

## A GEOGRAFIA DE PIERRE MONBEIG

**Clarice Cassab**

Profª Drª do Departamento de Geociências da UFJF, Rua José Lourenço Kelmer, s/n - Campus Universitário, Bairro São Pedro - CEP: 36036-900 - Juiz de Fora - MG. E-mail: [claricecassab@yahoo.com.br](mailto:claricecassab@yahoo.com.br)

Geógrafo francês, Pierre Monbeig nasceu em 1908 tendo se formado em Letras (História e Geografia) na Université de Paris em 1927. Durante sua formação universitária foi aluno de professores como De Martonne e Albert Demangeon, esses fortemente influenciados pela geografia de Paul Vidal de La Blache. Este importante geógrafo morreu em 1987 tendo deixando em sua trajetória influências fundamentais para a história da Geografia, como um todo, e a brasileira em particular.

Já formado, em 1935, foi convidado para assumir a cadeira de Geografia Física e Humana, então ocupada pelo professor Pierre Deffontaines, na recém criada Universidade de São Paulo, no Brasil. Em 1938, deixou a cadeira de Geografia Física, para dedicar-se exclusivamente à disciplina de Geografia Humana. Ainda em 1937, assumiu a presidência da Associação de Geógrafos Brasileiros, cargo que ocupou até 1946.

Após seu regresso para a França, em 1947, Monbeig defendeu seu doutorado, apresentando como tese principal o trabalho *Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo*, complementada pela tese *Crescimento da Cidade de São Paulo*. Ambas resultantes de seus anos no Brasil. Em 1950, já como doutor tornou-se professor da Faculdade de Letras, assumindo a disciplina de Ensino de Geografia Colonial.

Monbeig trouxe para o Brasil as contribuições da Geografia francesa, então a matriz de pensamento mais influente. Seus alunos estudaram a Geografia a partir das obras de autores franceses de grande expressão como os geógrafos Vidal de La Blache, Albert Demangeon, Max Sorre e Emmanuel De Martonne, além de historiadores como Lucien Febvre, Marc Block e André Sigfried.

Sua formação na Geografia francesa influenciou fortemente sua prática, tanto no que concerne ao peso dado à História para a explicação da realidade, quanto

pela ênfase à descrição detalhada da paisagem e dos homens, em especial da sociedade local, como elemento fundamental para a análise geográfica. Método adotado também por Vidal de La Blache em seu *Quadro da Geografia da França*.

Para Pierre Monbeig cabia a Geografia estudar a realidade como sendo uma totalidade complexa. É dessa premissa que o autor extrai seu conceito de "complexo geográfico", fortemente influenciado pela idéia lablachiana da existência da complexidade e das interrelações dos fenômenos que ocorrem na superfície da Terra.

Para Monbeig o geógrafo deve compreender e explicar a realidade da mesma forma como se desmonta um mecanismo com o intuito de ver todas as suas partes. Sempre, contudo, tomando cuidado com a forma na qual as partes se ajustam, já que é ela que asseguraria o bom funcionamento do mecanismo. Uma vez explicada é preciso compreendê-la através da análise do conjunto dos diferentes elementos que compõem determinada realidade. (MONBEIG, 1952).

Assim, nos dirá o mestre:

Uma linha de estrada de ferro, por exemplo, não é somente o traçado da via, a velocidade dos trens, nem a lista de cidades que ela dessela, nem o número de viajantes e a tonelagem das diversas mercadorias que ela transporta. É tudo isso junto, mais os capitais que asseguram seu funcionamento, as atividades que ela suscita, as concorrências que ela sofre e outras coisas mais. O economista limitar-se-ia ao estudo de alguns desses aspectos, o técnico a outros, o especialista em questões demográficas a outros. O geógrafo os toma na sua totalidade e os considera como um todo no qual todas as partes são solidárias (MONBEIG, 1952).

Como reconhecer esses complexos? O primeiro passo de seu método geográfico é o olhar sobre a paisagem. Deve o geógrafo “saber olhar, e aí onde um olho não advertido vê apenas linhas e cores, ele compreende a significação profunda, o valor humano da paisagem” (MONBEIG, 1952). Contudo, Monbeig adverte que a paisagem não é apenas aquilo que se pode ver mas também o que pode se sentir. Por essa razão, o geógrafo não pode se restringir a mera descrição da paisagem se pretende alcançar o complexo geográfico. Pois, como alerta Monbeig:

O complexo se exprime antes de tudo na paisagem, a qual, formada uma e indissociável pelos elementos naturais e pelos trabalhos dos homens, é a representação concreta do complexo geográfico. Por essa razão, o estudo da paisagem constitui a essência da pesquisa geográfica. Mas é absolutamente indispensável que o geógrafo não se limite a análise do cenário, à apreensão do concreto. A paisagem não exterioriza todos os elementos constituintes do complexo. Nem sempre nela se encontrarão expressos com clareza os modos de pensar, as estruturas financeiras, que são, entretanto, parcelas apreciáveis do complexo geográfico. Outro perigo – a limitação do campo de estudo à paisagem ameaça levar o pesquisador ao recurso exclusivo da descrição. (...) A paisagem é o ponto de partida, mas não um fim. Resulta do complexo geográfico, sem confundir-se com ele (MONBEIG, 1957, p.11).

Assim, o estudo do complexo geográfico não se esgota na descrição da paisagem. Compreender o complexo geográfico significa avançar para além da paisagem, buscando indentificar e analisar a teia de interrelações que ocorrem entre os elementos físicos e humanos nela expressos. Este é o segundo ponto do método geográfico do autor. (MONBEIG, 1952).

Esse foi, sem dúvida, o esforço permanente de sua geografia. Esforço que ele imprimiu em todos os temas de seus estudos. E no Brasil não foi diferente. Sua chegada à São Paulo coincidiu com um período de grandes transformações no país quando da transição do modelo de desenvolvimento agrário e rural para o modelo urbano e industrial. Transformações que tinham, em grande medida, São Paulo como seu epicentro.

Monbeig, com seu olhar atento, percebeu essas mudanças. Transformações que se materializavam na paisagem do país impulsionadas por processos como desmatamentos, criação de novas vilas e/ou crescimento de antigas, crescimento e dinamização das cidades, chegada crescente de imigrantes, desenvolvimento das indústrias, ampliação das ferrovias, criação de novos

centros urbanos e pelo crescimento econômico, além de mudanças políticas e culturais.

São Paulo fervia, o Brasil fervia, e Monbeig não deixou de perceber isso. De pronto, começou suas pesquisas sobre as zonas pioneiras no Oeste do estado de São Paulo e Norte do Paraná alertando seus alunos sobre a importância dos trabalhos de campo. Aziz Ab' Saber, ele mesmo um de seus alunos, lembra que Monbeig advertia;

que toda a teorização precoce acabava por ser repetitiva e infértil. Era necessário iniciar-se por trabalhos analíticos sobre temas reais, percebidos no mundo rural quer no urbano. Antes de se iniciar nos trabalhos de campo e na percepção das relações entre os homens e a terra, e os homens e a sociedade, era impossível teorizar (Ab' Saber, 1994).

Monbeig também é considerado um dos pioneiros dos estudos de Geografia Urbana no Brasil. Diante da constatação da quase inexistência de estudos da realidade urbana brasileira – em franco processo de expansão, experimentado por Monbeig, morador daquela que seria a futura metrópole do estado de São Paulo, e mais importante do país, o geógrafo passará a ter no urbano um de seus campos de estudo.

Novamente é Ab' Saber (1994) quem nos dirá:

a medida em que foi tomando consciência sobre as cidades do interior paulista e norte-paranaense – nascidas e crescidas ao saber do ciclo do café – Monbeig incentivou alunos e ex-alunos a realizarem monografias sobre os núcleos urbanos que melhor conheciam: ou, por terem neles nascido, ou porque neles desenvolveram atividades de ensino. Dessa sua iniciativa, surgiram vários estudos, mais tarde publicados em revistas, as mais diversas.

Seu artigo, *O estudo geográfico das cidades*, é considerado o marco inicial da pesquisa em Geografia Urbana no Brasil. Originalmente publicado em São Paulo, na Revista do Arquivo, em 1941, neste artigo Monbeig propõe um método para a realização dos estudos sobre cidades, introduzindo no Brasil conceitos hoje tão comuns à Geografia Urbana, tais como: sítio urbano, posição geográfica e função urbana.

Totalmente afinado com o que se produzia sobre os estudos urbanos no Brasil e no mundo, em *O estudo geográfico das cidades*, Monbeig recorreu a autores da Escola de Chicago, como Park e Burgess, além de outros autores como Preston James, Philipe Arbos, Pierre Deffontaines. Contudo, o geógrafo francês buscou ir além, lançando as bases para a realização daquilo que chamou de “monografias urbanas”.

*O estudo geográfico das cidades* é o esforço do autor de construir um caminho teórico-metodológico para os estudos urbanos no Brasil, até então quase inexistentes. Assim, “essa espécie de guia da monografia urbana” busca traçar o percurso para a produção de estudos sobre as cidades, sejam elas grandes, médias ou pequenas. A “síntese urbana” apresentada por Monbeig neste texto seminal refere-se à descrição e à análise das paisagens e fenômenos, ao estudar de maneira integrada os componentes físicos e humanos da cidade.

Posteriormente, o autor acrescentou um apêndice no qual discute novos pontos, incorpora outras informações bibliográficas e apresenta novas indicações metodológicas. É este texto e seu apêndice que inauguram a sessão Clássicos da Geografia.

Boa leitura!

## Referências Bibliográficas

AB'SABER, A. Pierre Monbeig: a herança intelectual de um geógrafo. **Revista de estudos avançados**, São Paulo, vol. 8, nº 22, p. 221-232, 1994.

MONBEIG, Pierre. O estudo geográfico das cidades. **Boletim Geográfico**, IBGE. ano 1, nº 7, p. 7-29, outubro de 1943.

\_\_\_\_\_. **Novos estudos de geografia humana brasileira**. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1957.

\_\_\_\_\_. Leçon inaugurale 6 de novembre de 1952: Conservatoire National des Arts et Métiers. In: THÉRY, Hervé; DROULERS, Martine. **Pierre Monbeig un géographe pionnier**. Paris: CREDAL, 1991 (Collection Travaux et Mémoires de l'HEAL n 55).

## O ESTUDO GEOGRÁFICO DAS CIDADES

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, seu esboço sobre o Rio de Janeiro, as publicações de Preston James, as de Otto Quelle (de acesso difícil), uma monografia de 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 este tema estava na ordem do dia do Congresso de Geografia de Florianópolis e que, com exceção da colaboração paulista, não reteve senão mediamente a atenção dos estudiosos brasileiros.

Entretanto, na maioria dos países onde a geografia moderna está bem desenvolvida, a geografia urbana tem visto aumentar a sua bibliografia, não só por artigos de revistas, mas também por obras de maiores dimensões, na Alemanha, nos Estados Unidos e na França.<sup>2</sup>

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 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 isto prova que há dêsse lado um campo de trabalho não só interessante em si, mas também pelos contactos 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 inclina sobre uma cidade. Para êle, a cidade é uma forma de ato de posse do solo por um grupo humano; qual e êste solo, quais são êstes 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 desta série, convém também transpor nossas indagações ao passado; qual era êste solo que a obra

---

\* N. R. – A propósito do estudo da cidade, o próximo número do BOLETIM, referente ao mês de novembro, divulgará uma resenha do trabalho publicado na revista "Sociologia", em que o renomado sociólogo americano Donald Pierson, atualmente professor na Escola Livre de Sociologia e Política de São Paulo, faz interessantes observações, sob o prisma da sua especialidade, acerca do problema estudado agora, no campo geográfico, pelo ilustre Professor Pierre Monbeig.

<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.

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

do homem tem freqüentemente modificado e quais foram êstes 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 jôgo do acaso que fêz 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 pôde desenvolver-se aproveitando certos elementos naturais (digamos: 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, neste 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, devem ser levados em conta igualmente os dois parceiros dêste "match" eterno. Será preciso estudar, então, não sômente 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 im-pulsos de crescimento, épocas de estagnação da cidade sôbre o terreno; tais variações têm acarretado modificações do cenário urbano, uma vez que transfor-mações da arquitetura puderam eventualmente acompanhá-las. Como é marcada esta evolução sôbre o solo? Em que proporção foi ela ajudada ou dificultada por elementos naturais? Não representam as casas 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 esta 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: esta função urbana também depende, ao mesmo tempo, do que os homens encontraram na natureza e do que tiveram necessidade de realizar. Esta função é exercida num certo raio em tôrno da cidade, com facilidade e intensidade maiores ou menores, em função do relêvo e das distancias. Aí ainda o problema é essencialmente geográfico, pois refere-se à posse do solo. Graças a Asses elementos de documentação, poder-se-á medir a influência da cidade sôbre os meios rurais, sôbre 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 interêsse quanto as colmeias 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 tôda velocidade em metrópoles imponentes. Na Europa, a pequena cidade de passado imemorial é ainda muitas vêzes 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 isto não semente 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

---

<sup>4</sup> Para este 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 sôbre este tema nos números antigos dos *Annales de Géographie*, que me parece inútil indicar ao leitor por não existirem nas bibliotecas públicas de S. Paulo, Jean Brunhes: *La géographie humaine*, Lavedan: *Géographie des Villes* (coleção dirigida por Deffontaines, publicada por Gallimard em Paris) e Lucien Febvre: *La terre et l'évolution humaine*.

da realidade uma representação a um tempo exata e eloqüente. Vulgarizado pelas diversas escolas geográficas modernas, o emprêgo do mapa foi adotado pela sociologia e pela etnografia, sobretudo americana, e os estudos clássicos da escola de Chicago mostram tudo o que era possível conseguir dêsse emprêgo, 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 realidade. A demarcação entre os fatos geográficos, sociológicos ou econômicos raramente é fácil, principalmente quando o objeto da pesquisa é um aglomerado urbano; nestas 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 aperece 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 sob 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, minucioso e crítico; pois se nos contentarmos com enumerar os caracteres topográficos, vegetais e climáticos, nada fazemos de útil. Estes caracteres não são interessantes em si mesmos, mas sim na medida em que contribuíram, sob 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 de 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 de dois lados ao mesmo tempo: estudo de situação e estudo do local urbano.

---

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

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 esta cidade no conjunto regional de que faz parte, podendo este conjunto ter uma verdadeira unidade natural, ou, ao contrário, resultar do contraste entre regiões naturalmente opostas. Alguns exemplos poderão precisar esta noção. Na revista *Urbanisme*,<sup>6</sup> um geógrafo francês, Dion, 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 viveu, morreu e conheceu desde 1919 certo renascimento; estas 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 contacto 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 contacto das regiões geológicas e topográficas, onde a circulação nas estradas é substituída pela circulação fluvial, com baldeações e com os mercados que daí nascem inevitavelmente, uma floração urbana pôde aparecer; a situação das cidades flamengas relaciona-se com as duas regiões naturais do País Alto e do País Baixo.

Quando se olha o mapa administrativo paulista e quando se o compara com mapas topográficos e geológicos, um fenómeno da mesma ordem aparece: o grande arco de círculo que ocupa sobre o mapa os 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 Mocóca, todas estão em contacto 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 Moji 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 marcado, etapas sobre uma grande via natural de comunicações, as cidades citadas gozaram na sua formação e no seu crescimento de uma superioridade natural. As 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 esta 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, mais é preciso dizer que não são algumas simples frases suficientes para caracterizar a situação de uma cidade: "croquis" e mapas são mais úteis neste 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: isto constitui uma garantia contra os vãos 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 meandro, cidades de vau, cidades de cabo, ilhas, cidades de acrópole, etc.; lendo-se esta classificação, a via de passagem e o cuidado com a segurança parecem os agentes essenciais da escolha efetuada pelos homens. Lucien Febvre mostrou que estas 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, ele justifica a forma atual da cidade e esclarece os problemas que o urbanista deve resolver e os que o administrador encontra todos os dias.

---

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

O caso do local do Blumenau parece-me particularmente típico: o Dr. Hermann Blumenau quando fez a primeira exploração do rio Itajaí, sustou a navegação nas primeiras quedas fluviais 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 sôbre 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 sôbre a margem direita impediu a extensão em profundidade e orientou o crescimento paralelamente ao rio;

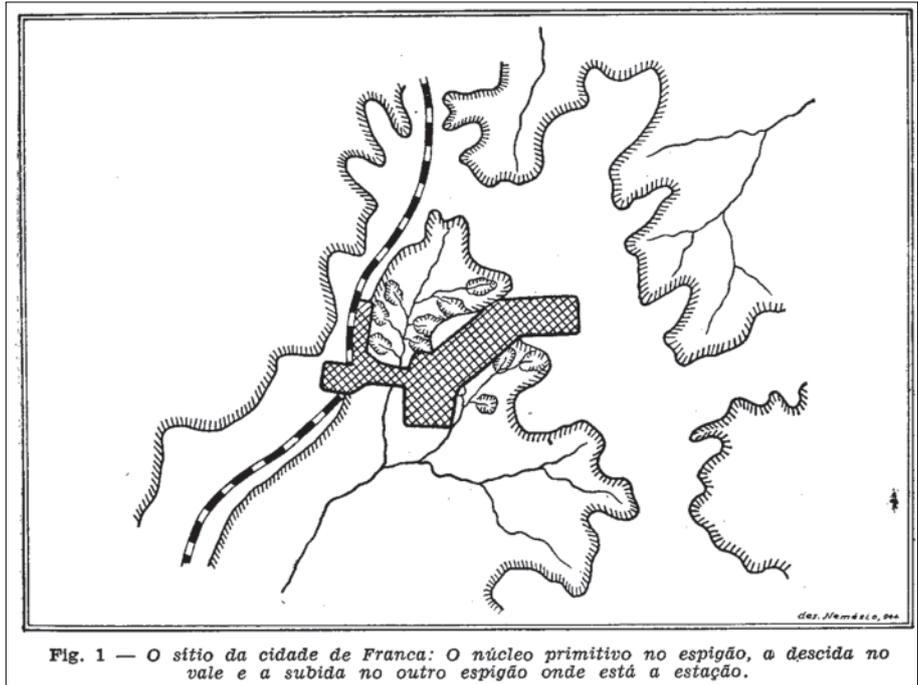


Fig. 1 — O sítio da cidade de Franca: O núcleo primitivo no espigão, a descida no vale e a subida no outro espigão onde está a estação.

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 mesmo estas invadidas pelas do rio Itajaí: Blumenau sofreu muitas vezes inundações e o problema não está ainda resolvido. No Estado de S. Paulo, a localização das cidades sôbre o espigão onde correm paralelamente a fita da estrada arenosa e a das 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 sôbre três espigões ligeiramente inclinados para o sul; as vossorocas que se cavam fâcilmente nas areias dão-lhe quase um aspecto de cidade naturalmente fortificada, mas limitam a expansão urbana em certas direções.<sup>7</sup>

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 põe na paisagem? De que soluções necessitaram elas? Assim também evitar-se-á concluir muito depressa por uma influência ditatorial do local. Há sempre uma escolha do homem, conciente ou inconciente. 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 neste 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 Sorocábana a partir de Ourinhos ou ao longo da Estrada S. 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 irreduzível.

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

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 decidido 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 Erié, 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 pre-pararam 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 península 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 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 epigênicos 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? Estes 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 S. 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

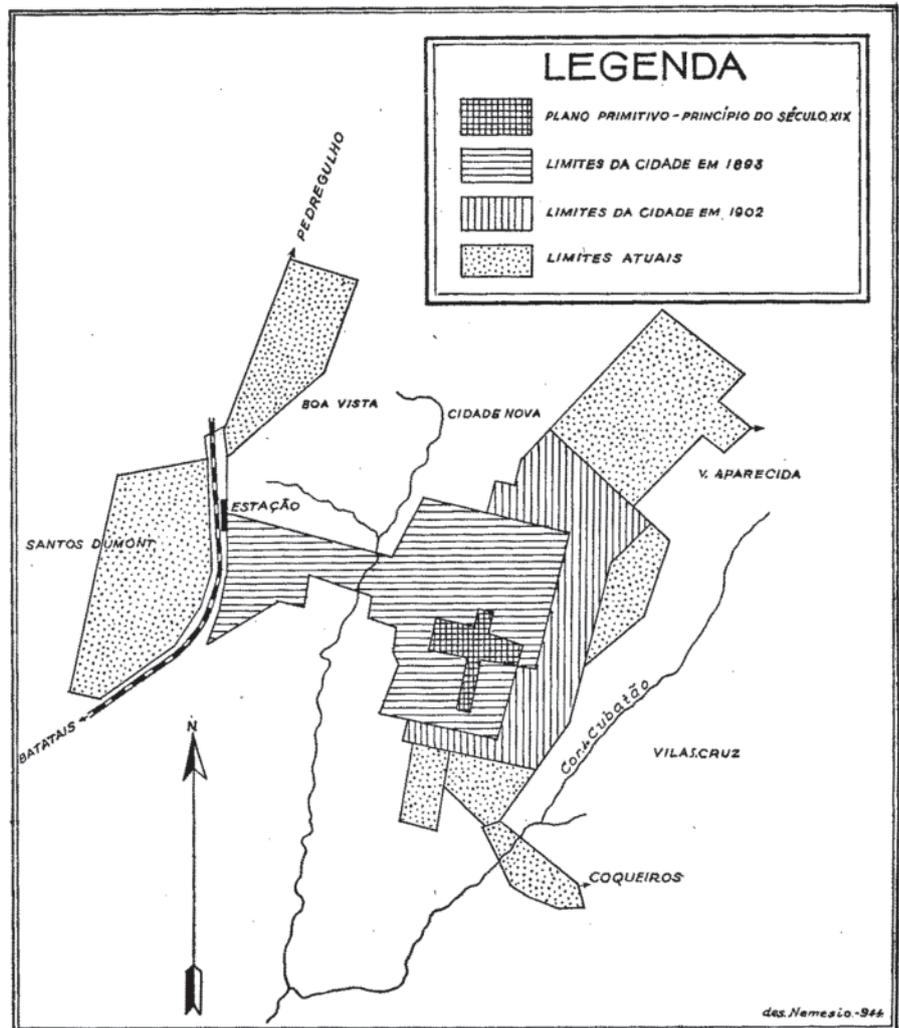


Fig. 2 — Evolução da cidade de Franca (os dois mapas de Franca foram fornecidos pela sra. licenciada Maria da Conceição Martins Ribeiro e, como os de Marília fazem parte de trabalhos realizados na cadeira de Geografia Humana da Faculdade de Filosofia, Ciência e Letras da Universidade de S. Paulo, para serem apresentados ao Nono Congresso Brasileiro de Geografia).

<sup>8</sup> H. Baulig: New York, § V, eh. XIX, troisième partie (les Etats Unis) du tome SIIT (Amérique septentrionale) de la Géographie Universelle de Vidal de la Blache et Gallois, ps. 355-366. Paris, 1936.

paulista é apenas um parágrafo da história do relêvo 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, coifo, 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 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. E’ um voto formulado por um leigo e os historiadores dirão’ se há oportunidades de vê-lo atendido. Mas, não deixa de ser verdade que estas fundações piedosas serviram de pontos de ligação e de núcleo de agrupamento; não é esta 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 (reocupa 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 relêvos 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 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 medi-

<sup>9</sup> Ver a bibliografia geral, artigo da *Geographical Review*.

<sup>10</sup> Rubens Borba de Moraes: Contribuições para a história do povoamento em S. Paulo até fins do século XVIII, in *Geografia* n.º 1, ano I, p. 69-87, 1935. Este 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 esta 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 deste artigo.

da 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 dêesses 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. E’ preciso então examinar a superfície construída ao abrigo das fortificações. Mas, um rápido golpe de vista sobre a forma atual de S. 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 êste 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 pròximamente ao estabelecimento da via férrea (1875) e é justamente em direção do caminho de ferro, longe do rio ao lado do qual se tinham instalado os fundadores da cidade, que esta vai se desenvolver. Assim 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 relêvo: para atingir a estação, a cidade saiu de seu local primitivo de 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 1926-28, pelo estabelecimento de patrimônios, foi surpreendida pelo cataclisma de 1929; êste 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 pelo estabelecimento de novos patrimônios em 1934 e 1935. Como a produção do algodão acarreta o estabelecimento de máquinas de beneficiamento e mesmo distilarias e como estas 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 apôio 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 êles se inserem no quadro preciso e imutável dos elementos geográficos. No decorrer dessas transformações, a cidade adquire às vêzes caracteres totalmente novas relativamente aos que podiam auxiliar a sua classificação nos seus primeiros anos. Não seria êsse o caso do Rio de Janeiro que, tendo tido sua origem nas ilhas da baía de Guanabara se desenvolveu nas terras baixas com uma cidade de gôlfo e, num estádio moderno, avançou para o oceano, como uma cidade de 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 desta evolução da forma da cidade leva a reconsiderar os problemas do local. A morfologia urbana não dispensa a genética urbana.

Mas, a cidade é apenas um conteúdo; é o resultado do trabalho dos homens, abriga-os e fá-los viver. “Quais são êstes homens? Quantos são?” Eis um novo elemento a considerar e, como sempre, são sòmente 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 tia população urbana e seu ritmo evolutivo,

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

<sup>12</sup> Trabalho já citado.

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 este 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. Me 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 este estudo é realizável, fornece resultados particularmente eloqüentes. Além disso, na falta das estatísticas de densidade humanas, podem ser obtidos dados equivalentes consultando-se cuidadosamente as listas de distribuição das habitações.<sup>14</sup>

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 outro cujos quatro avós sejam autênticos parisienses. Essa mistura dos elementos nacionais nas capitais tem uma importância enorme para o aspecto mesmo da cidade, para sua côr local, e as repercussões políticas são ainda mais essenciais. Nos países onde as correntes da imigração são fortes e variadas onde homens de côres 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 S. 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 sêca 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. Estes 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 dos aumentos 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 a 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>13</sup> Trabalho de Luigi Galvani: “Algumas características demográficas de S. Paulo”, Boletim do Departamento Estadual de Estatística. S. Paulo. n.º 1. ano 1939. 17-58.

<sup>14</sup> O recenseamento de 1940, que foi executado nas cidades segundo o sistema dos quarteirões adotado pelo Departamento de Cultura de S. 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 citadina.

<sup>15</sup> Ver trabalho já citado.

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", hachúrias mais ou menos unidas, até os sistemas mais rigorosos, mas que podem servir quase só ao estudo de áreas muito limitadas, escolhida porquê 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>

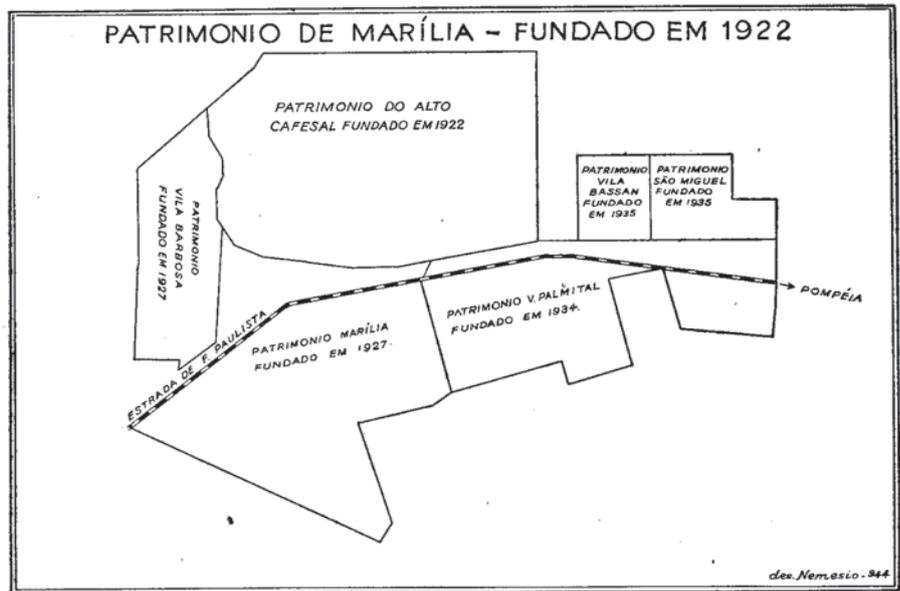


Fig. 3 — Os patrimônios de Marília (dados fornecidos pela Prefeitura da cidade). Pode ser notado o período de menor crescimento entre 1927 e 1934, durante o qual não houve fundação de patrimônio; os patrimônios modernos tendem a ser localizados acompanhando os trilhos da Companhia Paulista, na entrada da cidade vindo dos municípios mais recentes.

A realidade móvel não é de um lado o homem e do outro o espaço urbanizado; e é a cidade, no seu aspecto e na sua vida, que o geógrafo procura descrever e explicar. Neste ponto de 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 do 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 bairro ativo. Há em tudo isso causas geográficas de que Deffontaines deu alguns esboços. Em S. Paulo, o velho bairro dos Campos Eliseos 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 e estudo urbano, se não 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 assemelhar-se-ia 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 atenu-

<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 S. Paulo", tese apresentada ao Nono Congresso de Geografia e publicada pelo Boletim do Departamento Estadual de Estatística, n.º 10, ano II, outubro 1940, ps. 33-48.

ada 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 da zona central do comércio e dos transportes, fora das casas muito pobres localizadas mesmo 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 p a 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 península de Manhattan, como os do Rio decorrem da fraca extensão dos terrenos planos das faixas do litoral? A cidade pioneira de barracas 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 sub-solo e da superfície, dos materiais disponíveis, do clima (o vento, a nebulosidade, a temperatura), meio urbano, a população, o modo de construção, a distribuição e decoração, 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, esta circulação depende antes de tudo da topografia que condiciona o estabelecimento das ruas e das estradas. Ninguém poderá imaginar exatamente a Rio de Janeiro ou S. 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. E Recife, entre os braços dos rios e as lagoas, resolveu seu problema de circulação pelo levantamento de pontes que ligam entre si as células 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>18</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.

Se o mapa, a planta, a topografia e a gravura são os auxiliares indispensáveis desta 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 êle que “o fato deve ser destacado no Brasil, onde um cientificismo exagerado insiste em levantar-se contra aquêles 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 coma 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 êste foi contado como um rebanho de gado. E’ tempo de fazer uma injeção de Elysée

<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 S. Paulo”. Boletim do Departamento Estadual de Estatística, ano I, n.º 6, junho 1939. ps. 23-54.

<sup>18</sup> Assim como a ponte Hercillo 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 de ônibus”, O observador econômico e financeiro, ano IV, n.º 41, junho 1939, ps. 77-94.

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 contacto 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 côres, os sons, os odores da grande avenida principal da Capital, que a multidão dos operários em alvorôço a saída da fábrica e que a luz de um belo dia sêco 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 coma disciplina e método de análise”. Paul Morand escrevendo sobre New York é 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 por nosso lado pretensões literárias. A interpretação estética dos fatos geográficos é às vêzes utilizada para fins pouco honestos: usar-se-á para emprestar uma certa qualidade de alma a paisagens urbanas e rurais, alma que às vêzes 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 eloquência demasiado latina.

## 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 esta 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 isto principalmente nas enormes metrópoles modernas. Neste caso – pode-se objetar – a geografia urbana dissipa-se em fumaça? A menos que este modo de ver provenha de um conhecimento insuficiente da realidade e corresponda a uma compreensão má 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 das sociedades, 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 acabada de uma perfeita adaptação da técnica humana às condições do meio. Acrescentemos que a função urbana concretiza-se por elementos do cenário urbano e que suas transformações muitas vêzes 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 este humilde burgo castelhano para dêle 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, quando, 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 côrte 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> este exemplo ibérico parece-me bem frisante: a função urbana, mesmo quando política,

<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.

<sup>22</sup> Monbeig (Pierre) et Guinard (Paul): “Madrid”, *Annales de Géographie*, 1932, t. XLI, pa. 481-499.

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 de política e de 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 que, ou por saudade ou por necessidade, tentaram construir no local um material rudimentar; 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, esta função industrial, de algum modo provinha 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 nova 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, 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; esta situação provém em grande parte do fato de não serem suficientes os seus pântanos e montanhas para a sua alimentação esquematizando a realidade, podemos dizer que o Rio, por muito tempo conde-nado a um isolamento quase insular, conquistou o mercado nacional. Estas 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, sitiantes, 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). Esta função comercial concretiza-se pelo grande número de lojas de todos os tamanhos, onde se amontoam freqüentemente os mais variados produtos, desde livros, uísque e violas, até róis de arame farpado, arados, sacos de sal, etc. Naturalmente, esta atividade comercial é tanto mais intensa, quanto mais importante for a cidade, e a função pode ser local ou regional: não seria possível comparar a função comercial de S. 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> Esta situação resulta dos meios de transporte: quem diz mercado, diz estrada. A famosa feira de Sorocaba fixou-se ao contacto das regiões de campos e de 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 das 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, e Marília, centro de comércio

<sup>23</sup> Monbeig (Pierre): "Un voyage de S. Paulo à Goiânia, essas sur les zones d'influence pauliste". Bulletin de l'Association des Géographes Français, n.º 118, janvier 1939, ps. 6-10.

e grande estação, é também o ponto onde passam obrigatoriamente os viajantes que vão da Noroeste a 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 apre-sentam: 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 esta 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 êstes novos dados com o que já se sabe do passado urbano. Neste estado de seu desenvolvimento, a pequena cidade brasileira é uma reedição da cidade medieval: como esta, eia tira 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 rio trabalha ainda independentemente das necessidades ou dos produtos de seu "plat pays" como se dizia na Flandres medieval.

Sabe-se bem que esta 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 êste estágio, mas também a presença da função industrial pode 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 é 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 Jundiá, antigo ponto terminal da S. 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: transformações 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 S. Paulo mereceu um rápido estudo geográfico que mostrou como êste aglomerado, erguido sôbre um solo fértil, num clima úmido e frequentemente frio, não se pôde 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 S. 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 pôrto marítimo, e S. Paulo, a cidade dos bancos, das fábricas, das lojas e da administração. Quanto às grandes cidades industriais, o desenvolvimento recente desta função acompanha ao mesmo tempo a extensão da zona de influência das semanas, 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 esta 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 os 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 do estudo geográfico e, nesta 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 êsses bancos o desenvolvimento da cidade, pelo auxílio dado aos industriais, aos comerciantes, aos contrutores de casas? Dir-se-á que nos afastamos demasiado do meio natural. Mas, se se admite que o homem é um agente

---

<sup>24</sup> Cf. artigo de Deffontaines da Geographical Review.

geográfico, que êle 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 êste 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 êste epíteto, voluntariamente vago, eu englobo atividades administrativas, escolares, políticas, religiosas e outras mais profanas. Deixemos de lado os santuários religiosos em tôrno dos guias foram construídas cidades e sôbre 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 sôbre as pessoas da roça que a freqüentam, que aí são chamadas freqüentemente e que para aí trariam os filhos se fôssem 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 as cidades pioneiras em plena eclosão, estas perdem uma parte de sua clientela: o desmembramento do município de Araçatuba veia quando indústrias e escolas estavam já sôlidamente 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 o 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 vêzes evocar os tempos heróicos de Ribeirão Preto e de seus “cabarets” com nomes francêses, 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 montanhesees do Atlas”. Todos sabemos que essas formas de atividade dão às cidades uma animação que outras prefeituras lhes invejam; e isso integra-se 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 indutriais, seria escrever um almanaque urbano. Uma exposição teórica como esta 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. Isto 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 cidade de água; 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 e dirige também para passar férias: êste desvio da função primitiva acarretou a construção de grandes hotéis, de vilas, de um casino 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, tôdas fundadas sôbre fatos geográficos.<sup>26</sup> E êste 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. *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 sôbre êle. Quais são então, as relações mantidas pela cidade com as regiões (ou às vêzes distantes) e como se realizam elas?<sup>27</sup>

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

<sup>26</sup> Philippe Azbos: Petrópolis, esquisse de geographic urbaine.

<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 Ras Rhône, Paris, 1935, que possui capítulos muito instrutivos sôbre Nime, Orange e sobretudo Avignon.

Para seu abastecimento, a cidade, e 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 S. Paulo e sobretudo o Rio de Janeiro não possuíam zonas de subúrbio com cultura de hortaliças como atualmente o Rio tenta a colonização da baixada e da serra, como S. Paulo realizou a transformação em chácaras dos fundos vales dos afluentes do Tietê e as encostas dos morros da região de Cotia, S: Roque, Santo Amaro, Itapeverica, Embu, etc., em grande parte graças aos imigrantes portugueses e japoneses. Importações de legumes e frutas, mas também de leite, manteiga, carne, peixes, dão lugar a uma atividade "paraurbaine" que é função dos recursos do meio natural e das distâncias:

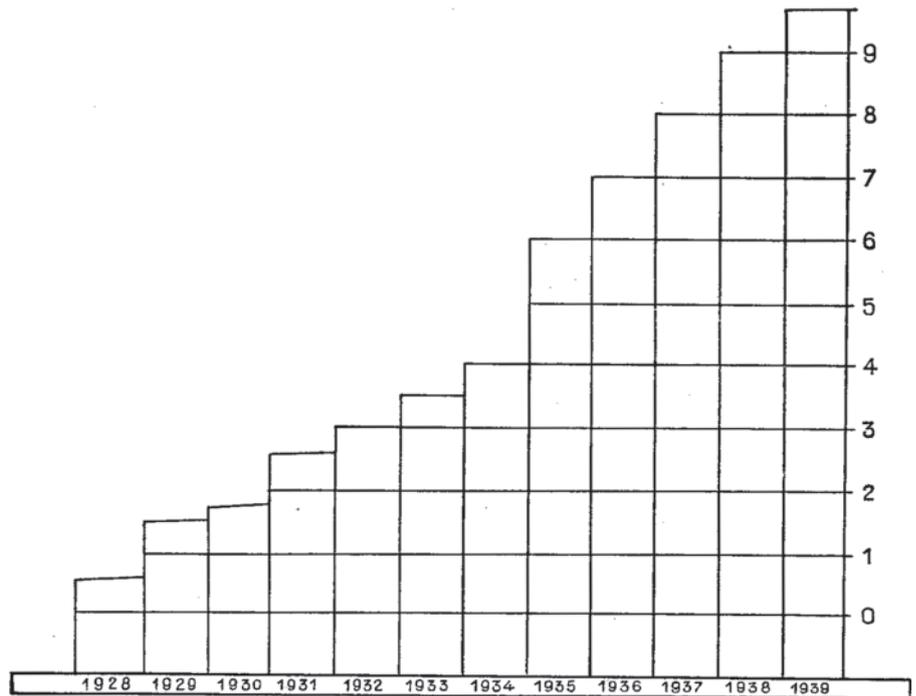


Fig. 4 — Gráfico anual da cidade de Marília: vêem-se os efeitos da crise de 1929 e da prosperidade que acompanhou o progresso da cultura do algodão a partir de 1934.

a cartografia entra de nova em jôgo afim 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. Estas 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 ("camionneurs"), ao mesmo tempo que 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. Neste 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 grandes reforços de adubo, extrema delicadeza do trabalho agrícola que se torna um artesanato, divisão da propriedade com a cidade, eis um micro-organismo que requereria sua própria monografia, mas que 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 pôde 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 vêzes a centena de quilômetros. Os aspectos puramente técnicos dos trabalhos realizados para a adução da água não precisam entrar na monografia, mas as condições do relêvo, 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 tôdas as populações urbanas em graus mais ou menos avançados; os esportes, o auto-móvel, 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 estes 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 toda tarde o centro da cidade e a estabelecer 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 S. 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 isto, que não será alcançado talvez, mas que é preciso procurar. Neste terreno, os mapas são ainda uma vez indispensáveis: mapas de densidades humanas e das superfícies construídas, mapas dos meios de transporte, mapas “isocrones” “isométricos”, mapas das 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 e que se tornam satélites, indústrias muito antigas que permanecem e se modernizam, trabalhando no concerto 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 as 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 citricolas, ou na caiação do café, quando fora da cidade, durante a colheita do algodão. Elas constituem uma reserva de mão de obra que as pequenas fábricas de fiação, de malharia procuram utilizar, mas que, eventualmente se emprega no exterior.

Necessidades de abastecimento, movimentos de população permitem já co-nhecer até onde se estende o raio de ação da cidade. Um primeiro mapa concretiza bem estes primeiros resultados: o dos serviços diários de transportes ferroviários e rodoviários. O levantamento deste mapa é fácil quando as estatísticas existem e ele fornece indicações preciosas; deve-se esforçar sobretudo por 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. Este mapa é um primeiro elemento para estabelecer, sobretudo para as cidades das zonas rurais, de que região 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 da 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 transcorridos a fim de chegar a delinear uma evolução da qual a situação atual é apenas um momento. Não seria preciso dizer que as fronteiras desta 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 canter tudo, nem definir categóricamente 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 este 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 êle 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 disto quanto o autor, impregnado pelo seu assunto; deve-se lembrar também que vamos repetindo afirmações fundadas mais sôbre impressões do que sôbre 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 esta 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 sôbre êles como sociólogo: também não sugiro que se proceda coma historiador; repeti várias vêzes 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, porque nos obstinarmos a analisá-la apesar de tudo? Quase em tôda 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, um último aspecto da geografia urbana deve ser lembrado; isto é, que tais estudos não são dos que, sob pretêxto 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 estabelecer no interior do Estado de S. Paulo unidades administrativas e econômicas. Não é de crer, então, que os que se votam para esta questão encontrem uma base preciosa nas monografias das cidades que determinariam cora precisão seu raio de ação? Não haveria também uma possibilidade de conhecer, por êsses inquiritos, 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

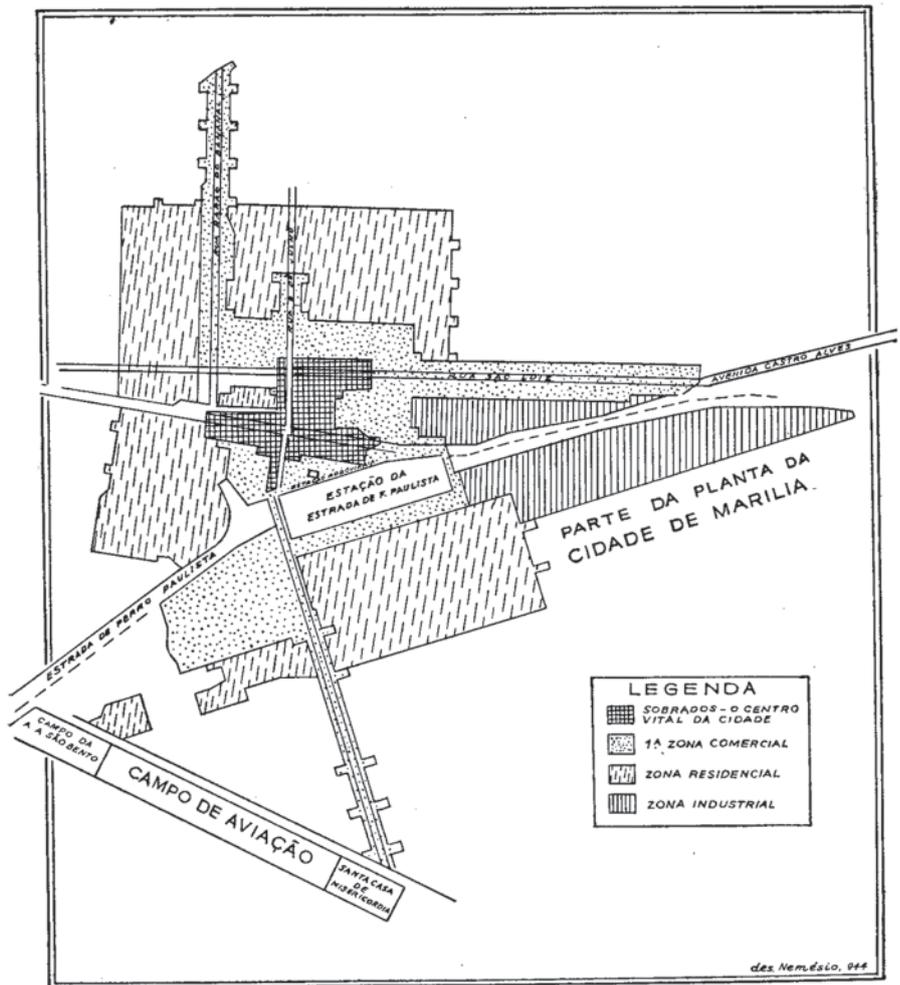


Fig. 5 — Esboço de planta funcional da cidade de Marília (estabelecida de acordo com dados gentilmente fornecidos pela Prefeitura dessa cidade).

de 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 Geografia, pôde 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 da monografia geográfica urbana não seja inútil e que os próximos anos vejam aumentar a bibliografia urbana brasileira.

#### Bibliografia

Para o Brasil deve-se citar antes de tudo:

PIERRE DEFFONTAINES: – The origin and growth of the Brazilian networks of towns”, – Geographical Review, 1938, vol. 28, p. 379-399. Este artigo faz indicação de algumas referências bibliográficas como P. E. James: Belo Horizonte and Ouro Preto, a comparative studie of twobrazilian cities.

Paper Michigan Acad, of Sci. Arts and Letters, vol. 18, 1932, Ann-Arbor 1933, pp. 239-258; e H. R. da Fonseca Filho: “S. Tomé das Letras”, Rev. Soc. de Geogr. do Rio de Janeiro vol. 35, 1932 pp. 46-58.

ARBOS: (Ph) – Petrópolis, esquisse de Géographie urbaine (Rve. de Geogr. Alpine, Grenoble XXV 1938, pp. 477-530.

PRESTON E. JAMES: – “Rio de Janeiro and São Paulo”, – Geographical Review; t. XXIII 1933, pp. 271-298.

QUELLE (OTTO) – “Rio de Janeiro”, – Beitrag zur Geographic einer troeis-Chen Grosstadt. Zeitschr. gesell. fur Erdkunde zu Berlin 1931 p. 241-257.

#### TRANSCRIÇÕES DO MIS

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

DEFFONTAINES: – “Rio de Janeiro, une grande victoire urbaine” – Revue d'économie politique, 1937, pp. 92-109.

E. SIMÕES DE PAULA: – Contribuição monográfica para o estudo da segunda fundação de S. Paulo. – 1936 – São Paulo.

CAIO PRADO JÚNIOR: – “O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de S. Paulo” – Geografia, n.º 3, ano I, pp. 239-262. O mesmo autor apresentou ao Nono Congresso de Geografia um estudo completo sobre este assunto, que aparecerá nos Anais do Congresso.

Série de trabalhos executados pelos alunos da cadeira de Geografia da Fa-culdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de S. Paulo, apresenta-dos ao Nono Congresso Brasileiro de Geografia e que aparecerão nos Anais do Congresso estudos sobre Santo André (da autoria do Dr. Raul de Andrada) Casa Branca (pela Professora M. A. Pantoja), Jaboticabal (pelo Prof. Odilon Nogueira Matos), Marília (pelo Prof. Pierre Monbeig), Franca (pela Prof. M. C. Martins Ribeiro), Poços de Caldas (pela Sra. B. de Carvalho Ramos) Catanduva (pela Prof.a 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 por cuidados de urbanismo. Esta 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 S. Paulo, podem-se reter: Blanchar Grenoble-Demangeon: Paris (pequeno livro dedicado ao grande público e aos professores primários) .

GLERGET: – Le Caire (dois volumes) Lespes: Algeri.

Annales de Géographie: H. de Martonne: Buenos Ayres (1935, p. 281-304, of, compte rendu dans Geografia), Morazé: Dakar (1936, p. 607-631) Soullas: Trines marchés et villes d'industrie de Haute Normandie (1936, p. 399-414), Fiehelle: 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 Moin 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 for 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).

## Apêndice\*

A publicação deste artigo na Revista do Arquivo Municipal data de 1941 e sua redação de 1940. A fim de não ficarmos muito atrasados face aos progressos da geografia urbana, era indispensável trazermos complementos ao texto primitivo. A refundi-lo, ou simplesmente entrecortá-lo de novos parágrafos, pareceu-nos preferível colocar em apêndice os acréscimos que o tempo tornou necessários. Talvez a comparação dos dois textos permita ao leitor divertir-se em descobrir um avanço no pensamento do autor.

I – Após a época em que foi redigido este estudo, a bibliografia em matéria de geografia urbana cresceu consideravelmente, tanto em obras gerais como em pesquisas especificamente brasileiras. A título de simples informação, cremos dever indicar ao leitor as publicações seguintes: Chabot: *Lês Ville*; Pierre Georges: *La Ville*; Griffith Taylor: *Urban Geography* (ainda que muito simplista e decepcionante quanto ao fundo, mas rica em ilustrações); Dickinson: *City and Regionalism*; do mesmo autor: *Cities of Western Europe*. Para os estudos brasileiros, uma síntese dos trabalhos existentes está sendo redigida pelo professor Aroldo de Azevedo; como não saberíamos conduzir-nos neste campo melhor que esse especialista da aglomeração urbana paulista, cremos preferível enviar o leitor a essa publicação.

II – Não se trata de estudar tão-somente o quadro natural, mas também a utilização do solo pelos homens, antes do desenvolvimento do organismo urbano. Efetivamente, o passado rural deixa muitas vezes braços vivos na paisagem urbana atual. O traçado das ruas, por exemplo, corresponde algumas vezes, aos limites de antigas propriedades agrícolas; a forma dos bairros é influenciada pela configuração das propriedades agrícolas que, num certo momento, foram urbanizadas. No caso de São Paulo, cujo crescimento fez-se pelo loteamento e anexação de chácaras, poderia ser interessante tentar pesquisas neste sentido.

III – O ideal seria constituir uma equipe de pesquisadores que pusessem em ação processos de inquérito diferentes e com pontos de vista distintos, mas aparentados. Esperamos também que, nas Faculdades brasileiras, livres ainda das pesadas tradições universitárias européias, e onde não deveriam existir rivalidades escolásticas entre pesquisadores, caiam as cortinas de ferro que isolam geógrafos, sociólogos, historiadores e economistas.

Todos caminham para um mesmo fim que é o de melhor conhecer e melhor compreender as sociedades humanas. Uma cidade é a expressão de uma civilização ou, melhor ainda, das civilizações que se sucederam em um determinado ponto do globo, deixando cada uma um traço positivo ou negativo mas que se encontra ainda na paisagem, ou na vida urbana. O conjunto de todas essas contribuições, o conjunto também de todos os fatores presentes constituem a cidade. É o mecanismo desses conjuntos, são as relações entre esses fatores que é necessário compreender.

IV – Torna-se necessário voltarmos a estes capítulos clássicos da geografia urbana: situação e sítio. Porque arriscamos muito quando, ao analisá-los, atribuímos aos homens de outrora ambições e idéias que são nossas e que eles não podiam ter. A situação de uma cidade não se explica pelo traçado atual das vias de comunicação nem pela cartografia atual das economias regionais; explica-se pelos antigos traçados das vias de comunicação, pelas cartografias passadas das economias regionais. As “vantagens” atuais da situação e do sítio eram talvez, outrora, inconvenientes; e reciprocamente. Eis porque é necessário ter cuidado para não emitir julgamentos em função das cartas contemporâneas, mas esforçar-se para projetar a geografia no passado. Assim, uma carta atual das estradas e vias férreas de São Paulo parece tornar sem razão a presença da capital paulista. Seria necessário para compreendê-lo, lembrarmos que, nos bons tempos do café, Campinas quase passou à frente de Piratininga, precisamente porque estava em melhor posição, relativamente aos meios de comunicação. Em realidade, sítio e situação só tomam seu valor próprio quando em relação com as necessidades e possibilidades dos homens. É isto que se quer exprimir quando se diz que o sítio e a situação são menos causas do que conseqüências. Portanto, o estudo geográfico de uma cidade não deve começar cegamente pela análise do sítio e da situação. O geógrafo tem todo interesse, se quer compreender e não somente descrever, em mergulhar resolutamente no passado dos homens que no curso dos séculos e das décadas, fizeram a cidade. É indispensável que conheça antes de qualquer outra coisa quem eram esses homens, como viviam, quais suas técnicas, suas necessidades, seus recursos, seus hábitos, seus pensamentos. O caminho aparentemente mais fácil, o que vai da natureza aos homens, é também o mais enganador. Mais vale partir dos homens para a eles voltar em seguida e sempre.

\* Pierre Monbeig. Originalmente publicado em **Novos Estudos Geografia Humana Brasileira**, DIFEL, SP, 1957.

Um bom exemplo de erro possível, desde que se pretenda tirar do quadro físico a justificação de uma cidade, é dado pelo caso das cidades dos planaltos ocidentais de São Paulo. Em todas elas, são mínimas as diferenças de situação e de sítio; estas diferenças são demasiado insignificantes para explicar que tal patrimônio tenha-se tornado uma aglomeração importante e prospere enquanto seu vizinho vegetava ou só se elevava a uma atividade modesta. Tentamos mostrar o quanto deviam estas desigualdades nos destinos urbanos, a muitos fatores econômicos, humanos e psicológicos (Pionniers et Planicurs de São Paulo, Paris, 1951).

V – O plano da cidade transforma-se continuamente. Não está amoldado ao quadro natural, como a massa de um bolo à fôrma da cozinheira. Isto seria muito fácil. Certamente, é muito freqüente que o aspecto geral de uma aglomeração, sua configuração de conjunto, resultem da topografia. Encontram-se aí, muitas vezes, evidências que merecem ser assinaladas e explicadas, mas elas não devem fazer com que se esqueçam os detalhes e as anomalias.

Mais ainda que a média honesta, a exceção e o caso particular merecem a atenção científica porque é aí muitas vezes que se escondem os verdadeiros problemas. A extensão da cidade é interessante não para ser simplesmente narrada, mas a fim de mostrar as modificações sucessivas do plano urbano (isto é, de um elemento fundamental da paisagem urbana). O difícil, mas também o mais importante, é traçar o processo evolutivo. Isto é, - retratar como e sob que impulso se modificam os fatores responsáveis pela paisagem urbana. Os fatores não são simplesmente locais ou regionais, e a faísca que de repente desequilibra o complexo urbano e excita seu crescimento (ou sua degenerescência) pode vir de muito longe. É raro que se possa encontrar no interior mesmo de um complexo geográfico urbano ou outro, as causas de sua evolução.

Será necessário ainda lembrar o perigo que se corre ao pretender explicar tudo pela ação de um só e único fator evolutivo?

Nas cidades onde o aumento da população é sensível, a primeira questão é fixar exatamente este aumento e medir-lhe o ritmo. Depois procura-se as razões do fenômeno. Sabe-se que são variadas. Mas não se negligenciará a análise demográfica, isto é, o estudo da natalidade e da mortalidade ao mesmo tempo que o da repartição dos sexos e dos grupos de idades. Seria extremamente útil tentar precisar os caracteres do movimento de imigração urbana: um inquérito minucioso levará a indagar de onde vêm os novos habi-

tantes, se se trata de seu lugar de nascimento ou de uma residência intermediária. Deve-se reunir também documentos sobre as profissões e suas modificações eventuais com a passagem à vida urbana.

Reciprocamente, se se constata uma diminuição da população ou simplesmente um fraco aumento, a análise demográfica merece ser desenvolvida. E o pesquisador preocupar-se-á com as direções tomadas pelos habitantes que deixaram a cidade.

A realidade jamais é simples e temos de conhecer o conjunto das causas, sem esquecer as ações que exercem umas sobre as outras. Assim, examinar-se-á o mecanismo da inflação, da valorização dos bens imobiliários, da industrialização e das crises do café, para compreender, ao mesmo tempo, por que e como cresceu São Paulo desde há uns quinze anos.

VI – A diferenciação dos bairros que não aparece claramente nos primeiros tempos da existência urbana (a não ser nas cidades planificadas, por exemplo), se faz progressivamente. Sob que pressões, eis o que é preciso estudar. Acrescentar-se-á que, mesmo em uma cidade muito grande, e mesmo em uma cidade muito velha, as paisagens dos diferentes bairros transformam-se sem cessar. Sabemo-lo bem quando vemos os palacetes da avenida Higienópolis ou da avenida Paulista caírem sob os golpes dos demolidores para dar lugar a gigantescos imóveis de apartamento? Aí, a passagem dum estado para outro é brutal e se o quadro urbano muda, a função social dessas grandes artérias paulistas se modifica pouco.

Em Paris, André Siegfried divertiu-se em estudar o lento deslizar da alta sociedade do *faubourg* de *Saint-Germain-des-Prés*, e do *faubourg* de Saint-Honoré, para o XVI *arrondissement*: os membros das Academias, os administradores da “Companhia do Canal de Suez”, os membros dos grandes clubes emigraram para o Oeste e para a margem direita do Sena. Pouco a pouco, os parisienses menos afortunados são de algum modo postos à margem e jogados nos bairros mais orientais e mais excêntricos. De certa maneira, a política dos loteamentos, da limpeza, da eletricidade ou da escola, contribui para dispersar as massas trabalhadoras antigamente muito mais concentradas. Daí resultam problemas de transporte diário entre uma residência longínqua e a fábrica ou o escritório; despesas, fadiga, desvantagens para a produtividade e sobrecargas para a coletividade. Decorre daí, também, uma dificuldade maior para os movimentos coletivos das massas.

A nova geografia urbana parisiense é bem menos favorável aos grandes agrupamentos operários que a do século XIX. Sem nada negligenciar de tudo o que distingue as duas capitais, pode-se perguntar se não

se desenvolverão em São Paulo processos análogos. Parece que a separação entre os bairros de caracteres sociais diferentes é hoje mais forte do que antigamente. Quanto às distâncias a cobrir para ir da casa à fábrica, e à precariedade dos meios de circulação, o operário paulista conhece-os melhor que ninguém. Seria interessante incrementar os inquéritos relativos aos deslocamentos cotidianos para o trabalho no conjunto da aglomeração paulista: distâncias percorridas, tempo de percurso e também volume das faltas à fábrica ou ao escritório.

De grande interesse poderia ser ainda um escudo comparativo entre a geografia social no Rio e em São Paulo. A metrópole paulista nada possui que se assemelhe a Copacabana. Queremos dizer, nada que se assemelhe a esta justaposição e quase coexistência de duas classes sociais tão nitidamente separadas, como se pode ver em Copacabana. E destas geografias sociais tão diferentes não resultariam mentalidades igualmente diferentes?

VII – O estudo geográfico do habitat urbano merece um lugar maior do que o que lhe foi dado por mim em 1940. A casa da cidade é tanto um elemento da paisagem, como o é a casa rural. Nada o demonstra melhor que o avanço dos arranha-céus e dos prédios de apartamentos; fenômeno de explicação complexa e conseqüências múltiplas, Mas há também a casa dos bairros menos prósperos e a dos arrabaldes. Descrever esta casa é um ponto de partida; mostrar suas conseqüências e seus laços com outros fatos não é menos necessário. Pensamos nas relações entre tipos de casas e densidades urbanas. Seria também sugestivo cartografar as relações entre os fenômenos demográficos, a repartição das doenças, os tipos de comércio, as maneiras de pensar, o nível de cultura.

VIII – É numa espécie de geografia cultural que se poderia pensar aqui. Numa cidade muito grande, os habitantes dos diferentes bairros não lêem os mesmos jornais, não têm as mesmas opiniões políticas, nem as mesmas atitudes religiosas. Sociologia? Sem dúvida; mas se o sociólogo não se preocupa com isso, por que o geógrafo não se incumbiria da tarefa com ardor? Seu conhecimento da vida urbana é maior que o do sociólogo e ele poderá, assim, melhor situar as relações entre esta geografia cultural e a das casas, das densidades, das funções.

É evidente, porém, que neste domínio mais ainda que nos outros, é a colaboração do geógrafo e do sociólogo que é desejável.

Notemos ainda que um conhecimento das psicologias é preciso para que melhor se caracterize uma cidade em relação à outra. Será por acaso que os filmes intelectuais têm proporcionalmente mais êxito no Rio do que em São Paulo?

IX – Sobre esta outra questão, a função bancária, devemos retornar em um outro capítulo deste livro. Assinalamos, entretanto, o papel dos bancos no crescimento da cidade pelo crédito que concedem aos construtores, aos loteadores, aos compradores de terrenos.

Não se poderá esquecer as conseqüências que a taxa de juro consentida pode ter sobre os preços dos terrenos, das casas, etc.

X – Não é um simples parágrafo que se deveria consagrar ao problema do raio de ação urbana. As influências de uma cidade se estendem mais ou menos longe mas não são sempre as mesmas, e suas manifestações são diversas. É indispensável tentar uma definição muito teórica do que é urbano e suburbano: o mais conveniente é trabalhar, inquirir e depois poder-se-á melhor definir. Parece, entretanto, que este artigo estaria muito incompleto se não disséssemos quão artificial e inacabado seria um estudo de cidade que esquecesse o subúrbio urbano. Tudo é aí verdadeiramente urbano? Não, já que se vêem aí, algumas vezes, campos e hortas entre as habitações de estilo urbano, habitadas por trabalhadores da cidade. Mas, estas culturas e seus cultivadores estão muito estreitamente ligados à vida urbana. A paisagem do subúrbio tem seus aspectos originais que são muito variáveis. Sua compreensão é impossível se os dissociamos da cidade vizinha. A vida não é aqui a da cidade, mas é entretanto inseparável da vida da cidade. Compreende-se que o papel do geógrafo seja o de descrever e explicar em que o subúrbio é urbano e em que não o é ainda. Um dos pontos essenciais será pois estudar os meios de comunicação e as migrações de trabalho. Um outro será procurar os fatores que suscitam as anexações do campo pela cidade enquanto se tentará também reconhecer as direções que toma atualmente a expansão urbana.

A região urbana é já coisa diferente do subúrbio.

Santos talvez faça parte da região urbana paulista, mas não do seu subúrbio. As terras cultivadas de Jundiaí e de Itatiba devem sem dúvida ser inscritas na região paulista, mas as de Cotia merecem ser englobadas em seu subúrbio. Os cultivadores das primeiras não produzem somente para a Capital e nem para aí vão todos os dias pessoalmente vender seus produtos; coisa que fazem em grande número os cultivadores de Cotia (subúrbio de legumes e frutas, o que não é o mesmo que subúrbio industrial). As migrações cotidianas de trabalho não afetam a maioria da população da região urbana; são mais uma prática da gente do subúrbio, onde homens e mulheres se deslocam todos os dias.

XI – O estudo geográfico de uma cidade coloca o problema das relações entre o campo e a aglomera-

ção urbana. Essas relações são múltiplas e diversas; dependem da importância da cidade, da variedade de suas funções e dos tipos de organização econômica. Se se considera o caso brasileiro, é-se levado a desejar estudos mais precisos que permitam distinguir os tipos das relações cidade-campo muito diferentes segundo as regiões, e determinar como e com que velocidade evoluíram estas relações. No início do moderno crescimento de São Paulo, quando se intensificou a cultura do café, houve grandes mudanças nas relações entre a capital e as zonas rurais, modificações que contribuíram para a fixação de novos habitantes na cidade. Por outro lado, parece que se pode notar uma modificação recente nas relações entre as cidades do interior paulista e as regiões rurais que lhes são vizinhas.

A cidade, cada vez menos exclusivamente, é um centro comercial e administrativo onde não residem os agricultores, com exceção de alguns fazendeiros. Cada vez mais, um certo número de trabalhadores agrícolas, algumas vezes mesmo fazendeiros, moram na cidade e vão todos os dias de caminhão para as fazendas. Qual é a importância desta transformação? A que ponto é realmente fundada esta observação e até onde pode ser generalizada, eis o que se precisaria saber. Por outro lado, as relações cidade-campo não são as mesmas no Rio Grande do Sul, em São Paulo ou no Nordeste e vê-se que há aqui um grupo de problemas que esperam o geógrafo.

É relativamente fácil descrever o que a cidade extrai do campo; um assunto clássico das lamentações acadêmicas são o êxodo rural e suas conseqüências. Mais difícil, mas também útil, seria conhecer tudo o que a cidade dá ao campo, sem esquecer o que deveria dar-lhe, se um freio fosse colocado nessas relações hoje anárquicas. Atitude paradoxal é a dos que desejam a industrialização de uma região e tudo fazem para que esta industrialização se dê nas grandes aglomerações, onde é mais rentável, e entretanto gemem diante da partida dos camponeses para a cidade, diante das tristes conseqüências sobre a vida urbana, etc. Isto quer dizer que para compreender o fenômeno da emigração rural, não basta descrevê-lo, é preciso ainda analisar-lhe o processo. Em troca, esquecemos muitas vezes de pesquisar a evolução nos campos, sob a influência das cidades: transformação não só das culturas, como dos métodos de cultura, valorização das terras e dos imóveis, evolução dos tipos de propriedade, contribui-

ção intelectual, elevação do nível de vida e melhoria da saúde; outros tantos proveitos devidos à influência urbana.

Haveria estudos a fazer sobre a evolução dos ordenados, dos níveis de vida, das situações demográficas nos campos diretamente atingidos pelas cidades; e estes estudos seriam complementares do inquérito de geografia urbana, que não pode ser estreitamente limitado às fronteiras municipais de uma cidade. A aglomeração urbana não vive apartada de toda raiz rural.

XII – Escrevendo estas páginas, pensamos trazer um pouco de ajuda aos jovens geógrafos desejosos de abordar o estudo urbano. Eis porque tudo isto vale apenas como um guia técnico, com rubricas bem distintas. A prática exigirá muitas vezes, porém, que se modifique sem piedade a ordem seguida na enumeração dos problemas a abordar. Não há receita definitiva para um estudo geográfico.

O estudo de uma cidade não pode ser concebido como um móvel com gavetas cheias sempre do mesmo conteúdo e que é indispensável fornecer igualmente, abrindo-a uma após outra numa ordem invariável. Isto seria ainda admissível para o início de uma pesquisa ou para jovens principiantes. É necessário, desde logo, estabelecer o que é verdadeiramente importante e o que o é menos; determinar onde reside realmente o interesse da aglomeração que se estuda. É desta forma que se deve orientar todo o esforço do pesquisador, mesmo que assim ele seja levado a negligenciar algumas das gavetas que lhe propusemos.

Uma monografia não tem valor se tudo é aí posto no mesmo plano; como um desenho não tem valor se as sombras e as luzes não se opõem rigorosamente. O bom desenhista situa o seu assunto e acentua os contrastes sem exagerá-los. O mesmo acontece com o bom geógrafo.

Cada cidade apresenta seus problemas próprios. Aqui será o crescimento rápido, aí, ao contrário, a estagnação, mais adiante, será a função ou, ainda, o sítio ou a expansão. São problemas que devemos primeiramente reconhecer, depois apresentar e, por fim, se possível, explicar. Vale dizer que, trabalhando sobre o real, é o real que temos o dever científico de estudar, fugindo de toda esclerose, abandonando qualquer estreita obediência ao método.