e economicamente tão belos, se tivessem sido efetuadas em condições geográficas hostis? De todos os modos, a base geográfica desempenhou o seu papel e eis o que preocupa antes de tudo o geógrafo<sup>10</sup>.

O estudo da situação e do local não pode consistir exclusivamente na descrição dos elementos geográficos: é preciso mostrar, concomitantemente, como os homens tiraram partido do mesmo, de modo mais ou menos feliz, segundo as épocas: não bastaria enumerar os morros do Rio, ou descrever a planície santista e suas epidemias de febre amarela; é preciso, ao mesmo tempo, dizer como o Rio se insinuou entre os morros, adquirindo assim a forma multicelular que lhe conhecemos, como foram demolidos, ou perfurados esses relevos pitorescos, como foi drenado o pântano de Santos, como e quando? Dessa maneira, a geografia vai pedir elementos à história e ao urbanismo.

## A EVOLUÇÃO URBANA

Pois é o dinamismo dos homens e de suas obras que é necessário trazer à luz, se quisermos ser fiéis à realidade. Conseqüentemente (lembro isso apenas por prudência), a evolução urbana deve ser estudada sob seus diferentes aspectos, mas sempre do ponto de vista geográfico. Por isso, em primeiro lugar, convém analisar a “evolução do espaço”, as etapas, não mais apenas de sua formação, mas de sua progressão, o ritmo e as

---

<sup>10</sup> Rubens Borba de Moraes: Contribuições para a história do povoamento em São Paulo até fins do século XVIII, in *Geografia* n. 1, ano I, p. 69-87, 1935. Esse trabalho que, infelizmente, não foi completado pelo autor, apresenta uma classificação dos tipos de povoamento urbano paulista: habitante anônimo, aldeias índias, sesmaria e fazenda, capela (de fundação particular, de fundação coletiva, de peregrinação), pouso (de bandeira e de tropa) fundação deliberada (militar e patrimônio). Para completar essa classificação depois do fim do século XVIII, o autor pensa que seria suficiente acrescentar: as estações de estradas de ferro e os patrimônios industriais. Todo estudo, geográfico ou histórico, das cidades brasileiras deverá, daqui por diante, supor o conhecimento desse artigo.

circunstâncias dessas etapas. O modo mais perfeito de garantir o sucesso desta parte da monografia urbana é reunir um bom número de plantas da cidade em épocas diferentes, escolher em seguida as mais características, por exemplo, as que, separadas por intervalos de tempo nem muito curtos nem muito longos, foram estabelecidas em datas críticas no passado da cidade e, finalmente, analisar essas plantas. Datas críticas não significam datas correspondendo exclusivamente a acontecimentos administrativos (embora estes sejam interessantes na medida em que, como a promoção à categoria de município, sancionam um estado de coisas), mas fatos de ordem econômica ou demográficos: a planta da cidade levantada na época para a qual se possui um recenseamento, na ocasião da inauguração da via férrea, antes ou depois de um grande trabalho de urbanismo, nos anos que se distinguiram por uma crise ou um grande surto econômico regional etc. A análise que acompanha a descrição desses mapas sucessivos da cidade visa explicar o porquê dos fatos e, sendo uma análise cartográfica, o porquê das direções inscritas sobre o mapa. O caso de uma cidade como Paris que, até os anos de 1920, permaneceu rodeada por uma cinta de fortificações, apresenta a vantagem de fornecer documentos exatos: os limites da cidade por ocasião da construção de suas diferentes “enceintes”; mas, tem também o inconveniente de apresentar uma forma constantemente regular, a que Paris conserva ainda mesmo atualmente, que torna mais difícil a percepção sobre os mapas dos impulsos do organismo em certas direções. É preciso então examinar a superfície construída ao abrigo das fortificações.

Mas um rápido golpe de vista sobre a forma atual de São Paulo basta para mostrar a que ponto os tentáculos que a cidade projeta são justamente ligados às direções essenciais de seu comércio e a Revista do Arquivo Municipal já publicou estudos do mais alto interesse sobre esse assunto. O caso da cidade de Casa Branca foi analisado bem minuciosamente num trabalho apresentado ao Congresso de Geografia<sup>11</sup>: utilizando a descrição que dela dá Saint Hilaire, foi possível reconstituir aproximadamente o núcleo central e sua posição à beira da água; progressivamente as construções subiram pela encosta do vale e a edificação, em 1852, da Igreja Matriz, no lugar onde ainda se encontra, permite medir o crescimento que se acelerou proximamente ao estabelecimento da via férrea (1875); e é justamente em direção ao caminho de ferro, longe do rio, ao lado do qual se tinham instalado os fundadores da cidade, que esta vai se desenvolver. Assim

---

<sup>11</sup> Maria Aparecida Pantoja: Estudo funcional de um centro urbano: *Casa Branca*, trabalho apresentado ao IX Congresso Brasileiro de Geografia. Para São Paulo, ver Batista Pereira: “A Cidade de Anchieta”, *Revista do Arquivo Municipal*, v. XXIII, p. 1-123, 1936.

também ainda, sobre o mapa topográfico com escala de 1/100.000 distingue-se nitidamente como Franca estendeu-se para o oeste em direção das linhas da Mogiana, e isto a despeito do relevo: para atingir a estação, a cidade saiu de seu local primitivo sobre um espigão<sup>12</sup>. Marília fornece um caso interessante de desenvolvimento urbano em relação com um conjunto de fatos econômicos: nascida no bom período de café de 1926-1928, pelo estabelecimento de patrimônios, foi surpreendida pelo cataclismo de 1929; este não deteve totalmente a marcha progressiva, mas retardou-a, a julgar pelo gráfico da construção anual dos edifícios, que marca uma ligeira estabilização. Mas a partir de 1932 e ainda mais, de 1933, graças à venda de pequenas propriedades, ao afluxo de colonos sobretudo japoneses e ao desenvolvimento da cultura algodoeira, Marília recomeçou a avançar mais brilhantemente do que nunca: as construções intensificam-se e a cidade aumenta em superfície com o estabelecimento de novos patrimônios em 1934 e 1935. Como a produção do algodão acarreta o estabelecimento de máquinas de beneficiamento e mesmo destilarias e como essas construções industriais procuram ao mesmo tempo os terrenos baratos e a proximidade da via férrea, o avanço se faz não só de um lado e de outro das linhas da estrada de ferro, mas também paralelamente às mesmas e à estrada que avança no sertão. Assim, estatísticas vêm em apoio do mapa e os fatos locais devem ser recolocados sem cessar no quadro mais vasto dos acontecimentos regionais ou mesmo nacionais, continuando-se a examinar como eles se inserem no quadro preciso e imutável dos elementos geográficos. No decorrer dessas transformações, a cidade adquire, às vezes, caracteres totalmente novos relativamente aos que podiam auxiliar a sua classificação nos seus primeiros anos. Não seria esse o caso do Rio de Janeiro que, tendo tido sua origem nas ilhas da baía de Guanabara, desenvolveu-se nas terras baixas como uma cidade localizada à beira de um golfo e, num estádio moderno, avançou para o oceano, como uma cidade localizada em cabo, escalando nos mesmos anos as encostas das montanhas, quando os meios de transporte e as técnicas da engenharia tornaram possíveis os longos percursos, a abertura de túneis, a supressão radical dos morros e a construção das estradas de montanha? A parte baixa de Salvador progrediu sensivelmente e o centro dos negócios instalou-se aí, quando puderam ser conquistados terrenos sobre o mar e quando as passagens para a cidade-alta, onde estão os velhos monumentos, foram facilitadas. Assim, a análise dessa evolução da forma da cidade leva a reconsiderar os problemas do local. A morfologia urbana não dispensa a genética urbana.

---

<sup>12</sup> RIBEIRO, M. da C. M. op cit.

Mas, a cidade não é apenas um conteúdo; é o resultado do trabalho dos homens, abriga-os e os faz viver. “Quais são esses homens? Quantos são?” Eis um novo elemento a considerar e, como sempre, não somente na situação presente, como também na do passado, pois foram os homens de ontem que fizeram a cidade de hoje. O estudo urbano não pode prescindir de uma parte demográfica: o aumento da população urbana e seu ritmo evolutivo, confrontados com o que já se sabe das transformações da cidade do passado, fornecem dados novos para melhor se acompanhar a progressão urbana. Estagnação da população e fraco aumento da cidade, avanço demográfico e exaltação do ritmo urbano, tudo isto deve também entrar na monografia: em alguns anos, no lugar onde se erguia a mata virgem, nascem as cidades da zona pioneira e a curva do gráfico da evolução da população é quase uma vertical. Mas, por quanto tempo se prolongará esse crescimento? Ao estado de juventude sucederá, talvez muito depressa, uma maturidade precoce, até mesmo a fossilização. E, sem tomar o lugar do especialista da demografia e da estatística, o geógrafo pode com proveito consultar as taxas de natalidade, mortalidade e a composição por idade e sexo da população. Ele aí encontrará elementos que também o auxiliarão a compreender e a fazer compreender o que é esse aglomerado<sup>13</sup>.

“A população urbana não evoluiu somente no seu volume, mas também na sua distribuição”: a distribuição das densidades de população em relação à superfície e suas variações no tempo para o conjunto da cidade e para os diferentes bairros trazem um novo elemento cartográfico e perfeitamente geográfico. Nas grandes capitais, é regra os bairros centrais tenderem a diminuir sua população permanente, em proveito dos bairros da periferia, enquanto de outro lado, batem todos os recordes de densidade diurna. Tais fatos não são verdadeiramente caracterizados senão nos agrupamentos urbanos importantes, não sendo suscetíveis de uma investigação completa sem a condição de se possuir uma documentação estatística e cartográfica extremamente rica, para o passado e para o presente. Mas, todas as vezes que esse estudo é realizável, fornece resultados particularmente eloqüentes. Além disso, na falta das estatísticas de densidade humana, podem ser obtidos dados equivalentes, consultando-se cuidadosamente as listas de distribuição das habitações<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> Trabalho de Luigi Galvani: “Algumas características demográficas de São Paulo”, *Boletim do Departamento Estadual de Estatística*. São Paulo, n. 1, p. 17-58, 1939.

<sup>14</sup> O recenseamento de 1940, que foi executado nas cidades segundo o sistema dos quarteirões adotado pelo Departamento de Cultura de São Paulo, constituirá, sem dúvida, uma fonte preciosa para os estudos urbanos; poderá permitir o estabelecimento de mapas minuciosos, ao mesmo tempo que sua variedade ajudará a estudar todos os aspectos da vida cidadina.

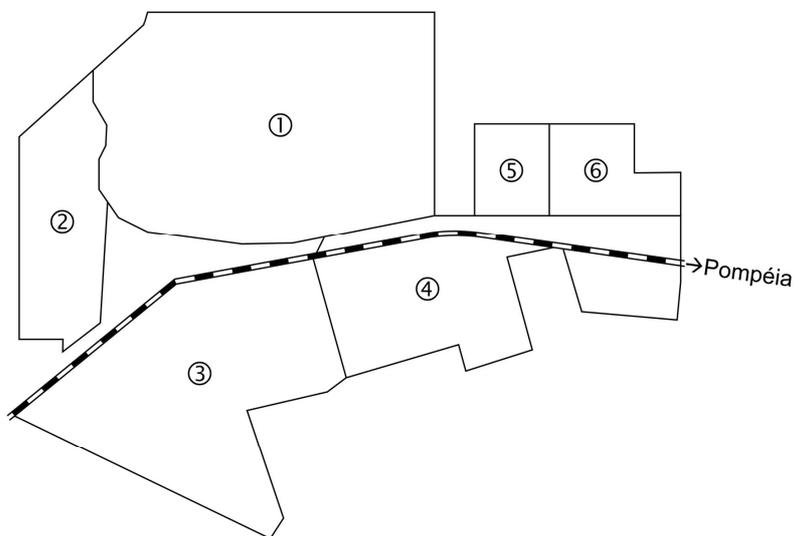
Estudo da massa humana, estudo da sua distribuição, não é tudo: deve-se saber também quais são os elementos humanos em si mesmo e se na história a vinda de um novo elemento não deu lugar ou não acompanhou uma expansão da cidade. Convém, então, observar também a etnia urbana. A população de uma grande cidade tem origens extremamente diversas: é difícil encontrar um parisiense cujos pais sejam nascidos em Paris, muito raro encontrar outros cujos quatro avós sejam autênticos parisienses. Essa mistura dos elementos de origens distintas nas capitais tem uma importância enorme para o aspecto da cidade, para sua cor local; as repercussões políticas são ainda mais essenciais. Nos países onde as correntes da imigração são fortes e variadas, onde homens de cores diferentes se congregam, as maneiras de distribuição no interior da cidade, dos diversos elementos humanos, devem ser sempre analisadas detalhadamente. Lembremos os bairros chineses, negros, judaicos de New York ou de Chicago para os quais possuímos estudos bastante precisos que podem guiar os pesquisadores. Notamos, passando numa cidade como São Paulo, a experiência de um bairro japonês, de um bairro sírio, o contraste entre dois bairros burgueses, Higienópolis, quase exclusivamente habitado por paulistas de velhos troncos, e o Jardim América, onde se agrupam os estrangeiros. E um dos mais curiosos aspectos de Recife é devido aos famosos mocambos onde se aglomeram os infelizes que fogem da seca do sertão e esperam que a cidade lhes dê trabalho e pão.

Resta ainda colocar em mapa a geografia das profissões e das classes sociais: zona dos operários de fábricas, dos trabalhadores de estrada de ferro, dos burgueses abastados e da classe média. Esses são fatos sociais que o geógrafo não sabe e não precisa estudar, mas sua distribuição é um fato de ocupação do solo e traduz-se por “nuances” do cenário urbano; neste sentido, esta cartografia encontra lugar na monografia geográfica urbana. Na cidade de Casa Branca, pode-se notar uma relação entre o mapa das profissões e o da expansão da cidade: a parte mais velha à beira do rio é a das lavadeiras e da horticultura; com um ligeiro deslocamento do antigo eixo de circulação, a zona comercial conserva a forma alongada da Casa Branca de 1870; à construção da via férrea correspondeu à formação de um núcleo habitado pelos ferroviários, enquanto que, depois da construção da Escola Normal, os funcionários públicos foram se localizando nas suas vizinhanças imediatas etc.<sup>15</sup> A história geográfica da pequena cidade expressa-se através do mapa das profissões.

---

<sup>15</sup> PANTOJA, M. A. op cit.

Figura 3 - Os patrimônios de Marília



Patrimônio de Marília - fundado em 1922

- |                                     |                                 |
|-------------------------------------|---------------------------------|
| ① Patrimônio do Alto Cafesal - 1922 | ⑤ Patrimônio Vila Bassan - 1935 |
| ② Patrimônio Vila Barbosa - 1927    | ⑥ Patrimônio São Miguel - 1935  |
| ③ Patrimônio Marília - 1927         | ✍ Estrada de Ferro Paulista     |
| ④ Patrimônio V. Palmital - 1934     |                                 |

Dados fornecidos pela Prefeitura da cidade. Pode ser notado o período de menor crescimento entre 1927 e 1934, durante o qual não houve fundação de patrimônio; os patrimônios modernos tendem a ser localizados acompanhando os trilhos da Companhia Paulista, na entrada da cidade vindo dos municípios mais recentes.

Não é possível nos determos longamente nos processos a serem utilizados para a confecção destes diferentes mapas: isto varia com os casos e com os elementos de que se dispõe. A gama é rica e cada qual pode escolher o que quiser, desde os mapas mais simples, com a representação por pontos, “grisés”, hachuras mais ou menos unidas, até os sistemas mais rigorosos, mas que podem servir quase só ao estudo de áreas muito limitadas, escolhidas porque particularmente características, no interior de uma grande cidade (sistema de curvas de níveis brilhantemente exposto e praticado pelo Dr. Bruno Rudolfer, do Departamento de Cultura). O essencial é obter um mapa ao mesmo tempo exato e eloqüente<sup>16</sup>.

A realidade móvel não é, de um lado, o homem e, do outro, o espaço urbanizado: é a cidade, no seu aspecto e na sua vida, que o geógrafo procura descrever e explicar. Neste ponto do trabalho, é tempo de dar ao leitor algo mais que um estudo friamente científico. Sem cair no guia turístico, a monografia urbana pode sugerir o que é, material e espiritualmente, esta cidade cujo mecanismo se desmonta diante dele, não sem o retalhar arbitrariamente para facilidade da exposição. Uma cidade é um conjunto de bairros, dos quais cada um tem sua fisionomia, que é o resultado de seu papel, de seus habitantes, de sua idade e, todos mais ou menos bem integrados em um todo, formem a cidade. Um bairro urbano é algo diferente de um fenômeno social, com a localização de uma base ou de uma categoria de trabalhadores: um bairro urbano tem uma feição que só a ele pertence, uma vida particular freqüentemente bem desenvolvida; tem sua alma. Mas, tem também suas razões de ser que a topografia e a história podem explicar. Aí ainda se impõe a cartografia, ao mesmo tempo que a comparação deste novo mapa dos bairros com os outros dados cartográficos elaborados precedentemente: mapa de relevo, mapa da evolução, mapa das densidades e das raças etc. Lembremos o caso do Rio de Janeiro que possuiu um bairro aristocrático nas vizinhanças da Quinta da Boa Vista e que viu suas populações mais miseráveis subir pelas encostas dos morros para estabelecer as tristes favelas; atualmente, e em direção ao ar marinho de Copacabana, de Ipanema e ainda mais longe, é em direção ao ar fresco e renovado das alturas de Santa Teresa e mesmo da Tijuca, que se deslocam os bairros de residência, enquanto que entre o mar e as colinas de Santo Antônio localiza-se apertadamente o centro ativo. Há em tudo isso causas geográficas de que Deffontaines deu alguns esboços. Em

---

<sup>16</sup> Ver a coleção da *Revista do Arquivo Municipal*. Um modelo pode ser fornecido por Oscar Egídio de Araújo, “Distribuição ecológica dos sírios no município da Capital do Estado de São Paulo”, tese apresentada ao IX Congresso de Geografia e publicada pelo *Boletim do Departamento Estadual de Estatística*, n. 10, ano II, p. 33-48, outubro 1940.

São Paulo, o velho bairro dos Campos Elíseos cedeu o lugar a Higienópolis; o Triângulo, com seu largo do Café, viu emigrarem para além do vale do Anhangabaú as lojas de luxo; e estas já avançam para o largo do Arouche.

Não será incompleto o estudo urbano, se não se reservar um largo espaço à descrição e ao dinamismo de cada bairro? Pode-se procurar sistematizar a distribuição dos diferentes tipos de bairros, como fizeram os americanos. A área urbana se assemelharia a uma série de círculos concêntricos e cada um seria caracterizado: uma zona central de negócios, uma zona de transição (ou de deterioração), o círculo dos trabalhadores, o círculo da classe média e a borda suburbana. Com a condição de não procurar enquadrar de qualquer modo o caso especial estudado nesta sistematização, há interesse em utilizar esta hipótese como fio condutor. Vê-se logo que ela supõe um bem longo passado da cidade: os organismos urbanos de criação recente onde o mais perfeito “zoning” foi aplicado, não sofreram ainda bastante a ação do tempo para que a diferenciação manifesta dos bairros tenha sido atenuada pelo efeito de imponentes quarteirões diferenciados. São como uma célula em vias de fragmentação. Assim, dificilmente se pode, em Marília, separar os bairros de residência proletária dos bairros de habitat burguês: fora a zona central do comércio e dos transportes, fora as casas muito pobres localizadas às portas das grandes fábricas, todos os elementos se mesclam e o cenário urbano dá uma impressão de tumulto.

*O habitat urbano e a circulação urbana* contribuem para precisar os traços de cada região da cidade. Ao mesmo tempo que se dá justamente uma grande importância ao estudo do habitat rural, tem-se talvez, uma forte tendência nas monografias urbanas a desprezar a casa. Esta é também uma expressão do meio geográfico: não são os arranha-céus de New York consequência da estreiteza da ilha de Manhattan, como os do Rio decorrem da fraca extensão dos terrenos planos das faixas do litoral? A cidade pioneira de barracos de tábuas manifesta seus primeiros sintomas de maturidade quando aí se multiplicam as casas de tijolos; a quantidade de casas de estilo futurista nas cidades paulistas parece-me o critério mais certo para a medida de sua prosperidade. O comandante Quenedey, autor de um excelente estudo sobre a casa urbana em Rouen, traçou um programa de estudo da habitação urbana que, ainda que feito para a França, pode também orientar as pesquisas em outros países, mesmo “países jovens”: estudo do subsolo e da superfície, dos materiais disponíveis, do clima (o vento, a nebulosidade, a temperatura), do meio urbano, da população, do modo de construção, da distribuição da

decoreção, eis um conjunto de questões a serem focalizadas, adaptando-as ao Brasil, ou melhor, a cada região do Brasil<sup>17</sup>.

Se o estudo da habitação urbana ajuda a definir o aspecto de cada bairro, em cada época da vida urbana, o da circulação mostra como se constitui o laço que une todos os bairros: a circulação é a causa da vida que anima o organismo. Ora, essa circulação depende antes de tudo da topografia que condiciona o estabelecimento das ruas e das estradas. Ninguém poderá imaginar exatamente o Rio de Janeiro ou São Paulo ou Salvador sem conhecer os problemas que o relevo opôs à circulação e como esta pode ser facilitada pela abertura dos túneis, pela construção dos viadutos, pelo estabelecimento dos ascensores e funiculares. Túneis, viadutos e ascensores que dão às três cidades um aspecto exclusivamente seu<sup>18</sup>. E Recife, entre os braços dos rios e as lagoas, resolveu seu problema de circulação pelo levantamento de pontes que ligam entre si as cédulas do organismo urbano.

Os meios empregados para facilitar a circulação têm variado com o tempo e os processos de transportes modernos têm sido uma das condições da extensão das grandes cidades: o impulso do Rio ao mesmo tempo para as grandes praias e para a extremidade da baía só se tornou possível com a circulação por meio de automóveis e as boas estradas. Nos vales de superfície plana de Blumenau, a população meio operária, meio rural, utiliza a bicicleta para resolver o problema da distância, muito longa para a marcha e muito curta para que os transportes coletivos possam desenvolver-se<sup>19</sup>. Enfim, as pulsações da vida urbana são expressas pelo número dos passageiros transportados nas diferentes horas do dia, sobre os diversos itinerários<sup>20</sup>. Distâncias, tempo, quantidade, oscilação, tudo isso em função do meio, com o que a natureza e o passado lhe deram, descobre os segredos da vida urbana e tem seu lugar na monografia geográfica de uma cidade.

---

<sup>17</sup> O crescimento febril de certas grandes cidades concretiza-se admiravelmente pela construção dos gráficos representando o ritmo das construções de imóveis e de transações imobiliárias. Ver Nelson Mendes Caldeira: "Aspectos da evolução urbana de São Paulo". *Boletim do Departamento Estadual de Estatística*, n. 6, ano I, p. 23-54, junho 1939.

<sup>18</sup> Assim como a ponte Hercílio Luz em Florianópolis.

<sup>19</sup> O volume restrito da população urbana limita também as possibilidades das empresas de transportes coletivos. Existem, entretanto, algumas de ônibus para os percursos maiores, mas a bicicleta continua o meio de circulação mais popular.

<sup>20</sup> "O negócio do ônibus", *O observador econômico e financeiro*, n. 41, ano IV, p. 77-94, junho 1939.

Se o mapa, a planta, a topografia e a gravura são os auxiliares indispensáveis dessa descrição da vida urbana, isto não quer dizer que, sob o pretexto cômodo de fazer ciência, o estilo deva tomar uma aparência de relatório oficial, administrativo e impessoal. Pois não é conhecer a *alma da cidade*, depois da de seus bairros, o que se deseja? Na comunicação já citada, Gilberto Freire insistiu muito, e com razão, sobre a “qualidade sinfônica” da paisagem cultural, rural ou urbana. Escreve ele que “o fato deve ser destacado no Brasil, onde um cientificismo exagerado insiste em levantar-se contra aqueles trabalhos de história e geografia ou de sociologia aplicada, em que os autores se aventuram em tentativas de interpretação compreensiva... Afinal, o rigor do particularismo objetivista – tão necessário como disciplina e método de análise – pode, pelo excesso, nos levar à inteira deshumanização daquelas ciências voltadas para o estudo dos grupos humanos considerados nas suas relações, ou inter-relações, de tempo ou de espaço”. O perigo é exatamente o de “deshumanizar”, pois ninguém acredita ter mostrado o homem, quando este foi contado como um rebanho de gado. É tempo de fazer uma injeção de Elisée Reclus na geografia dos “synclinaux” e das estatísticas, como na sociologia que crê exprimir o real por colocá-lo em equações. Antes de escrever, o geógrafo deveria pôr-se em contato com a literatura, no sentido estrito da palavra, que existe sobre a cidade estudada; os arquivos, as estatísticas, os planos dos urbanistas não ensinam mais que o desfile das moças no domingo à tarde na praça pública da cidade pequena, ou que as cores, os sons, os odores da grande avenida principal da Capital, que a multidão dos operários em alvoroço à saída da fábrica e que à luz de um belo dia seco sobre as areias vermelhas e os arranha-céus<sup>21</sup>. Tome-se cuidado, contudo, em não desprezar “o rigor do particularismo objetivista, tão necessário como disciplina e método de análise”. Paul Morand escrevendo sobre New York e Londres, Jules Romains evocando o apito do rebocador do Sena furando a bruma de inverno de Paris não pretendem fazer obra de geógrafos ou de sociólogos: não tenhamos, do nosso lado, pretensões literárias. A interpretação estética dos fatos geográficos é às vezes utilizada para fins pouco honestos: usar-se-á para emprestar uma certa qualidade de alma a paisagens urbanas e rurais, alma que às vezes tem uma necessidade singular de espaço vital: dependamo-nos de uma “*vague à l’âme*” que se esconde nas penumbras da floresta herciniana e evitemos do mesmo modo uma eloqüência demasiado latina.

---

<sup>21</sup> Inútil lembrar tudo o que se pode tirar dos relatos dos antigos viajantes, os Saint Hilaire, os D’Orbigny, Spix e Martius, Zaluar etc. Os almanaques constituem uma outra fonte de informações, ao mesmo tempo pelos artigos e pelos anúncios.

## A FUNÇÃO URBANA

Os homens e suas obras, colocados num meio geográfico definido, eis o que constitui o organismo urbano. Mas um organismo tem uma função e essa função modifica-se ao mesmo tempo que o organismo evolui. Chegamos a um novo capítulo do estudo urbano: a análise da função. Esta pode parecer infinitamente mais desembaraçada das condições naturais do que a atividade de um grupamento rural, que trabalha diretamente sobre a natureza: a administração, bancos, casas de comércio, indústrias de todos os tipos, universidade, tudo o que oferece uma grande cidade tem qualquer coisa de artificial e de imposto pela vontade coletiva às possibilidades naturais. Se se consideram as transformações, no decorrer dos séculos, da função urbana, é ainda reforçada a impressão de uma autonomia total em relação ao meio natural e isso principalmente nas enormes metrópoles modernas. Nesse caso – pode-se objetar – a geografia urbana dissipa-se em fumaça? A menos que esse modo de ver provenha de um conhecimento insuficiente da realidade e corresponda a uma má compreensão da geografia humana. Se ele partisse da convicção *a priori* de que só há geografia quando há influência tirânica da natureza sobre as sociedades humanas, o estudo geográfico da função urbana estaria depressa liquidado. Mas se a geografia humana pretende somente mostrar como o agrupamento humano aproveitou o que a natureza colocou à sua disposição, se ela se limita a desmontar o mecanismo das ações e interações do meio e da sociedade, no espaço e no tempo, o estudo da função urbana coloca-se normalmente na monografia geográfica. Toda obra humana coletiva, gravada na paisagem por traços materiais, foi feita com ou apesar da natureza, e pode-se pensar que as maiores cidades modernas são o tipo mais acabado de uma perfeita adaptação da técnica humana às condições do meio. Acrescentemos que a função urbana concretiza-se por meio de elementos do cenário urbano e que suas transformações muitas vezes determinaram as crises de crescimento ou de estagnação do organismo. Fiz já uma alusão a Madrid: por muito tempo se disse que Filipe II tinha arbitrariamente escolhido esse humilde burgo castelhano para dele fazer a capital de seu reino unificado, sem se preocupar com as condições geográficas; nada menos exato. Filipe II teve, ao contrário, um senso muito agudo da geografia ao procurar uma cidade capaz de simbolizar a unidade de Castela e Aragão; deixou de lado as principais cidades espanholas já cheias de passado e de glória e escolheu, para erigir sua capital, um lugar situado quase no centro geográfico da península ibérica, num ponto onde se cruzam os grandes eixos da circulação de toda a península; fazendo geografia sem história, condenou-se Filipe por ter construído sua corte

numa região selvagem e sem florestas: mas no século XVI, os arredores de Madrid eram ainda cobertos de matas que serviram para a construção das casas. Quando se considera a fundação de Madrid através das condições naturais, econômicas e comerciais do século XX, é exato dizer que a cidade foi imposta ao meio geográfico e que é um paradoxo geográfico. Mas quando se pensa verdadeiramente como geógrafo, isto é, com o hábito de não dissociar o presente do passado, constata-se que, nas circunstâncias políticas e econômicas, no quadro natural do século XVI, a localização da capital espanhola era perfeitamente razoável<sup>22</sup>. Esse exemplo ibérico parece-me bem frisante: a função urbana, mesmo quando política, não é absolutamente independente do meio geográfico e só se torna compreensível com o auxílio do seu passado. Acrescentemos que ela não pode ser dissociada dos acontecimentos da política e da economia gerais. Já indiquei como o desenvolvimento de Marília foi ligado às oscilações da economia paulista; Blumenau, que possui uma ativa indústria têxtil, deve sua função industrial a um concurso de circunstâncias várias: primeiro, a presença de águas correntes limpas, úteis à produção têxtil e capazes de alimentar pequenas quedas; em seguida, o fato de, entre os primeiros colonos alemães, encontrarem-se tecelões saxões que, ou por saudade ou por necessidade, tentaram construir no local unidades rudimentares; após um começo incerto, os fundadores das tecelagens de Blumenau tiveram a oportunidade de comprar na Alemanha máquinas modernas, aproveitando os créditos de pagamento a longo prazo que o Reich concedia facilmente no fim do século XIX, quando de sua eclosão industrial e sua conquista dos mercados exteriores. A função industrial de Blumenau resulta, então, essencialmente, da situação política e econômica da Europa há meio século. Mas, essa função industrial, de algum modo provida de fora, teve por consequência a extensão da cidade, a formação de uma população ao mesmo tempo rural e operária, que anima as ruas e os arrabaldes. Não seria possível descrever nem interpretar Blumenau de hoje, fato geográfico, sem o conhecimento de sua função industrial e de suas origens políticas.

Um último caso ainda, o do Rio de Janeiro que tomou um desenvolvimento brusco depois da chegada de D. João VI: a população aumenta rapidamente, o aspecto da cidade modifica-se de todo, dá-se como que uma fundação do Rio de Janeiro, e o fundador, bem pensado, é Napoleão... e a cidade carioca, que não tinha até então o monopólio do poder político no Brasil, adquire uma função administrativa que se amplia e se estende sem cessar; certamente, o Rio é também centro comercial,

---

<sup>22</sup> Pierre Monbeig e Paul Guinard: "Madrid", *Annales de Géographie*, t. XLI, p. 481-499, 1932.

possui fábricas (que se localizam com freqüência fora da cidade, muito quente e muito úmida), mas, é antes de tudo cidade de turismo e cidade política; não encontrando nos seus arredores imediatos tudo o que é necessário à sua subsistência, é obrigada a importar mercadorias de todos os estados do Brasil; para seu pessoal administrativo e político, deve também importar homens de todas as regiões do continente brasileiro; é a única das grandes cidades do país que está, por meio do elemento material e do elemento humano, em relações estreitas com todo o país; essa situação provém em grande parte do fato de não serem suficientes os seus pântanos e montanhas para a sua alimentação. Esquemmatizando a realidade, podemos dizer que o Rio, por muito tempo condenado a um isolamento quase insular, conquistou o mercado nacional. Essas relações constantes e crescentes com todas as outras regiões brasileiras reforçam cada vez mais sua função política e preparam a centralização. Assim, ao lado das contingências humanas, encontramos de novo as condições permanentes do local e da situação, agindo de um modo constante e decisivo sobre os destinos urbanos.

A função urbana não é menos interessante numa cidade pequena do que numa capital: é aí menos difícil de estudar e seus diferentes elementos decompõem-se mais facilmente. *É a função comercial, ligada à presença dos meios de transporte*, mais freqüentemente, a razão de ser das pequenas cidades do interior: fazendeiros, colonos, sitianteiros, aí trazem suas colheitas e aí compram roupas, instrumentos de trabalho de que necessitam. As grandes empresas comerciais aí possuem postos (produtos químicos, farmacêuticos, casas de fazendas como as “Pernambucanas”, depósitos de firma de fumo e cigarros etc.). Essa função comercial concretiza-se pelo grande número de lojas de todos os tamanhos, onde se amontoam freqüentemente os mais variados produtos, desde livros, cachaça e violas, até rolos de arame farpado, arados, sacos de sal etc. Naturalmente, essa atividade comercial é tanto mais intensa, quanto mais importante for a cidade. A função pode ser local ou regional: não seria possível comparar a função comercial de São Paulo e a de Botucatu. Notemos que o papel de centro de comércio é muito mais acentuado nas cidades das zonas novas do que nas regiões de povoamento antigo: cidades como Marília, Uberlândia, Presidente Prudente são lugares de grande raio de ação e a “boca de sertão” é um grande empório<sup>23</sup>. Essa situação resulta dos meios de transporte: *quem diz mercado, diz estrada*. A famosa feira de Sorocaba fixou-se no contato das regiões de campos e de

<sup>23</sup> Pierre Monbeig: “Un voyage de São Paulo à Goiânia, essai sur les zones d’influence pauliste”. *Bulletim de l’Association des Geographes Français*, n. 118, p. 6-10, janeiro 1939.

matas, sobre uma velha rota de comércio e de penetração; a cidade “boca de sertão” atrai o comércio por ser o término da via férrea e o ponto de partida das estradas percorridas pelos caminhões, que distribuem ou recolhem mercadorias. A posse de boas vias de comunicação é inseparável da função comercial. Vê-se como Botucatu, que foi boca de sertão, tornou-se o entroncamento da duas linhas da Sorocabana, a que se dirige para o Paranapanema e a que chega a Bauru; daí um tráfico ferroviário ativo, baldeações de vagões, oficinas de conserto e presença dos empregados da estrada de ferro. Mais além, Bauru é a capital comercial da Noroeste por ser o ponto terminal da Estrada Noroeste e porque as linhas da Sorocabana e da Cia. Paulista aí convergem. A isso acrescentou-se a circulação por automóvel. Marília, centro de comércio e grande estação, é também o ponto onde passam obrigatoriamente os viajantes que vão da Noroeste à Alta Sorocabana. Encruzilhadas de estradas, entroncamentos da via férrea, pontes, portos ou lugares de pouso, os caracteres geográficos do local facilitam a eclosão do centro urbano e de sua função comercial.

Mas o café, o açúcar, o arroz, o algodão, a mandioca, que os fazendeiros e sitiantes trazem e vendem na cidade, não podem ser consumidos como se apresentam: devem passar por uma transformação industrial. A *função industrial* pode ser modestamente representada pelas serrarias, pelas máquinas de beneficiar e é todavia capaz, mesmo sob essa forma reduzida, de fazer uma cidade embrionária passar rapidamente a uma atividade caracterizada. Eis porque, na medida do possível, é conveniente pesquisar as datas de instalação dos estabelecimentos industriais e comparar esses novos dados com o que já se sabe do passado urbano. Nesse estado de seu desenvolvimento, a pequena cidade brasileira é uma reedição da cidade medieval: como esta, ela obtém as fontes de sua atividade da zona rural da qual é soberana. A unidade econômica e psicológica é baseada na união constante do campo e da cidade que não tem ainda sua autonomia e não trabalha ainda independentemente das necessidades ou dos produtos de seu *plat pays*, como se dizia na Flandres medieval.

Sabe-se bem que essa evolução não é constante: não somente aglomerados que pareciam dever passar da fase de mercado, puro e simples, à de centro industrial local, não atingem esse estágio, mas também a presença da função industrial por ter origens diversas: ela aparece às vezes com a própria cidade, como é o caso das cidades de mineração, e talvez as montanhas de ferro de Minas vão logo conhecer cidades

barulhentas, produtos da mina, como o foram Sabará, Ouro Preto etc.<sup>24</sup>; às vezes, a função industrial, uma função de substituição ou não, desempenha senão um papel complementar: o desaparecimento das feiras de burros foi um golpe sensível para Sorocaba, do qual esta só se refez com o aparecimento de uma indústria têxtil; tal como Jundiaí, antigo ponto terminal de São Paulo Railway, antigo ponto de concentração das tropas que conduziam o café, tornou-se uma cidade de indústrias; ou tal como Limeira, possui fábricas de máquinas agrícolas. A função industrial nasce, então, porque transportes favoreciam um empreendimento etc. A função industrial como complemento de uma outra função é freqüente nos portos ou nas grandes estações ferroviárias, com razões evidentes: transformação das mercadorias baldeadas, facilidades e menores despesas de transporte, abundância de mão de obra. A indústria carioca corresponde bastante a um tal estado de coisas. O caso de Santo André nos arredores de São Paulo mereceu um rápido estudo geográfico que mostrou como aquele aglomerado, erguido sobre um solo fértil, num clima úmido e freqüentemente frio, não se pode desenvolver enquanto a agricultura predominava nas cercanias da capital paulista. Mas, após o desenvolvimento rápido da indústria, os industriais aí encontram terrenos bem baratos, ao lado da via férrea que une Santos a São Paulo. Atualmente, Santo André é uma cidade industrial, com tendência cada vez maior a constituir um traço de união entre os dois elementos do mesmo organismo que são: Santos, o porto marítimo, e São Paulo, a cidade dos bancos, das fábricas, das lojas e da administração. Quanto às grandes cidades industriais, o desenvolvimento recente dessa função acompanha ao mesmo tempo a extensão da zona de influência das mesmas, graças ao aperfeiçoamento de suas relações rodoviárias e ferroviárias com a hinterlândia, e o aumento de população da mesma hinterlândia que constitui logo um excelente mercado de consumo: não seria antes de tudo sob essa forma que se deveria considerar a indústria paulista, pelo menos no seu início? Pouco a pouco a função recentemente surgida toma o lugar da função original e acaba por dar à cidade um aspecto que ela não tinha até então.

A nossa monografia não deve perder de vista as ligações entre fatos de ordem muito diferente: quais os aspectos da cidade que resultam de cada um de seus elementos funcionais? Quantos dos habitantes da cidade colaboram em tal ou qual função? Onde se localiza, numa cidade, cada elemento da função etc.? Acrescentam-se obrigatoriamente outros capítulos

---

<sup>24</sup> Cf. artigo de Deffontaines na *Geographical Review*, 1938. (Republicado em CIDADES, v. 1, n. 1. – nota do editor).

do estudo geográfico e, nessa análise, nunca se deve esquecer que a realidade é uma síntese.

Um mercado, um nó de comunicações, uma indústria, tudo isto supõe o nervo da guerra: o dinheiro. A *função bancária* das cidades é um aspecto que seria errado desprezar. Pois, falar dos homens e de suas casas é bom, mas se se esquece o dinheiro, nada se disse e apenas se mostraram corpos inertes. Por isso, o papel da cidade como centro bancário é também objeto de investigação. Como e com que fundos foram criados os bancos? Que tipos de homens tiveram a iniciativa (seus nomes não têm importância em si)? Não ajudaram esses bancos o desenvolvimento da cidade, pelo auxílio dado aos industriais, aos comerciantes, aos construtores de casas? Dir-se-á que nos afastamos demasiado do meio natural. Mas, se se admite que o homem é um agente geográfico, que ele age sobre a matéria natural como uma força natural e que, na nossa civilização, o dinheiro é o instrumento capital do homem, não vejo razão alguma para excluí-lo da geografia. Basta, a bem dizer, falar com um habitante de uma cidade pioneira para constatar como esse observador direto e sem preocupações científicas avalia o progresso da sua cidade pelo número de bancos e a importância de seus negócios: após a construção das máquinas de beneficiar café etc., o estabelecimento das sucursais dos grandes bancos é um índice seguro da solidez do organismo urbano e de seu enraizamento.

Enfim, resta considerar um último aspecto da função urbana: a *função espiritual*. Sob esse epíteto, voluntariamente vago, eu englobo atividades administrativas, escolares, políticas, religiosas e outras mais profanas. Deixemos de lado os santuários religiosos em torno dos quais foram construídas cidades e sobre os quais os sociólogos podem trabalhar com uma competência que o geógrafo não possui. Mas, voltemos a essa cidade imaginária que foi simples mercado, depois possuiu algumas indústrias e bancos e que desempenha também o papel de centro administrativo; ela aumenta ainda sua influência sobre as pessoas da roça que a freqüentam, que aí são chamadas freqüentemente e que para aí trariam os filhos se fossem instaladas algumas escolas com internatos. Função essa que Marília, por exemplo, vai logo conhecer, função que permitiu a Casa Branca continuar como cidade depois que terminou a boa época do café. Quando medidas administrativas vêm reduzir o território submetido administrativamente às cidades pioneiras em plena eclosão, estas perdem uma parte de sua clientela: o desmembramento do município de Araçatuba veio quando indústrias e escolas estavam já solidamente implantadas e o aglomerado urbano não sofreu com isso; mas, não é certo que a elevação de Pompéia a município e comarca não tenha retardado a marcha do desenvolvimento de Marília. Pois o fazendeiro e o sitiante quando vão à cidade para pagar os impostos aproveitam

para fazer compras e para se divertir. Tem-se ouvido muitas vezes evocar os tempos heróicos de Ribeirão Preto e de seus “cabarets” com nomes franceses, os salões de jogos de Barretos nos bons tempos do gado; e um geógrafo, falando de Marrakech, a cidade santa de Marrocos, definia-a como o “b... dos montanheseiros do Atlas”. Todos sabemos que essas formas de atividade dão às cidades uma animação que outras prefeituras lhes invejam; e isso se integra também no cenário e na alma urbana.

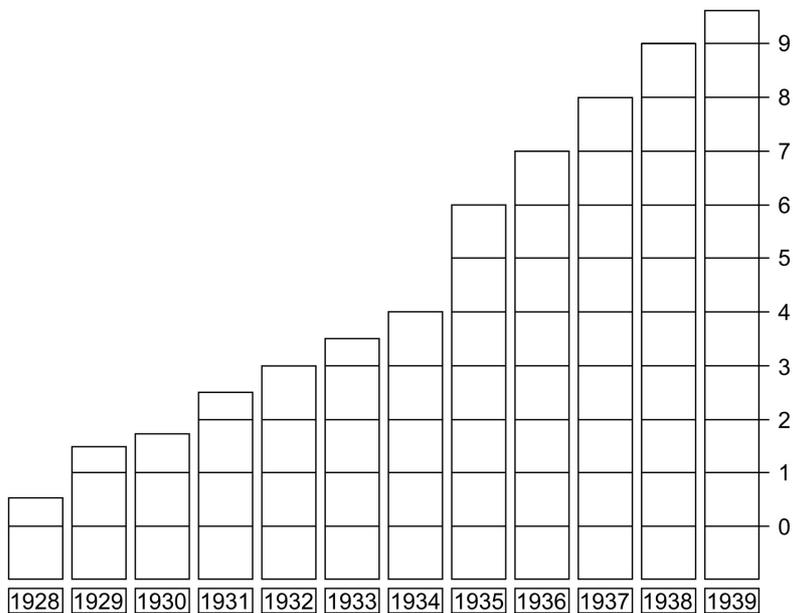
Pois não nos lembramos de que é sempre o cuidado de descrever e explicar o clima próprio à cidade estudada que domina o estudo da função urbana: enumerar os nomes das repartições públicas, as razões sociais das firmas industriais, seria escrever um almanaque urbano. Uma exposição teórica como essa obriga a separar artificialmente os tipos de funções urbanas que, na realidade, são solidárias umas com as outras; mesmo as que já desapareceram deixaram alguma herança no presente. Isso não seria preciso dizer para as grandes cidades, porém, casos como os de Poços de Caldas e Petrópolis, dois tipos de cidades de que não falamos porque são ainda muito raros no Brasil, mostrarão como diversas funções podem coexistir num pequeno organismo urbano e contribuir para lhe dar a forma e a vida que lhe conhecemos. Poços de Caldas nasceu das águas minerais e foi primeiro uma estância hidromineral; depois de alguns anos ao lado dessa função, concretizada pelas termas, apareceu e desenvolveu-se uma função puramente turística: os doentes não são mais os únicos a freqüentar a cidade; muita gente para lá se dirige também para passar férias. Esse desvio da função primitiva acarretou a construção de grandes hotéis, de casas de veraneio, de um cassino e um aeroporto moderno, isto é, uma modificação do cenário urbano. Mas, Poços é ao mesmo tempo o mercado de uma zona rural, não servida pela via férrea que termina nessa cidade e se prolonga pelas linhas de ônibus: ao lado dos autos de luxo e dos jovens elegantes de bicicletas, circulam os antigos carros de bois carregados de cereais; outra função, outro elemento da paisagem urbana<sup>25</sup>. O Professor Arbos mostrou como Petrópolis, que devia ser simplesmente um lugar de pouso na estrada de Minas ao Rio, tornou-se estação de veraneio e pequeno centro industrial: três funções concomitantes, todas fundadas sobre fatos geográficos<sup>26</sup>. E esse último caso lembra-nos ainda que durante a análise da função urbana não se deve esquecer nem o papel do meio natural, nem a ação preponderante das comunicações, nem o dinamismo dos fatos e dos homens.

---

<sup>25</sup> Beatriz de Carvalho Ramos: *Poços de Caldas*, trabalho apresentado ao IX Congresso Brasileiro de Geografia, 1940.

<sup>26</sup> Philippe Arbos: *Petrópolis, esquisse de géographie urbaine*. Rev. de Geogr. Alpine, Grenoble, v. XXV, p. 477-530, 1938.

Figura 4 - Gráfico anual da cidade de Marília



Vêm-se os efeitos da crise de 1929 e da prosperidade que acompanhou o progresso da cultura do algodão a partir da 1934.

O *raio de ação da cidade* – A todo momento foi preciso apelarmos para as relações que uma cidade mantém com uma região mais ou menos extensa: a metrópole de alguns milhões de habitantes, tanto quanto a pequena cidade flamenga da Idade Média, depende de seu *plat pays* e age sobre ele. Quais são então, as relações mantidas pela cidade com as regiões, às vezes distantes, e como se realizam elas?<sup>27</sup>

Para seu abastecimento, a cidade, é especialmente a grande cidade industrial, depende das regiões vizinhas e deve criar para si uma zona de subúrbio (“*banlieue*”) especializada nas culturas de hortaliças e frutas, pois a alimentação urbana é quase igual à rural. Sabe-se que, por muito tempo, São Paulo e sobretudo o Rio de Janeiro não possuíram zonas de subúrbio com cultura de hortaliças. Atualmente o Rio tenta a colonização da baixada e da serra, como São Paulo realizou a transformação em chácaras dos fundos de vales dos afluentes do Tietê e as encostas dos morros da região de Cotia, São Roque, Santo Amaro, Itapeverica, Embu etc., em grande parte graças aos imigrantes portugueses e japoneses. Importações de legumes e frutas, mas também do leite, manteiga, carne, peixes, dão lugar a uma atividade “*paraurbaine*” que é função dos recursos do meio natural e das distâncias: a cartografia entra de novo em jogo, a fim de se saber de onde vêm os produtos consumidos pelos habitantes da cidade, a importância de cada centro de abastecimento e para se medirem as distâncias e os tempos de percurso, assim como as variações de proveniência dos diversos artigos durante o ano. Essas questões são mais sutis nos grandes centros e seu estudo supõe a existência e a publicação dos dados estatísticos das prefeituras, freqüentemente ciosas de seus tesouros adormecidos, o conhecimento dos documentos de que podem dispor as companhias de estradas de ferro, os condutores de caminhões e ao mesmo tempo voltas pela cidade e conversas com os comerciantes, os *chauffeurs*, os chacareiros, com aqueles cujo trabalho assegura aos habitantes da cidade o alimento cotidiano e que possuem um conhecimento simples e completo das coisas. Nesse inquérito, um lugar deve ser reservado à paisagem da região periférica, que não é mais urbanizada, mas cujos homens e cujos produtos estão integrados na vida urbana: preparo de um solo com grande reforço de adubos, extrema delicadeza do trabalho agrícola que se torna um artesanato, divisão da propriedade com a cidade, eis um microorganismo que requereria sua própria monografia, mas que

---

<sup>27</sup> Encontrar-se-ão, entre as teses de geografia regional, tão numerosas na França, bons exemplos de estudo de cidade em função de uma região. Entre muitas outras, citemos a tese de Pierre George: *La région du Bas Rhône*, Paris, 1935, que possui capítulos muito instrutivos sobre Nîmes, Orange e sobretudo Avignon.

participa demasiado da vida urbana para não ter seu lugar no estudo geográfico urbano.

Entre os problemas levantados pelo abastecimento da cidade, distinguem-se também os do abastecimento de lenha e água; um e outro podem já ter sido esboçados como elementos do local e da situação e sua existência mais ou menos abundante pode ajudar a fixação da cidade; mas, as necessidades aumentam, enquanto que os recursos diminuem: o deserto substitui as florestas de outrora, e para alimentar e proceder à limpeza da capital, é preciso ir procurar a água muito longe, às vezes a centenas de quilômetros. Os aspectos puramente técnicos dos trabalhos realizados para a adução da água não precisam entrar na monografia, mas as condições do relevo, da constituição do solo, do regime pluvial e as necessidades da população aí encontram seu lugar normal.

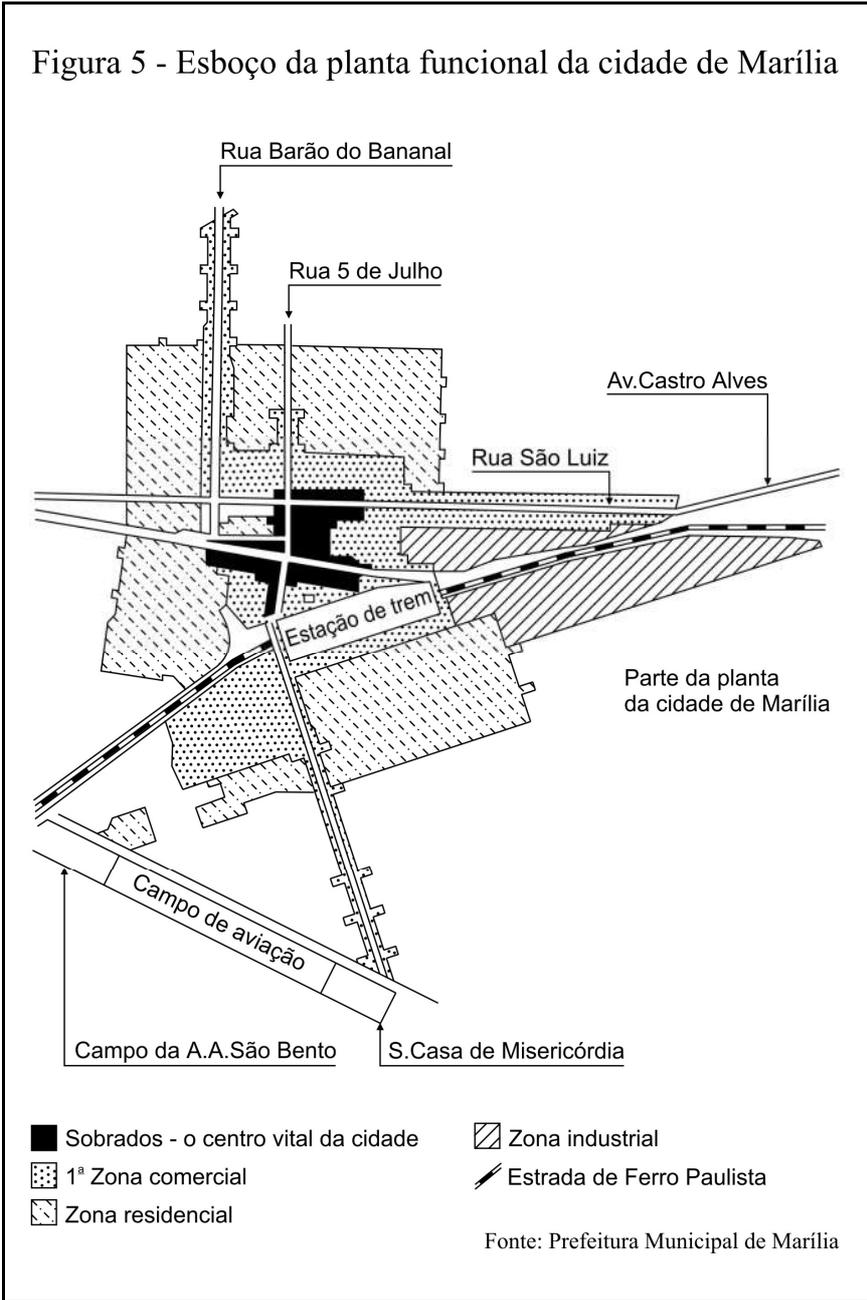
O aglomerado urbano requer ainda outra coisa da zona rural que o rodeia: lugares de repouso para os períodos de férias, lugares de descanso e de divertimento para os domingos. A prática anglo-saxônica do *week-end* atingiu todas as populações urbanas em graus mais ou menos avançados; os esportes, o automóvel, as preocupações de higiene e a instituição das férias, não apenas escolares mas também de trabalho, acarretaram um movimento da cidade para o campo. Na montanha vizinha, mais fresca e mais verde, na praia, à beira mar ou à beira dos lagos, as multidões dos habitantes das cidades vão procurar o descanso físico e moral no fim da semana e durante as férias anuais. Não se poderia negar que os exércitos de cariocas que vão todos os domingos a Paquetá, às praias de Niterói, a Petrópolis, ou as legiões de paulistas que vão a Santo Amaro, às Sete Praias, Interlagos, Santos ou Jaraguá, dão à vida urbana um aspecto que ela não possuía há apenas 20 anos. Podem-se cartografar esses movimentos que não se efetuam ao acaso e que prolongam a cidade para além de seus arrabaldes.

Para sua subsistência, para seus divertimentos, para suas indústrias também, que precisam importar matérias primas, a cidade depende do campo. *Mas, de outro lado, ela exerce uma influência tanto maior, quanto mais forte for a densidade das vias de comunicações e quanto mais rapidamente percorridas forem as distâncias.* Sabe-se que cada vez mais a população das grandes cidades tende a deixar deserto ao final da tarde o centro da cidade, dirigindo-se para suas casas nos subúrbios: o suburbano parisiense é um tipo humano pitoresco, que sai todas as manhãs muito cedo, voltando tarde, encontrando no trem os mesmos companheiros de viagem todas as manhãs e todas as tardes, discutindo acontecimentos do dia e elaborando lentamente a opinião

pública, nos percursos mais longos (para Paris quase 3 horas), organizando intermináveis e animadas partidas de baralho. Também não são desprovidos de pitoresco os trens elétricos do Rio, os “subúrbios” de São Paulo. Mas, qual o número desses homens? Em que medida seu gênero de vida é rural ou urbano? Para onde vêm eles, que distâncias percorrem por dia? E em quanto tempo? A tendência é para o aumento da população dos subúrbios, e em que pontos exatos dos subúrbios? E o porquê de tudo isso, que não será talvez alcançado, mas que é preciso procurar. Nesse terreno, os mapas são ainda uma vez indispensáveis: mapas de densidades humanas e das superfícies construídas, mapas dos meios de transporte, mapas de isócronas, “isométricos”, mapas de densidades dos meios de transporte nas diferentes direções e sempre a preocupação de comparar esses documentos cartográficos com os mapas topográficos e geológicos, e sempre o cuidado de pedir à história explicação que ela possa dar (velhos eixos de circulação que renascem, pequenos aglomerados outrora autônomos, reservatórios de população que se tornam satélites, indústrias muito antigas que permanecem e se modernizam, inserindo-se no contexto industrial da cidade).

As cidades do interior não conhecem esses subúrbios industriais, residenciais e entretanto quase rurais, nem esses fluxos cotidianos de população. Porém, apresentam outros problemas: por exemplo, em que medida a população urbana encontra um suplemento de ganha-pão conforme a estação, nos trabalhos rurais. Penso particularmente nas mulheres e nos filhos já grandes que, morando na cidade, vão participar da colheita do algodão; partem de madrugada e voltam à tarde, indo mais ou menos longe do centro urbano. Outrora, as condições sociais e o baixo nível de vida das populações do interior paulista explicavam a existência da população urbana relativamente numerosa em relação às possibilidades de ganhos e de trabalho: as necessidades eram limitadas, as mulheres só deveriam trabalhar nos serviços de casa, com um pequeno complemento como lavadeiras, empregadas por algumas horas etc. Mas, os níveis de vida melhoraram, as moças, solteiras e casadas, desejam contribuir para melhorar o lar. Elas podem encontrar trabalho temporário tanto na cidade, nos *packing house* das regiões citrícolas, ou na catação do café, quando fora da cidade, e durante a colheita do algodão. Elas constituem uma reserva de mão de obra que as pequenas fábricas de fiação e de malharia procuram utilizar, mas que, eventualmente se emprega em área distante.

Figura 5 - Esboço da planta funcional da cidade de Marília



Necessidades de abastecimento e movimentos de população permitem já conhecer até onde se estende o raio de ação da cidade. Um primeiro mapa concretiza bem esses primeiros resultados: o dos serviços diários de transportes ferroviários e rodoviários. O levantamento desse mapa é fácil quando as estatísticas existem e ele fornece indicações preciosas; deve-se esforçar sobretudo para se conseguir a dos serviços diários de ônibus que chegam ou partem de uma cidade; poder-se-á ler aí claramente quais são os limites extremos das relações mantidas e qual é a área de extensão das mais densas relações. Esse mapa é um primeiro elemento para estabelecer, sobretudo para as cidades das zonas rurais, de que região a cidade examinada é a capital regional. Mas, outros mapas devem completá-lo; um localizaria as residências dos pais cujos filhos são pensionistas dos internatos da cidade e um outro, as residências dos depositários de conta em banco ou, melhor ainda (pois a prática de conta em banco não é aqui tão corrente como na Europa ou na América do Norte), de todos os que tiveram negócios com o banco num ano. *Mapas dos serviços diários de ônibus* (de sua densidade em cada itinerário), *mapa da influência escolar*, *mapa da influência bancária*, eis três documentos que permitem traçar as fronteiras da região na qual a cidade exerce sua influência. O ideal seria poder reconstruir os mesmos mapas para anos seguidos a fim de se chegar a delinear uma evolução da qual a situação atual é apenas um momento. Não seria preciso dizer que as fronteiras dessa região de influência urbana não são rígidas: seria mais exato falar de *esferas de influência* da cidade A, com interferências de cidades vizinhas e rivais B, C etc.

A espécie de guia da monografia urbana que eu tentei delinear nas páginas precedentes, não pretende conter tudo, nem definir categoricamente a marcha a ser seguida: cada caso exige sua solução e seu modo particular de apresentação. Espero que se tenha, em todo o caso, encontrado aí o essencial e que ele poderá ajudar os que quiserem tentar a monografia geográfica da cidade que habitam ou conhecem, mas hesitam quanto ao método e à delimitação do assunto. Há, às vezes, qualquer coisa de árido e de penoso num inquérito aprofundado para um caso preciso, por ser ele pouco interessante e pouco novo aos olhos daquele que o faz; não se deve esquecer que o leitor futuro está bem longe de saber tanto disso quanto o autor, impregnado pelo seu assunto; deve-se lembrar também que vamos repetindo afirmações fundadas mais sobre impressões do que sobre certezas científicas, e que o conhecimento dos fatos geográficos e sociais do vasto Brasil é ainda fragmentário. A grande ciência não se faz de um só golpe, mas elabora-se lentamente pela acumulação de dados elementares e há o maior interesse em multiplicar os estudos monográficos, que terão tanto mais valor quanto menos

se assentarem em conclusões definitivas. Muito provavelmente, certos leitores, em particular os que seriam tentados pelo estudo de uma grande cidade, julgarão que essa interpretação do que deve ser a monografia geográfica urbana invade amplamente os domínios históricos, econômicos ou sociológicos e, admitindo voluntariamente que a realidade é efetivamente complexa, se entrincheirão por trás da impossibilidade e do perigo de tudo abordar. Espero, contudo, ter assinalado suficientemente que não se trata de recolher fatos sociológicos e raciocinar sobre eles como sociólogo, também não sugiro que se proceda como historiador; repeti várias vezes que a parte de trabalhos que cabe ao geógrafo é a de dar uma interpretação geográfica dos fatos históricos, sociológicos ou econômicos. Além disso, avaliando perfeitamente a dificuldade, parece-me ser a melhor solução constituir turmas de trabalho: se a realidade é complexa, por que nos obstinarmos a analisá-la apesar de tudo? Quase em toda parte a tendência é não mais submeter os fatos à dicotomia de nossos métodos tradicionais e escolásticos, mas, ao contrário, adaptá-los às necessidades que a vida, completa, multiforme e em perpétuas transformações, nos impõe. O papel do geógrafo, na turma de pesquisadores que empreendessem a monografia de uma grande cidade, poderia ser o de coordenador, porém não o de ditador.

Nesta revista, que é a de uma administração municipal<sup>28</sup>, um último aspecto da geografia urbana deve ser lembrado; isto é, que tais estudos não são dos que, sob pretexto de realismo e de espírito prático, devam ser considerados como inúteis e metafísicos (sem querer dizer que a metafísica seja inútil). Uma monografia geográfica é um “dossier” completo com uma superioridade: esforça-se por dar uma idéia da vida tão exata quanto possível. Escrita com um espírito científico e com o desejo de compreender tendências que se elaboram surdamente no curso dos anos, no quadro das possibilidades do meio, a monografia geográfica pode prestar os maiores serviços práticos. Assim, tem-se freqüentemente falado da necessidade de se estabelecer no interior do Estado de São Paulo unidades administrativas e econômicas. Não é de crer, então, que os que se voltam para essa questão encontrem uma base preciosa nas monografias das cidades que determinariam com precisão seu raio de ação? Não haveria também uma possibilidade de conhecer, por esses inquéritos, as necessidades e os desejos dos homens? Em muitos países, o valor prático ou imediato das pesquisas de geografia humana, valor que se prende à preocupação da síntese da ciência geográfica, foi já compreendido e utilizado. No Brasil, tanto nos corredores do Congresso de Geografia de Florianópolis, quanto na obra paciente e fecunda do Conselho Nacional de

---

<sup>28</sup> Referência à Revista do Arquivo Municipal de São Paulo, na qual o artigo foi publicado originalmente (Nota do editor).

Geografia, pode constatar-se que a mesma concepção se desenvolve: o estudo científico, desinteressado não é mais considerado como um luxo intelectual e seu valor prático é avaliado de acordo com o espírito de pesquisa pura que animou o estudioso. Aí encontramos uma razão a mais para desejar que este guia de monografia geográfica urbana não seja inútil e que os próximos anos vejam aumentar a bibliografia urbana brasileira.

## **BIBLIOGRAFIA**<sup>29</sup>

Para o Brasil deve-se citar, antes de tudo:

DEFFONTAINES, Pierre. "The origin and growth of the Brazilian networks of towns". *Geographical Review*, v. 28, p. 379-399, 1938. (Esse artigo faz indicação de algumas referências bibliográficas como: JAMES, P. E. "Belo Horizonte and Ouro Preto, a comparative study of two Brazilian cities". Paper Michigan Acad. of Sci. *Arts and Letters*. Ann-Arbor, v. 18, p. 239-258, 1932. FONSECA FILHO, H. R. da. "S. Tomé das Letras". *Rev. Soc. de Geogr. do Rio de Janeiro*, v. 35, p. 46-58, 1932).

ARBOS, Phillipe. "Petrópolis, esquisse de Géographie urbaine". *Rev. de Geogr. Alpine*. Grenoble, v. XXV, p. 477-530, 1938.

JAMES, Preston E. "Rio de Janeiro and São Paulo". *Geographical Review*, t. XXXIII, p. 271-298, 1933.

QUELLE, Otto. "Rio de Janeiro". *Beitrag zur Geographie einer tropischen Grosstadt*. Zeitschr. gesell. fur Erdkunde zu Berlin, p. 241-257, 1931.

AGACHE. *Cidade do Rio de Janeiro, extensão, remodelação e embelezamento*. Paris, 1930.

DEFFONTAINES, Pierre. "Rio de Janeiro, une grande victoire urbaine". *Revue d'économie politique*, p. 92-109, 1937.

PAULA, E. Simões de. *Contribuição monográfica para o estudo da segunda fundação de São Paulo*. São Paulo, 1936.

PRADO JÚNIOR, Caio. "O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo". *Geografia*, n. 3, ano I, p. 239-262. O mesmo autor apresentou ao IX Congresso de Geografia um estudo completo sobre esse assunto, que aparecerá nos *Anais do Congresso*.

Série de trabalhos executados pelos alunos da cadeira de Geografia da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, apresentados ao IX CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA (1940) e

---

<sup>29</sup> Reproduzida respeitando a ordem e os comentários originais. (Nota do editor)

que aparecerão nos *ANNAIS DO CONGRESSO*: estudos sobre Santo André (da autoria do Dr. Raul de ANDRADA), Casa Branca (pela Prof<sup>a</sup> M. A. PANTOJA), Jaboticabal (pelo Prof. Odilon Nogueira MATOS), Marília (pelo Prof. Pierre MONBEIG), Franca (pela Prof<sup>a</sup> M. C. Martins RIBEIRO), Poços de Caldas (pela Sra. B. de Carvalho RAMOS), Catanduva (pela Prof<sup>a</sup> Olga PANTALEÃO), apresentação dos trabalhos (pelo Prof. Pierre MONBEIG).

Ver também a coleção da *REVISTA DO ARQUIVO MUNICIPAL*.

Existem numerosos artigos exclusivamente históricos e estudos inspirados no urbanismo. Essa literatura constitui uma excelente matéria prima para os estudos geográficos, mas não nos parece dever figurar nesta breve bibliografia.

A título de exemplos e para se familiarizar com o método, é bom ler bons estudos de Geografia Urbana; entre os que figuram nas bibliotecas públicas de São Paulo, podem-se reter: BLANCHARD: Grenoble; DEMANGEON: *Paris* (pequeno livro dedicado ao grande público e aos professores primários).

GLERGET. *Le Caire*. Lespes: Alger. 2 v.

*ANNALES DE GEOGRAPHIE*. E. DE MARTONNE: Buenos Ayres (1935, p. 281-304, cf, compte rendu na revista *Geografia*); MORAZÉ: *Dakar* (1936, p. 607-631); SOULLAS: *Villes marchés et villes d'industrie de Haute Normandie* (1936, p. 399-414); FICHELLE: *Bratislava, étude de ville* (1937, p. 189-194); ALBITRECCIA: *Ajaccio, le port et la ville* (1938, p. 361-372); BOCHET: Klaipeda – Memel (1938, p. 372-392); DUBUC: *L'approvisionnement de Paris en lait* (1938, p. 257-266).

*ANNALES D'HISTOIRE ÉCONOMIQUE ET SOCIALE*. JOURDAN: *La ville étudiée dans ses quartiers, les halles de Paris au Moyen Age* (1935, p. 285-301).

Na *GEOGRAPHIE UNIVERSELLE* de Vidal DE LA BLACHE et GALLOIS, pode-se ler o capítulo sobre Londres (DEMANGEON), Berlin (DE MARTONNE).

Uma notícia sobre os trabalhos de Geografia Urbana nos Estados Unidos foi publicada no número de julho de 1938 dos *ANNALES DE GEOGRAPHIE* (p. 435-439). No *GEOGRAPHICAL REVIEW*, serão encontrados: Charles M. DAVIS: "The cities and towns of the high plains of Michigan" (1938, p. 664-673); Alfred WRIGHT: "Ohio towns patterns" (1937, p. 615-624); John E. ORCHARD: "Changai" (1936, p. 1-31); John K. WRIGHT: "The diversity of New York city. Comments on the real property inventory of 1934" (1936, p. 620-639).

*Recebido e aceito em 20/11/2003*