

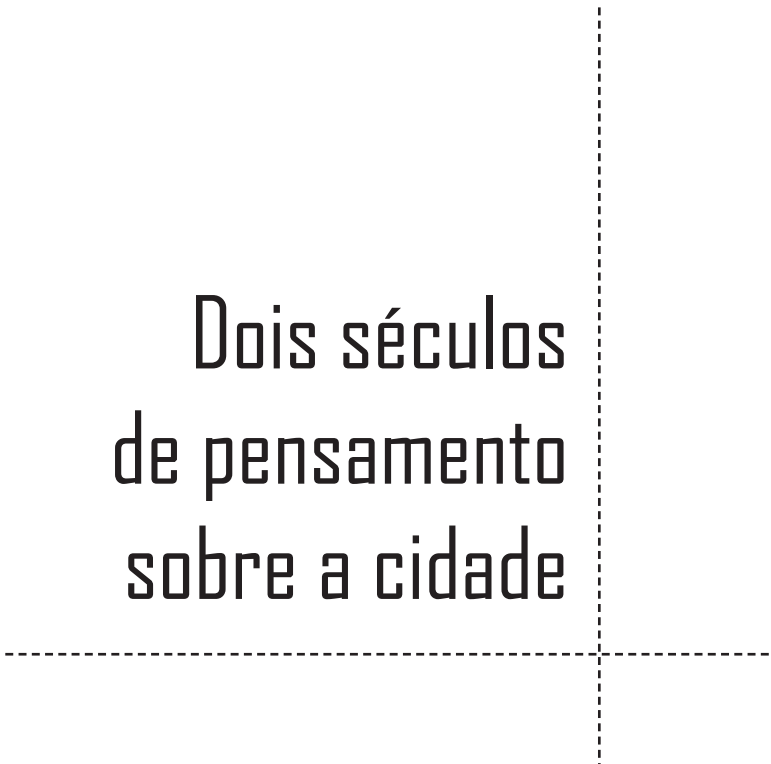
Dois séculos de pensamento sobre a cidade



Pedro de Almeida Vasconcelos



Dois séculos
de pensamento
sobre a cidade





UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA

REITORA

Dora Leal Rosa

VICE-REITOR

Luiz Rogério Bastos Leal



EDITORA DA UNIVERSIDADE
FEDERAL DA BAHIA

DIRETORA

Flávia Goulart Mota Garcia Rosa

CONSELHO EDITORIAL

Alberto Brum Novaes
Angelo Szaniecki Perret Serpa
Caiuby Alves da Costa
Charbel Ninõ El-Hani
Cleise Furtado Mendes
Dante Eustachio Lucchesi Ramacciotti
Evelina de Carvalho Sá Hoisel
José Teixeira Cavalcante Filho
Maria Vidal de Negreiros Camargo



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE SANTA CRUZ

REITORA

Adélia Maria Carvalho de Melo Pinheiro

VICE-REITOR

Evandro Sena Freire



EDITUS
EDITORA DA UESC

DIRETOR DA EDITUS

Jorge Octavio Alves Moreno

CONSELHO EDITORIAL

Jorge Octavio Alves Moreno – Presidente
Evandro Sena Freire
Antônio Roberto da Paixão Ribeiro
Dorival de Freitas
Fernando Rios do Nascimento
Jaênes Miranda Alves
Jorge Octavio Alves Moreno
Lino Arnulfo Vieira Cintra
Lourival Pereira Júnior
Maria Laura Oliveira Gomes
Marcelo Schramm Mielke
Marileide Santos Oliveira
Raimunda Alves Moreira de Assis
Ricardo Matos Santana

Pedro de Almeida Vasconcelos

Dois séculos de pensamento sobre a cidade

2ª Edição Revisada

Salvador
EDUFBA | EDITUS
2012

2012, Pedro de Almeida Vasconcelos
Direitos para esta edição cedidos à EDUFBA.
Feito o depósito legal.

1ª edição: 1999, Editus

Atualizada conforme o Acordo Ortográfico da Língua
Portuguesa de 1990, em vigor no Brasil desde 2009.

REVISÃO
Carla Honorato

PROJETO GRÁFICO, EDITORAÇÃO e CAPA
Rodrigo Oyarzábal Schlabit

SIBI – Sistema de Bibliotecas da UFBA

307.76
V331

Vasconcelos, Pedro de Almeida
Dois séculos de Pensamento sobre a cidade / Pedro de
Almeida Vasconcelos. – 2. ed. – Salvador: Edufba; Ilhéus: Editus, 2012.
618 p.

ISBN 978-85-232-0994-0

1. Cidade e vilas - História. 2. Geografia urbana.
3. Planejamento urbano - História. I. Título.

Editora filiada a



EDUFBA
Rua Barão de Jeremoabo, s/n, *Campus* de Ondina,
40170-115, Salvador-BA, Brasil
Tel/fax: (71) 32.83-6164
www.edufba.ufba.br | edufba@ufba.br

EDITUS - EDITORA DA UESC
Rodovia Ilhéus/Itabuna, km 16 - 45662-900
Ilhéus, Bahia, Brasil
Tel.: (73) 3680-5028 - Fax: (73) 3689-1126
www.uesc.br/editora | editus@uesc.br

Para Elisabeth

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer, antes de tudo, a acolhida, o apoio e a gentileza do Prof. Paul Claval, destacando a maneira como trata os geógrafos brasileiros e a importância que dedica aos trabalhos realizados no Brasil. Agradecer também os pesquisadores e colegas do *Laboratoire Espace et Culture*, especialmente Mme. Fontanele, Mme. Goultron e Mr. Garnier.

O pessoal da Biblioteca do *Institut de Géographie* também teve da minha parte, um aumento do seu trabalho, considerando que meus pedidos eram, em sua maioria, de material guardado na “Reserva”, de acesso bem mais complicado que os livros correntes.

Do outro lado do Atlântico, agradeço também, a meus colegas do Departamento de Geografia e do novo Mestrado em Geografia, pela redistribuição de nossas atividades didáticas durante o período de afastamento. Os meus orientandos tiveram algumas perdas, creio, devido à distância e ao fato da discussão ter passado para o nível epistolar durante o período.

Um agradecimento especial vai para o colega e amigo Mauricio Abreu pela leitura cuidadosa do primeiro manuscrito, pelas correções efetuadas, pelas críticas e sugestões, e ainda pelo envio do pioneiro trabalho de Ratzel sobre as cidades norte-americanas. Meu irmão, Adilson Vasconcelos, pela revisão das últimas páginas acrescentadas no Brasil. O professor Milton Santos pelas sugestões de leituras, e pelo encorajamento dado em Paris e o colega Herbert Conceição, pela compatibilização dos disquetes do material levantado na França, tornando-os compatíveis aos sistemas utilizados no Brasil.

Finalmente, agradeço a Elisabeth, minha esposa, pelo apoio permanente, pela ajuda na entrada da maior parte do texto no computador e, sobretudo pelas críticas das primeiras versões, que nem sempre são claras e coerentes.

SUMÁRIO

PREFÁCIO / 13

APRESENTAÇÃO / 17

CAPÍTULO 1

**OS PRECURSORES DO PENSAMENTO
GEOGRÁFICO SOBRE A CIDADE / 29**

O CONTEXTO DO PERÍODO 1810-1869 / 29

OS TEXTOS DOS PRIMEIROS GEÓGRAFOS SOBRE A CIDADE / 32

VISÕES NÃO-GEOGRÁFICAS DO PERÍODO / 36

Os Socialistas Utópicos / 37

Os Socialistas Revolucionários / 40

Outras visões da cidade no período / 45

CAPÍTULO 2

**O PENSAMENTO SOBRE A CIDADE NO PERÍODO
DA INSTITUCIONALIZAÇÃO DA GEOGRAFIA / 53**

O CONTEXTO DO PERÍODO 1870-1913 / 53

A PRODUÇÃO GEOGRÁFICA NOS SEUS INÍCIOS / 55

CONTRIBUIÇÕES DAS OUTRAS DISCIPLINAS / 85

Arquitetos e Urbanistas / 86

Sociólogos, Historiadores e Estatísticos Sociais / 91

CAPÍTULO 3

O PENSAMENTO SOBRE A CIDADE ENTRE A PRIMEIRA E A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL / 103

O CONTEXTO DO PERÍODO 1914-1944 / 103

A AFIRMAÇÃO DA GEOGRAFIA URBANA / 106

A PRODUÇÃO DAS OUTRAS DISCIPLINAS / 155

A Escola de Chicago / 156

A Sociologia Europeia / 170

A Economia Urbana / 176

Os Arquitetos e Urbanistas / 179

Os Historiadores / 190

A Filosofia / 204

CAPÍTULO 4

A PRODUÇÃO SOBRE A CIDADE DO PERÍODO DO PÓS-GUERRA AOS INÍCIOS DOS ANOS 70 / 209

CONTEXTO DO PERÍODO 1945-1972 / 209

A AMPLIAÇÃO DA CONTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA / 212

A PRODUÇÃO DAS OUTRAS DISCIPLINAS / 319

Pluridisciplinar / 319

A Sociologia Urbana / 324

A Antropologia Urbana / 350

A Economia Urbana / 352

Os Historiadores / 354

Os Urbanistas / 361

CAPÍTULO 5

A PRODUÇÃO ATUAL SOBRE A CIDADE / 375

CONTEXTO DO PERÍODO 1973-1994 / 375

A PRODUÇÃO ATUAL NA GEOGRAFIA / 379

A PRODUÇÃO ATUAL NAS OUTRAS DISCIPLINAS / 529

Pluridisciplinar / 529

A Sociologia Urbana / 533

A Antropologia Urbana / 540

A Economia Urbana / 547

Arquitetos e Urbanistas / 551

Historiadores / 565

A Filosofia / 570

CONSIDERAÇÕES FINAIS / 575

REFERÊNCIAS / 597

PREFÁCIO

O livro *Dois Séculos de Pensamento sobre a Cidade*, do colega e amigo Pedro de Almeida Vasconcelos, é fruto da grande paixão do autor pela questão urbana, sobretudo vista através da análise da relação tempo-espaço. Isso tem se expressado por uma contínua e sólida produção científica, especialmente nos últimos 15 anos, coincidindo com seu ingresso na vida acadêmica, após uma profícua atuação, durante cerca de uma década, no âmbito do planejamento metropolitano em Salvador.

Tive a oportunidade de conhecer mais o Prof. Pedro de Almeida Vasconcelos, ao participar em 1986, de sua banca de concurso para Professor Titular de Geografia, na Universidade Federal da Bahia (UFBA), ao lado dos mestres Milton Santos, Manuel Correia de Andrade, Antonio Christofolletti e Joaquim Batista Neves. A partir daí, pude acompanhar bem de perto seu dedicado trabalho como professor e pesquisador no Departamento de Geografia e nos Mestrados em Arquitetura e Urbanismo e em Geografia, todos da UFBA. Logo após seu ingresso na referida Universidade, tornou-se pesquisador do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

Toda a grande experiência acadêmica do autor, analisada pelo ângulo da sistematização do pensamento sobre a cidade, culmina, portanto, com este livro. Para tanto, o Prof. Pedro trabalhou arduamente nos últimos anos no Brasil e na França, onde desfrutou de uma bolsa de pós-doutoramento no renomado Instituto de Geografia da Universidade de Paris IV.

Assim, a comunidade científica brasileira está de parabéns com a publicação deste livro, já que o mesmo preenche uma grande lacuna ao possibilitar para o leitor, o conhecimento detalhado da obra de numerosos e importantes autores de vários países e tempos distintos, muitos dos

quais até agora pouco conhecidos em nosso meio. Isto assume maior significado quando se leva em consideração as ainda persistentes dificuldades de compreensão de textos em língua estrangeira, sobretudo por parte de estudantes de graduação e de pós-graduação, as grandes falhas em nossos sistemas de bibliotecas e os problemas de obtenção de material bibliográfico do Exterior, particularmente os trabalhos mais antigos.

Portanto, este livro é de grande relevância e utilidade na pesquisa e no ensino graduado e pós-graduado no vasto campo das Ciências Humanas e Sociais, especialmente em Geografia, Urbanismo, Arquitetura, Planejamento Urbano e Regional, História, Sociologia, Economia e Antropologia.

O livro persegue, com sucesso, uma lógica, a de reunir e analisar criticamente toda a contribuição do pensamento sobre a cidade desde o início do Século XIX, quando ele começa a ser sistematicamente produzido na academia, até nossos dias, destacando os aspectos teórico conceituais, metodológicos e aplicados. A contextualização das contribuições também faz parte desta lógica bem como a produção de uma síntese, por sinal de grande relevância.

Assim, trata-se, a rigor, de um livro-fonte, de leitura estimulante e agradável, devendo certamente ser lido e consultado diversas vezes na busca de uma compreensão mais correta dos fundamentos do pensamento sobre a cidade. Desta forma, o livro irá apoiar a realização de muitos estudos e pesquisas.

Ainda no caso brasileiro, é preciso destacar a justa inserção de autores nacionais na construção do pensamento sobre a cidade. Isto certamente contribui para sistematizar e motivar nossa produção intelectual na tentativa de responder aos enormes desafios colocados pela dinâmica complexidade das cidades brasileiras. É importante que nossa produção acadêmica continue buscando bases cada vez mais sólidas. Só assim será possível produzir formas inovadoras de análise e ação.

Finalmente, lendo o livro do Prof. Pedro de Almeida Vasconcelos, em sua apaixonada - repito - integração da *historicidade* com a *geograficidade*, lembro-me das palavras do poeta Augusto de Campos, em sua obra *Verso, reverso, contra-verso*: “eu defenderei até a morte o novo por causa do antigo e até a vida o antigo por causa do novo; o antigo que já foi novo e tão novo como o mais novo.”

Sylvio Bandeira de Mello e Silva
Salvador, agosto de 1999.

APRESENTAÇÃO

Este livro apresenta o resultado principal de uma pesquisa realizada durante o período de um ano de pós-doutorado (1994-1995), junto ao *Laboratoire Espace et Culture*, dirigido pelo Prof. Paul Claval, na *Université de Paris IV*, mediante bolsa do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e continuada durante mais um ano após retorno do autor ao Brasil.

A obra visa recuperar a contribuição do pensamento sobre a cidade, desde o período da institucionalização da geografia como disciplina universitária no início do século XIX e busca, a partir do exame crítico de textos originais, destacar, por um lado, a preocupação teórica, metodológica e conceitual, que foi construída por nossos predecessores e desenvolvida pelos contemporâneos. Por outro lado, traz informações sobre a própria realidade urbana, tanto “ocidental” como de outros contextos geográficos, nas diferentes formas em que essa realidade foi apreendida pelos diversos autores, nas diferentes etapas temporais examinadas. O livro também possibilita que cidades variadas sejam comparadas por visões diferentes num período de quase dois séculos. Tanto as cidades, como a geografia, mudaram, e o interesse é duplo.

Os principais trabalhos das outras disciplinas sobre a questão urbana foram também examinados, com um grau menor de aprofundamento, para servir de comparação à produção geográfica de cada período.

De fato, a origem deste estudo data de 1985, quando iniciava minhas atividades junto ao Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia (UFBA), participando do curso Estrutura Urbana e Uso do Solo, com discussões críticas sobre vários pensadores da cidade. As comunicações apresentadas na Terceira Semana de Urbanismo, em Salvador (1988) e no Primeiro Simpósio de Geografia Urbana, em São Paulo (1989), também foram nessa mesma linha.

Com a implantação da Área de Concentração em Análise Urbano-Regional, de responsabilidade do Departamento de Geografia junto ao referido Mestrado (1992), passei a assumir o curso Teoria em Análise Urbano-Regional, que era uma continuidade do curso anterior, mas com uma predominância no exame da contribuição dos geógrafos sobre o estudo das cidades. O referido curso teve continuidade com o novo Mestrado em Geografia, iniciado em 1994.

Apesar da riqueza de documentação, sobretudo sobre os anos 1950/1960, em boa parte devido ao acervo do antigo Laboratório de Geomorfologia e Estudos Regionais, sob a direção do Prof. Milton Santos, há grandes lacunas de material anterior, assim como posterior ao período dessas duas décadas.

A possibilidade de realizar a pesquisa em Paris permitiu o acesso à Biblioteca do *Institut de Géographie* (e também à *Bibliothèque Nationale*), dotadas de um acervo bastante rico de documentação disponível desde o final do século XIX. Infelizmente, alguns documentos foram encaixotados na Biblioteca do Instituto, tornando o acesso difícil, considerando a pouca demanda por um material que já data de mais de um século, como no caso do livro de Lalanne (1883), que antecipa as ideias de Christaller, e cujo extrato foi publicado em Pinchemel, Robic e Tissier (1984). Infelizmente, as bibliotecas francesas não mantêm o sistema de livre-acesso como as norte-americanas e brasileiras, o que seria mais proveitoso, considerando que a busca de um livro pelo próprio interessado, já é em si uma pesquisa, encontrando, dessa forma, outros livros de interesse, classificados e ordenados no mesmo grupo.

Por outro lado, o fato de a pesquisa ter sido realizada na França, deve ter tornado o trabalho desequilibrado, com uma “super-representação” de estudos da geografia francesa. Tentei então aceder à literatura em língua inglesa, castelhana, portuguesa e italiana (incluindo as traduções disponíveis), visando dar um enfoque o mais geral possível.

As fontes principais foram os livros, as teses publicadas e os principais artigos sobre o assunto, inclusive os extratos de antologias disponíveis, sobretudo, nas outras disciplinas. A revista *Annales de Géographie* foi examinada desde o seu primeiro número (1891) até os mais recentes (1994), assim como os relatórios dos Congressos Internacionais de Geografia (1889/1988), na busca de assuntos referentes à questão urbana.

De qualquer maneira, diante do longo período escolhido e da crescente produção sobre as cidades, além da opção de examinar autores de outras disciplinas interessados no campo urbano, foi necessário estabelecer prioridades, pois cobrir a produção sobre a cidade é uma tarefa impossível para um pesquisador, mesmo examinando a produção de apenas uma disciplina. Daí a necessidade também de estabelecer limites: o principal foi o de priorizar o intraurbano como campo de conhecimento.

Os critérios estabelecidos para a escolha dos trabalhos a serem examinados foram os seguintes:

1. Na geografia, foi considerado que os estudos sobre redes urbanas, sistemas urbanos, hierarquias urbanas e áreas de influência das cidades eram de nível regional, o que deixou de lado trabalhos clássicos como o *Die zentralen Orte in Süddeutschland*, de W. Christaller (1933), sobre a teoria do lugar central, o *L'Organisation urbaine de l'Alsace*, de M. Rochefort (1960). Trabalhos mais recentes como *City Systems in Advanced Economies*, de Allan Pred (1977) e publicações de colegas brasileiros, como *O Rio de Janeiro e sua Região*, organizado por Lysia Bernardes (1964); os da equipe Sylvio B. de Mello e Silva, Barbara-Christine N. Silva e Sônia de O. Leão, *O Sub-sistema Urbano Regional de Feira de Santana* (1985), o equivalente de Ilhéus Itabuna (1987) e a publicação de José Alexandre F. Diniz sobre o subsistema de Aracaju, também de 1987;
2. Na geografia intraurbana priorizaram-se os tempos pouco tratados, dando uma cobertura a mais exaustiva possível aos primeiros trabalhos,

mesmo quando não dedicados exclusivamente às cidades, objetivando resgatar textos raros e autores pioneiros, alguns esquecidos e recuperar as propostas de métodos e conceitos elaborados. O exame de cada um dos números da revista *Annales de Géographie* ajudou muito nesta fase de pesquisa, por indicar nas resenhas de livros ou nas publicações recebidas pela revista, o que estava sendo produzido em cada período;

No caso de textos de autores contemporâneos a seletividade foi maior, considerando a gigantesca produção atual e a continuidade da produção desses autores. Daí a busca apenas dos textos mais representativos de cada autor. Como exemplo, os livros de Milton Santos, *Pobreza Urbana*, de 1979 e *O Manual de Geografia Urbana*, de 1981, não foram analisados devido ao exame realizado em outros trabalhos do mesmo autor.

3. Quanto às escolas nacionais, houve uma tentativa de compensar a super-representação de estudos franceses, inclusive, evitando a análise de maior número de trabalhos, como por exemplo, o estudo de André Franqueville, sobre Yaundé, de 1994, considerando que outras cidades africanas já tinham sido analisadas por geógrafos franceses; de evitar o exame de textos paradigmáticos como os de Patrick Pigeon, *Ville et environnement* e o de Jacques Bonnet, *Les Grandes métropoles mondiales*, ambos de 1994, mesmo com temas interessantes;
4. Consciente dessa super representação, procurou-se cobrir as outras escolas nacionais mais exaustivamente. Mesmo assim, alguns trabalhos não foram considerados, como por exemplo, a síntese bastante conhecida de J. B. Garner, *Socio-Economic Models in Geography*, publicada em R. Chorley e P. Haggett, no ano de 1967, com tradução brasileira em 1979 e o manual de M. Yeates e B. Garner, *The North American City* (1971), por não apresentar maior originalidade sobre o assunto;
5. Temas específicos também foram evitados, mesmo na geografia. Por exemplo, não foram incluídos trabalhos sobre a questão fundiária, como *Le Marché des terrains à bâtir dans la région bruxelloise* (1912-1968), de Christian Vandermotten (1971). Sobre a questão habitacional, como

- o de Bernard Dorleans, *Etude géographique de trois 'kampung' a Djakarta*, de 1976 ou sobre transportes, como a tese de Kamel Harouche, *Les Transports urbains dans l'agglomération d'Alger*, de 1987. Também foi considerada específica a temática sobre movimentos sociais urbanos, como a tese de José Borzacchiello da Silva, de 1987;
6. Autores de formação multidisciplinar, mas que não se consideraram geógrafos, também não foram incluídos nos trabalhos da geografia, Gabriel Dupuy, com sua tese *Urbanisme et technique* (1978); Pierre Merlin, com inúmeros trabalhos sobre cidades novas ou sobre os transportes urbanos, ou ainda, René de Maximy com sua excelente tese *Kinshasa, ville en suspens*, de 1984;
 7. Quanto à produção brasileira, por já contarmos com o levantamento de Maurício Abreu, publicado em A. F. Carlos (1994), no qual estão incluídas as principais dissertações e teses levantadas junto aos cursos de pós-graduação em geografia no Brasil, foi preferido examinar com maior detalhe os textos antigos e a produção atual mais representativa publicada em livros;
 8. Também em português, evitamos os textos introdutórios, embora reconhecendo sua importância na divulgação da disciplina;
 9. Como a prioridade foi dada aos trabalhos elaborados pelos geógrafos, os estudos dos autores das outras disciplinas só deveriam constar como comparação à produção geográfica, sendo destacados apenas os principais estudos, devido a impossibilidade de tratar o conjunto da produção acadêmica. Como exemplo de levantamentos da produção sobre a cidade, P. Claval registrou 1.123 títulos em seu livro de 1981, e P. Hall listou 1.400 textos no seu livro de 1988, tratando do planejamento urbano. Outro problema é que um levantamento extenso nas outras disciplinas poderia diluir a produção da geografia, cuja intenção é destacar. O interesse dos trabalhos nas outras disciplinas é o de visualizar a relação dos trabalhos dos geógrafos com as ideias predominantes em cada período, sua especificidade, ou ao contrário sua inserção nos paradigmas dominantes nas ciências sociais, ou no conjunto do

pensamento filosófico científico de cada período. Daí o maior rigor na seleção dos trabalhos fora da geografia;

Uma explicação sobre a ausência de alguns trabalhos é necessária.

Na sociologia, por exemplo, não foi incluído o clássico, *Sobrados e mucambos*, de Gilberto Freyre, (1936), por considerar que o mesmo seja, sobretudo, um estudo social sobre o passado nas cidades brasileiras, do que um estudo específico sobre as cidades. O livro *A Espoliação Urbana*, de Lúcio Kovarick (1980) é mais voltado aos fenômenos de exclusão social e da migração, do que à própria temática urbana. Livros como *Sociologie urbaine*, de Raymond Ledrut (1968), o *Marché des terrains et société urbaine sur la ville de Tehran*, de Paul Vieille (1970), *La production des grands ensembles*, de Edmond Préteceille (1973) e *Les promoteurs immobiliers*, de Christian Topalov (1974), não foram considerados devido ao grande número de sociólogos franceses analisados, embora sejam também representativos de suas áreas.

Na antropologia, por exemplo, o livro *The View from the Barrio*, de Lisa Redfield Peattie (1968), foi considerado específico. O famoso livro *The Myth of Marginality*, de Janice E. Perlman (1976), traduzido para o português, foi considerado restrito à temática de habitação.

Artigos clássicos, como por exemplo, *The Cultural Role of Cities*, de R. Redfield e M. Singer, *Generative and Parasitic Cities*, de B. Hoselitz, ambos de 1954; *Latin American Squatter Settlements: a Problem and a Solution*, de W. Mangin, de 1967, também foram evitados, por serem bastante difundidos.

Na história, o livro *La cité grecque*, de Gustave Glotz (1928) é mais sobre a estrutura política das cidades gregas do que sobre as cidades propriamente ditas; o livro *Fin-de-Siècle Vienne: Politics and Culture*, de Carl E. Schorske, de 1961, tem apenas um capítulo tratando da questão urbanística de Viena. Obras como *La Ville au moyen âge en Occident*, de Jacques Heers (1990), não foram incluídos para não ampliar a super representação

em língua francesa; o excelente *Bahia, século XIX. Uma Província no Império*, de Kátia Mattoso (1991), não foi incluído por sua abrangência territorial ampla, embora apresente capítulos sobre Salvador.

Na arquitetura e no urbanismo, não foram examinados *Storia della Città*, de Leonardo Benevolo, traduzido para o português em 1983. O livro é mais importante por suas ilustrações do que pelo seu conteúdo escrito, o que dificulta a sua apreciação. Por outro lado, é um livro de grande divulgação. *Urban Housing in the Third World*, de Geoffrey K. Payne (1977) é um exemplo das inúmeras publicações sobre a temática habitacional, considerada restrita. *O que é cidade*, de Raquel Rolnik (1988), não foi considerado pelo seu caráter introdutório. O importante trabalho, *Cidade no Brasil terra de quem?* de Murillo Marx (1991) versa, sobretudo, sobre o processo de formação das povoações e das cidades brasileiras.

Quanto aos livros sobre o planejamento urbano como, o *Urban and Regional Planning*, de J. Brian McLoughlin (1969) ou *Introduction à la Planification urbaine*, de J.-P. Lacaze (1979), a temática já foi coberta pelo excelente livro recentemente traduzido de P. Hall (1988).

O livro *Storia dell'Arte come Storia della Città*, do crítico de arte Giulio Argan, de 1984, reúne seus escritos sobre o assunto, mas nem todos são de interesse especificamente urbano.

Na área do meio ambiente, temos o sempre citado livro de Ian MacHarg, *Design with Nature* (1969), que é, em sua maior parte, de enfoque regional.

10. Alguns livros importantes não foram encontrados como, por exemplo, o *Ciudad del Capital*, de Marino Folin¹ ou o livro *Princípios de Geografia Humana*, tradução portuguesa do original de 1922, da obra póstuma de Vidal de la Blache, que comenta as cidades nas suas páginas finais;
11. Outra fonte importante sobre estudos das cidades teria sido a literatura, principalmente a de não-ficção: o estudo de Raymond

Williams, *The Country and the City* (1973) é um clássico sobre o assunto. Cidades serviram como pano de fundo para os romances de autores como V. Hugo, H. Balzac, C. Dickens e no Brasil, os de Jorge Amado. O tema cidades já inspirou diretamente vários autores como Italo Calvino com *La Città invisibili* (1972), ou o uruguaio Angel Rama, com *La Ciudad Letrada* (1984). Cidades ou partes delas são temas de romances como o famoso *Berlin Alexanderplatz*, de Alfred Düblin (1929). Autores elaboraram estudos futuristas, como J. Verne na sua obra sobre Paris em 1994. Outros textos são de caráter social e servem de testemunho histórico, como o célebre *O Cortiço*, de Aluísio de Azevedo (1890) ou o menos conhecido *Texaco*, de P. Chamoiseau (1992), que descreve a evolução de uma favela na Martinica. Mas, incluir a discussão sobre a literatura e a cidade levaria certamente a inviabilidade deste livro;

12. Outro critério foi o de destacar espaços pouco examinados, considerando também o material de difícil acesso no Brasil e que permite o exame de diferentes realidades urbanas, inclusive elaboradas por autores locais. Foi tentada, portanto, dar a maior abrangência espacial possível ao estudo, examinando cidades de todos os continentes, visando compensar desta maneira, o maior volume de estudos realizados sobre as cidades europeias;
13. Finalmente, tentou-se equilibrar os trabalhos buscando também uma representatividade entre os vários paradigmas dominantes na história da geografia, embora sabendo que haveria uma super-representação dos trabalhos clássicos, mais antigos. Dos mais novos, destacaram-se aqueles voltados às correntes mais recentes, sejam as baseadas no marxismo, na fenomenologia ou nos estudos ecléticos das correntes pós-modernas.

Outra dificuldade é a questão temática. Alguns autores participam de equipes pluridisciplinares e estão mais próximos de colegas de outras disciplinas que têm um mesmo campo de trabalho, do que de outros

colegas da mesma profissão e da mesma instituição. A opção foi destacar a contribuição dos geógrafos, na medida em que, há um esforço acumulado de compreensão da complexidade urbana, que não foi ainda devidamente colocada em destaque, sobretudo se comparar com outro campo em que os geógrafos têm uma maior predominância e uma tradição mais consolidada, como o da geografia regional. Uma primeira exceção, e realizada a partir de colega de outra disciplina, é o estudo de G. Montigny (1992), e no Brasil, pelo estudo de Mauricio Abreu (1994).

Mas esse livro não é uma antologia, havendo trabalhos exemplares sobre a cidade, nessa linha, como os de D. Pierson (1945, 1946), de Mayer e Kohn (1959), de F. Choay (1965), de Grafmeyer e Joseph (1979), de Ansay e Schoonbrodt (1989) e de Roncayolo e Paquot (1992).

São mais próximos os trabalhos realizados sobre a questão urbana em várias disciplinas, como os de M. Delle Donne (1979)² e de P. Claval (1981); os sobre a sociologia urbana por D. Martindale, na apresentação do livro de M. Weber (1958), por Remy e Voyé (1974), por M. Castells (1971), por P. Saunders (1981); sobre a antropologia urbana por U. Hanerz (1980); sobre planejamento urbano por P. Hall (1988); e sobre a comparação entre a sociologia urbana, a geografia urbana e estatística social, por G. Montigny (1992).

Na própria geografia, temos os trabalhos parciais de G. Chabot (1948), de J. Sommer (1966), de A. Meynier (1969), de P. Claval (1969), de H. Carter (1972) e de P. Pinchemel (1983).

Contrastando com a situação internacional, a contribuição brasileira na geografia urbana é bem mais aprofundada, a partir do artigo de Nice L. Muller (1968) e no estudo do colega Mauricio Abreu, já mencionado, cobrindo quase mil trabalhos realizados desde 1989 e editado apenas em 1994.

O primeiro capítulo cobre o período de 1810-1869, cuja produção sobre a cidade é, sobretudo realizada por autores fora da disciplina

geográfica, que ainda não tinha sido institucionalizada nas Universidades. O capítulo segundo é dedicado ao período de 1870-1913 e cobre os trabalhos dos primeiros acadêmicos da geografia que trataram da cidade, em paralelo aos autores de outras disciplinas.

O terceiro capítulo é sobre o período de 1914-1944, correspondendo à produção dos anos entre as guerras mundiais – considerando as grandes rupturas causadas pelas guerras –, tanto na geografia quanto nas outras disciplinas. A pesquisa foi mais exaustiva nesses períodos iniciais, tendo sido examinados inclusive trabalhos genéricos, mas com capítulos específicos sobre cidades. O quarto capítulo cobre os trabalhos do período da pós-Segunda Guerra até o ano de 1972, quando aparecem as contribuições dos acadêmicos da periferia do mundo desenvolvido.

Por fim, o quinto capítulo trata da produção atual, pós 1973. Esse ano serve de marco, tendo em vista as grandes transformações mundiais que encerram um ciclo de prosperidade econômica e coincide com o desenvolvimento da geografia urbana crítica. Considerando que a maioria dos autores, no último período, está em plena atividade interessa mais exemplificar os novos campos temáticos do que tentar cobrir a gigantesca produção atual.

Cada capítulo começa por um rápido contexto que procura lembrar ao leitor os grandes eventos do período seguidos de comentário sobre as correntes dominantes do pensamento e de indicação das principais publicações dos autores mais importantes nas várias disciplinas, concluindo com informações sobre o desenvolvimento do conjunto da geografia.

Em seguida, a contribuição dos geógrafos urbanos é examinada e os capítulos são concluídos com os principais aportes dos não geógrafos interessados nas questões urbanas. No interior de cada capítulo, os autores são citados na ordem cronológica da publicação e na medida do possível, apresentam-se informações pessoais e acadêmicas. Seguem-se pelo exame de cada texto escolhido, juntamente com a notação das páginas

referentes às publicações examinadas, presentes na bibliografia. No caso de textos em língua estrangeira foi tentada a tradução mais próxima do sentido original. Ao fim, cada exame é concluído por um comentário do autor sobre o texto apresentado.

NOTAS

- 1 A biblioteca do *Institut de Géographie de Paris* apresenta algumas lacunas de difícil compreensão. Por exemplo, não encontramos qualquer livro do importante geógrafo espanhol Horacio Capel, ausência que teve que ser compensada por empréstimo da colega Guiomar Germani, e de encomendas às livrarias de São Paulo.
- 2 O livro de Marcella Delle Donne, *Teorie sulla Città* (Teorias sobre a Cidade) de 1979, é um exemplo da pouca importância dada à contribuição geográfica ao conhecimento da cidade, em comparação com outras disciplinas citadas: o capítulo “Abordagem Geográfica” conta com 13 páginas de texto, num livro de 259 páginas, sendo apenas cinco dedicadas à visão intraurbana. Por outro lado, o geógrafo alemão W. Christaller é examinado no capítulo “Perspectiva Econômica”. Na desordenada bibliografia da edição portuguesa, apenas 24 autores (dos quais nove italianos) são citados no item “Geografia urbana”.

CAPÍTULO 1

OS PRECURSORES DO PENSAMENTO GEOGRÁFICO SOBRE A CIDADE

O CONTEXTO DO PERÍODO 1810-1869

O primeiro período, demarcado inicialmente pelos trabalhos de Malte-Brun e Humboldt coincide, aproximadamente, com o início da Era Industrial (1815-1885), proposta por Paul Kennedy (1991), em que a hegemonia era britânica, as potências médias eram a Prússia, o Império dos Habsburgos e a França, momento que houve um eclipse no mundo não europeu.

Este período reflete os impactos da independência norte-americana (1776), da revolução francesa e das guerras napoleônicas (1789/1815), com seus resultados diretos no reordenamento da Europa (Congresso de Viena, 1815) e indiretos, nas independências latino-americanas (1811-1824).

O fato mais importante foi a revolução industrial, iniciada por volta de 1760 e teve sua primeira fase concluída em torno de 1860. A revolução industrial foi determinante pelo menos em quatro aspectos:

1) hegemonia econômica e política do Reino Unido: através da bandeira do liberalismo econômico esse estado estendeu sua influência ao conjunto do globo, incluindo às novas repúblicas latino-americanas, à Ásia (Guerra do Ópio, 1839/42), a conclusão da conquista da Índia (1849) e da África (Canal de Suez, 1869), transformando grandes

áreas em produtoras de matérias primas e consumidoras de produtos industriais. O longo reino da rainha Vitória (1837-1901) marca o apogeu do Reino Unido. Um subproduto do liberalismo econômico foi o combate ao tráfico escravo.

2) transformações tecnológicas: além da própria produção industrial, essas transformações levaram ao desenvolvimento das ferrovias (1825, primeira linha na Inglaterra) e da navegação a vapor (primeira companhia de navegação a vapor em 1840, em Liverpool). Na década de 1850 foi implantado o primeiro elevador seguro, também a vapor. Todas essas mudanças tiveram grandes implicações nas cidades.

3) transformações sociais: a criação de duas novas classes, o patrocínio e o operariado, com o agravante das novas condições de trabalho bastante precárias, que levaram à destruição das máquinas (Ludittas, 1811-1812) e às grandes revoluções sociais de 1848.

4) crescimento urbano: as concentrações industriais provocaram o crescimento das cidades existentes e a criação de novos núcleos industriais com condições de habitações também precárias para o operariado, em grande parte migrante das áreas rurais. O crescimento de Londres reflete a hegemonia britânica desse período: passa de 1.000.000 de habitantes em 1830 para 2.500.000, em 1851, ano da primeira Exposição Universal. Entre 1853/1870 foram realizadas as grandes reformas “haussmannianas” em Paris, que contava com 500.000 habitantes em 1850.

Regionalmente, duas guerras são importantes neste período: a Guerra de Secessão, nos Estados Unidos (1861-1865), que acaba com a escravidão e unifica o mercado norte-americano e a Guerra do Paraguai (1865-1870), que põe fim a uma experiência de desenvolvimento voltado para o mercado interno na América Latina.

Este período é marcado pela continuidade do *laissez-faire* na economia, a partir das ideias de Adam Smith (1766), juntamente com a influên-

cia da visão malthusiana (1798). Em 1817, Ricardo publica os *Princípios da Economia Política*, enaltecendo a livre troca e as vantagens comparativas entre as nações. Um autor é importante para a geografia: J.-H. von Thünen, que publica o seu livro, *O Estado Isolado* (1826-1851).

Na França foi criada a sociologia com o desdobramento das ideias de Augusto Comte, sobretudo, no seu *Curso de Filosofia Positiva* (1839), com a proposta de nova “ordem social”, uma das bases do positivismo. Outra publicação influente no período é *A Origem das Espécies*, de Darwin (1859) que servirá de base para as ideias evolucionistas e para o “darwinismo social”.

As precárias condições de vida e de trabalho do proletariado levaram às propostas alternativas elaboradas pelos “Socialistas Utópicos” e ao desenvolvimento das teses dos “Socialistas Revolucionários”, destacando-se a publicação por Marx e Engels do *Manifesto do Partido Comunista* (1848) e o início da publicação de *O Capital* (1867). Visões anarquistas também foram difundidas no período, com as publicações de Proudhon (1840) e de Bakunin (1873).

Na geografia, a primeira cadeira na Sorbonne, data de 1809, e em 1820 C. Ritter ocupa a primeira cadeira da disciplina na Universidade de Berlim. Foi fundada a primeira sociedade de geografia, a *Société de Géographie de Paris*, com a publicação do seu *Bulletin* (1820-1821), seguida pelas *Gesellschaft fur Erdkunde zu Berlin*, fundada por C. Ritter em 1828, pela *Royal Geographical Society* em Londres, 1830, e pela *American Geographical and Statistical Society*, em Nova York, 1852. Em 1855 é fundado o jornal *Petermanns Geographische Mitteilungen*, e em 1863 o *Année Géographique*. No Brasil, em 1838, foi criado o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, voltado, sobretudo, às questões históricas. Destacam-se ainda, nesse período, as publicações da *Geografia Universal Comparada*, Ritter (1817-1859) e de *Cosmos* por Humboldt (1845-1862).¹

OS TEXTOS DOS PRIMEIROS GEÓGRAFOS SOBRE A CIDADE

Entre 1810 e 1869, apenas dois autores foram considerados nos estudos geográficos. Primeiro Malte-Brun, que escreveu a primeira grande Geografia Universal ainda no período napoleônico, em cuja obra, as cidades não mereceram um destaque especial. O segundo, Humboldt, grande cientista alemão, que escreveu um primoroso trabalho sobre a Nova Espanha (México) no final do período colonial, dando atenção especial à cidade do México.

Conrad Malte-Brun (1775-1826), dinamarquês, refugiado na França em 1799, foi o primeiro secretário geral da Sociedade de Geografia de Paris. Escreveu a primeira geografia geral, *Précis de la Géographie universelle*, durante o período de 1810 até sua morte, sendo concluída por Huot, em 1829.² Revisada por seu filho, a obra teve nova edição publicada em 1852.

Malte-Brun, nesta edição, após examinar a Geografia Geral, a História da Geografia, a Geografia Matemática e a Geografia Física, começa no tomo IV, com a descrição dos continentes.

Foi destacada, no tomo sobre a Ásia, a descrição da cidade de Pequim, em seis páginas, citando informações de padres jesuítas e de viajantes: a cidade tinha forma quadrada, dividida em duas partes, ambas muradas. As ruas não eram pavimentadas. A população, estimada entre 1,3 e 2 milhões de habitantes era dividida em três classes: militares, comerciantes e artesãos e domésticos (p. 315-317).

No tomo IX, ao qual descreve a América, o autor reserva apenas duas páginas à Nova York, que seria a segunda cidade comercial do Universo e uma das mais povoadas da América, com uma população superior a 517.000 habitantes, contando com 79 igrejas no seu território (p. 153).

O Brasil é tratado no tomo X, tendo a cidade do Rio de Janeiro narrada com apenas uma página de observações. Com 150.000 habitantes em dois bairros, separados pelo Campo de Santana. (p. 501) São Paulo tinha apenas 18.000 habitantes (p. 502), enquanto que Salvador ainda era a segunda cidade do Brasil, com 120.000 habitantes. Era composta por duas partes, o bairro da Praia e o outro, elevado a 200 metros [sic] acima do nível do mar, incluiria os subúrbios de Vitória e Bonfim [sic]. Menciona as casas de pedra, com vários andares, seus balcões e gelosias. (p. 511) Salvador ainda era a maior praça forte do Brasil, contando com o maior Arsenal da Marinha. (p. 512) Na mesma época, Recife tinha 60.000 habitantes.³

No tomo VIII, da edição de 1817, temos a descrição sobre Paris e Londres, segundo Malte-Brun.

Das 11 páginas dedicadas a Paris, oito tratam da história da cidade. Paris tinha 714.000 habitantes na época (p. 509) e sua importância podia ser medida pelas suas 38 igrejas, “35 comunidades de mulheres, quatro congregações masculinas e quatro seminários.” Havia também nove bibliotecas públicas, “célebres escolas de Direito, de Medicina e de Teologia”, sete colégios, e sete escolas especiais (obras públicas; minas, para engenheiros geógrafos; para oficiais de estado maior; música; belas artes; línguas orientais e politécnicas). (p. 510)

Londres, com 10 páginas, apresenta maior quantidade de informações: era a “[...] capital de um potente império, a cidade mais populosa da Europa e mais comerciante do Universo.” O autor informa que cerca de 900 barcos a vapor entravam e saíam anualmente do seu porto. (p. 598) A cidade era dividida em 26 bairros (p. 601) e sua forma era completamente irregular, com um comprimento de sete milhas, por quatro milhas na maior largura e duas milhas na menor. Enquanto o Westminster e o West-End eram a morada da “nobreza e da opulência”, o East-End era habitado pelos comerciantes. Os estaleiros, e os “vastos” armazéns

estavam também localizados no lado leste da cidade. As casas de Londres eram uniformes, quase todas com três andares, em tijolo e revestidas de gesso. As ruas eram limpas e iluminadas a gás.

O autor destaca os principais edifícios e palácios. (p. 602-603) Havia 394 igrejas, 13 teatros, 16 escolas de medicina, 18 bibliotecas públicas, 147 hospitais e hospícios e 14 prisões. Seis “magníficas” pontes atravessavam o Tâmis. A cidade tinha 1.300.000 habitantes, 160.000 casas, 8.000 ruas, 14 mercados e 70 praças. Registra, precisamente, 16.000 mendigos, 115.000 ladrões (!), 3.000 receptadores, 10.000 domésticas e 30.000 “moças públicas” (p. 604-606)⁴.

O registro da obra de Malte-Brun tem sentido na medida em que inicia a série de Geografias Universais, mas apresenta toda a fragilidade das compilações enciclopédicas realizadas na época, a exemplo dos enganos observados no caso de Salvador, devido à impossibilidade – para um autor de gabinete – de controlar o conhecimento sobre o conjunto do Universo, mesmo naquela época.

Alexander Von Humboldt (1769-1859), fundador da moderna geografia física, escreveu sua principal obra, *Cosmos*, em idade já avançada (de 1845 até sua morte).

No seu *Essai Politique sur le Royaume de la Nouvelle-Espagne*, publicado em 1811, o referido autor escreveu sobre os vários departamentos do atual México.

A antiga capital, Tenochtitlan, teria sido fundada pelos Astecas em 1325 (p. 36) e se comunicava com o continente por três grandes diques (p. 42). A cidade era dividida em quatro bairros – que correspondem aos atuais bairros de São Paulo, São Sebastião, São João e Santa Maria. (p. 45) Humboldt, a partir dos relatos dos conquistadores descreve a cidade como “[...] ornada de numerosos templos (*teocallis*) que se elevam

em forma de minarettes, envolvida de água e de diques, fundada sobre ilhas cobertas de verdura, recebendo [...] milhares de barcos, a antiga Tenochtitlan deveria parecer com algumas cidades da Holanda, da China ou do delta [...], do baixo Egito.” (p. 50)

A cidade nova começou a ser construída pelos espanhóis, em 1524. (p. 46) O centro da cidade atual estaria a 4.500 metros de distância do lago de Tezcucó (p. 31). A catedral está situada no mesmo local onde se encontrava o templo de Huitzilopochtli. (p. 32) As ruas atuais teriam, em grande parte, a mesma orientação das ruas anteriores. A cidade estava inteiramente em terra firme, entre dois lagos. (p. 45)

A capital reconstruída era mais imponente e mais majestosa que a anterior. Para Humboldt, México seria uma das “[...] mais belas cidades que os Europeus teriam fundado nos dois hemisférios.” A arquitetura seria de um estilo “bastante puro”. O exterior das casas não era sobrecarregado de ornamentos e as casas tinham terraços no lugar de telhados. As balaustradas e as grades eram de ferro e ornamentadas de bronze (p. 51). Seria pela largura e alinhamento das ruas, pela regularidade, pela sua extensão e pela sua posição que a capital da Nova Espanha se imporia aos europeus. (p. 52) O referido autor atribui também a sua grandeza ao “[...] caráter imponente de seu sítio e da natureza em torno.” (p. 53) As ruas tinham calçadas largas, eram limpas e bem iluminadas por lâmpadas. (p. 55) Destaca entre os monumentos: a Catedral, a Casa da Moeda, os conventos, o Hospital, a Prisão, a Escola de Minas, o Jardim Botânico, os edifícios da Universidade e a Biblioteca Pública, a Academia de Belas Artes e a estátua equestre de Carlos IV (p. 58-59), indicando, em seguida, os restos das antiguidades astecas. (p. 65-66)

A população da cidade do México deveria ser de 135 a 140 mil habitantes (p. 78), sendo divididos em 2.500 brancos europeus, 65.000 brancos “crioulos”, 33.000 indígenas, 26.500 mestiços e 10.000 mulatos (p. 79) e era a cidade mais povoada do continente. Na época tinha uma largura

de 3.900 metros, enquanto que Paris tinha 8.000. A cidade formava um grande quadrado, cada lado com 2.750 metros (p. 83) e estava situada a 2.277 metros de altitude. (p. 145)

O trabalho de Humboldt sobre o México foi considerado por Dickinson (1969, p. 28) como um marco na descrição geográfica, com a utilização de dados censitários, o que contrastaria com as compilações enciclopédicas anteriores. P. James (1972, p. 159) considera-o como “[...] uma das primeiras geografias econômicas regionais.” De fato, Humboldt, conhecendo a América Latina descreveu com simpatia a cidade do México e no que concerne às civilizações pré-hispânicas, tratou-as com respeito e admiração.⁵

O interesse principal dos geógrafos pré-universitários,⁶ nas primeiras décadas do século XIX, ainda era a geografia geral, cujas descrições dos continentes eram o principal objeto. A geografia física apenas começava seus avanços científicos.

As cidades eram descritas no interior dos estados e nas colônias, relatados dentro dos quadros dos diversos continentes. O balanço sintético das informações, recolhidas em sua maioria, a partir de outros autores, mostra a preocupação de síntese da geografia, incorporando as informações disponíveis no período, num mundo que ainda revelava “terras incógnitas” aos exploradores, época de prestígio das numerosas Sociedades de Geografia. Humboldt foi a primeira exceção. Como cientista, procurou observar a realidade, mas em conjunto com o exame apurado dos documentos existentes.

VISÕES NÃO GEOGRÁFICAS DO PERÍODO

Os estudos realizados por outros profissionais são basicamente resumos das visões dos socialistas utópicos. Foram analisados também alguns textos dos socialistas revolucionários, destacando-se os do jovem

Engels, com sua aguçada capacidade de observar a realidade urbana no berço da Revolução Industrial. O capítulo conclui com o exame do primeiro trabalho em urbanismo, do arquiteto e engenheiro espanhol Ildefonso Cerdá, que procurou estabelecer as primeiras bases teóricas da nova disciplina.

Os Socialistas Utópicos

Os Socialistas Utópicos tentavam dar uma resposta às difíceis condições de vida dos trabalhadores urbanos, através de proposições ideais que procuravam solucionar as graves questões sociais e urbanas do período, sobretudo a partir da melhoria das condições de habitação. Eram os continuadores dos pensadores sobre espaços ideais como Platão e sua *República*; Al-Farabi e a *Cidade Ideal*, Thomas Morus na sua *Utopia* e Campanella e *A Cidade do Sol*.

Entre os Socialistas Utópicos são destacados R. Owen, C. Fourier, V. Considérant e E. Cabet.

Robert Owen (1771-1858), industrial inglês, pretendia educar os operários visando a realização da Harmonia. Edificou a cidade modelo de New Lanark (Escócia) e fundou duas comunidades experimentais, uma em 1825, nos Estados Unidos em New Harmony (Indiana), e a outra no ano de 1839, em Queenwood (Hampshire), ambas fracassadas. Sua principal obra é *The Book of the New Moral World*, de 1836 a 1844.⁷

Em *Relatório para a Comissão de Assistência aos Operários Pobres*, em 1817, o autor já propõe a constituição de uma comunidade ideal: um conjunto de “quadrados” formados por construções para alojar 1.200 pessoas, rodeado por 500 a 750 hectares de terras. No interior do quadrado ficariam os prédios públicos. O prédio central conteria a cozinha pública e os refeitórios. Outro prédio à direita conteria um jardim de infância,

no andar superior uma sala de conferências e o local de culto. No prédio da esquerda haveria uma escola para crianças maiores, uma sala de reuniões, e no primeiro andar uma biblioteca e uma sala para adultos. Três lados de cada quadrado seriam ocupados por residências de quatro cômodos. O quarto lado seria reservado aos dormitórios para crianças de mais de três anos. Cômodos seriam reservados também para os supervisores, o pastor, os professores, o médico, e para um depósito. Em torno das residências haveria jardins e estradas. Afastados, de um lado, ficariam os prédios para atividades mecânicas e industriais, do outro lado, as oficinas de limpeza, a lavanderia e ainda mais longe, as instalações agrícolas.

Owen (1817), um dos socialistas utópicos que conseguiu realizar seus projetos, preferia isolar suas comunidades, pois considerava que os trabalhadores eram na sua maioria muito ignorantes e seria necessário retirá-los da influência do meio em que viviam.⁸

Charles Fourier (1772-1837), do outro lado da Mancha, vai propor o Falanstério, exposto no seu *Traité d'association domestique agricole*, de 1822.

Para o autor, a cidade no futuro (num sexto período histórico) deveria ter três anéis concêntricos: o primeiro conteria a cidade central, o segundo os subúrbios (*faubourgs*) e as grandes fábricas e o terceiro, as avenidas e a periferia (*banlieue*).

O Falanstério, ou edifício destinado à Falange, deveria ter no seu centro o templo, a “torre da ordem”, o telégrafo, o pombal, o carrilhão, o observatório, o jardim de inverno, além das salas de refeição, a sala da bolsa, o conselho, a biblioteca e a sala de estudos. Uma ala conteria as oficinas barulhentas e na segunda ficaria a hospedaria (*caravansérail*). Ruas-galerias fariam a comunicação interna.⁹

A Falange reuniria, em apartamentos individuais de três andares, voltados para a rua galeria, 1.500 a 1.600 pessoas de idades e fortunas

diferentes. Os Seristérios seriam seis locais de reunião. O autor considerava que a proporção de cultivadores e operários (*manufacturiers*) deveria ser pelo menos, de 7/8 do total dos membros.¹⁰

Victor Considerant (1808-1893), engenheiro, era seguidor de Fourier. Ele mesmo tentou aplicar suas experiências comunitárias em duas oportunidades no Texas, uma com a ajuda de um industrial, e a outra com a de um *fourierista* americano. Seu livro principal é a *Destinée sociale*, de 1838 a 1844.¹¹

Considerant expõe suas ideias do Falanstério de forma mais clara e detalhada que seu próprio criador Fourier, no seu livro *Description du Phalanstère* (1840): diante do Palácio, haveria uma vasta praça, uma linha de fábricas, grandes oficinas, lojas e depósitos; e atrás, estariam localizados os estabelecimentos agrícolas.

O Falanstério teria em seu meio, a torre da ordem, o centro de direção e do movimento das operações industriais do cantão; os Seristérios (salas públicas, cozinha etc.); os apartamentos mais caros ficariam ao lado do jardim de inverno. Haveria duas pequenas alas: uma com apartamentos modestos, além das oficinas e escolas barulhentas e outra com apartamentos modestos e com a hotelaria para os estrangeiros. Um templo seria elevado à direita e um teatro à esquerda. Uma rua-galeria envolveria todo o edifício.

O Falanstério conteria 300 ou 400 famílias, ou 1.800 a 2.000 pessoas. A Falange de experimentação teria uma légua quadrada e seria adquirida por uma companhia de acionistas onde seria alocada uma população que realizaria os trabalhos agrícolas, de oficina, os trabalhos educativos e domésticos.¹²

Etienne Cabet (1788-1858), advogado, deputado, também organizou duas comunidades nos Estados Unidos, no Texas e no Illinois.

No seu livro *Voyage en Icarie* (1840), muda de escala e propõe um modelo de cidade ideal de uma uniformidade quase neurótica: a cidade teria forma circular e seria dividida em duas partes por um rio. Cinquenta ruas ficariam paralelas ao rio e cinquenta seriam perpendiculares. Cada bairro teria uma escola, um hospício para idosos, um templo, oficinas, grandes lojas e um local de reuniões. As ruas teriam 16 casas de cada lado. Um plano modelo de casa serviria para o conjunto da cidade, com todas as portas e janelas iguais. Todas as casas teriam cinco andares, mas poderiam ter três, quatro ou cinco janelas, seguindo o tamanho da família. Os cemitérios, indústrias insalubres e hospitais ficariam fora da cidade.

As grandes oficinas e grandes lojas ficariam nas margens das ruas canais e das ruas ferroviárias. As calçadas seriam cobertas por vidros.

Essa cidade uniforme não teria cafés, cabarés, casas de jogo, quartéis, nem prostitutas, bêbados ou mendigos...¹³

Os socialistas utópicos pretendiam resolver os problemas das condições de vida da população trabalhadora das grandes cidades, através da negação dessas mesmas cidades e na busca de soluções alternativas, em projetos utópicos situados em meio à área rural. Mas, a maioria desses projetos tinha um caráter repressivo, disciplinar, o que certamente ajudou ao fracasso dessas tentativas.

Os Socialistas Revolucionários

Tanto Engels como Marx, – separada ou conjuntamente – tiveram a preocupação de tratar a questão urbana, sobretudo a partir da crítica das condições habitacionais dos trabalhadores.

Friedrich Engels (1820-1895), com apenas 25 anos, enviado por seu pai para um aprendizado nas indústrias inglesas, publicou em 1845, *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*.

Inicialmente, Engels espanta-se com a grandiosidade de Londres, com seus 2,5 milhões de habitantes na aglomeração. (p. 35) Afirma então: “[...] quanto maior for a cidade, maiores as vantagens da aglomeração.” (p. 32) Observa que na “capital comercial do mundo”, a multidão na rua era apressada, indiferente, devido ao egoísmo e à atomização, resultantes de uma “guerra social”, onde “[...] cada um explora o próximo e os capitalistas se apropriam de tudo.” (p. 35-36) Antecede, portanto, em quase 60 anos, as observações de Simmel sobre o homem na metrópole.

Comenta que em Londres existiam, ao lado dos bairros das classes altas, “bairros de má reputação”, onde se concentrava a classe operária nas “piores casas, na parte mais feia”, em ruas não pavimentadas, sujas, sem esgotos. (p. 38)

A cidade industrial de Manchester, com 400.000 habitantes (p. 56) e 350.000 operários, na cidade e nos subúrbios (p. 77), seria a primeira cidade industrial do mundo. (p. 66)

A percepção de Engels da estrutura urbana é impressionante: o centro era formado pelo bairro comercial, com escritórios e armazéns, e já era desabitado. O bairro operário rodeava a zona comercial como um cinturão. Além desse cinturão habitava a média e a alta burguesia, a primeira em ruas regulares, porém próxima ao bairro operário, enquanto que a alta burguesia residia em habitações com jardins, mais afastadas, ou sobre colinas arejadas, em pleno “ar puro do campo”, servida por ônibus que conduziam seus habitantes à cidade. Ele comentou ainda que os ricos aristocratas da Finança “podem atravessar os bairros operários pelo caminho mais curto, em direção aos seus escritórios no centro da cidade, sem sequer notar que estão ladeados [...] pela mais sórdida miséria.” (p. 57)

Os estabelecimentos industriais situavam-se à beira dos três cursos d'água ou dos canais.

O autor informa que teria havido um abandono do centro de Manchester da época pré-industrial, enquanto os antigos habitantes haviam migrado para bairros melhor construídos, abandonando suas casas para uma população operária de origem predominantemente irlandesa. (p. 59-60) Os bairros operários eram locais de “sujeira e uma sordidez repugnante”, com banheiros sem portas. (p. 61) Vilas eram construídas pelos patrões. A “Pequena Irlanda” era a pior parte da cidade: 4.000 pessoas moravam em 200 casas, com apenas uma instalação sanitária para cerca de 120 pessoas. (p. 73-75)

Engels concluiu que os operários, na época, nada possuíam, viviam dos salários, submetidos a privações (p. 87), e que a burguesia não teria se instalado nas partes leste e nordeste da cidade em virtude dos ventos dominantes e das fumaças das fábricas nessas direções. (p. 72)

Karl Marx (1818-1883) escreveu juntamente com **Friedrich Engels**, em 1845-1846, *A ideologia alemã*. No primeiro capítulo os autores criticam a filosofia e o socialismo alemão e tratam das relações cidade-campo.

Os autores começam o primeiro tópico discutindo a ideologia alemã. No segundo discutem as premissas da concepção materialista da história, quando declaram que “[...] aquilo que os indivíduos são depende [...] das condições materiais de sua produção.” (p. 15)

No terceiro tópico tratam da *Produção e intercâmbio, divisão do trabalho e formas de propriedade*. Para os autores, a divisão do trabalho numa nação provocaria a separação do trabalho industrial e comercial do trabalho agrícola, e a separação da cidade e do campo. (p. 16-17) Por outro lado, as formas de propriedade seriam: 1) a tribal; 2) a comunal e estatal antiga; nessa forma, a união de várias tribos formaria as cidades (p. 17);

3) a propriedade feudal ou de estados: nas cidades haveria a propriedade corporativa e a organização feudal dos ofícios. (p. 19)

O quarto tópico é sobre *A Essência da Concepção materialista da História*. Nele, os autores afirmam que “não é a consciência que determina a vida, é a vida que determina a consciência.” (p. 23)

A segunda parte não apresenta tópicos de interesse sobre a cidade e na terceira, os autores discutem a questão da classe dominante e da consciência dominante.

A quarta parte, a mais interessante, começa pelo tópico *Instrumentos de Produção e Formas de Propriedade*. No segundo tópico os autores afirmam que a “[...] maior divisão do trabalho material e intelectual é a separação da cidade e do campo.” Com a cidade teria aparecido a necessidade do sistema municipal e da política em geral. A cidade seria a “[...] realidade da concentração da população, dos instrumentos de produção, do capital, dos prazeres, das necessidades, ao passo que o campo torna (ria) patente [...] a realidade oposta, o isolamento e a solidão.” (p. 64)

No terceiro tópico, os autores comentam a separação da produção e do intercâmbio, a formação da classe dos comerciantes, e a ligação entre cidades, dando origem às manufaturas. (p. 68-69) Com a expansão do comércio e da manufatura, teria havido uma acumulação do capital móvel e a criação da burguesia (p. 72).

O quarto tópico trata de *A divisão do trabalho mais extensa. A grande indústria*, quando os autores comentam a criação das grandes cidades industriais modernas. (p. 78)

No sexto tópico os autores afirmam que as grandes cidades industriais e as comunicações baratas e rápidas teriam sido estabelecidas pela grande indústria e os burgueses das cidades teriam se unido contra a nobreza rural. (p. 81-82)

O décimo tópico é sobre *A abolição da propriedade privada*, seguido do décimo primeiro tópico que versa sobre a *Relação do Estado e do Direito*

com a *Propriedade*, quando os autores afirmam a relação entre o Estado e a classe dominante.

O texto de Marx e Engels é considerado como o início da formulação da concepção materialista da história.¹⁴ De fato, os dois autores trabalharam questões teóricas, numa escala, sobretudo, regional, destacando-se a questão das relações entre campo e cidade. Apesar de não ser especificamente intraurbano, o texto apresenta uma nítida valorização da cidade e do urbano pelos dois autores. Mas, para F. Choay (1965, p. 28), a supressão da oposição cidade campo não poderia ser simplificada a uma projeção espacial. Ela deveria ser entendida do ponto de vista dos desequilíbrios demográficos e das desigualdades econômicas ou culturais que separam os homens da cidade daqueles do campo.

No início do período seguinte (1872), Friedrich Engels escreveu três artigos em resposta aos escritos de Proudhon e que foram publicados em forma de livro, no ano de 1887, intitulado *A questão da habitação*.¹⁵

Para o autor, a crise habitacional teria sido agravada com o brusco afluxo da população em direção às cidades, com o aumento dos aluguéis e o amontoamento dos inquilinos, o que atingia também a pequena burguesia.

Mas, a habitação seria um mal de “importância menor”, do modo de produção capitalista. (p. 15-16) De fato, existiriam imóveis suficientes nas grandes cidades para remediar à situação. Os imóveis poderiam ser desapropriados pelo Estado, medida que seria ainda mais fácil quando “o proletariado conquistar o poder político.” (p. 29) Porém, só com a “abolição do modo de produção capitalista” seria possível resolver a questão da habitação. (p. 47)

Engels compara as melhorias que teriam ocorrido nos piores bairros de Manchester, cidade analisada em 1843-1844, inclusive, com o desaparecimento da “Pequena Irlanda”. Por outro lado, com a extensão da cidade, os antigos bairros “aerados e limpos” estavam agora “[...] plenos

de construções, sujos e super povoados” (p. 66-67), e “[...] os focos de epidemias, os porões mais imundos” não teriam sido eliminados, mas apenas deslocados.¹⁶ (p. 68)

Nessa visão, um Engels mais maduro coloca a impossibilidade de resolução das questões urbanas dentro do quadro do capitalismo. É interessante também sua visão de deslocamento espacial dos problemas não resolvidos.

Outras visões da cidade no período

Michel Perreymond, engenheiro francês, interessado em estudos sobre transportes ferroviários estava preocupado com o deslocamento do centro de Paris. Nos seus *Etudes sur Paris* (1842-1843),¹⁷ Perreymond constata um deslocamento do centro da cidade, a partir do movimento da alta indústria, do comércio e dos bancos em direção ao noroeste da cidade, o que causava uma estagnação na margem esquerda do rio Sena (*rive gauche*) (p. 103), ao tempo em que detectava o papel dos especuladores que se antecipavam ao movimento de deslocamento. (p. 104)

O referido autor comenta a deliberação do Conselho Geral de Paris, datada de 23/10/1839, que considerava de “interesse municipal”, que “[...] todas as classes da população se mantivessem espalhadas e mescladas” (p. 108), enquanto que os proprietários tinham a segurança de ver os valores de seus terrenos triplicados a quintuplicados, em alguns anos, a partir do avanço da cidade. (p. 111) Os especuladores, por sua vez, deixavam, muito para trás, as previsões da administração e mesmo as previsões da classe dos que viviam de renda (*rentiers*) e compravam os terrenos com seus imensos capitais, visando à construção de novas habitações, a partir da utilização dos “capitais flutuantes” da sociedade. Daí, o fato do autor julgar necessária a organização do crédito. (p. 112)

Além da questão do deslocamento do centro, o autor menciona a existência de 330.000 pobres em Paris “os que não possuem 20 francos”,

dos quais 63.000 formariam a “[...] classe perigosa e embrutecida”, outros 55.000 formariam a “classe viciosa”, além dos 84.000 indigentes inscritos nos serviços de assistência e mais 15.000 “pobres vergonhosos”, segundo os dados oficiais (p. 114), o que lembra os dados de Malte-Brun para Londres.

O autor considerava necessário tornar Paris cada vez mais “de-sejável” e atrativa, a partir da sua Bolsa e do seu centro comercial. Era preciso dar à capital um centro de ação comum aos dois lados da cidade e ao mesmo tempo tornar o centro estável. Para tanto, os cais do rio Sena deveriam tornar-se “sucursais dos inícios das ferrovias” e grandes entrepostos de mercadorias deveriam ser construídos. Seria necessário ainda, segundo o autor, “desaglomerar” a população perigosa, viciosa ou miserável dos bairros centrais. Finalmente, sendo Paris, um “modelo das capitais” (p. 115-116), deveria ser “[...] implantada uma nova arquitetura do XIX século.” Aqui o autor prevê as grandes obras de Haussmann que seriam iniciadas na década seguinte.

Os terrenos necessários seriam disponíveis a partir da “demolição total” dos bairros da Cité, do Palais de Justice, da Ilha de Saint-Louis [!] e da cobertura total do braço esquerdo do rio Sena (p. 117). Nem Haussmann ousou ir tão longe quanto às propostas de Perreymond, que antecipa, entretanto, Le Corbusier. Por outro lado este autor começou a destacar os diferentes agentes que atuavam no deslocamento da cidade, como os especuladores.

O historiador **Numa Fustel de Coulanges (1830-1889)** foi considerado por Carbonell, como o “mais brilhante teórico da história objetiva.” Ensinou na Ecole Normale Supérieure e na Sorbonne.¹⁸

O título do seu livro *La Cité antique* (1864, p. 151) pode levar à confusão – o próprio autor advertiu que no seu estudo, *Cité* era a associação

religiosa e política das famílias e tribos na Antiguidade, enquanto que *Ville* era o lugar de reunião, o domicílio, e, sobretudo, o santuário dessa associação.

De fato, Fustel de Coulanges estava interessado no estudo da religião para o conhecimento das instituições das sociedades grega e romana antigas. Inicia assim, seu estudo pelas crenças antigas, e em seguida, passa ao exame da família.

O livro III é dedicado à *Cité*. Para que a associação de tribos fosse realizada era necessário que o culto fosse respeitado, pois a ideia religiosa era inspiradora e organizadora da sociedade. (p. 150) A cidade seria fundada para ser o santuário do culto comum. A fundação de uma cidade era um ato sagrado (p. 151): um pequeno fosso era aberto e a terra do local de origem era jogada dentro. Um arado marcava o traçado do futuro muro e alguns intervalos eram deixados para a construção das portas, como no caso da fundação de Roma. (p. 154-156)

O livro IV trata das revoluções, a partir do papel dos plebeus na destruição da ordem social vigente. O autor informa que os plebeus viviam em aglomerações construídas sem a realização de cerimônias religiosas. (p. 279)

No último livro o autor descreve o desaparecimento do regime municipal, em grande parte como consequência da nova religião cristã, que partia de bases diferentes das religiões tradicionais.

Ildefonso Cerdá y Sunyer (1815-1876), nascido na província de Barcelona, numa rica família de proprietários fundiários estudou arquitetura em Barcelona e engenharia em Madri. Foi autor da proposta do Plano de Extensão de Barcelona (1857) e escreveu a *Teoria General de la Urbanización* em 1867,¹⁹ sendo considerado por Choay, no Prefácio à tradução

do livro de Cerdá (1979), como o inventor da própria palavra urbanismo (*urbanización*) e o primeiro teórico da disciplina urbanismo.

Sua Teoria deveria ser publicada em quatro partes, mas apenas a primeira e a quarta foram editadas.

No tomo primeiro, Cerdá discute o impacto do vapor como força motriz. Os grandes centros urbanos oporiam “[...] entraves e obstáculos à nova civilização, que exige espaços mais vastos, liberdade de movimentos [...] (e) atividade intensa”, agravados, no caso espanhol, pelo imobilismo de sua sociedade. (p. 71-72) Daí a existência de um “mal-estar” nas sociedades modernas fechadas nas grandes cidades. (p. 79)

Sugere então, iniciar o estudo de “[...] uma matéria completamente nova, intacta, virgem [...]”, necessitando, para tanto, “[...] criar e inventar palavras novas.” (p. 81) Propôs a palavra “urbanização” que designaria tanto “[...] um conjunto de ações tendendo a agrupar as construções e a regularizar o seu funcionamento [...]”, como “[...] um conjunto de princípios, doutrinas e regras que é preciso aplicar para que as construções e seu agrupamento [...] contribuam para favorecer seu (do homem social) desenvolvimento, assim como aumentar o bem estar individual e a felicidade publica.” (p. 82)

No livro I, Cerdá estuda as origens da urbanização, examinando as necessidades de habitação e da sociabilidade humana. No livro II, trata do desenvolvimento da urbanização, onde destaca que os elementos constitutivos da urbanização seriam os abrigos, e que seu objetivo é a reciprocidade de serviços, e os seus meios são as vias de comunicação (p. 86). Porém, segundo o autor, “[...] para a urbanização, a forma não é nada, a satisfação completa e adequada das necessidades humanas é tudo.” (p. 87)

No livro III, denominado *Exame analítico do estado atual da urbanização*, o autor define urbe como um “[...] conjunto de habitações onde moram diversas famílias [...] reunidas por um sentimento de ajuda mútua.”

(p. 97-98) Neste livro, examina as partes em que se divide o território de uma urbe: a região (como seu campo de ação); os subúrbios, examinando as diferentes origens (viária, industrial, administrativa, e de expansão urbana); e o núcleo urbano, definido como “[...] o agrupamento formado pelas massas construídas de uma urbe, ligados pelo sistema de vias” (p. 106), discutindo suas formas e limites.

Conclui o livro III com o capítulo o *Exame analítico das urbes*, onde se ocupa das vias urbanas e logo em seguida, das intervias, ou seja, os espaços isolados pelas vias (p. 114), equivalentes aos quarteirões. Discute também, os terrenos para construção, destacando o papel negativo dos proprietários de terrenos, ajudados pela administração (p. 133), de forma que o interesse do especulador seria o de “[...] construir um edifício contendo o maior número de alojamentos possíveis e cuja renda anual representa juros pré-estabelecidos e seguros para o capital-fundiário, como para o capital-construção.” (p. 135) Em seguida examina a casa, os indicadores urbanos (ou seja, os nomes e signos empregados para designar os agrupamentos urbanos) e o funcionamento urbano, quando examina “[...] as funções – as partes materiais do organismo urbano – que exercem [...], a fim de saber como cada uma responde ao fim pela qual ela foi instituída [...].” Conclui que “[...] a vida urbana se compõe de dois elementos essenciais: [...] o repouso e o movimento.” (p. 149)

O IV e último livro trata das *Razões filosóficas do modo atual da urbanização*, no qual discute a formação das cidades do ponto de vista das necessidades e dos meios de locomoção de cada época (pedestre, equestre, por trenós, por rodas). Para Cerdá, as cidades seriam “[...] fragmentos das épocas passadas muito mal reunidos” (p. 169) e destaca ainda, as necessidades de reformas e transformações nas urbes para preparar para a locomoção aperfeiçoada, numa época em que a locomotiva ainda não tinha penetrado no interior das cidades, embora já existissem ferrovias periféricas de circundamento. (p. 137-138)

No tomo II, *A estatística urbana de Barcelona*, Cerdá considera a urbanização como uma verdadeira ciência: “[...] bastaria conhecer uma só (cidade) para saber tudo sobre as outras, ao menos nos seus elementos constitutivos e formais.” (p. 183)

Antes de construir as bases da teoria urbana, ele considerou necessário estudar uma cidade concreta, Barcelona. Seriam examinadas, a vida material (recipiente) e a vida humana (conteúdo). (p. 184) Na *Estatística de Barcelona*, o recipiente seria formado por seus membros e seu organismo; o conteúdo (ou população) seria composto por seus membros, seu organismo e sua “lei de continuidade”; as relações entre recipiente e conteúdo exprimiriam o funcionamento da população na cidade. O autor discrimina ainda, na cidade, “[...] o tecido viário, a trama viária, os nós viários, as partes da via; e a malha da rede urbana.” (p. 185)

O plano de Barcelona de Cerdá foi aprovado em 1859 e considerado por Lopez de Aberasturi, na introdução do livro (1979), como o que “abria as portas do urbanismo.” (p. 22) O apresentador do seu livro destacou o contraste de Cerdá ter concebido o urbanismo num dos países mais atrasados da Europa na época (p. 31), embora Barcelona estivesse na ponta do progresso econômico espanhol, sendo a única abertura ao mundo industrial do país (p. 15).

Não seria demasiado reforçar o papel importante e pioneiro de Cerdá na história do pensamento sobre a cidade. Talvez, por ter escrito em castelhano, sua obra foi pouco divulgada: a antologia de Choay (1965), não o menciona. Sua obra principal só foi traduzida para o francês em 1979. Quanto à contribuição de Cerdá, ela vai desde a proposta de novos conceitos – embora ainda busque apoio no organicismo –, a um esboço de teoria sobre a cidade, assim como da elaboração de proposta de intervenção concreta sobre a cidade de Barcelona, preservando o bairro gótico.

NOTAS

- 1 A maior parte das informações dos *Contextos* é originária do livro de Duchet-Suchaux, G. e Duchet-Suchaux, M. (1992), com adendos da trilogia de Hobsbawm sobre o século XIX e do seu recente volume sobre o século XX.
- 2 MEYNIER, 1969; PINCHEMEL, P.; ROBIC, M. -C.; TISSIER, J. L., 1984, p. 27-28.
- 3 A biblioteca do *Institut de Géographie de Paris* possui os 12 primeiros tomos da obra de Malte-Brun, da edição de 1831-1857. O tomo 12 começa a tratar a Europa: Turquia, Rússia e a Escandinávia. Na *Bibliothèque Nationale* encontrei o tomo VIII, datado de 1817, dedicado à Europa.
- 4 Montigny (1992, p. 147) fez um paralelo entre os comentários de Malte-Brun sobre Paris e os de Vidal de la Blache, no *Tableau de géographie de la France*.
- 5 Agradeço a colega Ana Fani A. Carlos pelo envio de capítulo de Humboldt sobre o México, em versão espanhola.
- 6 Para o exame da produção da geografia no século XVIII, ver o livro de Numa Broc, *La Géographie des philosophes* (1975).
- 7 PETITFILS, 1978, p. 69-85; RONCAYOLO; PAQUOT, 1992, p. 63-64.
- 8 OWEN in RONCAYOLO; PAQUOT, 1992, p. 65-66. Ver também Benevolo (1987).
- 9 FOURIER, 1965, p. 97-104 e BENEVOLO, 1987.
- 10 FOURIER in RONCAYOLO; PAQUOT, 1992, p. 67-68.
- 11 RONCAYOLO; PAQUOT, 1992, p. 72-73.
- 12 CONSIDERANT in CHOAY, 1965, p. 110-115.
- 13 CABET, 1965; e PETITFILS, 1978, p. 118-120. Choay apresenta ainda interessantes resumos das obras de J. B. Godin, com seu *Familistério* (1894) e de B. M. Richardson e de sua *Hygeia* (1876). Outra corrente do mesmo período no urbanismo, tratada por Choay, é a dos “Pré-Urbanistas Culturalistas”, com os resumos de A. Pugin (1836 e 1841) e J. Ruskin (1849 e 1854).
- 14 SHAW, William. *Materialismo histórico*. In: BOTTOMORE, T. (Ed.) *Dicionário do pensamento marxista*. Rio de Janeiro: Zahar, 1988. p. 259-263.
- 15 CHOAY, 1965, p. 188-191.
- 16 ENGELS, F. *El Problema de la Vivienda*. Barcelona: Gustavo Gili, 1977.
- 17 Conforme Roncayolo e Paquot (1992, p. 102).
- 18 CARBONELL; WALCH, 1994, p. 118 e 160.
- 19 Conforme Lopez de Aberasturi, apresentador de Cerdá (1979).

CAPÍTULO 2

O PENSAMENTO SOBRE A CIDADE NO PERÍODO DA INSTITUCIONALIZAÇÃO DA GEOGRAFIA

O CONTEXTO DO PERÍODO 1870-1913

Esse período é considerado por Duchet-Suchaux, como o “Tempo dos Impérios” (1872-1914)¹ e por Hobsbawm, como a “Era do Imperialismo”. (1876-1918) De fato, o período está situado na segunda fase da Revolução Industrial (1860/1900), monopolista, que corresponde à difusão da industrialização na Europa Ocidental, na América do Norte e no Japão e a segunda grande expansão colonial.

O início dos anos 70 é importante pela conclusão da unificação da Itália (1870) e da Alemanha (1871), após a vitória das tropas da Prússia sobre o Império dos Habsburgos (1866) e sobretudo, por vencer a França (1871). A Prússia inova com a instituição do serviço militar obrigatório e com o estabelecimento do ensino universal.

Também nesse período começam as reformas Meiji, que transformaram o Japão numa potência moderna. (1868-1912)

Em 1873 ocorreu o grande *crash* da Bolsa de Viena iniciando um período de crise europeia que resultou numa migração em massa para os Estados Unidos. Com a concorrência industrial norte-americana e alemã, o Reino Unido entra em sua primeira grande depressão (1873-1898). Um dos resultados dessa competição é a aceleração da expansão colonial:

seu ápice ocorre no Congresso de Berlim com a partilha da África (1884-1885) e com a intervenção internacional na China (1900).

No Brasil, os eventos mais marcantes do período são a abolição da escravidão (1888) com a conseqüente queda do Império (1889), o início da República “Velha”, durante a qual as elites produtoras agrárias do sul passam a controlar o poder político e econômico e realizam as reformas urbanas no Rio de Janeiro. (1902-1906)

Em 1882, é criada a *Standard Oil Company*, primeiro grande *trust* nos Estados Unidos. Mas o grande impacto do período será o desenvolvimento do automóvel (1885), sobretudo, com a combinação dos métodos do “taylorismo” (1911), com a produção em massa, “fordismo” (1913), com os conseqüentes impactos nas cidades norte-americanas, cujos primeiros arranha-céus datam de 1891 (Chicago).

Em 1875, Londres era a maior cidade do mundo, com 4,2 milhões de habitantes, seguida por Paris (2,2 milhões) e Nova York (1,9 milhões). Em 1900, Londres passou para 6,4 milhões, seguida agora por Nova York com 4,2 milhões e Paris 3,3 milhões. (BONNET, 1994)

Neste período ocorrem novas contribuições intelectuais. Na filosofia destacam-se E. Boutroux, com *Da contingência das leis da natureza* (1874), por ter influenciado geógrafos franceses; F. Nietzsche, com a publicação de *A gaia ciência* (1881-1882); H. Bergson, com a *A Evolução criadora* (1907); B. Russel com os *Problemas de filosofia* (1912); e E. Husserl, com as *Ideias diretrizes para uma fenomenologia* (1913). Na sociologia, destaca-se E. Durkheim, com as *Regras do método sociológico* (1894). Mas os principais autores do período são S. Freud com a obra *Interpretação dos sonhos* (1902) e A. Einstein, com sua revolucionária Teoria da Relatividade (1905).

Na geografia, R. Meynier (1969) considera esse período como os Tempos da Eclosão (1872-1905) e V. Berdoulay (1981) como o da Formação da Escola Francesa de Geografia. (1870-1914) É nesse período que a geografia se consolida.

Em 1874, o Governo da Prússia decide estabelecer uma cadeira de geografia em cada universidade. Em 1877, La Blache começa a ensinar na Ecole Normale Supérieure de Paris e em 1890 na Sorbonne. Em 1887, inicia-se o ensino de geografia em Oxford (H. Mackinder) e é criada nessa cidade a Geographical Association, vinculada ao ensino da geografia. Em 1888 é fundada a National Geographic Society, em Washington, e em 1904 a Association of American Geographers. A *Revue de Géographie* é fundada em 1877, os *Annales de Géographie* em 1891, o *Geographic Journal*, em 1893, sucedendo o *Proceedings of the Royal Geographical Society*.²

As principais publicações dos pais fundadores da geografia humana são desse período. O alemão F. Ratzel publica *Anthropogeographie* (1882-1891) e *Politische Geography* (1897); o francês Vidal de la Blache, *Le Tableau de géographie de la France* (1903); e o inglês, H. Mackinder, *Britain and the British Seas* (1902), que refletem as preocupações das escolas nacionais nascentes. Aparecem no Brasil as primeiras publicações de geógrafos profissionais, como *Le Brésil méridional*, de Delgado de Carvalho (1910).

Em 1871, reúne-se em Antuérpia, o I Congresso Internacional de Geografia, seguido pelos congressos de Paris (1875), Veneza (1881), Paris (1889), Berna (1891), Londres (1895), Berlim (1899), em várias cidades dos Estados Unidos (1904), Genebra (1908) e Roma (1913).

A PRODUÇÃO GEOGRÁFICA NOS SEUS INÍCIOS

Entre 1870 e 1913 foi implantada a geografia como disciplina universitária. É também o período da geração dos “pais fundadores” da nova disciplina. Embora os principais trabalhos elaborados pelos geógrafos tratem de regiões ou de estados nacionais, alguns estudos sobre as cidades foram realizados, destacando-se os do jovem Ratzel, que elaborou um dos primeiros textos sobre as cidades norte-americanas (1876), seguido das descrições de Reclus sobre as cidades, nos seus 19 volumes da

Nouvelle Géographie Universelle (1876-1894), assim como seu texto específico sobre a cidade (1895). A primeira monografia aparece nesse período, já com o título de geografia urbana, de A. Vacher (1904). O período termina com a publicação de um pequeno clássico, a monografia sobre Grenoble de R. Blanchard (1911). É interessante observar a ausência de textos específicos sobre a cidade de um dos pais fundadores da disciplina, de P. Vidal de la Blache.

Friedrich Ratzel (1844-1904), um dos mais importantes geógrafos alemães. Graduado em zoologia, geologia e anatomia comparada em Heidelberg, em 1886, foi professor de geografia em Leipzig entre 1886 e 1904.³ O livro *Politische Geographie* (1897) é sua obra mais conhecida.

Ratzel publicou em 1876, o livro *Städte und Culturbilder aus Nordamerika*, resultado de suas viagens nos Estados Unidos, realizadas entre 1873 e 1874, para o jornal *Kölnische Zeitung*. O livro tem duas partes e 21 capítulos e foi traduzido para o inglês em 1988.

No prefácio, o autor afirma que a “[...] vida do povo é misturada, comprimida e acelerada nas cidades”. (p. 3) Nos tempos modernos, afirma Ratzel, vários fatores estavam diminuindo a divisão entre a cidade e o campo: melhores meios de transportes permitiam a importação de alimentos e eliminavam a necessidade das pessoas viverem o mais próximo possível para interagir. Por outro lado, as grandes cidades estavam crescendo mais rapidamente e em maior volume do que nunca. O desenvolvimento das grandes cidades e a perda das diferenças entre cidade e campo eram, para o autor, as “marcas registradas” do tempo em que vivia. (p. 4) Cita quatro características das grandes cidades norte-americanas: 1) as ruas eram largas e retas; 2) o tráfego era pesado; 3) as casas, em média, eram de pequenas dimensões; 4) havia uma divisão radical entre as áreas de negócios e as de trabalho. (p. 6) O autor acrescenta ainda,

que as populações das cidades eram versáteis, ativas e industriosas, com a exceção das cidades do sul onde os negros eram “indolentes”. (p. 8)

Na primeira parte, em sete capítulos, Ratzel comenta Nova York, o rio Hudson, Saratoga, Boston, Cambridge, Filadélfia e Washington.

No primeiro capítulo, Nova York é tratada em 42 páginas. O seu porto era um dos maiores e melhores, resultando de uma formação natural. (p. 13) A cidade, na época, só ocupava a metade sul da ilha de Manhattan, com um milhão de habitantes (p. 14) e com o complexo em torno do estuário do rio Hudson alcançava dois milhões. (p. 15) Ratzel comenta a evolução da cidade. Nova York ultrapassava as demais cidades pela sua localização central e pelo seu porto “soberbo”.

O canal Eire, aberto em 1825 (p. 16), torna-a a cidade litorânea mais acessível aos estados do Norte e do Meio-Oeste americanos. Perto de 60% das importações e 40 a 50% das exportações americanas já passavam por Nova York. (p. 17) Os negócios concentravam-se na parte antiga da cidade, onde os valores do solo e das casas subiram muito e, quanto mais o valor do solo subia, mais a renda era recuperada e maior era o tamanho e a imponência das casas. (p. 21)

A principal rua de Nova York era a Broadway, que cruzava 180 ruas. Essa imponência comentava Ratzel, não compensava a falta de gosto tão freqüente na cidade. (p. 22) Havia 19 linhas de bondes puxados por animais e apenas a Quinta Avenida estava livre dessas linhas, pois foi reservada para o tranquilo deleite dos ricos. (p. 27) Nos bondes não havia segregação dos negros, e o autor observou homens idosos darem os seus lugares para damas negras. (p. 28) Os bondes e diligências transportavam, em média, 300.000 passageiros por dia. (p. 29)

Alguns prédios antigos tinham até 100 pequenos apartamentos, onde faltava luz e ar. (p. 38) Os bairros pobres de Nova York eram mais densamente povoados que os de Londres. Em 1871, Nova York tinha 213.709 alunos em escolas primárias, sendo 2.185 em escolas para crianças “de cor”

(*colored*). (p. 43) Ratzel conclui com o papel dominante das mulheres nessas escolas. (p. 44)

A capital, Washington, foi tratada em 13 páginas, no sétimo capítulo. Era uma “capital artificial e vazia”. (p. 129) As pessoas proeminentes em riqueza e educação não moravam em Washington, viviam nessa cidade apenas os empregados do governo. (p. 130)

Na segunda parte, em 14 capítulos, o autor comenta as cidades do Sul, Richmond, Charleston, Columbia, Savannah, Assentamentos e *Spas* na Flórida, através da Geórgia e Alabama, Nova Orleans, o Mississipi e o Ohio, as três maiores cidades do Oeste, Denver, viagem na ferrovia do Pacífico, São Francisco e Ruínas.

Quando trata das cidades do Sul, no oitavo capítulo, Ratzel observa que o inverno é muito mais severo na Geórgia e Alabama do que no Sul da Itália ou na Espanha. (p. 145) No Sul, não havia grandes centros industriais ou educacionais. (p. 146) As cidades do Sul pareciam mais com Havana ou Vera Cruz, do que com Boston ou Portland. (p. 147)

Quando comenta Richmond (nono capítulo), ele afirma que “[...] céus claros e povo ocioso [...]” eram as marcas registradas do Sul. Richmond, tendo sido a antiga capital da confederação sulista (p. 152), com uma população de 50 a 60.000 habitantes (p. 151) era uma “pobre cidade”. (p. 153)

Nova Orleans é tratada no décimo quinto capítulo. Era uma das cidades comerciais mais importantes do mundo, graças às vantagens de sua localização: em contato com a região dos Grandes Lagos, com o Caribe e com a América Central. (p. 196) A cidade tinha três linhas de navegação a vapor para Nova York, uma para Filadélfia, uma para Baltimore; três para Liverpool, uma para Hamburgo e uma para Bremen. (p. 199) A cidade tinha a forma de “meia lua” em função da curva do rio Mississipi. (p. 202) Sua população de cor superava a de Charleston ou de Richmond, mas a distância que a separava da população branca era menor. Havia uma predominância de mulatos (*yellow people*) e observou que os

franceses tinham sido menos severos com os escravos e libertos do que os anglo-americanos. O autor comentou a beleza natural de muitas mulheres de cor, com vantagens sobre a beleza intelectualizada das mulheres americanas. (p. 214)

O décimo sétimo capítulo trata das três maiores cidades do Oeste: a primeira, Cincinnati, não estava bem localizada. (p. 229) A cidade possuía 216.239 habitantes em 1870, tendo começado o século com apenas 750 habitantes. (p. 232) Cerca de 30.000 pessoas trabalhavam nas grandes indústrias da cidade em 1870. (p. 235) A segunda, Saint Louis, tinha uma situação geográfica excelente, no meio das terras mais férteis da América do Norte. (p. 236) Em 1870, com 310.923 habitantes era a maior cidade industrial do interior dos Estados Unidos (p. 239): 41.000 trabalhavam na indústria. Dos 112.000 estrangeiros da cidade em 1870, 100.000 eram alemães. (p. 242-243)

Chicago, a terceira cidade do Oeste, cresceu de 3.000 para 300.000 habitantes entre 1836 e 1871. Era o melhor exemplo de cidade ferroviária, com 49 linhas em direção àquela cidade. (p. 244) Situada num porto natural (Lago Michigan) (p. 245) era acessível para pequenos navios marítimos, tornando-se o principal centro do “Noroeste” americano (p. 247), região que contava com oito milhões de habitantes. (p. 246) A cidade já era o maior mercado de cereais do mundo. (p. 248) O grande incêndio de 1871 tinha destruído 17.450 residências. Apesar disto, em 1874, o autor já previa que Chicago se tornaria a mais rica e mais bela cidade do Oeste e do Sul dos Estados Unidos. (p. 249)

A cidade de São Francisco é tratada no vigésimo capítulo como um local que possuía um dos melhores portos comerciais do mundo e estava “admiravelmente situada”. (p. 272) As quatro linhas ferroviárias da Califórnia se dirigiam para a cidade, assim como a linha Nova York - São Francisco. (p. 273) O autor afirma que “[...] a cidade não se torna primeiramente uma metrópole por sua localização geográfica, mas por causa

da maneira como ela explora esta localização”, o que não confirma a sua visão determinista na geografia. (p. 275) A cidade tinha mais colinas que Roma. (p. 278) Examinando o mapa da cidade, o autor destacou que ela era composta de três partes, originalmente planejadas de forma diferente. (p. 279) As ruas eram formadas por alinhamento de casas simples e, nas partes pobres, por residências com aspecto temporário, em função dos terremotos. (p. 271) Dos 150.361 [sic], habitantes em 1870, 76.000 eram brancos norte-americanos, 74.000 brancos estrangeiros, 12.000 chineses e 1.341 negros e mestiços. (p. 282) Os chineses já se concentravam numa *Chinatown*. (p. 283)

O maior interesse dessa obra pioneira de Ratzel é a importância que deu às cidades norte-americanas, em detrimento aos outros aspectos que dominavam na geografia do período. Seu livro é um testemunho do desenvolvimento das cidades norte-americanas no final do século XIX, com interesses bastante diversificados, apoiando-se nas estatísticas disponíveis. O próprio roteiro escolhido pelo autor, numa viagem realizada após a guerra civil americana, cobre as principais cidades do norte, do sul, do leste e do oeste dos Estados Unidos.

Na sua obra *Anthropogeographie* (1882-1891), que trata dos efeitos do meio ambiente sobre o homem, Ratzel dedica certa atenção às cidades, embora numa perspectiva regional.

A primeira parte trata do lugar da geografia no círculo das ciências; destaca o elemento humano na geografia e faz a relação entre geografia e história. Na segunda parte temática, trata dos conceitos de situação (*Lage*) e de sítio (*Standort*), que serão incorporados em todas as análises geográficas sobre a cidade, no período.

Para Ratzel, a cidade seria “[...] um adensamento contínuo de pessoas e habitações humanas que ocupa uma considerável área do solo e que está localizada no centro das maiores linhas de tráfego.”⁴

Como se pode ver, sua visão da cidade parte da escala regional, tomando o espaço nacional ou continental como referência.

Elisée Reclus (1830-1906), de família protestante foi aluno de Carl Ritter. Sendo anarquista foi banido da França por suas atividades nas revoluções de 1848 e 1870, não tendo acesso às universidades francesas. Entre 1898 e 1905 foi professor de geografia comparativa na *Université Nouvelle* de Bruxelas.⁵ Nascido um ano após a morte de Malte-Brun, edita, quase meio século depois, a sua *Nouvelle géographie universelle. La terre et les hommes*, obra gigantesca, produzindo um volume por ano (alguns, com mais de 1.000 páginas), de 1876 a 1894, totalizando 19 volumes.

No volume II, sobre a França (1877), Reclus consagra 20 páginas à Paris. A cidade é analisada em comparação à Londres, e o autor destaca suas vantagens locacionais, em consequência de sua “posição geográfica excepcional”. (p. 714) Menciona que o seu papel de capital acelerou a centralização. (p. 715) Em 1872, Paris teria 2.100.000 habitantes, sendo a segunda cidade do mundo, na época. (p. 718) Destacou também o número elevado de operários em Paris: 493.000 (p. 727), e sua importância como cidade universitária, com 20.000 estudantes. (p. 725) Observou também que Paris já atraía visitantes estrangeiros: 200.000 por ano. (p. 728)

Londres foi tratada no volume IV, Europa do Noroeste (1879), tendo Reclus dedicado 46 páginas à cidade. Era a mais populosa do mundo, com 3,3 milhões de habitantes em 1878, de modo que o autor afirmou que a concentração de tão grande multidão “[...] se explica pelas vantagens evidentes da posição de Londres” em “[...] localização geográfica excelente, [...] num lugar de convergência e passagem, como porto fluvial e marítimo e como cidade central de comércio em relação ao mundo todo”. (p. 500)

Londres era o principal nó das linhas de navegação, de todas as extremidades da terra. (p. 501-502) Informa que teria sido construída na referida cidade, desde 1859, toda uma rede de esgotos (p. 505) e que era uma metrópole relativamente salubre, comparada às demais cidades europeias. Comenta também a existência do metrô (ainda não inaugurado em Paris). Considera, porém, que Londres não teria uma personalidade coletiva como Paris, pois se tratava de um aglomerado de mundos distintos, como um organismo com vários centros de vida. (p. 514) Observa também que Londres crescia em direção ao oeste, como a maioria das cidades europeias, na busca de ar puro e de solos firmes.

Apresenta a City, já com palácios de cinco a seis andares, quase vazios à noite, concentrando os grandes negócios. Menciona a existência de bairros miseráveis a leste, em contato com a City, com ruas lamacentas e cheias de lixo. (p. 517) Observa que as casas da aristocracia estavam situadas em volta de Hyde Park. A regularidade observada seria consequência da concentração de propriedades na mão de um só proprietário, do emprego de capitais na construção simultânea de várias casas (p. 518) e que os proprietários do solo dirigiam as assembleias locais e vários quilômetros quadrados de casas pertenciam a um só proprietário. (p. 543)

Londres já contava com cerca de 1.200 igrejas, capelas ou sinagogas. (p. 524) Mas, não era nem um centro universitário nem um centro industrial britânico, era, porém, o mercado de capitais, que a tornava “sem rival no mundo” (p. 526): primeiro lugar em movimento de trocas e na navegação marítima. (p. 536-537)

Nova York foi comentada em 13 páginas no volume XVI, dedicado aos Estados Unidos (1892). Cidade que estaria disputando com Paris o segundo lugar entre as grandes aglomerações urbanas, contando com 1.513.000 habitantes em 1890 (p. 211) e 3.250.000, em 1891, no conjunto da aglomeração. Nova York já teria construções modernas de 10, 15 e 20 andares. (p. 212) Cerca de 80.000 pobres habitavam a cidade baixa, lado leste,

enquanto que os mais ricos se agrupavam em torno do Central Park. Os negros já estavam “[...] confinados, em direção oeste, perto das docas”, os chineses “pululavam”, ao lado dos judeus pobres e os irlandeses monopolizavam as funções subalternas. (p. 213) Dois terços das importações e metade das exportações americanas já estavam concentrados no porto de Nova York, que já era o maior porto do Mundo. (p. 219)

Chicago, tratada em 10 páginas, era a “rainha do Oeste” e a Exposição Mundial de 1893, já tinha sido realizada. Chama-a, em inglês, de *Mushroom City*, porque, de uma centena de indivíduos em 1830, tinha alcançado um milhão de habitantes em apenas 60 anos. (p. 414) Os estrangeiros dominavam: eram 3/4 da população, sobretudo alemães e irlandeses. Chicago já contava com escritórios superpostos de 15 a 20 andares na parte comercial da cidade. (p. 416) Um total de 27 ferrovias convergia para Chicago. A fábrica Pullman contava com 7 a 8.000 operários. (p. 422)

Sobre o Brasil, escreveu 405 páginas, no último volume, sobre a América do Sul, de 1894,⁶ que foi reeditado pelo governo brasileiro, em publicação separada.

O Rio de Janeiro (18 páginas), com 550.000 habitantes (p. 298) tinha a Rua do Ouvidor como principal ponto de encontro dos comerciantes e *promeneurs* da cidade. (p. 318) Reclus comparava a cidade a um imenso polvo, com seu corpo na cidade primitiva e crescendo com seus diversos tentáculos, de 28 km, entre Gávea, Caju ou Cascadura. (p. 319) Entretanto, o Rio seria uma cidade modelo pelas facilidades de comunicação existentes entre o centro e seus subúrbios, já tendo 350 km de ferrovias. (p. 327)

Salvador (quatro páginas) era ainda a segunda cidade do país, com 200.000 habitantes (p. 297) e Vitória era seu subúrbio elegante. (p. 288) Chamou a cidade, em português, de “Velha Mulata”, como era conhecida popularmente e já continha quase 100 igrejas e capelas. (p. 290) A vista

geral apresentada da Bahia (Salvador) é muito semelhante à de Lisboa, exposta no volume sobre a Europa Meridional.

Em 1895, Elisée Reclus escreveu um importante texto teórico sobre as cidades: *L'évolution des villes*, redescoberto por J. C. Chamboredon em 1988,⁷ publicado originalmente em inglês. Num artigo de 15 páginas, Reclus parte de uma visão evolucionista da cidade: preocupa-se com as causas do nascimento, de crescimento, de declínio e desaparecimento das cidades. (p. 159)

O autor chega a constatar, numa visão regional, uma ordem de distribuição espacial das cidades,

[...] uma planície plana, sem obstáculos naturais, e sem rios ou portos [...] e sem divisão de territórios em estados distintos: a capital seria situada no centro do país, as grandes cidades seriam repartidas em distâncias iguais em todo o entorno, espaçadas ritmicamente entre elas, cada qual tendo seu próprio 'sistema planetário' de pequenas cidades, o intervalo normal sendo a distância de um dia de caminhada. (p. 162)

Para o nascimento das cidades, as características do solo e do clima exerceriam influência, os recursos subterrâneos seriam importantes para a posição das cidades (p. 165), momento em que cita o geógrafo alemão J. G. Kohl. (p. 166)

O crescimento urbano estaria ligado à forma e ao relevo do solo, à atração da paisagem, ao sentido das correntes, à atração das indústrias e do comércio local. (p. 167) A cidade seria um organismo coletivo em que cada célula particular deveria ser conservada em perfeita saúde (p. 170); seu abastecimento seria a sua circulação sanguínea. (p. 171) As cidades tenderiam também a “envelhecer” e “morrer”: por exemplo, pelo abandono das estradas. (p. 167)

As cidades poderiam ter uma fundação artificial: capricho de um soberano; convergência de comunicações artificiais ou trocas intelectuais.

Mas também poderiam ser construídos por grandes capitalistas, os especuladores; os presidentes de sindicatos financeiros (capricho do capital), além de resultar dos objetivos militares, e das grandes indústrias manufatureiras. (p. 168-169)

A cidade refletiria o espírito da sociedade que a criou. (p. 171) Mencionou o início da desconcentração: as escolas; colégios, hospitais, hospícios e conventos já se deslocavam para os campos. (p. 172) O modelo da cidade antiga, delimitado pelos muros e fossos tenderia a desaparecer: o homem do campo tornava-se cidadão no seu modo de vida e de pensar; e o citadino voltava-se ao campo. O seu crescimento tenderia a fundir a cidade com outras cidades e o homem teria as vantagens de acesso aos “prazeres da cidade” ao tempo que desfrutaria da liberdade da natureza. (p. 173) Finalmente, as vantagens das cidades seriam ainda: a facilidade de comunicação, a distribuição de redes subterrâneas de energia, de luz e de água. (p. 172)

Apesar da utilização de metáforas biológicas, o texto de Reclus interessa pela visão dos processos, pela explicação teórica dada para a fundação das cidades, entre outras, como por exemplo, a indicação de especuladores como agentes do desenvolvimento urbano.

Um autor como **Emile Levasseur (1828-1911)** é de difícil classificação, tendo em vista sua vocação pluridisciplinar. Nardy considera-o como “historiador, geógrafo, estatístico e economista”, tendo sido nomeado professor de geografia, história e estatísticas econômicas no *Collège de France*, e encarregado pelo governo francês, juntamente com Himly, de elaborar os programas de geografia no ensino secundário. (CLAVAL; NARDY, 1968, p. 38) Berdoulay (1981) cita-o como membro eminente da *Société de Géographie de Paris* (p. 127) e como um dos fundadores da *Révue de Géographie* em 1887. (p. 149) Sua contribuição à geografia se situaria nos domínios

do ensino e no estudo da repartição da população. (p. 163) Pinchemel, Robic e Tissier (1984) apresentam texto de Levasseur na antologia sobre a geografia francesa. Montigny (1992) dedica-lhe 14 páginas, quando examina os Estatísticos Sociais. Publicou *Le Brésil* em 1889.

O livro de Levasseur, *La Population française*, apresenta no segundo volume, de 1891, o capítulo *Les Populations urbaines*, com 79 páginas, que foi comentado criticamente por Montigny.

De fato, neste capítulo, no final do século XIX, o autor extrapola suas preocupações estatísticas, para examinar a questão urbana: constatada, em primeiro lugar, o crescimento geral da população urbana. No caso da França, esse crescimento é observado desde 1846, tendo ocorrido com mais intensidade nas grandes cidades e nos centros industriais. (p. 338)

Trata, em seguida, da situação topográfica das cidades: para o autor “[...] as grandes aglomerações não se cristalizam ao acaso, em qualquer lugar. Para criar uma cidade importante [...] é preciso um terreno propício”. (p. 349) Cita as capitais departamentais, os portos, as facilidades de comunicação e a capacidade industrial como os responsáveis pelo desenvolvimento das cidades, o que o leva a concluir que: “[...] esses fatores confirmam uma lei [...] que a força dos grupos humanos, como a da matéria, é, em geral, proporcional à massa”. (p. 355) Temos aqui uma primeira analogia das ciências humanas com os processos físicos da natureza, o que terá uma grande utilização nos trabalhos da geografia dita quantitativa.

Comenta, em seguida, a cidade de Paris, incluindo questões de ordem intraurbana: as aberturas de ruas, as construções dos edifícios públicos, os altos custos dos aluguéis, estariam fazendo recuar as fábricas e operários em direção à periferia da cidade. (p. 359)

Compara ainda, o irradiamento da população de Paris no Departamento de *Seine-et-Oise* como

[...] a formação de camadas concêntricas de uma árvore que engrossa cujo centro continua mais denso que seu entorno e o aperfeiçoamento das vias de comunicação estende ao longe as raízes pelas quais a cidade toma sua seiva, e é este mesmo aperfeiçoamento que, levando a seiva em direção à circunferência, permite a aglomeração dilatar-se. (p. 362-363)

Apesar da analogia com a árvore, Levasseur antecipa-se, em mais de três décadas, ao modelo concêntrico de Burgess.

Quando compara a densidade de Paris com a de Londres, considera que o “[...] preço de terreno é geralmente proporcional à confluência de população”. (p. 370) Nesta parte do capítulo, Levasseur apresenta um mapa de Paris de 1866, indicando as densidades por bairros.

Analisa, em seguida, as grandes cidades estrangeiras, o que o leva a colocar em evidência “[...] a tríplice influência da topografia, da vida política e do comércio sobre o desenvolvimento das grandes cidades”. (p. 381) Conclui com a constatação de que “[...] existe uma estreita relação entre o desenvolvimento econômico das nações e a aglomeração dos cidadãos nas suas grandes cidades”. (p. 385)

Parte, logo a seguir, para as análises de variáveis demográficas como o local de nascimento, o sexo, o estado civil, a idade, o casamento, a natalidade e a mortalidade. Constata uma baixa natalidade urbana, sobretudo nos bairros ricos, assim como uma mortalidade mais elevada nas grandes cidades, na época, comparando, inclusive, os dados por bairros na apresentação de um segundo mapa com os nascimentos e falecimentos, entre 1876-1885, na cidade de Paris.

Levasseur, porém, conclui o capítulo de forma otimista: Paris não seria “[...] uma verruga monstruosa”, mas “[...] um órgão essencial da nação” (p. 413), pois a prosperidade da França estaria intimamente ligada à da sua capital. As grandes cidades seriam “focos da atividade intelectual”, pois “[...] um gênio pode nascer em qualquer lugar, porém a cultura completa do talento é, sobretudo, privilégio das cidades” e seria necessário

perdoar certos inconvenientes das cidades, considerando os serviços que elas prestam. (p. 415)

A contribuição de Levasseur ao pensamento sobre a cidade, embora restrita, é bastante avançada para a época: propõe relações, de maneira científica, e entende a cidade como um meio favorável especial. Em suas análises aparecem germes de questões futuras como a de modelização concêntrica e gravitacional.

Lucien Gallois (1857-1941) foi aluno de Vidal de La Blache. Escreveu sua monografia de doutorado sobre *Les Géographes allemands de la Renaissance*, em 1890. Tornou-se professor das Universidades de Lyon e Paris. Escreveu *Regions naturelles et noms de pays* (1908). Foi co-diretor dos *Annales de Géographie*. Com a morte de La Blache, em 1918, assumiu a direção da coleção *Géographie universelle*.⁸

Colaborou na publicação coletiva de *Lyon et la Région Lyonnaise*, em 1894, escrevendo a primeira parte do livro, a *Géographie de la Région Lyonnaise*, com capítulos sobre a formação da região (*pays*); sobre a geografia física; o clima; a região de Lyon na história; a geografia econômica e a cidade de Lyon – o espírito de Lyon, quando comenta o crescimento da cidade (de 139.000 habitantes em 1789, para 438.000 em 1891).

Esse pequeno livro sobre a cidade de Lyon não apresenta ainda uma contribuição válida para a geografia urbana, embora já destaque o estudo da cidade do estudo da região.

Desiré Pasquet (1870-1928), professor da *Ecole Politique des Hautes Etudes*, discípulo de Vidal de la Blache, escreveu sua tese de doutorado em 1913, *Londres et les ouvriers de Londres*.⁹ La Blache considerou que o livro

era mais uma obra de sociologia ou de economia política do que de geografia, embora o seu método fosse “impregnado” de geografia, sobretudo considerando o conteúdo dos capítulos: o primeiro trata das condições gerais da vida operária em Londres; o segundo capítulo, das condições de trabalho em Londres; o terceiro capítulo, do pauperismo em Londres; e o quarto capítulo, da vida moral e intelectual.¹⁰

Em seu artigo *Le développement de Londres*, de 1898 (22 páginas), e 1899 (25 páginas), Pasquet considera inicialmente que o “passado de Londres determina o presente” (2º; p. 47) e que as razões que explicam sua condição de cidade única, se encontram na história do desenvolvimento da cidade. Dedicou a maior parte do artigo às especificidades do desenvolvimento de Londres, embora lembrando que, as forças centrífugas não eram particulares à Londres. (2º; p. 40)

As causas da extensão da cidade e do despovoamento eram evidentes. Segundo o autor, “[...] na parte central das grandes cidades, o terreno adquire um valor tal que as residências só dão um rendimento insuficiente. Os escritórios, as lojas, os depósitos [...] tomam [...] todo o lugar disponível e expulsam os habitantes.” (2º, p. 42) A extensão era possível graças aos trens de operários, pois um simples operário não qualificado podia se dar o luxo de morar no campo e vir todas as manhãs a seu trabalho. Explicou também como se dava o processo: “[...] quando o bairro se torna muito central, os ricos o abandonam para se estabelecer mais longe, nas bordas do campo, os pobres ficam mais tempo, porque é necessária a proximidade do trabalho [...], enfim, os escritórios, as lojas e os inspetores sanitários expulsam os pobres.” (2º, p. 44) Em Londres, os pobres eram quase todos nascidos na cidade. (2º; p. 47)

Pasquet (1899) constata assim como Reclus (1879), a falta de unidade em Londres. Seria uma aglomeração de cidades independentes (1º; p. 330), uma “associação de paróquias”, não haveria um “espírito londrino” (1º; p. 331) e apenas em 1889, o “território metropolitano” do Escritório

de Obras Públicas da Metrópole (criado em 1855) torna-se o Condado de Londres. (1 ; p. 333)

O sociólogo Montigny tirou Pasquet do esquecimento. Em seu livro de 1992 considerou os trabalhos de Pasquet como uma das obras notáveis da geografia, no período analisado pelo autor (1890-1920). De fato, sua visão sociológica não foi apreciada pelos seus conterrâneos, bloqueados pela visão dos geógrafos que buscavam apoiar-se nas analogias com as leis da natureza.

Petr Alexeivich Kropotkin (1842-1921), além de aristocrata russo foi um brilhante geógrafo, revolucionário, militante anarquista e escritor. Refugiou-se na Su a, França e Inglaterra. Entre 1876 e 1917 trabalhou na *Royal Geographical Society* de Londres.¹¹

No seu livro, publicado em Londres em 1899, *Fields, Factories and Workshops*, Kropotkin inicia criticando a divisão do trabalho e a subdivisão de fun es propostas por Adam Smith (p. 11), assim como a proposta de especializar as na es (p. 13). Para o autor, a agricultura não deveria separar-se da indústria, e ele propõe a integra o como ideal da sociedade e que cada indivíduo “[...] seja um produtor de trabalho manual e intelectual”. (p. 14-15) Propõe ainda a derrubada da institui o da propriedade individual por meio de lutas internas. (p. 16)

Para Kropotkin, cada na o deveria combinar o trabalho do campo com uma indústria descentralizada e proporcionar a todos uma “educa o integral”. Cada indivíduo deveria trabalhar no campo e em alguma “arte industrial, combinando o conhecimento científico com o prático”. (p. 17) O autor comenta ainda o desenvolvimento industrial iniciado na Inglaterra, tendo se estendido até a  ndia, ao Brasil e ao México “[...] apoiado por capitais e inteligência ingleses e alemães.” Propõe também a educa o técnica, pois tinha sido criada a divisão entre científicos, engenheiros e trabalhadores (p. 35), sugerindo a “educa o integral” como

exemplo da Escola Técnica de Moscou. (p. 37) O trabalho deveria ter o tempo reduzido e metade do dia ficaria livre para o estudo das ciências ou artes ou de qualquer ocupação de preferência, numa comunidade em que todos fossem trabalhadores. (p. 46-47)

Considerando sua visão anarquista da sociedade, a abordagem de Kropotkin é, portanto global, aproximando-se dos ideais dos socialistas utópicos. Sua preocupação sobre a cidade é mais indireta.

R. Dupuy teve seu artigo, *Le sol et la croissance de Paris*, publicado em 1900 (19 páginas). O autor apresentou uma visão completamente diferente daquela de Londres examinada por Pasquet, embora baseada na evolução histórica e conclui que, “[...] no seu (de Paris) crescimento, se encontra a influência diretriz do modelo de erosão, deixado [...] pelas correntes [...] do quaternário [...] na medida em que Paris cresceu [...], retornou e reconquistou todo o domínio [...] abandonado pela água”. (p. 357)

O desenvolvimento da margem direita do rio Sena, em zonas concêntricas sucessivas (p. 353), até o fim do século XVIII teria sido regido pela disposição natural, em meio círculo, das aluviões antigas que se apoiavam no rio. Paris teria “hesitado” durante mais de um século para descer nos pântanos que a envolviam. (p. 356)

Apesar da importância dada à geografia física, já destacada no título, por outro lado, Dupuy considerou a plantação de videiras e a Universidade como obstáculos ao crescimento da cidade, e lembrou o papel ativo da Igreja na limpeza dos bosques e no cultivo do solo, com o exemplo de *Saint-Germain-des-Près*. (p. 352)

A visão física prevaleceu, portanto, na sua análise e a cidade aparece como um agente.

O livro de **Paul De Rousiers**, publicado em 1902, *Hambourg et l'Allemagne contemporaine*, é um exemplo das “monografias portuárias” iniciadas por geógrafos e outros estudiosos da época.

De fato, o interesse de Paul de Rousiers era o de estudar as manifestações da nova potência econômica, a Alemanha, através do desenvolvimento do seu principal porto, com 1.027 hectares e 30 quilômetros de cais (p. 210), e levando em consideração a entrada tardia do Estado de Hamburgo na União Alfandegária alemã (1888). (p. 176)

Destaca a posição geográfica de Hamburgo, considerando a proximidade da barreira da península dinamarquesa, seu porto sendo um ponto “[...] onde a navegação marítima deve obrigatoriamente parar, e onde a ruptura de carga se impõe”. (p. 204)

Mas, De Rousiers não examina, de fato, a cidade de Hamburgo, comentando, *en passant*, as precárias condições dos bairros operários, sua preocupação estando, sobretudo voltada ao porto, a cidade sendo sempre examinada do ponto de vista regional.

O artigo de **Antoine Vacher (1873-1921)**, *Montluçon: éssai de géographie urbaine* (1904) pode ser considerado como a primeira monografia urbana de uma longa série realizada pelos geógrafos franceses.

Professor de geografia da Universidade de Lille teve a maior parte de seus trabalhos dedicados à geografia física, tendo escrito sua tese sobre Le Berry (1908). Segundo Demangeon, seu artigo sobre Montluçon era um “modelo da geografia local, sólido e concreto”. Meynier julga o artigo notável para época, porém incompleto. Já Pinchemel considera seu estudo como uma aplicação das monografias regionais aos estudos urbanos.¹²

Segundo o autor, Montluçon, com 35.000 habitantes na época, era formada por duas partes: uma situada na margem direita do rio Cher, aos

pés do castelo; na margem esquerda, localizam-se as indústrias e parte da cidade com ruas regulares e com construções recentes. A cidade está situada entre o maciço central e as bordas setentrionais do maciço (p. 123), sendo uma cidade de planície no vale formado pelo rio Cher. (p. 136)

Vacher tratou do desenvolvimento histórico e econômico de Montluçon, destacando que, com a revolução industrial, as condições geográficas teriam outro papel no desenvolvimento da cidade. (p. 125) Daí a importância da disponibilidade do ferro, do carvão, e da conclusão do canal do Berry, em 1840. (p. 127) A construção de altos fornos e o desenvolvimento da indústria bélica teria iniciado a “fortuna industrial de Montluçon”. (p. 129) A implantação da ferrovia, em 1844, ligando as minas à cidade começou a suplantiar o canal. (p. 133) Mas o autor já via sinais de concorrência com a produção do leste e do norte da França.

A análise interurbana é ainda pouco desenvolvida neste exame de cidade quase mono industrial, na qual as características geográficas, vistas a partir da escala regional, são colocadas em evidência, para explicar o desenvolvimento econômico da cidade.

Do outro lado do Atlântico, **Frederick V. Emerson (1871-1919)**, o primeiro americano a doutorar-se em geografia (Chicago, 1907), tornou-se professor de geologia na *Louisiana State University*.¹³

Em três artigos (1908 e 1909) denominados *A Geographic Interpretation of New York City*, o autor propõe uma interpretação científica da cidade de Nova York. Na sua concepção, a geografia deveria examinar os fatores inorgânicos, ou seja, a posição (latitude e longitude, distância e direção); o terreno (estrutura geológica, solos, localizações minerais, relevo, hidrografia); o clima (temperatura, umidade, ventos) e os fatores orgânicos, que seriam as plantas, os animais e o homem (econômico e sociológico).

Começa seu artigo com a afirmação de que os “[...] fatos de localização, que constituíam o principal assunto da velha geografia, necessitam de explicação” (I; p. 587) e suas explicações seriam de caráter, sobretudo, regional.

Para o autor, ao contrário das cidades medievais, na cidade moderna, o fator defensivo seria subordinado aos fatores ligados ao crescimento comercial e industrial. O crescimento seria determinado pela utilidade do sítio para o comércio e a indústria e a moderna cidade seria um foco de atividades para seu território tributário ou sua hinterlândia.

Emerson afirma ainda que Nova York “[...] é o que é, principalmente pela sua localização, sua hinterlândia local e suas relações com as outras partes da terra, mas também por fatores sociais e econômicos, em parte geográficos, em parte independentes das condições geográficas.” (I; p. 589)

Citando Ratzel, lembra que Nova York tinha vantagens na distância com a Europa, em comparação com os outros portos americanos. Por outro lado, Emerson realiza uma longa descrição da geografia física da sua hinterlândia local. Em seguida, resume a história da cidade, descrevendo o papel desempenhado pelo canal Erie (1825) na supremacia econômica de Nova York, na medida em que ele teria permitido o monopólio do comércio na bacia do alto Mississipi. A ferrovia teria vindo reforçar o papel de Nova York tornando-a o principal porto exportador de cereais dos Estados Unidos.

Quanto ao emprego, 35% da população de Nova York estavam empregados no comércio e nos transportes e 37% na manufatura, mas não havia nenhuma indústria predominante, num total de 38.846 estabelecimentos existentes na época. (III; p. 16)

Conclui que Nova York controlava metade do volume das importações americanas e que o crescimento industrial era devido, sobretudo, ao fácil acesso ao interior do continente. (III; p. 18)

A contribuição de Emerson é também muito mais regional que intraurbana, na medida em que apenas as características físicas são discutidas no nível local.

O artigo de **Etienne Clouzot (1881-1944)**, *Le problème de la formation des villes* (12 páginas), publicado em 1909 é mais um exemplo do interesse dos geógrafos e historiadores da época pela questão da gênese das cidades.

Clouzot refere-se ao artigo de R. Dupuy, sobre o crescimento de Paris, como um dos melhores artigos deste ponto de vista, mas lembra que a formação das cidades não pode ser explicada apenas pela situação geográfica, pois deveria levar em conta também os fatores de ordem histórica e jurídica. (p. 165)

Coloca três pontos de vista a serem considerados no estudo da formação das cidades:

1) do ponto de vista da fundação, as cidades poderiam ser classificadas em cidades naturais – antigas e de formação natural e progressiva – e as cidades artificiais, – que seriam as cidades novas, traçadas em planos regulares. (p. 167)

2) as causas naturais da fundação e do desenvolvimento das cidades seriam o sítio ou a situação topográfica e a posição ou situação geográfica (citando Ratzel). O sítio deveria ter sido frequentemente a causa direta da fundação: terrenos de aluvião, pela sua fertilidade; os cumes escarpados pela sua segurança; as passagens mais frequentadas. A ação humana também contaria: os “pontos de vista” militares, religiosos, econômicos, históricos e políticos dominariam ou se anulariam. Haveria a proteção material (defesa), mas também a proteção “moral” (as cidades santas, os santuários, os mosteiros).

O elemento econômico (a feira, o mercado, o comércio, a indústria), frequentemente dominaria este ponto de vista humano. Influências polí-

ticas também contariam como a escolha da capital, mas essas divisões todas não englobariam todas as causas da formação e desenvolvimento das cidades: seria necessário contar também com o temperamento dos habitantes, que poderiam ser ativos ou indolentes... (p. 172)

3) do ponto de vista do crescimento, deveria ser observada a dupla influência do solo sobre o homem e do homem sobre o solo: a composição do subsolo favoreceria o desenvolvimento das cidades, por exemplo.

Mas Clouzot considerava que, na sua época, ainda faltavam elementos essenciais para um estudo de conjunto, como verdadeiros mapas urbanos. Os mapas antigos não iam além do século XVI e não eram precisos. Daí a necessidade de examinar mapas modernos e da restituição dos planos urbanos para o estudo eficaz das características das grandes cidades e das relações que elas poderiam apresentar entre si.

Clouzot, apesar de suas precauções, oferece-nos uma das primeiras discussões teóricas e genéricas na geografia, sobre as cidades, uma tentativa de discutir, de forma sistemática, os múltiplos fatores que influenciariam a formação e o desenvolvimento das cidades, sobretudo as europeias. É interessante observar sua dificuldade de conceituar a ação humana, mesmo visando superar as visões locais vigentes.

Ainda em 1909, temos o artigo *The Anthropography of Some Great Cities*, do geógrafo americano **Mark Jefferson (1863-1948)** que estudou em Harvard e foi professor do *Michigan State Normal College* entre 1901 e 1939.¹⁴

Começa o artigo comentando a disponibilidade dos censos a partir de 1750, na Suécia. Em seguida discute a existência de cidades de mais de um milhão de habitantes, que seriam resultado da expansão industrial do século XIX. A primeira cidade a atingir este número teria sido Londres, em 1802. (p. 538)

Jefferson define cidade (*city*) como uma área contínua, possuindo 10.000 habitantes ou mais por milha quadrada. Seu conceito baseia-se, portanto, na densidade populacional. Propõe então o conceito de cidades antropográficas, que teriam seus contornos definidos a partir das linhas “isotrópicas”, que indicariam os graus de densidade populacional. (p. 544)

Examina então, a partir dessas propostas, as cidades americanas de St. Louis, Chicago (que sob esses critérios contaria com 1.287.000 habitantes, em 57 milhas quadradas), Filadélfia, Boston e Nova York (que teria 3.636.000 habitantes em 72,22 milhas quadradas). (p. 558)

Passa em seguida, às cidades europeias. Viena teria 1.600.000 habitantes em 48 milhas quadradas (p. 559), quando menciona que, “[...] quanto maior é a cidade, mais alto é o aluguel nas partes centrais.” Esses aluguéis elevados levariam os residentes para fora da região central. Continua com Berlim, que teria 2.584.000 habitantes em 1905, em 44 milhas quadradas. (p. 561) Paris, em 1896, teria 2.874.000 habitantes em 44 milhas quadradas, e finalmente, Londres, “o maior porto do mundo”, teria em 1901, 5.327.000 habitantes em 139 milhas quadradas. (p. 564)

Jefferson conclui estimando a população dessas metrópoles para 1905.

Pela sua proposta, as aglomerações de Londres, Nova York, Paris e Boston teriam uma população maior do que a oficial, enquanto que as demais teriam uma população equivalente ou menor, o que resultaria da inclusão de áreas de densidades inferiores nos levantamentos existentes.

Seu artigo e sua proposta não parecem ter tido maior repercussão, e como constatou Arousseau (1924), seu artigo era mais voltado para o estudo da população do que para as questões urbanas. Daí o seu subtítulo “Um estudo de distribuição de população”. Este autor se tornaria bastante conhecido pelo seu artigo de 1939, *The Law of the Primate City*, de caráter regional.

Pierre Clerget (1875-1943) foi professor da *Ecole Supérieure de Commerce* de Lyon, e membro da *Société neuchateloise de géographie*, tendo publicado seu artigo *L'Urbanisme, étude historique, géographique et économique*, com 19 páginas, no boletim daquela sociedade suíça, no número de 1909/1910. É considerado o primeiro a “batizar” a nova disciplina na França.¹⁵

Clerget começa discutindo as cidades antigas, incluindo as estimativas de população existentes, como no caso de Roma, que na época de Augusto teria tido 800.000 habitantes. Atenas, no século V teria tido 120.000 cidadãos, ao lado de 100.000 estrangeiros (*meteques*). (p. 214) Em muitas cidades antigas, a função agrícola seria preponderante em relação à industrial e à comercial. Haveria terras comuns para pasto e os habitantes das cidades eram cultivadores, possuindo terras fora das mesmas. O próprio espaço urbano era cultivado. Começa nesta parte a citar a tese de Meunier do mesmo ano. As cidades eram uma reunião de pequenas comunidades urbanas. Cada parte era fortificada “contra as outras partes e contra o inimigo comum.” (p. 216)

A segunda parte trata das cidades da Idade Média, que não teriam sido grandes como as da Antiguidade. A escravidão não existia mais e a servidão fixava o homem a terra. O mercado era na maior parte do tempo o núcleo da cidade. As cidades se aglomeravam seja em torno de um antigo campo romano, seja na passagem de um rio, seja em torno de uma igreja, de uma abadia ou de um castelo. O plano era irregular, seguindo a topografia, ou concêntrico em torno de vários núcleos. (p. 217) Frequentemente, a cidade era habitada pelos militares, agricultores e mercadores. A função militar procuraria os lugares de fácil defesa, os pontos estratégicos, enquanto que a função econômica necessitava das comunicações fáceis. No fim da Idade Média a função industrial estava limitada às necessidades locais. Os ofícios eram localizados. (p. 219)

A terceira parte trata do urbanismo no século XIX e é dividida em quatro segmentos:

1) a situação geográfica: para o autor, “[...] a formação dos centros de população e das vias de comunicação [...] é determinada pelas condições dependentes do homem [...] e pelas condições da natureza.” A influência das latitudes seria marcante, assim como as altitudes elevadas tornavam as populações rarefeitas. (p. 220) A localização teria também um importante papel: a topografia local, sua situação do ponto de vista de comunicação e sua constituição geológica.

2) os fatores humanos: “[...] o urbanismo é um fenômeno dos mais complexos que só poderia ser simplificado às custas da exatidão do estudo”. O exame das condições geográficas não era mais suficiente. (p. 221) Os fatores humanos teriam agora um papel mais importante. As grandes cidades teriam nascido durante o século XIX. Londres tinha 958.000 habitantes, Paris 548.000, Nápoles 350.000, Viena 231.000 e Berlim 172.000 em 1801. Em 1907, Londres teria passado para 4.158.000 (p. 222), Paris para 2.763.000, Berlim para 2.040.000, Viena para 2.000.000 e Nápoles para 764.000. (p. 223)

Entre os fatores humanos do urbanismo no século XIX, o autor destaca: teria ocorrido a diminuição das guerras depois de 1815, o desaparecimento da servidão, o crescimento do funcionalismo público, o serviço militar obrigatório, o êxodo rural e o desenvolvimento industrial. A indústria e a troca levariam à concentração e a função comercial atrairia a indústria, sobretudo, nas migrações que teriam desenvolvido as cidades. Cita a lei gravitacional de Levasseur e afirma que “[...] em geral, a atração é inversamente proporcional à distância e as facilidades de vida dos emigrantes”. (p. 224-225) Os imigrantes tenderiam a se reunir em agrupamentos profissionais quando originários das províncias, ou nacionais, como no caso de Nova York.

3) O caráter exterior: a extensão das cidades faria desaparecer, em primeiro lugar, as muralhas. A presença de indústrias provocaria a criação de subúrbios e as densidades seriam geralmente mais fortes no centro das cidades. (p. 236) A orientação da extensão dependeria das condições geográficas e econômicas, pois as cidades se estenderiam quando as condições fossem favoráveis. Quando apertadas, elas

creceriam para o alto, como Nova York, e avançariam de preferência em direção ao oeste, pelo regime dominante dos ventos (na Europa).

Examina, a seguir, quatro pontos, como parte do “caráter exterior” das cidades:

- a praça: não seria mais “o teatro das principais cenas da vida pública”. Seu papel seria o de romper a monotonia e de fornecer mais ar e luz. Nesta parte cita C. Sitte;
- a rua: a antiga era estreita e favorável à estética, mas “é a via reta que domina hoje”, como nas cidades americanas, antecipando Le Corbusier;
- os espaços livres e a vegetação: a higiene urbana seria uma preocupação para as municipalidades das grandes cidades. Um parque era uma reserva de ar puro e as árvores formariam um filtro natural contra as poeiras. O movimento a favor dos espaços livres e da vegetação teria levado por um lado aos jardins operários; e por outro, à criação das cidades-jardins na Inglaterra e nos Estados Unidos (p. 227-228);
- a circulação urbana: o autor cita os estudos de Hénard sobre Paris. Comenta o engarrafamento das ruas e os serviços de transporte em comum. A busca do deslocamento rápido seria consequência do “*time is money*”. Comenta que calçadas aéreas e passagens subterrâneas estavam sendo propostas.

4) a demografia urbana: a população urbana cresceria mais rapidamente que o território habitável, resultando em superpovoamento, sobretudo nos bairros operários (p. 230), o que seria um índice das más condições higiênicas. Seriam frequentes os nascimentos ilegítimos; os suicídios, a criminalidade seria mais elevada. Mas as cidades seriam também focos de expansão de ideias democráticas e igualitárias e onde a política seria mais avançada. Finalmente as cidades formariam “centros de consumo consideráveis”, cuja influência se exer-

ceria sobre as regiões vizinhas e seus orçamentos seriam crescentes, sendo necessária a “municipalização” dos serviços industriais: gás, água, eletricidade e bondes. (p. 231)

Como podemos ver, Clerget introduz, em francês, a palavra “urbanismo” (embora não a conceitue) e vai além: as questões mais importantes da futura disciplina já estão esboçadas neste artigo que sintetiza as preocupações da época. A marca da obra de Meuriot, no entanto, é sensível. Mas, o artigo de Clerget não parece ter influenciado os demais geógrafos que irão seguir a orientação de Blanchard, cuja monografia sobre Grenoble aparece no ano seguinte.

Jean Brunhes (1869-1930) foi aluno de Vidal de la Blache e escreveu sua tese sobre a irrigação (1902). Era professor nas Universidades de Friburgo (1896-1912) e Lausanne (1907), na Suíça, e no *Collège de France*, em Paris, entre 1912 e 1930, com a cadeira de geografia humana criada para ele. Foi também especialista em fotografias.

Publicou em 1910, o primeiro manual francês em geografia humana: *Principes de géographie humaine*, tendo recebido a medalha de ouro, em 1911, da *Société de Géographie de Paris* e o Prêmio Halphen da Academia Francesa.¹⁶

O autor considera seu esforço dentro do domínio da “ciência positiva”, tendo sido rigorosamente subordinado ao método positivo e uma reação contra a “fraseologia metafísica”. (p. VI)

Seu pensamento é bastante influenciado pelo evolucionismo quando discute o Princípio da atividade, “[...] o desenvolvimento do centro urbano é marcado pelas sucessões de fenômenos que se assemelham aos fenômenos característicos dos seres dotados de vida [...]”; e “[...] deveríamos pesquisar a que causa estes fenômenos devem seu nascimento,

[...] indicam a maturidade [...] ou anunciam a decadência.” (p. 14-15) Em seguida discute o Princípio da Conexão.

Quando trata do agrupamento e da classificação dos fatos da geografia humana começa afirmando que “[...] a antiga geografia se definia pela descrição da terra, a nova geografia é verdadeiramente a ciência da terra”, pois a geografia era a “[...] ciência do presente da terra, enquanto que a geologia era a ciência do passado da terra.” (p. 35) Ela não seria mais um inventário, nem uma enumeração, mas um sistema. (p. 36)

Brunhes propõe, em seguida, uma classificação dos fatos por ordem de complexidade crescente, considerando a orientação dada por Ratzel, que reconhece como o fundador da geografia humana. (p. 47) Trata então, a aglomeração urbana como “fato de ocupação improduti-va”, o que choca à primeira vista. Começa examinando a casa, depois a rua e a estrada, as vilas e chega às “instalações humanas”, onde trata da questão de localização e faz a relação entre a concentração de habita-ções e a concentração das vias de circulação. (p. 183) A cidade deveria ser tratada, segundo Brunhes, como “uma espécie de ser natural” ao qual se aplicariam os métodos de comparação das ciências da observação. (p. 187-188) Cita novamente Ratzel, como demonstrador do papel da situação no desenvolvimento da cidade, assim como a monografia de Montluçon, de Vacher.

Brunhes lembra a necessidade de considerar os fatos orgânicos ligados às condições da vida da cidade, como por exemplo, as cidades de canais; as cidades turísticas; as criações políticas como as cidades inglesas da Índia e as aglomerações industriais. Em seguida examina as cidades acima de 1.500 metros.

O autor conclui com o exemplo do bulevar como “fato de geogra-fia urbana” e considera a fortificação o contrário da estrada, “expressão geográfica de luta contra a circulação”. (p. 214)

No último capítulo, em *O espírito geográfico* o autor define três fatos geográficos gerais, fatos de ordem puramente física, fatores tirânicos:

- o espaço, “[...] a superfície não apenas ocupada, mas ocupável é um bem que é a base indiscutível não apenas de toda grande cidade material, mas de todo potente ser coletivo: os Estados modernos”; (p. 755)
- a distância, “[...] o obstáculo a vencer, o obstáculo que se mede em tempo”; (p. 756)
- a diferença de nível, “[...] o jogo deixado à gravidade para exercer sua ação sobre as águas.”

Esses fatores eram valores geográficos, porém seriam domados pelos homens. (p. 757)

A visão positivista, e os conceitos propostos por Jean Brunhes, dificilmente enquadrariam a cidade, que é mencionada pelo autor sem maior aprofundamento, com questões locais e regionais servindo de exemplos ao mesmo tempo, o que mostra as dificuldades iniciais de enquadramento teórico da nova disciplina.

Raoul Blanchard (1877-1965), também foi aluno de Vidal de La Blache. Sua tese de doutorado foi sobre *la Flandre* (1906). Foi professor da Faculdade de Grenoble, de 1906 a 1948, e estabeleceu uma escola independente sob sua orientação, criando a *Révue de géographie alpine*, em 1913. Como professor, lecionou também nas Universidades de Columbia (1922), Chicago (1927), Harvard (1928-1936), North California (1932), Montreal (1947-1949) e Laval (1952). Foi o sistematizador das monografias geográficas francesas, com estudos sobre Grenoble, Annecy, Nice, Lille, Nancy, Nantes e mesmo sobre duas cidades canadenses, Quebec e Montreal.¹⁷

Para Meynier, seu livro *Grenoble. Etude de géographie urbaine* (1911), tornou-se modelo para os trabalhos posteriores de Levainville (Rouen), de P. Arbos (Clermont-Ferrand), de Lespès (Argel e Oran), de Demangeon (Paris) e de mais 20 outros estudos monográficos.¹⁸

Especialista em questões alpinas, Blanchard pretendia que o estudo explicasse “a origem e o desenvolvimento da cidade em função das condições físicas de sua localização”. (p. 5)

No segundo capítulo, Blanchard analisa o papel dos rios em relação à Grenoble, rios que teriam vários papéis: como “caminho que anda”, como força motriz, como alimentador em água e peixes, e com papel de irrigação e de defesa. O confluente dos rios teria determinado o sítio privilegiado no qual a cidade devia o seu nascimento e desenvolvimento. (p. 29)

Em seguida, no terceiro capítulo, o autor trata das desvantagens do sítio de Grenoble: apesar dos entornos montanhosos, o solo da cidade, sendo horizontal, era sujeito às inundações. Mas a cidade era também cabeça de ponte e fortaleza, etapa e lugar de trocas, no único lugar de passagem permanente na região. Blanchard destacou, portanto, a função de passagem de Grenoble.

O quarto e o quinto capítulos tratam do desenvolvimento histórico de Grenoble: sua evolução desde o período pré-romano, a cidade romana, o crescimento e o declínio durante a Idade Média, sobretudo seu crescimento depois do século XIX, o autor destacando a importância da indústria de luvas, que já sustentava 1/3 da população da cidade no século XVIII. (p. 115)

O sexto capítulo trata da Grenoble atual, cuja principal característica era a de ser uma grande cidade industrial (p. 107), baseando-se na produção de mercadorias leves e caras, para compensar os preços de transportes, como no caso da produção de luvas. Com a utilização do fator hidráulico, a metalurgia também foi instalada. (p. 108) Em 1911, a população de Grenoble alcançava 85.000 habitantes. (p. 133)

O livro termina com a discussão da questão regional: as funções regionais de Grenoble, como capital administrativa, centro militar, capital universitária, capital do turismo, seu papel comercial de compras e vendas por conta de uma região “comandada por uma cidade” (p. 149), além de sua atividade industrial. Blanchard conclui afirmando que “a natureza retoma sempre seus direitos, mesmo sobre o organismo complexo que é uma cidade.” (p. 159)

Na terceira edição do livro, em 1935, Blanchard acrescenta um capítulo sobre a população de Grenoble e conclui desta vez, que a cidade representa mais um êxito humano do que o resultante do jogo fácil das forças naturais.¹⁹

Com a introdução da discussão populacional, Blanchard aperfeiçoa sua proposta de monografia urbana, que consta dos seguintes elementos básicos: exame da localização e do sítio (o que corresponde aos conceitos de Ratzel), seguido pela análise da evolução histórica da cidade, terminando pela análise da cidade atual. Muda de escala, para concluir, com o exame das funções regionais da cidade. Embora Blanchard estivesse preocupado, no início e na conclusão, em relacionar a origem e o desenvolvimento da cidade com as condições físicas de sua localização, seu estudo consegue se liberar dessa determinação e ele desenvolve um modelo, que terá numerosos seguidores, tanto franceses, como aqueles que sofreram influência da geografia francesa, como numerosos geógrafos brasileiros.

CONTRIBUIÇÕES DAS OUTRAS DISCIPLINAS

Nas outras disciplinas aparecem os fundadores de correntes do urbanismo, como C. Sitte, com suas preocupações artísticas, e E. Howard, que propõe o modelo de cidade-jardim. Na sociologia, Simmel é destacado por começar a identificar as mudanças do comportamento humano nas metrópoles.

Arquitetos e Urbanistas

Da Espanha, após Cerdá, Arturo Soria y Matos seguiu a divisa do seu conterrâneo “ruralizar a cidade e urbanizar o campo”, através de uma proposta de cidade linear, em 1882.²⁰

Na Áustria, o arquiteto **Camillo Sitte (1843-1903)**, Diretor da Escola de Artes Industriais de Viena,²¹ no seu livro de 1889, traduzido como *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*, defendeu o urbanismo como obra de arte, sendo contrário ao domínio das formas geométricas: “[...] para nos libertar do sistema moderno de blocos de edifícios e para resgatar do aniquilamento as belas cidades antigas”. (p. 15)

O livro foi publicado após a demolição das fortificações de Viena, iniciada em 1857, que levou a criação do “Ring”, bulevar circular, em torno dos quais foram construídos grandes prédios públicos: a igreja Votiva (1856-1879), o prédio da prefeitura (1872-1883), o prédio central da universidade (1873-1884), o prédio do parlamento (1874-1883), o prédio do teatro (1874-1888), além dos museus de Belas Artes e de História Natural.

Para o autor, as praças não deveriam ser demasiadamente grandes, para evitar o mal-estar dos grandes espaços (“agorafobia”). (p. 61-62) Sitte era favorável à irregularidade das praças antigas, era contra a regularidade das praças e o alinhamento das ruas, “completamente retas e mais longas possíveis” (p. 63), Uma alameda “demasiadamente longa e de todo reta” teria “um efeito entediante” e iria contra a natureza. (p. 96)

Por outro lado, o sistema retangular, o tabuleiro de xadrez, teria conquistado o mundo, mas, o autor considerava essa disposição condenável, mesmo na perspectiva do tráfego e onde o padrão geométrico e o bloco de edifícios imperavam, “a arte é condenada ao silêncio”. (p. 107)

Observa também que as árvores não deveriam ser obstáculos à linha de visão de edifícios monumentais. (p. 108-109) Contudo, era consciente dos aspectos econômicos da urbanização: “[...] o valor máximo de

um terreno construído é alcançado, no loteamento [...] quando o perímetro de cada bloco [...] se torna máximo em relação ao terreno” (p. 110), e a alta dos preços de terrenos exigiria um melhor aproveitamento nas metrópoles, que atingem dimensões gigantescas. (p. 113-114) Daí as “cidades inteiras (serem) construídas racionalmente sobre as pranchetas”. (p. 117) Donde a impossibilidade de imitar os complexos urbanos antigos e de conciliar os princípios antigos às necessidades modernas. (p. 118)

Sitte realiza a proposta de um “plano urbano artisticamente efetivo”, como uma obra de arte (p. 128): deveriam ser previstos o aumento da população para os próximos 50 anos, assim como as necessidades de tráfego, os tipos de habitações, as zonas comerciais e industriais; em seguida, deveriam ser definidas as quantidades, as dimensões e a forma aproximada dos edifícios públicos programados. (p. 133)

Aponta como exemplo de reforma urbana, seguindo os princípios artísticos, o caso de Viena, considerando os ensinamentos da história e o exemplo das belas cidades antigas (p. 160).

Além de sua louvável preocupação de defender as qualidades artísticas da cidade, *en passant*, Sitte destaca “o ato de olhar” como “forma fisiológica de percepção do espaço” (p. 138), antecedendo em muito as futuras correntes fenomenológicas que incluirão a percepção como uma das maneiras de examinar a cidade. Françoise Choay (1965, p. 274) considera seu método de planejamento muito avançado para a época. Ela também o considera como criador da morfologia urbana, pela análise do tecido antigo; como inventor do conceito de “cidade histórica” e teria influenciado tanto R. Unwin como L. Mumford.

Ebenezer Howard (1850-1928) foi considerado por Choay, juntamente com Camillo Sitte e com Raymond Unwin, como representante do “urbanismo culturalista”.

Howard foi o criador das cidades-jardins, tendo sido autodidata e socialista. Fundou a Associação das Cidades-Jardins, em 1899, e encomendou a realização de duas cidades-jardins:²² Letchwort, a 35 milhas ao norte de Londres, por Park e Unwin, iniciada em 1903 e Welwyn, a 20 milhas de Londres, por Louis de Soissons, iniciada em 1919.

No livro de 1898, *A Peaceful Path to Land Reform*, denominado *Garden-Cities of Tomorrow* em 1902, Howard expõe suas ideias sobre as cidades-jardins: seria uma combinação das vantagens do dinamismo das cidades com a beleza e as delícias do campo. (p. 134)

O objetivo do livro era mostrar como era possível a construção de um “ímã cidade/campo”, que poderia conter a onda de migração da população para as cidades. (p. 136) Para tanto seria necessário a compra de uma propriedade com área equivalente a 2.400 hectares, onde seria implantada uma cidade-jardim numa área de cerca de 400 hectares, podendo adotar uma forma circular, com um raio de 1.130 metros do centro. (p. 137) Seis bulevares (de 36 metros de largura cada), a partir do centro para a periferia, a dividiriam em seis bairros.

No centro, num espaço circular de aproximadamente dois hectares, seriam localizados um jardim central e os grandes edifícios públicos: a prefeitura, a sala de concertos e leitura, o teatro, a biblioteca, o museu, a galeria de pintura e o hospital. (p. 138) Tudo envolvido por uma arcada envidraçada, o *Crystal Palace*, onde ocorreriam as exposições de artigos para venda, e serviria também de jardim de inverno. Em torno do centro seria implantado um cinturão de casas, em anéis concêntricos ou ao longo dos bulevares arborizados. (p. 139)

No total, a população não deveria ultrapassar 30.000 habitantes (além de 2.000 agricultores) alojados em 5.500 lotes, cada um com uma superfície média de 6,5 por 44 metros.

Uma grande avenida – a terceira –, de 125 metros de largura, formando um cinturão verde, dividiria a cidade em duas partes, com locais reservados para escolas públicas, áreas de jogos e igrejas.

Seriam previstos também manufaturas, lojas, mercados e depósitos de carvão e carpintaria, no cinturão exterior da cidade, ao longo da ferrovia circular. Os dejetos da cidade deveriam ser utilizados na área agrícola. (p. 140)

A cidade, porém, não deveria crescer além dos seus limites, devendo o futuro crescimento ser realizado através da fundação de outra cidade equivalente, mas sempre conservando um cinturão rural em torno das cidades, o que poderia levar a um agrupamento de cidades “em torno de uma cidade central”, servidas por uma ferrovia entre elas, sempre a 16 quilômetros de distância (p. 196), o que antecipa a preocupação dos geógrafos no exame das hierarquias urbanas.

As propostas de Howard, que resultaram em realizações concretas na forma de várias cidades-jardins, também influenciaram novas formas de desenvolvimento urbano, sobretudo a realização de loteamentos arborizados, acompanhando as sinuosidades da topografia local. Suas preocupações sociais, porém, estão bem próximas dos “socialistas utópicos”. As cidades-jardins teriam levado a aprovação do *New Towns Act*, de 1946, que resultou na criação de cidades novas em torno de Londres, geridas pela *Development Corporations*, subordinadas ao Ministério do Urbanismo.

Outra corrente oposta ao “urbanismo culturalista” (que incluiriam os trabalhos de Sitte e Howard), proposta por F. Choay (1965) é representada pelos “urbanistas progressistas”, tendo a autora destacado Tony Garnier, Georges Benoit-Levy, Walter Gropius, Le Corbusier e Stroumiline.

De fato, **Tony Garnier (1869-1948)**, Arquiteto-Chefe da cidade de Lyon, França, realizou uma proposta de cidade industrial desde 1901, tendo concluído as ilustrações em 1904, porém o documento só foi publicado em 1917, com o título de *Une Cité industrielle. Etude pour la construction des villes*. Para Choay trata-se do primeiro manifesto do “urbanismo progressista”.²³

O autor parte da necessidade da construção de cidades novas por “razões industriais”. Sua cidade teria uma população de 35.000 habitantes, e deveria estar na proximidade das matérias-primas, da força natural, ou dos meios de transportes, preocupações de localização típica dos geógrafos.

A principal indústria ficaria numa planície, uma via ferroviária passaria entre a indústria e a cidade e esta seria localizada sobre um planalto. (p. 217)

Os bairros habitacionais seriam divididos em quarteirões de 150 metros no sentido leste-oeste e de 30 metros no sentido norte-sul, divididos em lotes de 15 por 15 metros. As superfícies construídas não deveriam ultrapassar a metade da área dos lotes, ficando o restante como jardim público acessível aos pedestres. As cercas seriam proibidas. A rua mais importante, de leste a oeste, teria sua origem na estação ferroviária. No centro ficariam as salas de reuniões, os serviços administrativos, as coleções (museus, bibliotecas) e os estabelecimentos esportivos e de espetáculos. (p. 218)

As escolas primárias seriam repartidas por bairros e as escolas secundárias ficariam na extremidade nordeste da cidade. Elas seriam voltadas prioritariamente para o ensino profissional e industrial, considerando que a região prevista teria como indústrias principais a metalurgia e a preparação da seda. (p. 220)

Os estabelecimentos de saúde ficariam situados ao norte, na montanha. No bairro da estação ferroviária, ficariam os hotéis, as grandes

lojas e o mercado ao ar livre. Até o material de construção foi previsto: cimento (de brita) e cimento armado. (p. 222)

Apesar das diferenças de orientação, a proposta de Tony Garnier apresenta vários pontos comuns com a de Howard, a começar pelo tamanho da cidade e a tentativa de prever tudo. As ilustrações apresentadas no seu livro demonstram a modernidade do seu projeto.

Sociólogos, Historiadores e Estatísticos Sociais

O sociólogo e filósofo alemão **Ferdinand Tonnies (1855-1936)**, escreveu *Gemeinschaft und Gesellschaft*, de 1887, um clássico na discussão da oposição entre os termos comunidade (*gemeinschaft*) e sociedade (*gesellschaft*).

Em trecho publicado por Ansay e Schoonbrodt (1989), Tonnies afirma que “[...] a cidade é a mais elevada e a mais complicada das formas da vida comum em geral [...]” (p. 441) Na grande cidade, os caracteres pertencentes à família seriam perdidos. A grande cidade seria essencialmente uma cidade comercial e uma cidade industrial. Sua riqueza estaria na propriedade do capital; seria também a cidade da ciência e da cultura.

Destaca ainda a capital de um país, e o nível mais elevado seria a da “cidade mundial”, que não conteria apenas a essência de uma sociedade, mas também a de todo um grupo de povos. Nela, o dinheiro e o capital existiriam em quantidades ilimitadas, e poderia produzir mercadorias e ciência para a terra inteira, elaborar leis válidas e criar opinião pública para todas as nações. Representaria também o mercado e o tráfego mundiais; as indústrias mundiais se concentrariam nela, seus jornais seriam mundiais e os homens de todos os lugares da terra se reuniriam nelas. (p. 442)

Sempre, seguindo um esquema evolutivo, na primeira era (a era da comunidade), tudo giraria em torno da vida familiar e a economia doméstica, enquanto que na segunda era (a era da sociedade), o comércio e

a grande cidade dominariam. As vilas e cidades formariam um conjunto, o princípio espacial da vida comunal. Na era social, a grande cidade seria “[...] a expressão desmesurada da forma urbana do princípio espacial”. (p. 445)

Embora as ideias de Tonnies sejam bem mais amplas que as apresentadas, o extrato nos informa, de qualquer maneira, de sua visão futurista de uma cidade mundial, no final do século XIX, ao tempo, que sua conhecida dicotomia comunidade/sociedade é discutida junto a essa visão.

Paul Meuriot (1867-1919), historiador, foi classificado por Montigny como Estatístico Social, tendo sido admitido na *Société Statistique de Paris* em 1896, alcançando a presidência dessa sociedade em 1919.²⁴ Montigny enumera 164 títulos em sua bibliografia completa.

Sua tese de Doutorado, *Des agglomérations urbaines dans l'Europe contemporaine*, de 1897, é dedicada ao seu mestre Levasseur.

Inicialmente, o autor considera seu trabalho como de estatística e de demografia comparada.

Na primeira parte, em *Os fatos*, Meuriot trata do desenvolvimento moderno das cidades na Europa, e afirma que as causas essenciais que contribuíram para condensar a população nas vastas aglomerações teriam sido a exploração do carvão, a invenção da máquina a vapor e suas aplicações. (p. 29)

Em seguida, Meuriot discute a distinção entre cidade e campo, quando contesta a distinção jurídica, assim como a de “gênero de vida” dos habitantes, considerando as diferenças entre população rural e população agrícola. Para ele o verdadeiro índice de uma população urbana era a aglomeração, isto é, “[...] a reunião num espaço relativamente restrito de uma população mais ou menos considerável”. (p. 42)

A origem das cidades viria da necessidade dos homens de se agrupar, seja para assegurar sua defesa seja para trocar seus produtos, afirma Meuriot apoiando-se em Ratzel e mais ainda, “[...] não há somente uma aglomeração material [...] há também uma solidariedade mais estreita entre os habitantes do mesmo agrupamento.” O agrupamento rural seria caracterizado pela uniformidade de vida, enquanto que o agrupamento urbano seria pela diversidade (p. 43), o que leva sua abordagem a uma preocupação sociológica.

O terceiro capítulo trata da *Influência da geografia na situação da cidade*. A posição das cidades não seria “obra do acaso ou do arbitrário de tal fundador célebre”. A situação era devido à natureza mesmo. Seriam as influências naturais que contribuiriam mais fortemente para agrupar os homens (o mar, os rios, o encontro de regiões de planície e de montanhas ou de formações geológicas diferentes). Haveria então, dois elementos que a geografia deveria considerar na formação dos grupos humanos: a configuração do solo; e a sua constituição interna: presença de carvão, de minerais etc. (p. 59) O autor comenta ainda a situação das cidades em relação à altitude e à latitude: as grandes aglomerações “fugiriam” das altas altitudes e das latitudes extremas. (p. 81)

Os capítulos seguintes tratam da população urbana em vários estados europeus.

Meuriot conclui a primeira parte discutindo as metrópoles da Europa, comparando Londres, Paris, Berlim e Viena: todas teriam tendência a “diminuir” seus centros em relação aos bairros da periferia. (p. 253) Compara, em seguida, a origem dos habitantes das metrópoles, a densidade das populações e conclui com a recusa da existência de uma “lei geográfica” do crescimento das cidades em direção ao oeste: haveria um aumento total dos bairros do oeste, mas “seria inexato fazer dessa observação uma lei absoluta e universal”. (p. 278)

A segunda parte trata das causas e dos modos de migração, considerando o autor as seguintes causas: o superpovoamento do campo, o regime de propriedade, os modos de exploração do solo, a maquinaria agrícola, os salários, a decadência das pequenas indústrias e o desenvolvimento dos meios de comunicação. As migrações poderiam ser locais, haveria também migrações no interior da cidade, assim como migrações de longa distância.

A terceira parte trata das consequências do desenvolvimento das aglomerações urbanas: primeiro, de ordem material, o crescimento dos subúrbios, considerando as facilidades de transporte, os preços reduzidos das habitações e ausência de taxas. Em seguida, as implicações de ordem moral (religião, criminalidade, nascimentos ilegítimos, suicídios, alcoolismo), as demográficas, higiênicas, antropológicas e linguísticas, as decorrências políticas e as consequências econômicas e sociais.

O autor conclui sua tese, afirmando que a formação da aglomeração procede da movimentação da população pela criação de novos postos de trabalho e pela facilidade infinita dos meios de locomoção. (p. 449) Esse movimento de população rural em direção às cidades era “uma revolução econômica, a mais profunda que o mundo jamais viu”. (p. 451) As grandes cidades teriam aspectos positivos e negativos: eram centros intelectuais influentes. As riquezas científicas e artísticas reunidas serviriam à educação do espírito. Por outro lado, haveria efeitos nefastos na demografia, na “ordem” moral, social e política, e advertiu: “[...] os poderes públicos não deveriam fazer nada que possa permitir o desenvolvimento exagerado dos grandes centros”. (p. 452) Enfim, os centros urbanos eram nascidos de uma revolução científica e era dessa revolução que poderia vir o remédio desses novos problemas. (p. 453)

A visão de Meuriot sobre as causas da atração dos migrantes e do crescimento das grandes cidades é bastante moderna. Suas considerações sobre a “ordem” moral e social não devem desmerecer o avanço nas

questões importantes (inclusive algumas de ordem geográfica) como a dos movimentos da população, a formação dos subúrbios e sua percepção das mudanças revolucionárias que estariam ocorrendo no final do século XIX, num momento em que o autor contava com 30 anos de idade.

O americano **Adna Ferrin Weber (1870-1967)**, na fronteira entre a estatística e a sociologia, antecede várias discussões, no seu estudo pioneiro de 1899, *The Growth of Cities in the Nineteenth Century*, resultado de seu Ph.D na Universidade de Columbia, realizado no ano anterior.²⁵

Começa pela história das estatísticas do crescimento urbano em vários países, em todos os continentes. No caso do Brasil, em 1890, as cidades de mais de 10.000 habitantes correspondiam a 10,2% da população, ou seja, 1.433.600 habitantes. (p. 134)

Em seguida, examina as causas da concentração da população: menciona o “divórcio entre o homem e o solo” (p. 160); examina o crescimento dos centros comerciais e refere-se como fatos de maior importância para a localização das cidades, a interrupção (*break*) nos transportes (p. 172), preocupação dos geógrafos regionais. Lembra também que o “[...] crescimento do comércio é acompanhado pela especialização das funções, ou divisão territorial do trabalho”. (p. 183) Outro fator seria o crescimento dos centros industriais e conclui que “[...] a eficiente organização industrial de uma nação [...] requer a concentração da população em virtualmente quase todas as indústrias, exceto a agricultura”. (p. 224-225)

Em outro capítulo o autor compara o crescimento urbano com as migrações internas, o que não seria um fenômeno recente (p. 230) e que fatores como a redução de mortalidade seriam importantes. (p. 233) Comparou também as migrações em diferentes países.

A estrutura da população das cidades é analisada pelo autor a partir do exame dos sexos, das idades, das “raças” e nacionalidades; da ocupa-

ção e da posição social (*social rank*). Outro capítulo trata dos movimentos naturais da população, como o casamento, o divórcio, a fecundidade e as taxas de mortalidade.

As condições de saúde físicas e morais são também examinadas. Ele afirma que “[...] o cidadão médio tem uma vida mais curta que o homem do campo” (p. 368) e as “[...] cidades eram instrumentos de seleção natural”. (p. 388)

O autor discute os efeitos gerais da concentração da população: efeitos econômicos, políticos e sociais, como o individualismo, mas por outro lado, as cidades seriam também centros de livre pensamento, do liberalismo, da civilização e do progresso. (p. 439)

No capítulo final, *Tendências e Remédios*, o autor conclui que as “grandes cidades estão crescendo mais rapidamente que as pequenas”, ao tempo que cita a hipótese gravitacional de Levasseur (p. 446) e examina as propostas recentes: melhoras na agricultura, atrações das vilas, descentralização administrativa, por exemplo. Menciona ainda o desenvolvimento suburbano e o processo de construção urbana (*city-building*): o assentamento original torna-se o centro de negócios; as casas desaparecem pelo avanço dos escritórios, das construções governamentais e dos bancos, que empurram os domicílios até os limites municipais, que são por sua vez ultrapassados. (p. 467) O exemplo da Bélgica é dado, ilustrando o uso do transporte rápido para evitar o superpovoamento.

Na condição de autor norte-americano do final de século, Adna Weber mostra um grande conhecimento de autores europeus, tendo citado Levasseur e Meuriot, entre outros e elabora conceitos avançados para a compreensão do urbano, como os de processo de construção das cidades e de suburbanização.

Georg Simmel (1858-1918) é outro sociólogo e filósofo alemão bastante citado, cujas ideias tiveram grande influência na sociologia urbana norte-americana.

Seu texto, *Metrópole e Mentalidade*, de 1903, é apresentado parcial ou integralmente, nas antologias de F. Choay (1965), de Y. Grafmeyer e I. Joseph (1979/1994), P. Ansay e R. Schoonbrodt (1989), de M. Roncayolo e T. Paquot (1992).

De forma bastante moderna, tendo Londres ou Berlim como pano de fundo, Simmel observa a transformação do homem na grande cidade, considerando a intensificação dos estímulos nervosos nas metrópoles. Assim como Tonnies, o autor compara a grande cidade com a pequena cidade e o campo. Para ele, o psiquismo citadino teria caráter intelectualizado, enquanto o da pequena cidade seria mais ligado à sensibilidade. (p. 62) O citadino reagiria com o intelecto, como uma proteção contra a violência da grande cidade.

Por outro lado, as grandes cidades, também eram sedes da economia monetária, que estariam em relação estreita com o “reino do intelecto”. (p. 63) A natureza aritmética do dinheiro, essa precisão é comparada com a pontualidade, ou seja, “pontualidade, precisão e exatidão”, seriam impostos na cidade grande. (p. 65) Daí a atitude *blasée* do homem da grande cidade (p. 66), a sua indiferença e até a antipatia protetora. (p. 68)

As cidades seriam também as sedes da mais alta divisão econômica do trabalho, interessando ao geógrafo a afirmação que “[...] a vida na cidade transformou o combate com a natureza pela subsistência, pelo combate entre os homens pelo lucro”. (p. 75) Nas cidades enfim, a vida seria infinitamente fácil, de “todos os lados são oferecidos excitações, interesses e maneiras de preencher o tempo e a consciência”, mas ao preço de vida composta de conteúdos impessoais e o nascimento de duas formas de individualismo: a independência individual e a formação da originalidade pessoal.²⁶ (p. 75-76)

Nunca é demais ressaltar a modernidade de Simmel, cujo texto do início do século XX ainda tem grande valor, por apontar as transformações ocorridas na personalidade dos homens das grandes metrópoles. Aqui, estamos bastante longe da geografia praticada no período. O texto foi traduzido em português e publicado no livro organizado por O. Velho, *O fenômeno urbano*.

O sociólogo francês **Maurice Halbwachs (1877-1945)** apresentou sua tese de doutorado em 1909, *Les Expropriations et les prix des terrains (1860-1900)*, parte da qual foi publicada por Roncayolo e Paquot.²⁷

Halbwachs discute, pioneiramente, a questão dos preços de terrenos: no mercado imobiliário os preços seriam determinados, em boa parte, por outras razões que o valor (econômico) do solo. O monopólio da propriedade fundiária, o crescimento contínuo da população e o jogo da oferta e da demanda levariam os preços para o alto: a própria abundância das rendas também contribuiria para a alta. (p. 175)

Os especuladores teriam a seguinte prática: comprariam os terrenos a preços normais, antes que se desconfie das vantagens futuras da situação e logo que as vantagens apareciam, eles os revendiam, fixando um preço e uma taxa bem alta, que corresponderiam ao valor ou utilização do terreno, quando a via traçada seria construída. (p. 180) A força dos especuladores estaria em esperar o momento favorável. (p. 181) Os especuladores limitariam sua ação aos bairros ricos (p. 182), enquanto que os operários se instalariam nos bairros abandonados pela população burguesa. (p. 183)

Sua tese, que é um dos primeiros trabalhos a tratar da questão fundiária e a destacar o papel dos especuladores, foi um dos textos escolhidos e comentados no livro de Gilles Montigny (1992).

Rene Maunier (1887-1946) realizou estudos etnográficos, sociológicos, históricos e religiosos na *Ecole Pratique des Hautes Etudes* e na *Ecole des Hautes Etudes Sociales de Paris*, tendo concluído duas teses de doutorado em direito.²⁸ Publicou dois artigos de interesse para a geografia: *La distribution géographique des industries* (1908) e *Théorie sur la fonction des villes* (1910).

Sua tese escrita aos 23 anos, *L'Origine de la fonction économique des villes*, de 1910, intitulada originalmente, *La Localisation des industries urbaines*, já foi comentada por Montigny.²⁹

De fato, seu objeto é “o arranjo local das funções industriais nos grupos urbanos”, o que levou Maunier a considerar o problema das origens das cidades. (p. 1) O livro ganha em interesse quando o autor adverte que não se trata de geografia humana, mas da «morfologia social» e da «sociologia econômica». (p. 5)

Na introdução, o autor considera que a organização das coisas (*choses*), isto é, as realidades que não são nem o homem, nem os grupos de homens, determinam as relações sociais (ao tempo que cita Simmel e Ratzel). (p. 8-9) A moral da própria sociedade variaria segundo o estado de seus elementos materiais, enquanto que as coisas condicionariam a fisiologia social. (p. 10)

Para o autor, as mais importantes das coisas sociais seriam o espaço e o tempo (p. 11), fazendo a diferença entre a extensão (*étendue*) ou espaço físico simples e homogêneo e o espaço social complexo – diferenciado e heterogêneo – (p. 13), sendo o último, uma “[...] projeção da sociedade na parte do espaço físico que ele ocupa”. (p. 14)

Examina, a seguir, as propriedades e funções do espaço: a extensão; os centros e limites de grupos sociais. (p. 16-17) Precisa que o seu estudo trata da relação entre o espaço social e o arranjo interno das funções sociais, e entre elas, as funções econômicas. (p. 17) Mais especificamente, o objeto do seu trabalho seria o “[...] estudo geral das formas e das

causas de organização local das indústrias nos agrupamentos urbanos”. (p. 18) Depois do exame de várias definições propostas por outros autores, Maunier define a cidade como “[...] uma sociedade complexa, cuja base geográfica é particularmente restrita relativamente ao seu volume, e onde o elemento territorial é, em quantidade, relativamente restrito em relação aos seus elementos humanos”. (p. 44)

A primeira parte do livro trata das *Regiões da cidade* definindo então dois tipos de cidade, o indiferenciado, ou seja, quando a cidade é formada por divisões locais funcionalmente indiferenciadas e onde cada qual seria sede de um conjunto de funções da cidade, constituindo um todo autônomo (p. 49), ou quando as partes ou grupos secundários seriam localizados e não espacializados. (p. 317) Já o tipo diferenciado lembra, em sua estrutura, o tipo indiferenciado, mas difere no seu funcionamento: aí já são as funções industriais que se tornam preponderantes e o caracterizam (p. 140) ou quando as partes ou grupos secundários seriam localizados ou espacializados. (p. 317)

A segunda parte trata do *Centro da cidade*, um espaço mais restrito onde viveria um grupo de artesãos e comerciantes profissionais e que seria a sede do conjunto das funções industriais. Ou seja, o centro da cidade do ponto de vista econômico, onde a cidade “atinge o máximo de intensidade.” Porém, Maunier adverte que não se trata do ponto de vista geográfico, pois é normalmente um subúrbio (*faubourg*), que se torna pouco a pouco, o centro geográfico da cidade, quando outros subúrbios começam a se formar em torno dele. (p. 183)

A última parte do livro trata do *Limite da cidade*, considerando a desconcentração das indústrias urbanas e sua fixação na periferia da cidade. (p. 231) A desconcentração seria a simples extensão da base geográfica da indústria, e o deslocamento de sua sede, enquanto que o centro urbano tornar-se-ia um órgão propriamente comercial, uma *city*. (p. 275)

Maunier conclui seu livro afirmando que a cidade é algo diferenciado, pois possui uma estrutura heterogênea e diferenciada. A cidade teria uma função econômica. Quando perde sua função agrícola, tornando-se sede da indústria, se realizaria a “divisão do trabalho entre a cidade e o campo”; enquanto que a cidade se especializaria em certas funções industriais haveria a “divisão do trabalho entre as cidades”. (p. 316) Mas essa divisão de trabalho entre as cidades criaria obstáculos à divisão do trabalho na cidade: a especialização de um organismo entravaria a especialização de suas partes. A diferenciação externa de uma sociedade prejudicaria a sua diferenciação interna. (p. 320)

A rica tese de Maunier, que procura defini-la no campo da sociologia (morfologia social), apesar das inúmeras citações de trabalhos de geógrafos como Ratzel, encontra-se na fronteira das duas disciplinas. Sua preocupação conceitual e sua discussão sobre conceitos abstratos – como o de espaço – são bastante avançadas para o período e suas preocupações sobre o impacto das indústrias nas cidades são de grande interesse para os geógrafos.

NOTAS

- 1 DUCHET-SUCHAUX, G.; DUCHET-SUCHAUX, M., 1992.
- 2 Ver nas referências “Evolução da geografia”.
- 3 JAMES, 1972, p. 221-223 e 605.
- 4 BEAUJEU-GARNIER; CHABOT, 1970, p. 29. Extratos do livro *Anthropogeographie*, traduzidos para o português, foram apresentados no livro *Ratzel*, organizado por Antonio Carlos Robert Moraes, em 1990, num total de 77 páginas.
- 5 JAMES, 1972, p. 192 e 605; PINCHEMEL; ROBIC; TISSIER, 1984, p. 51-52.
- 6 Os agradecimentos apresentados na página 797 confirmam que Elisée Reclus esteve no Brasil, tendo viajado pelos cafezais de São Paulo, na companhia de Eduardo Prado. Reclus agradeceu também ao Sr. Fleuret e aos membros da Sociedade de Geografia e do Instituto Histórico do Rio de Janeiro, e em Paris, testemunha seu reconhecimento ao Barão do Rio Branco pela documentação colocada à sua disposição.
- 7 RONCAYOLO, 1992, p. 158. Por outro lado, na bibliografia de Mumford (1961, p. 765), já há menção desse artigo.

- 8 DICKINSON, 1969, p. 226-27; PINCHEMEL; ROBIC; TISSIER, 1984, p. 137-138.
- 9 BUSSON, 1928, p. 552-553.
- 10 VIDAL DE LA BLACHE, 1914-1915, p. 430-433.
- 11 CHOAY, 1965, p. 197 ; JAMES, 1972, p. 599.
- 12 DEMANGEON, 1921, p. 70; DICKINSON, 1969, p. 215; MEYNIER, 1969, p. 73; PINCHEMEL, 1983, p. 302.
- 13 JAMES, 1972, p. 591.
- 14 JAMES, 1972, p. 597.
- 15 Conforme Roncayolo (1992, p. 232) o artigo de Clerget foi apresentado também nessa antologia, em extrato de sete páginas.
- 16 JAMES, 1972, p. 587; BERDOULAY, 1981, p. 39; PINCHEMEL; ROBIC; TISSIER, 1984, p. 105.
- 17 GUICHONNET in PINCHEMEL; ROBIC; TISSIER, 1984, p. 251; GRIVOT, 1966, p. 5-25.
- 18 MEYNIER, 1969, p. 87.
- 19 ARBOS, 1936, p. 644-645.
- 20 ABERASTURI in CERDA, 1979, p. 51.
- 21 CHOAY, 1965, p. 259.
- 22 CHOAY, 1965, p. 277.
- 23 CHOAY, 1965, p. 209.
- 24 MONTIGNY, 1992, p. 324.
- 25 BODER; WEBER, in WHITTICK, 1975, p. 1381-1382.
- 26 GRAFMEYER, 1994, p. 61-77.
- 27 RONCAYOLO; PAQUOT, 1992, p. 174-183.
- 28 MONTIGNY, 1992, p. 261.
- 29 MONTIGNY, 1992, p. 267-272.

CAPÍTULO 3

O PENSAMENTO SOBRE A CIDADE ENTRE A PRIMEIRA E A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

O CONTEXTO DO PERÍODO 1914-1944

O período em exame tem como balizamento as duas grandes guerras mundiais. A Primeira Guerra, de 1914-1918, primeiro confronto entre nações industrializadas teve como resultado direto cerca de dez milhões de mortos e grandes destruições materiais. As principais consequências indiretas foram:

1. o desaparecimento de impérios multinacionais como o dos Habsburgos e o Otomano, resultando no surgimento de novos estados e na ampliação da área colonial da Inglaterra e da França;
2. a vitória da revolução soviética, na Rússia e a consolidação do primeiro regime socialista mundial;
3. o enfraquecimento dos estados europeus no cenário internacional;
4. a ampliação do papel dos Estados Unidos, já a maior economia do mundo em 1913, que coloca o Canadá e a América Latina em sua área de influência. (HOBSBAWN, 1994)

Em 1925, as maiores aglomerações urbanas eram Nova York e Londres, com 7,7 milhões de habitantes cada, seguidas então por Tóquio, com 5,3 milhões. (BONNET, 1994)

Em 1929 ocorre a grande crise econômica mundial, com resultados que vão do enorme desemprego, à queda da produção mundial e à ruína dos países exportadores de matérias primas, levando como consequência a ampliação da intervenção dos estados na economia (*New Deal*, nos Estados Unidos) e a queda de regimes (Revolução de 30, no Brasil). A economia mundial só será recuperada com o início da Segunda Guerra Mundial.

O clima de descontentamento no pós-guerra, sobretudo na Alemanha, a partir da crise econômica causada pelas enormes reparações de guerra, resultou na expansão do fascismo e do nazismo, principalmente entre as classes médias: desde 1922 o regime fascista é implantado na Itália; em 1931, o Japão adota um regime nacionalista e começa sua intervenção na China. No ano seguinte, o regime fascista é implantado em Portugal. Em 1933, os nazistas assumem o poder na Alemanha. O Estado Novo brasileiro vai de 1937 a 1945, dentro do regime Vargas (1930-1945).

A guerra civil espanhola (1936-1939) é uma prévia da Segunda Guerra Mundial, com a vitória das tropas de Franco apoiadas pelos nazistas e fascistas.

O governo da Alemanha nazista começa, em 1938, anexando a Áustria (*Anschluss*), e desmantelando a Tchecoslováquia pelo acordo de Munique, de 1939. Com a invasão da Polônia é iniciada a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), que teve maior abrangência espacial do que a Primeira Guerra – Europa, África do Norte, Extremo Oriente e Pacífico – cujas estimativas de destruição em massa vão de trinta a sessenta milhões de mortos.

Esse período conturbado causou a morte, suicídio e fugas de intelectuais, em sua maioria judia, sobretudo da Europa para os Estados Unidos, além da prisão de intelectuais de várias tendências, mas não impediram a produção acadêmica, alguns continuando a produzir no cativeiro.

Na filosofia, destacam-se as publicações do *Tractatus Logico-Philosophicus* de L. Wittgenstein (1921); da *História da consciência de classe*, de

G. Lukacs (1923), filósofo marxista; de *O ser e o tempo*, de Heidegger (1927), acusado de ligações com o nazismo, mas que influenciou o movimento existencialista; da *Construção lógica do mundo*, de R. Carnap (1928), que teria influenciado os arquitetos modernistas (FERRATER MORA, 1988); de *A lógica da investigação científica*, de K. Popper (1935), na linha do positivismo lógico; de *A formação do espírito científico*, de G. Bachelard (1938), criador do conceito de “corte epistemológico”; e de *O ser e o nada*, do existencialista J. P. Sartre (1943).

Na economia foram publicadas duas obras importantes, *A teoria geral do emprego*, de J. M. Keynes (1936), consolidando as ideias de intervenção estatal (keynesianismo), e *O capitalismo, o socialismo e a democracia*, de J. Schumpeter (1942). Na sociologia brasileira destacou-se Gilberto Freyre, com o clássico, *Casa grande e senzala* (1933). No urbanismo é publicada a *Carta de Atenas*, no mesmo ano, resultado do Congresso do C.I.A.M.

Na geografia, a União Geográfica Internacional foi fundada em 1914. Os anos 20 e 30 são considerados como a “Idade de ouro da geografia francesa”, pelo historiador F. Dosse (1994), com as publicações das monografias regionais.

Em 1922, L. Febvre escreveu *La Terre et l'évolution humaine*, no qual defendeu a geografia dos ataques de sociologia durkheimiana. Em 1933, Christaller publicou o clássico *Die zentralen Orte in Süddeutschland*, e em 1939 aparece *The Nature of Geography*, pelo geógrafo norte-americano, R. Hartshorne.

Foram realizados os Congressos Internacionais no Cairo (1925), em Cambridge (1928), Paris (1931), Varsóvia (1931) e em Amsterdã (1938). Nos Estados Unidos (1914) foi organizado o National Council for Geographic Education e em 1916, a *The Geographic Review* sucedeu ao *Bulletin of the American Geographic Society*. No ano de 1917, foi fundada a South African Geographical Society e em 1926, a Indian Geographical Society.

O Institute of British Geographers foi criado em 1933, reunindo os geógrafos acadêmicos britânicos.

No Brasil, o ensino da geografia foi iniciado na Universidade de São Paulo (USP) e foram fundados: a Associação dos Geógrafos Brasileiros (1934), o Conselho Nacional de Geografia (1937) e o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), organismo do governo federal que lançou a *Revista Brasileira de Geografia* (1939).

A AFIRMAÇÃO DA GEOGRAFIA URBANA

No período entre as duas guerras mundiais, o trabalho de maior fôlego na geografia é a publicação dos quinze volumes de a *Géographie universelle*, na França, sob a direção de Vidal de La Blache e L. Gallois (1927-1937), com várias cidades examinadas dentro dos contextos nacionais e continentais. É também o período de consolidação da geografia urbana, com os trabalhos teóricos do australiano Aurousseau (1921) e, sobretudo, com a consolidação do método monográfico de geografia urbana, proposto por R. Blanchard (1922), que servirá de modelo para inúmeros estudos de cidades em todos os continentes. Outra proposta metodológica é elaborada pelo belga P. Michotte (1931). Demangeon, individualmente, ainda estudou de forma exemplar, uma grande metrópole como Paris (1933). Também, é nesse período que as primeiras cidades brasileiras são estudadas por geógrafos estrangeiros.

Durante o período da Primeira Guerra Mundial examinamos os artigos de Marinelli e de Schrader.

Olinto Marinelli (1874-1926). Nascido em Udine, Itália, filho do geógrafo Giovanni Marinelli, foi professor da Universidade de Florença entre 1902 e 1926.¹

Escreveu em 1916, o artigo *Dei tipi economici dei centre abitat* onde procura comparar 84 cidades americanas com população superior a 25.000 habitantes a 42 cidades italianas de mais de 30.000 habitantes.

Marinelli primeiro examina os “tipos econômicos de cidades”, a partir da comparação dos percentuais da população dedicados às diversas atividades, a saber:

1. as “cidades agrícolas”, a exemplo de Capannori, na Itália, com 71% da população ocupada em atividades agrícolas;
2. as “cidades de pescadores”, como Chioggia, na Itália (com 24,1% da população nessa atividade);
3. as “cidades mineiras”, tais como, Shenandoah, nos E.U.A. (com 69% da população nessa atividade) e Carrara, na Itália (com 26%);
4. as “cidades balneárias”, como Atlantic City (41% em atividades domésticas);
5. as “cidades industriais”, a exemplo de Chicopee, E.U.A. (com 76% dos habitantes trabalhando nas indústrias) e Monza, na Itália (com 69%);
6. as “cidades comerciais”: como Omaha (46% trabalhando no comércio) e Gênova (com 29,5%);
7. as “cidades fortalezas”, como La Spezia, Itália, que somava 32% da população dedicada a defesa;
8. as “cidades universitárias”, tais como, Berkeley (com 15% de sua população nessas atividades) e Pávia (8%);
9. as capitais, Roma (com 14%) e Washington (5%) do percentual de habitantes, dedicados ao serviço público.

Ainda para o autor, existiriam cidades de tipo não especializado, como Nápoles, Florença, Veneza e Milão, na Itália, e Boston, Nova York, Chicago, Filadélfia e Baltimore, nos Estados Unidos, considerados centros urbanos “completos”. (p. 430)

O diferenciamento interno dessas grandes metrópoles seria devido à especialização das ocupações segundo os bairros ou subúrbios, o

que leva Marinelli à discussão dos limites entre “cidades” e “sistema de cidades”. (p. 430)

Conclui que a maior diferença entre a cidade americana e a cidade italiana estaria no menor desenvolvimento das atividades comerciais das últimas e nos tipos diversos que assume a cidade industrial. (p. 431)

O uso cauteloso de uma análise estatística, efetuado por Marinelli, no exame da principal ocupação por cidade, em dois contextos diferentes é uma primeira tentativa de quantificação das funções urbanas, que serão bastante discutidas na geografia e outras disciplinas.

Franz Schrader (1844-1924). Apesar do nome germânico este geógrafo francês, nasceu em Bordeaux e foi chefe do escritório cartográfico da Livraria Hachette e considerado por Lucien Gallois, como o “geógrafo francês mais original”.² Berdoulay (1981) informa ainda que ele era primo dos irmãos Reclus. Embora não possuísse diploma oficial, a partir de 1892 deu cursos na Ecole d’Anthropologie (instituição privada), em Paris.

Em 1917, Schrader elabora o artigo *L’évolution des cités. A propos d’ouvrages récents*, que hoje seria denominado de resenha, tratando de três publicações recentes na época: *Cities in Evolution*, de P. Geddes (1915), *Comment reconstruire nos cités détruites*, de Auburtin e Agache (1915) e *Le Grand Paris*, conferência realizada na Associação Francesa para o Progresso das Ciências, em 1916, por Emile Cacheux.

Schrader considera que “[...] o capítulo da geografia humana que trata dos lugares habitados [...]” seria um daqueles que mais interessaria a opinião pública, por mais de meio século. Ele faz alusão a ligação do crescimento da industrialização na Europa e na América, que teria ocasionado “[...] um desenvolvimento rápido da vida urbana e as condições desta vida urbana foram bastante modificadas”. (p. 1)

Considerando a existência de uma “[...] comunidade de sentimentos e de atividades que a guerra desenvolveu entre a França, as Ilhas Britânicas e a Bélgica”, o autor se interessou sobre os progressos do “urbanismo” (citado entre aspas pelo autor) naqueles países. (p. 2) Para ele, a guerra naquele momento, seria, assim como o desenvolvimento moderno das cidades, o resultado da extensão e das rivalidades da indústria moderna. O urbanismo, então, teria nascido do “[...] contraste entre este crescimento puramente quantitativo e o espírito qualitativo, que nos séculos precedentes, tinha feito de cada cidade uma personalidade particular, com uma alma especial” (p. 3), lembrando também que a reforma urbana surgira na Inglaterra. (p. 4)

Schrader comenta então a *Exposição da Cidade Reconstruída*, no centro de Paris, em plena guerra, organizada por P. Geddes, que teria revelado a escola de urbanismo inglesa. Lembra, porém, que o urbanista escocês era antes de tudo um biólogo, e para Geddes, “[...] o organismo urbano era análogo, por suas principais manifestações, a um organismo animado” (p. 6); e a cidade era “[...] um agregado de seres vivos e conscientes, cujas ruas, casas, monumentos deveriam constituir um quadro harmonioso.” (p. 7)

A conferência de M. Cacheux sobre *A Grande Paris* teria ensinado que o método de urbanismo inglês seria bom para Escócia, mas teria fracassado em outras partes da Inglaterra, sobretudo em Londres. Cacheux lembrava que ao lado do “[...] método corretivo de melhoria do passado” haveria outros, entre os quais, “[...] o da criação de cidades-jardim.” (p. 9)

Quanto à obra de Agache, arquiteto do Museu Social, voltado para a questão de reconstrução, escrita em plena guerra, trata-se de uma obra coletiva com o subtítulo de *Noções de urbanismo aplicadas às cidades, burgos e vilas* e teria sido escrita também por Auburtin, arquiteto do governo, e Redont, arquiteto paisagista. (p. 13)

O interesse dessas resenhas de Schrader é o de mostrar como os geógrafos, em plena grande guerra, acompanhavam o debate sobre o urbanismo, discutindo inclusive as propostas de autores britânicos, tratadas no período anterior, como as de E. Howard e de P. Geddes, ao tempo em que, as propostas do francês Agache eram consideradas como de menor importância. Entretanto, é no período entre as duas guerras mundiais (1918-1939) que a produção geográfica sobre a cidade adquire maior consistência.

O geógrafo inglês **Herbert John Fleure (1877-1969)** ensinou na Universidade do País de Gales e na de Manchester.³ Escreveu em 1920, o artigo *Some types of cities in temperate Europe*, no qual procurou analisar as cidades antigas, a partir da sua situação geográfica. Começa pelo sul da França e cita os exemplos da praça do Forum, de Arles, da praça do Capitólio, em Toulouse e da praça da Maison Carrée, em Nîmes, que eram os centros dessas cidades de tradição romana, onde a principal igreja cristã não estava no comando da praça central. (p. 360)

Já na bacia parisiense, a influência dos germânicos e de outros invasores teria submergido a tradição romana, em que “[...] as pessoas mais ricas e poderosas viviam nas cidades e usavam as terras em volta como fontes de renda, construindo anfiteatros e outros edifícios nas cidades como lugares para festivais, reunindo as populações rurais.” (p. 360-361) As cidades da bacia de Paris eram os lugares em que os cultivadores rurais vinham para o mercado e para as festas, mas estavam sempre sob a proteção da igreja. A defesa era fundamental, com “[...] os muros e o castelo, os rios e as pontes eram características importantes”, mas “[...] eram a igreja e o mercado que dominavam a cidade.” (p. 363) Cada artesanato tinha a sua própria rua, havia um hospício, uma abadia beneditina fora das cidades, um colégio agrícola e confrarias religiosas.

Mas o que expressaria melhor a vida dessas cidades era a Catedral: sendo mais que um local para ofícios religiosos, sua nave era usada para vários objetivos. As grandes cidades-mercado eram centros onde no final da Idade Média, as pessoas mais ricas construía seus palacetes (*hôtels*). (p. 365) Chartres teria então a fisionomia de uma cidade-tipo característica da Europa temperada ocidental. (p. 357)

Nas fronteiras alemãs e flamengas, apareciam as Prefeituras (*Hôtels de Ville*), as Torres (*Beffrois*), e as casas das Corporações de artesãos (*Guild Halls*), o que mostra um início da diferenciação entre edifícios religiosos e seculares. (p. 366-367)

Nas cidades alemãs, as Catedrais seriam ainda mais dominantes que os Castelos e as casas das Corporações. A arquitetura gótica, criação da bacia parisiense, teria penetrado na Alemanha através da influência das classes dominantes. (p. 367) No sul da Alemanha, as universidades eram numerosas e às vezes dominavam a cidade. (p. 368)

Já nas cidades da Europa do Leste, o centro era o *Kremlin*, como em Moscou e Novgorod, e ocupava o coração da cidade, que “[...] irradiava em torno dele em todas as direções.” (p. 370) O autor compara então Moscou com Avignon (França), cidades dos papas, cuja muralha continha o Palácio e a Catedral, de maneira análoga à Moscou, sendo que, em ambas havia “[...] uma brusca justaposição de organização estrangeira e indígena.” (p. 372)

Afirma que teria havido um progresso na vida urbana em direção ao leste europeu, a partir da extensão da Igreja Católica em sua forma medieval. Começa então, uma discussão teórica: “[...] o tempo traz a definição, e definição traz à diferenciação de função, cuja inevitável consequência é a diferenciação de estruturas.” (p. 373) Mostra também o papel dos agentes na definição da cidade: “[...] as cidades das margens das estepes, na Rússia [...] foram fundadas por líderes ambiciosos. Eles mostraram que o plano retangular é típico de esforços não só na moderna

Rússia e no Novo Mundo, mas também na antiga região mediterrânea e na Mesopotâmia.” (p. 373)

Conclui que “[...] o estudo do mapa da cidade estimula muitos pensamentos sobre o progresso da humanidade, sobre o complexo entrelaçamento da influência do meio ambiente e do esforço humano cumulativo através dos séculos”, e que “[...] seria a função especial do geógrafo tentar interpretá-los.” (p. 374)

Este estudo comparativo entre as cidades no tempo, em diferentes regiões, em que o autor menciona os vários estágios do processo, já seria em si interessante, mas Fleure vai mais longe e a partir de uma tipologia urbana comparada, passa a discutir o entrelaçamento de conceitos como “função”, “estrutura” e “meio ambiente”.

Outro anglo-saxão, desta vez um geógrafo australiano, **Marcel Arousseau** (1891-1983) foi membro do Geophysical Laboratory, do Carnegie Institute of Washington.⁴ Escreveu dois artigos interessantes no período. O primeiro, *The distribution of population: a constructive problem*, em 1921. O título não parece indicar um interesse maior para a geografia urbana, mas como lembrou J. W. Alexander⁵ é neste artigo que Arousseau utiliza pela primeira vez, os conceitos que darão origem aos modelos – básico/não básico – bastante utilizados e desenvolvidos posteriormente, tanto na geografia quantitativa, quanto pelos economistas urbanos e regionais.

Arousseau inicia com preocupações de ordem organicista, considerando o Estado como um organismo e as cidades como seus órgãos. (p. 363) Cita Ratzel, discutindo seus conceitos de sítio e de posição, assim como Blanchard, que considerava sítio como atributo rural e posição como pertencendo ao urbanismo. (p. 368-369) Para Arousseau, a função

seria a força condutora da vida das cidades e a cidade “[...] torna-se um ponto tendo as características de nodalidade” (*nodality*). (p. 569)

O referido autor tenta então uma classificação entre cidades inativas e as cidades ativas, possuindo as últimas seis classes: de administração, de defesa, de cultura, de produção, de comunicação e de recreação. (p. 569) Porém, a parte mais importante do seu artigo é quando trata da “morfologia das cidades”: “[...] As cidades teriam um extraordinário poder de crescimento. Isto seria devido à relação entre as ocupações principais e as ocupações secundárias da população urbana.” As ocupações principais seriam “[...] aquelas diretamente vinculadas à função da cidade”, enquanto as ocupações secundárias seriam “[...] aquelas vinculadas com a manutenção do bem-estar das pessoas engajadas naquelas de natureza primária”, e ainda: “[...] quanto mais cidadãos primários existissem, mais (cidadãos) secundários existiriam”, numa relação semelhante aos juros compostos. (p. 574)

Embora sua visão seja regional, sobretudo quando trata da cidade como um ponto no espaço, o que será predominante na geografia quantitativa – e apesar de ter apresentado alguns “deslizes” organicistas –, a contribuição de Auroousseau é muito importante, na medida em que tenta compreender que o mecanismo de crescimento da cidade poderia estar ligado aos tipos de ocupação de sua população. Ele dá um grande salto no entendimento sobre o dinamismo das cidades, o que levou a uma importante discussão nos anos 50-60 sobre as populações e em seguida, sobre as atividades (denominadas de primárias, dinâmicas, básicas etc.), que estariam na origem do crescimento urbano, o que permitiu o desenvolvimento de modelos teóricos urbanos, com o uso dos computadores, como o de Lowry.

No artigo de 1924, *Recent contributions to Urban Geography: a review*, Auroousseau faz um balanço do novo ramo da geografia humana, ao afirmar que a geografia urbana era uma especialização recente e a cidade

era interpretada como uma parte orgânica do grupo social ou descrita como uma massa de material. Inicia com autores alemães, o artigo de Oberhummer (1907) e o livro de Hassert, *Die Städte geographisch betrachtet* (1907), que teriam dado os fundamentos gerais ao assunto, sendo o livro de Hassert, na época, a única obra geral da geografia das cidades.

Em seguida, comenta o progresso na geografia urbana no período de 1907-1913, a partir dos trabalhos de Blanchard, sobre Grenoble (1911) e o de Levainville, sobre Rouen (1913), ambos com “alto nível de desempenho”. (p. 414) Para o autor, o trabalho de Levainville apresentava um tratamento particularmente moderno (p. 451), mas o de Blanchard não permitia um campo para generalização. (p. 452) Lembra também, que o assunto teve o seu devido reconhecimento com a publicação da revista *La Vie Urbaine* em 1919. Sobre a metodologia, o único artigo existente era o de Blanchard (1922), que seria, para ele, o autor mais competente neste campo. (p. 445)

Comenta ainda o estudo estatístico de Marinelli (1916) e o livro de V. Cornish, *The Greater Capitals: an Historical Geography* (1922), como estudos funcionais. Mas as metrópoles, segundo Aourousseau, não teriam tido ainda uma interpretação geográfica unificada. (p. 446)

Para o autor, os estudos das cidades realizados pelos geógrafos seriam mais correntes sobre casos particulares e critica os trabalhos franceses, “[...] pela falta de um entendimento espiritual vivido”, sendo seus estudos mais “[...] formalmente descritivos do que interpretativos.” (p. 450) Lembra que o planejamento urbano (*town planning*) tinha uma literatura crescente, e que o assunto era claramente separado da geografia urbana, mas que não deveria ser ignorado.

Quanto aos norte-americanos, eles estariam mais interessados no estudo da população, do que nas questões da geografia urbana, como no artigo de Mark Jefferson, *The Antropography of some great cities* (1909) e que

a falta de estudos mais amplos seria devido à magnitude dos problemas das grandes cidades norte-americanas. (p. 454)

Além da revisão da literatura, Auroousseau mostrou a circulação dos autores na época (e a ausência de outros). É importante destacar ainda a preocupação da generalização das questões urbanas, já observadas pelo autor, em 1924.

Raoul Blanchard, já foi tratado no período anterior, quando do exame de sua monografia pioneira sobre a cidade de Grenoble (1911). Em artigo de 1922, publicado na revista *La Vie Urbaine, Une méthode de géographie urbaine*, o autor apresenta um dos primeiros trabalhos metodológicos sobre o assunto.

Blanchard inicia lembrando que a geografia urbana estava na moda e que as destruições da guerra vieram chamar a atenção, de forma violenta, para os problemas do urbanismo. Considerando-se um veterano da geografia urbana propõe expor, como ele compreendia a disciplina e que método, ele e seus alunos, teriam empregado nos diversos estudos das cidades.

Considerava o gênero de estudos muito atraente, pois permitia “[...] manejar um organismo vivo, decompor seus mecanismos, explicar seu nascimento, seu crescimento, suas vicissitudes” (p. 301). Lembrou que a geografia urbana era a mais humana, pois tudo nas cidades era construído pelos homens, e a natureza não era mais imediatamente visível o que mostra uma evolução sobre seu pensamento de 1911.

Metodologicamente, propõe estudar três ordens de problemas:

1) Os fatores geográficos

Seriam os elementos de ordem física e humana sob a influência dos quais o núcleo urbano se constituiu e se fixou. “[...] Que razões, de ordem geográfica, explicam que (a cidade) esteja ali, que ela esteja enraizada,

que ela tenha prosperado, [...] a despeito [...] de outros fatores geográficos desfavoráveis?” (p. 302) Para Blanchard, os elementos seriam os mesmos da geografia regional: os fatores físicos (relevo, natureza do solo, clima, vegetação, hidrografia e hidrologia), os elementos humanos (facilidade de tráfego, possibilidades industriais, densidade de população, presença de fronteira etc.).

Esses fatores deveriam ser examinados sob dois aspectos:

1. como elementos gerais – o quadro urbano conjunto –, que explicariam o nascimento e o desenvolvimento da cidade, assim como os meios de vida da cidade num ponto qualquer da região, ou seja, a situação.
2. como fenômenos locais: traços locais da paisagem em função dos quais se instala e se desenvolve a cidade, ou seja, o sítio local. Ele faz também a relação entre esses conceitos ratzelianos: haveria cidades onde a situação seria tão excelente que os homens se acomodariam a um sítio medíocre, como Argel; assim como haveria cidades que utilizariam as qualidades do sítio, e que negligenciariam a situação.

2) A evolução urbana

O estudo das reações do organismo urbano, nascido em função das condições de situação e do sítio, “[...] a vida da cidade, vista e explicada geograficamente [...]”, considerando os eventos históricos nas suas relações com a cidade e as condições geográficas de sua existência. (p. 313) Os eventos poderiam ser agrupados segundo sua natureza ou serem seguidos em ordem cronológica, o que seria preferível para o autor.

3) A cidade atual

Após o estudo no tempo viria o estudo no espaço. A cidade hoje: a proporção da influência dos fatores geográficos e históricos. Para tanto, seriam examinados os instrumentos de trabalho. A base seria o estudo dos planos das cidades, confrontando-os com os planos antigos, os censos, os dados sobre os meios de comunicação. As estatísticas dos serviços pú-

blicos; a entrevista pessoal; a visita minuciosa e repetida, as interrogações aos idosos, aos funcionários, aos tabeliães e aos administradores. (p. 316)

Em seguida, trata dos objetos de estudo: os papéis (*rôles*) comercial e industrial seriam, em geral, predominantes, e seriam as funções urbanas *par excellence*; e ainda, o papel agrícola, o papel administrativo, o papel militar e o papel intelectual. Esses papéis deveriam ser estudados também no seu “irradiamento extra urbano”, incluindo o estudo do prolongamento urbano (*banlieue*). Teriam uma repercussão no aspecto das cidades, nas suas formas, mas, reencontrando também a herança do passado.

Conclui com um estudo das regiões naturais das cidades, ou seja, os bairros, com sua fisionomia, seu povoamento, o estudo de suas ruas, a circulação, a frequência das ruas e praças (p. 318-319), o que lembra a análise das áreas naturais dos ecólogos urbanos norte-americanos. O autor afirma ainda que o método descrito foi construído a partir de tateamentos, mas que teria dado resultados “dignos de honra”. (p. 319)

De fato, o método proposto por Blanchard começa pelo exame dos fatores geográficos na constituição e fixação da cidade, trabalhando com os dois conceitos de situação e sítio. A história, considerada pelo autor como “ciência auxiliar” (p. 313), teria um papel para o entendimento da evolução urbana, enquanto que, a situação atual seria examinada a partir dos dados secundários disponíveis, pelas visitas ao terreno, completadas pelos inquéritos locais, concluído pelo estudo das funções/papéis, nos níveis locais e regionais. A relação função/forma é esboçada, concluindo por uma análise intraurbana.

Essa sistematização das monografias urbanas seria seguida a risco nos trabalhos sucessivos dos geógrafos franceses, assim como nos

estudos de seus continuadores, como dos brasileiros que iriam receber a influência da “escola francesa”.

Sten de Geer (1886-1933), barão e geógrafo sueco, foi professor da Universidade de Goteborg, entre 1928 e 1933.⁶ O exame do seu artigo, *Greater Stockholm. A geographical interpretation*, publicado em 1923, é interessante para confrontar com a visão francesa do período, a partir do artigo metodológico de Blanchard, do ano anterior.

Para o geógrafo sueco, as cidades deveriam ser estudadas como regiões geográficas importantes, complicadas e interessantes, embora pequenas em área. Procura distinguir, entre as cidades modernas, os tipos americanos e europeus. As cidades de tipo americano teriam uma área da *City* concentrada e uma vasta zona residencial dependendo de comunicações rápidas com o centro. O tipo europeu seria caracterizado por um grande distrito (central) e por uma região residencial densa. Considera o caso de Estocolmo como um tipo de transição: no passado, era uma cidade tipicamente europeia, mas recentemente, teria desenvolvido uma zona residencial externa semelhante ao tipo americano, e já apresentando um caráter metropolitano.

O autor usa vários conceitos: as leis geográficas determinariam a melhor posição e a distribuição de cada fenômeno particular. Essas leis determinariam o crescimento espacial e a futura forma da cidade, assim como a distribuição de função entre as diferentes partes, assim como a diferenciação de sua estrutura interior. (p. 497)

Começa então, o exame de Estocolmo pela cidade antiga, seus limites geográficos (falha, bacia), sobre o incêndio de 1625 e da sua reconstrução em quadrícula, com ruas estreitas, devido à escassez de terrenos. Esta primeira modernização estaria ligada à centralização administrativa e à prosperidade da Suécia como grande potência. (1635)

Trata, em seguida, da segunda modernização, em 1866, esta ligada à industrialização da capital. A cidade continuou a se expandir, em direção à periferia, mas não de forma concêntrica, mas ao longo das linhas de comunicação. (p. 499) Daí passa a examinar as partes componentes de Estocolmo:

1. a zona suburbana, com 105.000 habitantes em 1917, enquanto que a zona de residência interna teria 370.000 habitantes;
2. a zona de residência interna com suas vias radiais oriundas do *Central Business District*, formando ruas de trânsito e de comércio, de primeira, segunda e terceira ordem;
3. o CBD, que teria a forma da letra “U” e no qual poderiam ser distinguidos três distritos;
4. centro bancário: os escritórios do governo e os edifícios históricos estavam na parte norte das ilhas centrais, enquanto que os escritórios centrais dos bancos e os outros grandes escritórios tinham uma posição mais central.

Conclui que Estocolmo poderia ser dividida em quatro zonas concêntricas: o centro bancário; o resto do distrito central (*City District*); a zona residencial densamente construída; e o cinturão suburbano escassamente construído, cada qual com suas características geográficas próprias. (p. 506)

Além do uso da terminologia norte-americana (CBD, *Suburban Zone*, *City Planning* etc.), de Geer menciona, no caso de Estocolmo, a existência de zonas concêntricas na cidade, de tipo de transição entre o norte-americano e o europeu, o que lembra a famosa proposta de Burgess sobre Chicago, de 1922, publicada em 1925.

Tanto os elementos físicos/locacionais, quanto à evolução histórica e a análise da situação atual, de Blanchard, são encontrados no trabalho de Estocolmo, embora no estudo sueco não haja o mesmo detalhamento

metodológico e seja aplicado apenas a uma cidade. Deve ser destacado ainda o uso de conceitos como forma, função, e estrutura, que terão grande importância na evolução da disciplina geográfica e na sociologia urbana.

O exame do estudo *Alger, Esquisse de géographie urbaine*, realizado por **René Lespès**, em 1925, é interessante por ter seguido o modelo de Blanchard, segundo Meynier (1969), e, sobretudo, por permitir a verificação da adaptação desse modelo a uma cidade colonial, habitada por europeus e norte-africanos.

Este trabalho é preliminar, tendo o autor publicado sua tese em 1930, *Alger, étude de géographie et d'histoire urbaine*, obra de maior fôlego, com 860 páginas.

Seu estudo de 1925 foi publicado como introdução ao Plano de Crescimento e Embelezamento da cidade de Argel.⁷

Lespès inicia com o exame das condições naturais, começando pela posição, quando faz menção da conclusão do Canal de Suez em 1869, que teria mudado a importância do porto de Argel, de volta à rota das Índias, pelo Mediterrâneo. O sítio, os recursos e o clima são também examinados.

O segundo capítulo é dedicado à evolução urbana: Argel antes de 1830, concluindo com o estado da cidade muçulmana em 1830: “[...] espaço compacto, sem nenhum espaço livre, à exceção de uma pequena praça [...] diante da residência dos paxás e dos *days*”, do mercado de escravos e do grande *Suq*, rua comerciante. Trata dos escravos e libertos negros e dos trabalhadores cabilas.

O terceiro capítulo examina o movimento da população entre 1830 e 1921: passando a cidade de 30.000 habitantes para mais de 200.000 no período. O autor comenta a distribuição da população na *Casbah* (Cidade indígena), com 36.507 habitantes e a proporção de europeus e de “indígenas” na cidade.

O quarto capítulo trata do desenvolvimento da cidade no mesmo período, quando informa que os franceses criaram um local para reunião das tropas a partir de várias demolições de lojas e de residências. O espaço para estacionamento de veículos e para uma feira também foi liberado, dando origem à Praça do Governo, “[...] o centro histórico da Argel francesa.” O autor detalha que 345 imóveis foram derrubados, inclusive sete mesquitas, tendo o exército ainda ocupado oito mesquitas, 14 quartéis, 130 casas, dois hospitais e uma vintena de palácios e residências no entorno de Argel. (p. 111) Os “indígenas” teriam abandonado a cidade ou se refugiado no alto da mesma, para evitar a “[...] vizinhança dos franceses e a indiscrição que os acompanha.” (p. 113) Uma nova cidade se superpôs à antiga Argel, na parte baixa da cidade. A criação do novo perímetro de fortificações teria encorajado os capitais em direção aos antigos subúrbios. (p. 122) Entre 1880 e 1896 as ferrovias foram implantadas, assim como os bondes.

O quinto capítulo trata especificamente do porto, tornado importante para o carregamento de carvão dos navios a vapor, depois da abertura do Canal de Suez.

O sexto capítulo informa sobre as grandes obras da Prefeitura: a água, os esgotos, os mercados, a circulação (inclusive elevadores e funiculares) e as construções escolares, considerando “[...] a legítima e nobre missão de fazer de Argel uma cidade verdadeiramente francesa”, completando com “[...] nossa obra seria incompleta [...] se nossa civilização não prevalecesse pelo triunfo da nossa língua, da nossa cultura e de nossas ideias.” (p. 211) Aqui, as ideias coloniais do autor prevaleceram sobre a análise geográfica.

O último capítulo trata Argel como cidade balneária “[...] pelo seu clima [...] a beleza do seu entorno, sua situação.” (p. 217)

Na conclusão, o autor considera que Argel merece o título de capital, pois “[...] sintetiza os resultados de nossa ocupação nas formas diversas de sua atividade e do tráfego de seu porto.” (p. 223)

A estrutura proposta por Blanchard foi seguida por Lespès, com a análise das condições naturais, seguida pelo exame da evolução histórica, que aparece dividida no período anterior a 1830 – ano do início da ocupação francesa – e depois dessa data. Há um exame da cidade (muçulmana) de 1830 e a evolução de 1830-1921 é tratada em dois capítulos. Destaca a importante questão da população, negligenciada no trabalho inicial de Blanchard (1911), considerando as diferenciações étnicas existentes entre europeus e norte-africanos. A “situação atual” é fornecida através de enfoques setoriais (porto, grandes obras), o que não dá uma visão completa da cidade no final do período.

As observações sobre a ocupação francesa inicial, a destruição de residências e mesquitas, a “modernização” da cidade muçulmana são contadas quase inocentemente, e até evocações “coloniais” são incluídas no texto, mostrando que as condições específicas da cidade foram mais fortes, e obrigaram uma modificação da estrutura de monografia utilizada por Blanchard.

Em 1927 foi iniciada a publicação da *Géographie universelle*, obra coletiva, cuja iniciativa, anterior à grande guerra, foi de P. Vidal de la Blache e de L. Gallois. Embora não seja mais uma obra individual, ela viria atualizar e substituir a gigantesca obra de Reclus, elaborada entre 1876-1894. A nova coleção teve seu último volume concluído em 1939, porém publicado apenas em 1946. A ordem da publicação não corresponde, portanto, à numeração dos volumes. Em 1927, foram publicadas as Ilhas Britânicas (Tomo 1º) e a América do Sul (Tomo 15º), da *Géographie universelle*.

Albert Demangeon (1872-1940), professor em Lille e na Sorbonne, entre 1911 e 1940. Escreveu a *Plaine de la Picardie*, em 1905, considerada como modelo de monografia regional. Foi discípulo de Vidal de la Blache, e sua tese complementar tratou das *Fontes da geografia humana da*

França nos arquivos nacionais, assunto bastante original, tendo também escrito livro sobre o Império Britânico em 1923.⁸ Segundo Berdoulay, ele dominava a geografia humana universitária francesa no período posterior a primeira Guerra Mundial.⁹ Seu livro *Problèmes de géographie humaine*, inacabado, foi publicado após a sua morte.

Para Demangeon (1927), no seu *Iles Britanniques*, Londres é tratada em 19 páginas. Era uma aglomeração de sete milhões de homens, “massa colossal [...] e o que dominava a vida da cidade, desde vários séculos era o comércio.” Há dois séculos, Londres possuía o maior porto do mundo. (p. 240)

O autor começa então pelo exame do comércio: sua vocação marítima teria vindo dos mercadores germânicos. O que seria mais original no comércio de Londres é o que resulta de suas relações internacionais: o comércio de entreposto. (p. 241) Teriam sido as trocas e as especulações que permitiram a acumulação da riqueza na cidade de Londres. O comércio universal teria feito de Londres o primeiro mercado de capitais do mundo. (p. 244)

Em seguida, trata do porto, tendo mencionado antes que a base essencial do tráfego do porto era o de estar no centro da maior aglomeração urbana do mundo, embora o porto de Nova York já tivesse ultrapassado o de Londres. (p. 244) Apresenta dados: 207 ha de docas, 54 km de cais, ocupando de 15 a 20.000 trabalhadores. (p. 246)

A terceira parte é dedicada à população de Londres. De 670.000 habitantes em 1682, a cidade passara para 2.800.000 em 1861 (tornando-se um dos “monstros urbanos”) e para 4.483.000 em 1921. A Grande Londres, na mesma data, teria alcançado 7.476.000 habitantes. (p. 248) Essa população estaria dividida em classes sociais: mundo do negócio, mundo operário, mundo oficial. A pobreza teria domicílio nos bairros de *East End*, perto das docas. (p. 250) A “cidade oficial” estaria no oeste (p. 251). Por outro lado Londres já era uma das cidades “mais saudáveis do mundo”, com esgotos desde 1859.

A quarta e última parte trata da cidade. O seu desenvolvimento teria sido realizado em função de dois elementos topográficos que constituem o seu sítio: o vale do Tâmis e sua margem norte, formando um terraço, sólido e seco. (p. 253) No século XVIII, a cidade se estendeu em direção ao oeste, para escapar “às fumaças negras e maus odores” dos bairros do leste. Em 1853, o metrô permitiu aos habitantes se distanciar do centro da cidade. O centro da cidade se esvaziava enquanto a periferia se povoava.

Segundo o autor, duas palavras serviriam para definir Londres: monotonia e imensidão, pois a cidade era recente, devido ao incêndio de 1666 e o solo pertencia a um pequeno número de proprietários. As casas eram fabricadas em série, cada família habitava em uma casa e mais de 1.680 hectares tinham sido reservados aos parques. (p. 255-256) Conclui que Londres era uma região urbana, estendendo sua ação sobre todo sudeste da Inglaterra, e como ela era o resultado do comércio universal, se explicaria assim a formação deste “[...] vasto centro urbano, tão desproporcional às dimensões de seu país.” (p. 257)

Comparando com a Londres de 1879, com menos da metade da população (3,3 milhões), Reclus (46 páginas), dava mais ênfase aos fatores locais, tendo já destacado a concentração das propriedades e a salubridade da cidade. Já Pasquet, nos seus artigos de 1898 e 1899 (47 páginas) observa como Reclus, a falta de unidade em Londres, que não é mencionada por Demangeon. Este último, entretanto, utiliza categorias pouco comuns à geografia da época, como a de classes sociais.

Pierre Denis (1883-1951) trabalhou na Argentina de 1912 a 1914 e tornou-se banqueiro após 1926.¹⁰ Publicou o livro *Le Brésil au XXe siècle*, em 1909.

No primeiro volume do tomo XV, intitulado *Amérique du Sud*, da *Géographie universelle* (1927), o autor trata do Brasil. O Rio de Janeiro (Distrito Federal) tinha 1.157.000 habitantes em 1920 e era um importante centro industrial, cujo velho centro colonial apagava-se. (p. 170)

São Paulo, que tinha 64.000 habitantes em 1890, 240.000 em 1900 e 579.000 habitantes em 1920, já era “desmesuradamente estendida sobre o planalto”, e a cidade “[...] pela desordem de sua estrutura, testemunha seu crescimento acelerado [...]”, porém já “[...] reinava a agitação de um grande centro [...]” (p. 188) e São Paulo já se “[...] apaixonava pelas questões econômicas.” (p. 189)

A Bahia (Salvador) tinha vantagens de situação de primeira ordem. As exportações da Bahia compreendiam, em 1924, 25.000 t. de fumo e 67.000 t. de cacau. (p. 101-102)

No segundo volume do tomo XV, o autor trata da cidade de Buenos Aires em apenas duas páginas, cuja população teria passado de 90.000 habitantes em 1855 para 663.000 em 1895 e 2.300.000 em 1924. Grande mercado de lã e do couro era o entreposto principal do comércio de importação do país. (p. 442) Ela era uma cidade de luxo, onde os grandes proprietários de terras consumiam seus rendimentos. (p. 443)

A parte dedicada por Pierre Denis às cidades da América do Sul foi bastante restrita, considerando os dois volumes de 209 e 479 páginas. Basta comparar com a apresentação de Reclus, que dedicou, por exemplo, 18 páginas à cidade do Rio de Janeiro.

No ano seguinte, 1928, temos o artigo *Cities of Japan*, de **Yoshiro Nishida**, apresentado no Congresso Internacional de Geografia, em Cambridge, Reino Unido.

O autor começa sua comunicação informando que a partir de 25.000 habitantes, uma cidade no Japão era chamada *shi*, sendo menor,

entre 2.000 e 25.000 habitantes, era denominada *machi* ou *cho*. Segundo o censo de 1920, existiriam 83 cidades no país, correspondendo a 18% da população japonesa, passando em 1925 para 101 cidades, das quais 21 com mais de 100.000 habitantes. Tóquio já teria mais de três milhões de habitantes, e Osaka mais de dois milhões.

Nishida propôs, em seguida, uma classificação dessas 101 cidades em seis categorias:

1. centros de administração ou defesa: dá como exemplo Kyoto, de forma retangular, com ruas cruzadas em ângulos retos. Existiriam também cidades castelos (*Jokamachi*), construídas em torno de residências duciais, na forma da letra “T”; as bases navais e os centros administrativos locais;
2. centros comerciais: cidades mercado (*Ichibamachi*); cidades porto: Osaka estaria neste tipo;
3. centros de comunicação e transportes: chamadas em japonês de *Shikubamachi*. Existiriam 53 estações na principal estrada Tokaido;
4. centros manufatureiros;
5. centros religiosos: chamados *Monzencho*;
6. centros de lazer: de dois tipos, os centros de turismo e os centros de saúde.

O autor conclui comentando a situação das cidades da Coréia, de Formosa e das ilhas Sacalinas, colônias japonesas na época.

O interesse do trabalho de Nishida, além da informação sobre a classificação das cidades japonesas antes da segunda Guerra Mundial (e de uma primeira apresentação das suas formas), é o de ter sido o primeiro trabalho sobre cidades, apresentado nos Congressos Internacionais de Geografia, conforme os documentos examinados.

Maximilien Sorre (1880-1962), discípulo de Vidal de la Blache, recebeu o encargo de escrever o tomo XIV da *Géographie universelle*, sobre o México e a América Central, publicado em 1928, onde dedica menos de uma das 234 páginas do livro à cidade do México, na época com 615.000 habitantes.

No ano seguinte (1929), em compensação, Sorre escreve dois artigos no *Bulletin de la Société de Géographie de Lille*, no ano em que é nomeado decano da Universidade dessa cidade.¹¹

O primeiro artigo, *Le rôle des influences historiques en géographie urbaine*, Max. Sorre começa pela discussão da origem das cidades, que não poderiam ter apenas uma causa simples e uniforme. A reunião de homens, em aglomerações densas corresponderia «[...] às necessidades materiais e psicológicas, muito variáveis segundo o estado da civilização.» (p. 157) Essas necessidades originalmente seriam: se beneficiar de uma proteção eficaz; desejo de se fixar nos locais; de encontrar uma justiça exata; de constituir mercados. Já nas civilizações industriais, a necessidade de concentração, de coordenação e de organização explicaria a formação das grandes cidades.

Na segunda parte, *Vontade consciente ou desenvolvimento espontâneo*, o autor afirma que a ação consciente está na origem das cidades. Os príncipes teriam querido perpetuar seus nomes através da criação de cidades. Cita então como exemplo, o decreto que transfere a capital de Minas Gerais para Belo Horizonte. Mas o autor não exclui a evolução orgânica na formação das cidades. O núcleo inicial poderia ter sido, por exemplo, um pequeno agrupamento rural, que teria recebido uma fortificação, e comenta o fato da troca, em francês, da palavra *urbs* ou *polis* pela palavra *ville* (cidade), oriunda de *villa*. (p. 159)

Quando trata das *Cidades Antigas*, cita Fustel de Coulanges e lembra que os povos da montanha foram refratários à vida urbana. (p. 162) Ao comentar o *Comércio e as Cidades da Idade Média*, cita Pirenne, e afirma

que o “[...] florescimento urbano se apresenta como uma manifestação de uma civilização superior.” (p. 164)

Conclui o artigo afirmando que a cidade “[...] não é possível senão graças à vida de relações regionais ou gerais desenvolvidas, e que as relações comerciais seriam apenas um caso dessa vida de relações. As cidades traduziriam na sua estrutura interna e sua fisionomia os caracteres dominantes da civilização que as produziu. Elas fixariam os caracteres e os perpetuariam. Mas a vida seria também uma coisa viva obedecendo também a impulsões internas, assim como às forças externas. Lembra que Vidal de la Blache comparava a cidade às plantas. Finalmente afirma: “[...] não se concebe uma civilização urbana fora das condições geográficas [...] onde ela se desenvolve.” (p. 171-172)

Esses últimos parágrafos de Sorre parecem querer justificar o caráter geográfico do trabalho, pois as considerações anteriores tinham avançado muito, tratando da “[...] vida de relações”, para depois voltar a um organicismo apoiado nas citações de La Blache.

No segundo artigo, do mesmo ano, *Les conditions générales de développement urbain*, Max. Sorre continua desenvolvendo suas ideias sobre a cidade: começa lembrando que “[...] as relações constituem o primeiro objeto de nosso estudo.” (p. 192) Trata inicialmente da *Latitude e Altitude*. A latitude não seria favorável ao crescimento das cidades. Quanto à altitude, ela não teria influência sobre a cidade.

Versa sobre as densidades da população, de forma que para o autor, a relação entre densidade e o desenvolvimento das aglomerações urbanas seria uma aproximação grosseira.

Discute, em seguida, a vida de relações: a conexão entre fenômenos urbanos e a vida de relações seria incontestável. A estrada e a cidade formariam na paisagem geográfica uma notável associação. O comércio também seria uma forma da vida de relações, oriunda ou não dos mercados. As relações ampliariam a subsistência e consolidariam a existência,

e estenderiam o círculo de influência das cidades. Conclui que, “[...] mais as relações comerciais de uma região são desenvolvidas, mais a vida urbana é ativa.” (p. 198)

O autor trata ainda, das *Flutuações do comércio e a prosperidade das cidades*, considerando que “[...] os eixos de relação são, em parte, fixados pela geografia [...] física” (p. 199), e apresentam uma relativa permanência. Enquanto que as possibilidades de troca são dominadas por uma combinação de fatores, onde intervêm os fatores técnicos, as influências econômicas e, às vezes, as políticas. (p. 200)

Trata da relação entre a *Cidade e a Estrada*: “toda cidade é um centro de irradiação das estradas.” (p. 200-201) Muitas cidades teriam sido criadas pelas estradas e a cidade, por sua vez, fixaria a estrada, lembrando a discussão iniciada por Brunhes (1910), já na escala regional.

Discute também *A Cidade e os gêneros de vida industrial*. A proximidade das matérias primas, dos lugares de produção de energia, a forte densidade de população, a confluência de estradas, favoreceria o nascimento de “gêneros de vida” industriais e o progresso das cidades. (p. 203)

Conclui pela discussão entre *Zonas urbanas e linhas urbanas*: Sorre chega a uma noção nova, especificamente geográfica, segundo ele, a de agrupamento geográfico de cidades, pois as aglomerações não se repartiriam indiferentemente no espaço, mas dependeriam de uma lei matemática. Cita o engenheiro Lalanne, que em 1863 estabeleceu uma “teoria de viabilidade”, ligada à repartição das cidades: “[...] o desenvolvimento da rede de comunicações, cujas cidades são os pontos nodais, leva a uma figura geométrica cujos centros de atração de igual valor seriam equidistantes. Esta rede seria formada por triângulos agrupados seis por seis, em torno de um ponto central, o número de vias divergentes podendo alcançar doze nas aglomerações mais importantes”. Resumindo, afirma que “[...] o hexágono seria a forma de equilíbrio da repartição das cidades.”

Essa longa citação de Sorre, referindo-se a Lalanne, mostra a existência de ideias de formas abstratas de organização das cidades, que precederam em 70 anos às teorias de Christaller (1933). Mas Sorre não continua nesta linha: “[...] essas generalizações [...] têm apenas o interesse de curiosidade. Nada é mais estranho ao espírito geográfico.” (p. 204)

A discussão de Max. Sorre termina na perspectiva regional: o contacto de duas regiões seria propício ao nascimento de cidades, e uma grande estrada, com suas etapas, determinariam verdadeiras linhas urbanas. Em alguns lugares, o estreitamento dos feixes de estradas, sua convergência, a acumulação de recursos e a disponibilidade de mão de obra favoreceriam o desenvolvimento das indústrias, formando regiões ou zonas urbanas.

A importância desse artigo é de destacar o conhecimento da existência de propostas teóricas sobre o espaço por Sorre, mas esse autor não procurou seguir esse caminho.

No volume VII da *Géographie universelle*, quando Max. Sorre trata da Península Ibérica (1934), também não dá muita importância às cidades.

Em 1930 foi publicado o tomo IV, *Europe Centrale*, da *Géographie universelle*, sob a responsabilidade de **Emmanuel de Martonne (1873-1955)**, genro de Vidal de la Blache e seu substituto na Sorbonne (1909-1944). É considerado líder da Escola Francesa de Geografia de 1918-1945. Criou os Institutos de Geografia de Rennes (1899), de Lyon (1905) e da Sorbonne (1923). Foi presidente da U. G. I. de 1935 a 1952. De Martonne é conhecido pelo seu *Traité de géographie physique*, de 1909, embora tenha também escrito sobre a geografia regional (a Valáquia) em 1902. Sua apresentação sobre a Europa Central foi elogiada.¹²

Neste volume, trata a cidade de Berlim em 10 páginas: a Grande Berlim já teria quatro milhões de habitantes, se estendendo sobre 15 km, de leste a oeste e sobre 18 km, de norte ao sul. (p. 315)

Para o autor, a fortuna de Berlim, seria um fenômeno que só a história poderia explicar – o favorecimento do soberano estaria na sua origem. Examina o sítio e o desenvolvimento da extensão construída – a cidade espalhava-se sobre 200 km². O autor lembra que o eleitor de Brandemburgo estabeleceu sua residência nessa cidade e, tornando-se rei da Prússia, ordenou a construção de uma cidade nova ao norte de Potsdam. (p. 316) Berlim teria crescido como cidade de tropas e de funcionários. O grande crescimento urbano teria ocorrido com a fundação do Império. Em 1865 Berlim tinha 500.000 habitantes, em 1885, 1.300.000 habitantes e já passava de dois milhões no início do século XX. (p. 318)

De Martonne examina, em seguida, a função industrial, destacando a importância da metalurgia e o desenvolvimento da eletrotécnica. Quanto à função comercial, a cidade teria 4.000 bancos, 52.000 empregados. O metrô já tinha 58 km de linhas. (p. 321)

Conclui com o papel do *Deutsche Bank* no controle do mercado de dinheiro.

Além do interesse específico da cidade de Berlim e da sua situação antes da Segunda Guerra Mundial, De Martonne não apresenta nenhum aspecto inovador na sua análise, o que é compreensível, considerando sua preferência pela geografia física.

No ano seguinte, 1931, o geógrafo belga, da Universidade de Louvain, **Paul L. Michotte (1876-1940)**¹³ apresenta uma importante comunicação *Histoire et géographie urbaines. Question de méthode*, no primeiro Congresso Internacional de Geografia Histórica, em Bruxelas. Ou seja,

trata-se da segunda discussão aprofundada sobre a metodologia em geografia urbana desde o artigo de Blanchard de 1922.

O autor pretendia isolar a parte da geografia no estudo das cidades. Para ele, os geógrafos estariam mais ou menos de acordo que o objetivo da ciência geográfica era a “[...] descrição e a explicação das diversas regiões [...] que constituem a superfície do Globo.” As cidades ocupariam um lugar evidente nas paisagens terrestres.

Como todos os fatos geográficos, as cidades poderiam ser estudadas sob um duplo ponto de vista: como um capítulo da geografia geral ou comparada, quando as cidades seriam consideradas no seu conjunto ou isoladamente, pois as cidades de certa extensão constituiriam uma paisagem distinta do meio que as envolve. (p. 176) Discute em seguida o que é a cidade e cita economistas (W. Sombart), historiadores (H. Pirenne), estatísticos, porém, lembra que os geógrafos não teriam chegado a um acordo. Cita a definição de Ratzel (1907), em que “[...] uma aglomeração densa de homens e de casas, cobrindo um espaço de notável extensão, situada nos nós de estradas importantes.” Em seguida cita a definição de La Blache (1922): “[...] a cidade no seu sentido pleno da palavra é uma organização social de grande envergadura; ela responde a um estágio de civilização que certas regiões ainda não atingiram.” Considera que “[...] uma aglomeração urbana não deve ser definida nem por suas causas, nem por suas funções, nem pelo número de habitantes, mas pelo seu aspecto”. (p. 179)

Para Michotte, numa geografia geral, as cidades poderiam ser classificadas pelas suas funções: cidades mercados, cidades industriais, portos, capitais, cidades fronteiras, centros intelectuais ou religiosos, cidades efêmeras e cidades mortas. Constata que já existiria um número considerável de monografias urbanas, e que seu método tinha sido definido por Blanchard.

O nascimento e a evolução das cidades seriam questões exclusivamente históricas, pois a geografia era uma ciência do presente: seu objetivo era o de descrever e interpretar os aspectos atuais da superfície terrestre. Ele propõe, então, inverter o método habitualmente seguido, “[...] é a cidade tal qual nós a vemos hoje que deve ser conhecida, com as influências que exercem hoje sua situação e seu sítio.”

Para o autor, o estudo da geografia urbana deveria seguir as regras da geografia regional: no plano da cidade, deveriam ser distinguidas as diversas regiões, ou seja, os bairros que a formam e caracterizam cada um por sua fisionomia própria, seu tipo de povoamento, suas ruas, suas casas. Deveriam ser explicados esses aspectos pela topografia e pelas funções urbanas que cada bairro preenche. Um bairro que seria clássico, nas grandes cidades, seria o da *City*. (p. 182) No caso de Londres, a população estaria obedecendo à “lei de movimento centrífugo” que esvazia os núcleos das cidades modernas em benefício de seus subúrbios. A *City* de Bruxelas também estaria nascendo.

Michotte faz então uma analogia com a geografia física: “[...] como um filão eruptivo cozinha e transforma os elementos minerais das camadas sedimentares que atravessa, a cidade exerce uma espécie de metamorfismo de contacto com a região que a envolve.” (p. 183)

Para ele, uma geografia da cidade deveria se estender até os limites visíveis de sua periferia (*banlieue*).

Conclui que a geografia sozinha não esgota o assunto, e que um estudo completo da cidade seria uma obra de colaboração, na qual a história, a economia, a estatística e a arte teriam seu lugar ao lado da geografia. (p. 184)

De fato, o geógrafo belga tem duas propostas metodológicas claras: rompe com o modelo de Blanchard, na medida em que é contrário aos estudos históricos, ao tempo que considera o método regional, a partir do exame dos bairros, como a melhor abordagem para a geografia

urbana. Outra preocupação sua é a ligação ao visível, ao conceito de paisagem. Interessante, também, é o seu apelo ao estudo pluridisciplinar das cidades.

O grande geógrafo norte-americano, **Richard Hartshorne (1899-1992)** obteve seu Ph.D na Universidade de Chicago. Ensinou nas Universidades de Minnesota (1924-1970) e Wisconsin (1940-1970). É autor do livro *The Nature of Geography*,¹⁴ onde discute as questões da natureza e o caráter único das questões geográficas.

Em 1932, escreveu o artigo *The Twin City District. A unique form of urban landscape*, sobre as cidades gêmeas de St. Paul-Minneapolis.

O que é único, segundo Hartshorne, é o tipo de emparelhagem (*twinning*) entre duas cidades quase completamente separadas, não apenas politicamente, mas também geograficamente, com uma zona comum de contacto entre elas. As duas cidades ficam nas duas margens do rio Mississippi, separadas por 15 milhas de distância.

Haveria, segundo o autor, uma “independência funcional” entre as duas cidades. Funções eram desenvolvidas em cada uma para servir a ambas. Cada uma tinha uma estação terminal ferroviária e ambas tinham centros comerciais próprios. Uma única companhia de bondes servia às duas cidades, mas apenas quatro linhas atravessavam as fronteiras.

Contudo, havia uma “zona média” de contatos entre ambas, situada em St. Paul, no local onde as ferrovias se aproximavam, conectando as duas cidades, formando um ponto de transferência. A atitude psicológica dos habitantes teria passado da animosidade para a rivalidade, a partir do reconhecimento de que Minneapolis era um centro maior (464.350 habitantes) do que St. Paul (271.600).

A história das duas cidades é apresentada pelo autor, destacando-se a influência das ferrovias. St. Paul era considerada a cabeça da navegação do Mississippi, mas Minneapolis estava situada no local da travessia mais conveniente do rio e na fonte da captação de energia das quedas d'água.

Conclui com a discussão do *status* futuro das duas cidades: devido à distância entre os dois centros comerciais, dificilmente haveria coalescência, mas o incremento entre transportes rápidos poderia quebrar esta separação. A estrutura ferroviária, sendo um pesado fator de inércia, os investimentos fixos dos dois centros comerciais tenderiam à permanência dessa forma geográfica única: a de uma dupla de cidades (*centers*) com centros (*cores*) separados. (p. 442)

Este exemplo urbano não deve ser isolado das posições defendidas por Hartshorne, como a da unicidade dos fenômenos geográficos e das dificuldades de generalização na geografia. De fato, o exemplo das cidades gêmeas é muito singular para podermos comparar com outros casos. Destaca-se também a discussão sobre o conceito de inércia, que se opõe às transformações históricas.

No mesmo ano de 1932, foi publicado o tomo V da *Géographie universelle*, tratando dos *Etats de la Baltique – Russie*, por **Pierre Camena d'Almeida (1865-1943)**, professor da Universidade de Bordeaux, embora mais voltado para os estudos dos fenômenos naturais, tendo escrito sua tese sobre os Pirineus.¹⁵

O interesse de sua descrição de Moscou (três páginas) é que se tratava da capital da recente União Soviética. Informa que a cidade tinha sido instalada na margem norte do rio Moskva, numa elevação arborizada, considerando que “o perigo vinha do sul”, local onde foi edificado o *Kremlin*. O muro, construído em 1534, juntava ao *Kremlin* a parte da

cidade chamada *Kitai-Gorod* (Cidade Chinesa). O *Kremlin* e a *Kitai-Gorod* eram envolvidos pela *Belyi-Gorod* (Cidade Branca), cujas muralhas foram transformadas em bulevares. Em torno do bulevar de 15 km, teríamos ainda a *Zemliano-Gorod* (Cidade de terra), e em seguida os subúrbios, protegidos pela muralha de 1742, também desaparecida.

O incêndio de 1737 teria destruído 102 igrejas e 2.800 casas. A população de Moscou teria passado de 150.000 habitantes na metade do século XVIII, para 1.035.000 em 1897 e 2.740.000 em 1931. (p. 143)

Como se vê, a discussão restringe-se à evolução histórica da cidade e à organização da mesma em vários círculos concêntricos, sem mencionar as modificações ocorridas com a revolução soviética e a sua transformação na capital da URSS.

No ano de 1933, o geógrafo alemão Walter Christaller (1893-1969), com doutorado em Friburgo, em 1938,¹⁶ publica sua teoria sobre as cidades centrais da Alemanha do Sul, no livro *Die zentralen orte in Süddeutschland*, em que as cidades são analisadas numa escala regional, formando um sistema de hexágonos, embora seus conceitos teóricos de limiar e alcance de bens e serviços sejam de grande interesse para os vários ramos da geografia, assim como de outras disciplinas, como a economia regional.

Neste mesmo ano de 1933, foi publicado o tomo III da *Géographie universelle*, sobre os *Etats Scandinaves - Régions Polaires Boreales*, por **Maurice Zimmermann (1870-1950)**, um dos responsáveis pela *Chronique Géographique* dos *Annales de Géographie*, ao tempo que ensinava geografia colonial na Universidade de Lyon.¹⁷

A cidade de Estocolmo é examinada por Zimmermann em cinco páginas. O autor começa pelo exame do sítio que, embora fortemente acidentado é considerado como predestinado. A cidade foi fundada em

1252, junto à fortaleza, fechando o estreito de Maeler, para evitar as pilhagens dos piratas. Mas Estocolmo seria, sobretudo, o local de escoamento de 3/4 do ferro e do total da madeira da região.

Um aspecto interessante destacado pelo autor: uma rede muito aperfeiçoada de comunicações permitiria aos cidadãos residir em subúrbios localizados numa distância de mais de 50 km de oeste a leste, e de 35 km do norte ao sul. Tanto ao norte como no leste dominavam as cidades-jardins. Estocolmo tinha, em 1931, 7.734 km² e 514.333 habitantes. (p. 176)

A comparação com o artigo de Sten de Geer (1923), não mostra um grande avanço na abordagem da cidade da parte de Zimmermann.

Em 1933, **Albert Demangeon** publica *Paris. La ville et sa banlieue*, pequeno livro de 62 páginas, onde demonstra um grande poder de síntese. Foi considerado por Chombart de Lauwe como “uma pequena obra magistral”.¹⁸

O livro é composto em quatro partes: a primeira trata da *Vista do conjunto, as paisagens*. O conceito de paisagem é tratado pelo autor como paisagem original: “um oceano de construções humanas”, tendo a cidade de Paris 10.402 hectares. (p. 1) Quase todas as paisagens do Departamento – de Seine – eram resultados da obra humana. Paris seria uma “[...] cidade invasora, tentacular, dotada de uma força de expansão espantosa”, e este fermento urbano teria sido semeado pelos reis da França quando escolheram Paris como capital. (p. 3) Trata em seguida do rio Sena, das culturas agrícolas do Departamento e do relevo de Paris e dos subúrbios, embora o crescimento da cidade escondesse os traços da paisagem natural. O autor conclui esta parte com a afirmação de que “[...] o exemplo de Paris mostra que [...] a formação e o crescimento de uma grande cidade podem depender tanto [...] do desenho dos homens como das indicações da natureza.” (p. 9)

A segunda parte é dedicada à *Formação e crescimento de Paris*. Começa a tratar do sítio e suas vantagens. Comenta a posição geográfica, (comandando um cruzamento de estradas), embora Demangeon afirme que “[...] não foi o rio que trouxe vida à cidade, é a cidade que fez do Sena uma via freqüentada.” (p. 12)

Em seguida, trata do *Papel político de Paris*, cuja potência teria começado com os reis Capetos, e conclui que “[...] é a permanência do papel político de Paris, é a concentração progressiva de todos os poderes na capital que faz dela uma grande cidade”. Só quando a “[...] cidade torna-se uma cidade rica é que ela utiliza as vantagens do seu sítio e de seu cruzamento de estradas.” (p. 13) Ou seja, trata-se aqui de uma grande inversão efetuada pelo autor, do papel dos fatores geográficos, dando destaque aos aspectos históricos e políticos da cidade.

O autor continua pelo *Crescimento de Paris*, historiando o desenvolvimento da cidade desde o período romano, quando começa a destacar a tripla função de Paris: Governo (Ile de la Cité), Mercado (margem direita), e Universidade (margem esquerda). Trata do século XIX, sem mencionar as transformações de Haussmann, o que é surpreendente. Em seguida, ainda na segunda parte, discute a “População de Paris” e lembra que “[...] todos os fatores da vida urbana se reúnem aqui: centralização política, intensidade de vida intelectual, progresso do grande negócio, multiplicação de oficinas e manufaturas, convergência de estradas e ferrovias.” (p. 19) Dos 290.000 habitantes estimados em 1329, Paris teria passado para 2.891.000 habitantes em 1931, e o fato característico da demografia urbana seria o crescimento da periferia (*banlieue*), que contaria com 2.042.000 habitantes no mesmo ano. Paris também teria “sugado” as províncias. Existiria então uma Grande Paris, que poderia ser medida a partir de um círculo com raio de 35 km a partir da Notre Dame, em território que já agruparia seis milhões de habitantes.

A terceira parte trata do *Trabalho e da vida em Paris*, o trabalho sendo visto a partir das funções de capital: “posto de comando” (p. 23), “coração e cérebro da França” (p. 25), função industrial (766.750 operários), função comercial e funções de relação e de transportes (187.300 automóveis). (p. 30) No capítulo sobre *A vida material em Paris*, Demangeon trata da alimentação de Paris, da água (com aquedutos de mais de 100 km desde o século XIX); da rede de esgotos (1.728 km); das quatro grandes usinas de tratamento de lixo (800.000 t) (p. 34-36); dos 1.100 km de linhas de bondes e das 600 km de linhas de ônibus e do metrô, com 143 km na época. (p. 38)

A última parte trata dos *Bairros de Paris e das Comunas da Periferia*. O autor examina primeiro o Centro, destacando: o ensino superior (30.000 estudantes); os mercados centrais (*Halles*); o comércio geral e lojas de departamento; as indústrias; e constata que os bairros populares eram raros no centro, enquanto que os bairros burgueses ocupavam grandes espaços. (p. 44) Em seguida, examina os bairros excêntricos, *habitat* das classes populares. (p. 46) Conclui com as *Comunas da Periferia*, descrevendo as principais municipalidades, segundo a sua localização geográfica, ocupando, nesta parte, um total de 15 páginas. Encerra com a seguinte questão: “[...] não há o risco de que um dia esta grande cabeça, seja pesada demais para o equilíbrio do país?” (p. 61)

O maior interesse do trabalho de Demangeon é o destaque dado aos aspectos econômicos e políticos em detrimento dos físicos, uma maior preocupação sobre a população, incluindo o exame da densidade, e, sobretudo uma atenção especial para as comunas da periferia. É uma tentativa de adaptação do método monográfico às condições específicas de uma grande cidade. O uso do Departamento como área de análise, porém, não nos parece satisfatório como área de estudo urbano.

No segundo volume sobre a França, da *Géographie universelle*, concluído em 1939 (e publicado em 1946), Demangeon dedica 56 páginas a Paris, mantendo a mesma estrutura no seu livro de 1933.

Ainda em 1933, o geógrafo americano **Preston E. James (1899-1986)** escreveu o artigo *Rio de Janeiro and São Paulo*, resultado de seus trabalhos de campo realizados em 1930. Seu Ph.D foi concluído em Clark, tendo ensinado em Michigan (1923-1945) e em Siracusa (1945-1970).¹⁹

A primeira parte do artigo trata das relações regionais das duas cidades.

A segunda parte tem o título original *O desenvolvimento da cena urbana (Urban Scene)*. Quando comenta o sítio do Rio de Janeiro, Preston James menciona que a seleção do sítio para a primeira cidade esteve ligada a três considerações: bom ancoramento, colinas isoladas para a localização do forte e boas águas da Serra da Carioca. (p. 283)

Descreve, em seguida, o *Assentamento inicial*, comentando as espetaculares modificações ocorridas a partir de 1903, com a abertura da Avenida Rio Branco e a construção da Avenida Beira Mar, que faziam do Rio de Janeiro a cidade “mais bonita do mundo”. (p. 286)

Em seguida, trata do *Rio de Janeiro de hoje*, quando apresenta um mapa das “áreas funcionais”, e comenta a distribuição das fábricas, o padrão (*pattern*) peculiar da distribuição dos distritos residenciais, havendo os de residência moderna superior (Copacabana, Botafogo, Tijuca), o velho distrito de residência superior, em decadência devido aos avanços das fábricas, e, sobretudo, os mais pobres distritos residenciais, localizados nas colinas e nos mangues, as favelas, como a do Morro da Providência, uma comunidade habitacional com barracos (*huts*) primitivos de argila, sem luz, água, esgotos, nem ruas organizadas. Preston comenta

também os cortiços, citando o romance de Aluísio de Azevedo, considerando “[...] uma mina de material para os sociólogos”. (p. 290)

Trata, para concluir, do *Futuro do Rio de Janeiro* e comenta o plano do urbanista francês Alfred Agache, de 1930, e as demolições dos morros do Castelo e de S. Antônio.

Quanto a São Paulo, começa também pelo *Sítio de São Paulo*, quando considera o enorme contraste entre Rio de Janeiro e São Paulo, sendo a última cidade, “[...] um produto de cultura mundial”. (p. 292)

Apresenta, em seguida, a *São Paulo Inicial*, comentando o famoso – Triângulo –, a seção de negócios da moderna São Paulo, que seria equivalente ao *Loop* de Chicago, e compara o crescimento da cidade no primeiro quarto de século a “[...] uma curva norte-americana típica”, de uma população de 239.000 habitantes em 1900, a cidade teria alcançando 1.000.000 na época do artigo. (p. 293)

Abordando a *São Paulo moderna*, o autor apresenta um mapa das áreas funcionais de 1930 e comenta que, ao contrário do Rio de Janeiro os distritos de São Paulo seriam mais homogêneos. O padrão da cidade seria organizado concentricamente, em torno do centro comercial compacto. (p. 294) Em seguida, havia uma zona de lojas de comércio de varejo e de oficinas. Havia nesta área uma seção de residências superior decadente, do século XIX (Campos Elíseos). Essa zona se estenderia em forma de estrela ao longo das várias avenidas convergentes em direção ao centro. Após essa zona, havia o distrito industrial, que não formaria um círculo completo, pois os estabelecimentos industriais estavam localizados nos vales, acessíveis às ferrovias. As residências pobres se infiltravam nas áreas industriais, nas proximidades do centro, assim como nos vales. A cidade estava rodeada por uma zona de loteamentos imobiliários desocupados. Segundo o autor, haveria espaço residencial suficiente para uma cidade de muitos milhões de habitantes, espaço disponível tanto para ocupação como para especulação. (p. 295)

Conclui que São Paulo e Rio de Janeiro expressariam diferentes modos de construção de cidades: enquanto São Paulo incorporava os princípios do urbanismo em voga, o Rio era “única entre as cidades”, o mais elaborado exemplo do modo urbano brasileiro. Ambas teriam conquistado o território e estabelecido centros (*foci*) regionais, a despeito dos obstáculos. (p. 298)

A análise de Preston James é interessante pela observação de duas cidades brasileiras, em que procurou definir os padrões de estruturação das mesmas, tendo inclusive observado a organização concêntrica de São Paulo, ao mesmo tempo em que comenta aspectos específicos da pobreza, como a existência de favelas e cortiços. No ano anterior (1932), o autor tinha publicado pequeno estudo comparativo sobre as cidades de Belo Horizonte e Ouro Preto.

Em 1934 foi publicado o segundo volume do tomo VIII da *Géographie universelle*, cabendo a redação sobre a Itália e os Países Balcânicos (no volume *Méditerranée - Peninsules Méditerranéenes*), a **Jules Sion (1879-1940)**, professor em Montpellier, de 1910 a 1940. Ele defendeu sua tese *Les Paysans de la Normandie Orientale*, em 1909.²⁰

Roma foi tratada por Sion em quatro páginas. Começa pelo papel histórico da cidade: de sede imperial a sede do papado e capital da Itália unificada. Com 244.000 habitantes em 1872, passa para um milhão em 1931, e crescia mais rapidamente que as outras cidades italianas por causa das migrações. Mas as atividades econômicas eram medíocres, e a cidade iria depender, ainda por muito tempo, dos turistas e peregrinos. (p. 344)

A Coroa teria empreendido enormes obras públicas e uma febre de construção se apossou da cidade até 1888, excitada pela especulação despreocupada. (p. 346)

Infelizmente não houve um maior aprofundamento no tratamento da cidade de Roma por Jules Sion, cidade que estava, naquele momento, sofrendo os impactos do regime fascista.

No mesmo ano de 1934, **Walenty Winid (1894-1945)**, geógrafo polonês, apresentou a comunicação *The Scope of Urban Geography*, no Congresso Internacional de Geografia de Varsóvia.

O trabalho é dividido em quatro partes: na primeira, *Traços essenciais, ilhas e arquipélago; distâncias interurbanas*, Winid afirma que as cidades seriam centros de vida humana, consideradas do ponto de vista econômico e social. Elas ocorreriam em regiões culturais a alguma distância, uma das outras, cada uma servindo às populações rurais e sua vizinhança. Ou seja, o que os economistas e sociólogos americanos chamavam de áreas de serviço. A cidade seria uma “ilha” num “mar rural”. A ilha poderia ocorrer isoladamente ou se situar em arquipélagos. Londres seria uma cidade arquipélago. (p. 172)

A segunda parte trata de *Fatores de número e tamanho. Classificação de acordo com o sítio, tamanho e função. Classes de tamanho*. Segundo Winid a função permitiria dividir as cidades em cinco classes: cidades-mercados, cidades comerciais, cidades industriais, cidades de comunicação e cidades residenciais. As cidades residenciais poderiam ainda ser divididas em estritamente residenciais, turísticas (*ressorts*) e locais de mineração. As grandes cidades poderiam ter um centro tríplice: para o comércio, a indústria e a comunicação.

A terceira parte trata da *População urbana e rural por cidade e o grau de urbanização*. Para o autor, para a determinação do grau de urbanização, deveriam ser levados em conta as distâncias interurbanas, a densidade da população rural e o tamanho da cidade. Ou seja, as três partes tratam da escala regional.

Na quarta parte, *Estudo das cidades individuais. A geografia urbana*, são tratadas as questões de sítio, tamanho e forma das cidades. O autor propõe que o sítio seja visto localmente e em relação à região (sua área de serviço), seguido pelo estudo da distribuição e aparência das ruas, estradas e ferrovias. Os bairros construídos deveriam ser tratados em distritos residenciais, comerciais, industriais, de comunicação e mistos. Em seguida, deveriam ser descritos a arquitetura, os espaços verdes, as estradas e o tráfego. Depois, a densidade da população deveria ser apresentada, junto com as suas características econômicas e sociais. Em seguida a cidade seria dividida em distritos geográficos. O final da análise deveria ser dirigido para a descrição dos fatores, quando a história seria examinada.

O estudo da cidade isolada buscaria examinar a sua dinâmica e o estudo das aglomerações urbanas seria, sobretudo, estático.

Para o autor, a geografia seria uma ciência de descrição e de explicação e deveria levar em conta a frequência das cidades, os tamanhos e características, assim como as suas funções internas e externas. Winid trabalha com conceitos, embora de forma não muito sistemática, e, sobretudo na sua visão predomina a escala regional.

A publicação da segunda parte do tomo XIII, *Amérique Septentrionale*, da *Géographie universelle*, dedicado aos Estados Unidos, foi publicada em 1936, tendo sido encarregada a **Henri Baulig (1877-1962)**, que foi aluno de Vidal de La Blache, tendo sido professor em Paris, Rennes, Estrasburgo e Clermont Ferrand. Mais voltado para geografia física, escreveu em 1928 *Le Plateau Central de la France*. Seu trabalho sobre a América foi elogiado por Dickinson e Meynier.²¹

Suas análises sobre Nova York e Chicago apresentam maior interesse.

Nova York (12 páginas), já era a cidade mais populosa do mundo, a metrópole comercial e financeira dos Estados Unidos, o maior centro industrial (27.000 estabelecimentos e 552.000 assalariados), e, sobretudo, era um porto muito grande. Seu caráter original viria da sua função marítima. (p. 355) Foi desde um século, o principal porto da chegada dos imigrantes, o que resultou numa população de 5.620.000 habitantes em 1920, dos quais 2.028.000 eram estrangeiros, sendo mais de um milhão de judeus, 800.000 italianos, 600.000 irlandeses e mais de 150.000 negros. (p. 358) A cidade de Nova York já contava com 950 km de metrô e ferrovias elevadas. O mais interessante é quando Baulig descreve a zona financeira da cidade: “[...] a ponta extrema [...] é equivalente à City de Londres [...], a falta de espaço, a busca de contactos imediatos, a luta pela luz e pelo silêncio, o espírito de emulação e de publicidade suscitaram [...] um prodigioso espaço arquitetônico, o arranha céu, a mais original expressão da vida americana.” (p. 361)

Sua descrição de Chicago é interessante para comparar com a visão da mesma cidade pelos sociólogos americanos. A cidade (tratada em cinco páginas) era a “[...] metrópole interior dos Estados Unidos”, ocupando uma posição notável: término de navegação dos grandes lagos, passagem das estradas transcontinentais em direção ao oeste, proximidade da região agrícola mais rica do país. Baulig descreve a evolução da cidade desde seus inícios, como posto de troca, tornando-se pequena vila em 1830, com 4.470 habitantes em 1840, e alcançando 3.376.000 em 1930. Um total de 39 ferrovias já convergia à cidade.

Chicago era o maior mercado de cereais dos Estados Unidos, assim como o principal centro de fabricação de máquinas agrícolas. As indústrias empregavam 40% da população ativa. (p. 415) A cidade alcançava mais de 40 km de norte ao sul, e 10 km de leste a oeste, cobrindo 500 km². A população tinha, proporcionalmente, mais imigrantes que Nova York, sendo 64% os imigrantes e filhos de imigrantes em 1930. O *Loop* era

o bairro de negócios, das grandes lojas e hotéis, envolvidos pela ferrovia aérea. Em seguida, havia o bairro residencial decente. Os milionários teriam migrado em direção ao norte, para a Costa Dourada e os americanos respeitáveis teriam cedido seu lugar aos imigrantes, aos solteiros, aos sem raízes: lá encontraríamos a Pequena Sicília e o *Ghetto*. (p. 416) Na vizinhança dos terrenos industriais se agrupariam os operários das categorias inferiores (poloneses, lituanos; mais longe do centro, os imigrantes “novos ricos”, alemães, suecos, checos, judeus). Os negros, chamados para trabalhar nas indústrias de guerra, teriam invadido o lado leste, afastando pela sua vizinhança os brancos, que “[...] de tempos em tempos reagiam brutalmente”. Para o autor, Chicago seria “[...] a mais americana das grandes cidades americanas”. Estariam exageradas nela as “taras” resultantes de um crescimento muito rápido, favorável às manobras da mais baixa política, associada às organizações criminosas. (p. 418)

O autor cita o artigo de 1932 de Halbwachs. As informações quantitativas apresentadas por Baulig são próximas ou equivalentes às do sociólogo francês, porém ele dá uma maior ênfase à questão da situação da cidade no território dos Estados Unidos.

O tomo XI da *Géographie universelle*, publicado em 1937, sobre a *Afrique Septentrionale et Occidentale*, foi confiado a **Augustin Bernard (1865-1947)**, que embora tivesse escrito sua tese sobre a Nova Caledônia, entre 1918 a 1936, foi secretário geral da Comissão Interministerial dos Negócios Muçulmanos, do governo francês,²² tendo escrito uma brochura sobre o valor econômico do Marrocos, que segundo Berdoulay teria começado a preparar o controle francês sobre esse país. Ensinou ainda, geografia e colonização, em Argel e na Sorbonne.²³

Bernard apresenta Argel e o Sahel: ela teria tido problemas de crescimento pelo “[...] erro inicial consistindo em querer transplantar a cidade

européia sobre a cidade indígena” (p. 195). A cidade e seu porto teriam sido gradualmente deslocados em direção ao sul. Só a partir de 1900, Argel teria se tornado uma grande cidade mediterrânea: a população que era de 30.000 habitantes em 1830 alcançaria 252.000 na época, dos quais 176.000 eram europeus. Contando com os subúrbios, a população totalizaria 344.000 habitantes, dos quais 226.000 eram europeus. O principal fator da vida econômica de Argel seria o seu porto. (p. 196)

O pequeno número de páginas dedicadas à cidade (quatro) não permitiu um maior aprofundamento analítico, não podendo o estudo de Bernard ser comparado com os trabalhos anteriores de Lespès (1925 e 1930).

Com esta descrição encerra-se o exame das cidades apresentadas nos 15 tomos da *Géographie universelle*.

Artigo interessante é o de 1937, *Damas. Notes sur la répartition de la population par origine et par religion*, publicado na *Révue de Géographie Alpine*, por **Richard Thoumin**, brevemente comentado no livro de Montigny (1992). O autor já teria escrito a *Géographie humaine de la Syrie Centrale*, tese de 1936.

O objetivo do estudo era o de indicar a repartição, por origem e por religião, dos 250.000 habitantes da capital da Síria, com atenção às características que diferenciam as minorias da população.

O autor informa que a população de Damasco descenderia de famílias fixadas no local há mais de 12 séculos. Os árabes teriam chegado aos séculos VII-VIII. Em seguida, a cidade sofreu quatro séculos de ocupação otomana, recebendo ainda curdos, hauranais, magrebins, cretenses, armênios e europeus.

Thoumin começa então a analisar os bairros a partir de cada etnia: o bairro curdo estava situado ao norte, formado por populações recrutadas

pelos turcos para servir de tropa de elite; no sul, viviam os habitantes antigos da cidade e os hauranais, camponeses que viviam da venda de cereais. No limite dessa zona sul, viviam ainda os magrebinos, vindos desde o século XIX, seguindo o líder Abd el Kader. Os refugiados cretenses situavam-se ao noroeste da cidade, no subúrbio dos emigrados; os refugiados armênios concentraram-se em dois núcleos no oeste da cidade e finalmente, os europeus (franceses, italianos e gregos) estavam concentrados na área central da cidade.

Essa organização étnica era complicada com a adição das crenças religiosas: os muçulmanos eram 190.000, os cristãos 50.000 e os judeus antes da formação de Israel, 10.000. (p. 678)

Entre os muçulmanos, os xiitas só teriam umas centenas de adeptos na cidade, na maioria persa ou libanesa, concentrada num núcleo ao norte do bairro judeu. Os refugiados cretenses viviam perto do bairro cristão ao sul. Os judeus tinham seu bairro no sudeste, com famílias estabelecidas há mais de oito séculos, inclusive algumas famílias de origem espanhola, expulsas em 1492. (p. 683)

A população cristã ocupava a parte oriental da cidade velha e dois *enclaves* no sul. Entre os cristãos, ainda havia a divisão de ritos: bizantinos (melquitas e católicos), sírios (jacobitas e católicos), caldeus (nestorianos e católicos), armênios (gregorianos e católicos), maronitas e latinos, com suas igrejas respectivas. Os grupos se formariam mais pelo respeito à autoridade religiosa e à liturgia que pela etnia, origem ou por ser membro do mesmo estado.

O interesse deste artigo é de mostrar a convivência, num contexto antigo e oriental, de etnias e religiões diferentes, com as acomodações seculares, podendo ser confrontadas à co-habitação étnica recente das grandes cidades norte-americanas como Chicago e Nova York.

Ainda em 1937, temos o pequeno artigo *City Retail Structure*, do geógrafo americano **Malcolm J. Proudfoot (1907-1955)**, onde o mesmo chama a atenção à falta de estudos geográficos sobre o uso do solo urbano para fins comerciais, ou enquanto estrutura ou mesmo enquanto função em relação à vida da cidade.

O objetivo do artigo era o de classificar e caracterizar os principais tipos de estrutura de comércio varejista, e foi baseado em estudos detalhados de cinco cidades americanas e em estudos de reconhecimento de mais quatro cidades.

Proudfoot propõe então a tipologia seguinte:

- 1) O distrito central de negócios – Central Business District (CBD) –, ou seja, o “coração comercial da cidade”. A área de concentração de lojas de bens de uso corrente (*shopping goods*), que se manifesta através de prédios de vários andares, nos quais as lojas de varejo ocupam o nível térreo. Há também grandes lojas de departamento. O CBD está localizado na área mais acessível da cidade e os consumidores, oriundos de todas as partes da cidade e das cidades vizinhas, causam congestões nos horários de pico;
- 2) os centros de negócios afastados (*outlying business center*) são miniaturas do CBD. (p. 425) Sua clientela é originária de longa distância, embora sua área tributária de consumidores seja inferior à do CBD. Esses centros estão localizados em focos de transportes intraurbanos (p. 426), e já contam com a presença de lojas de bens de consumo corrente (*convenience goods*);
- 3) as principais artérias de negócio (*business thoroughfare*) são ao mesmo tempo ruas de negócios e artérias de tráfego pesado. Há grandes lojas. Lojas de bens de uso corrente e de consumo corrente que oferecem possibilidades de estacionamento para atrair sua clientela;
- 4) as ruas de negócio de vizinhança (*neighborhood business street*) têm significado no nível da vizinhança, com os clientes deslocando-se a pé, na busca de bens de consumo corrente. Podem ser extensões dos

centros de negócios afastados, porém podem também estarem isoladas de outras estruturas comerciais;

5) grupo de lojas isoladas (*isolated store clusters*) de menor importância, com duas ou mais lojas de bens de consumo corrente.

O desenvolvimento urbano típico dos Estados Unidos levou os geógrafos americanos, como Proudfoot, a tentar criar uma classificação hierarquizada das novas formas de organização comercial das cidades, considerando o uso generalizado do automóvel nessa sociedade.

Em 1938, temos o artigo *Petropolis. Esquisse de géographie urbaine*, por **Philippe Arbos (1882-1956)**, publicado na *Révue de Géographie Alpine*. Arbos escreveu ainda o *Etude de Géographie Urbaine. Clermont-Ferrand*, em 1930 e é considerado como um dos membros da Escola de Grenoble, fundada por Blanchard.

Aqui interessa observar a adaptação do método monográfico à realidade brasileira, de fato, a maior parte do longo artigo (54 páginas), trata da evolução histórica da cidade.

O município tinha 784 km², sendo 12,8 km² correspondentes ao distrito urbano. (p. 482) Arbos começa pelas razões da escolha do sítio: passagem sobre uma das vias mais frequentadas entre Rio de Janeiro e Minas Gerais, na primeira estrada pavimentada do Brasil. (p. 485)

As origens da cidade seriam tríplexes: localização do palácio imperial, povoação e colônia dos imigrantes. Os trabalhos de loteamento começaram em 1844. O palácio foi iniciado em 1845 por 40 negros. Mais de 2.300 trabalhadores alemães vieram em 1845 para a construção da estrada. A ferrovia foi implantada entre 1854-1900. A colônia agrícola, por outro lado, teria fracassado, salvo a floricultura.

Com a vinda periódica dos imperadores, desde 1847, e com o aparecimento da febre amarela no Rio, Petrópolis começa a receber aqueles que podiam se deslocar do Rio, em cada verão. Em 1921, a referida cidade já contava com 21 hotéis (p. 513). A indústria têxtil começa entre 1873-1874 e em 1920, 23% da população ativa já estavam dedicados a este setor. (p. 517)

A parte final é sobre o *Organismo urbano*. A cidade tinha uma disposição linear, acompanhando os vales (p. 526), não havendo concentração de bairros operários, a cidade estando misturada à natureza, como uma verdadeira cidade parque, embora obedecesse a um plano. O autor conclui que é a indústria que sustentava a cidade e que a mesma tinha sido numa etapa, uma colônia agrícola, e era ainda uma estação de veraneio em alguns meses por ano. (p. 530)

Arbos não seguiu, textualmente, a fórmula de Blanchard, tendo dado maior destaque à evolução histórica da cidade, ao sítio e à situação da cidade, sendo as funções urbanas pouco detalhadas no correr do texto.

Durante a Segunda Guerra Mundial, selecionamos apenas dois artigos. O primeiro é o de **Pierre Mombeig (1908-1987)**, *O estudo geográfico das cidades*, publicado em 1941 na *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*, e transcrito no *Boletim Geográfico*, em 1943. O autor participou da missão universitária francesa, na fundação da Universidade de São Paulo, durante o período de 1935-1946. De volta à França, trabalhou em Estrasburgo, no Conservatório Nacional de Artes e Ofícios, e foi diretor do Instituto de Altos Estudos da América Latina, da Universidade de Paris, a partir de 1957.

O interesse maior deste artigo é a tentativa de divulgação da metodologia francesa, no Brasil, sobre o estudo das cidades.

A cidade, “[...] nascida num quadro geográfico definido, torna-se um organismo artificial.” O conjunto das construções urbanas dissimularia a topografia.

O geógrafo seria levado a trabalhar com o auxílio dos historiadores, dos sociólogos, dos economistas e dos urbanistas, os técnicos das cidades. (p. 7) A cidade, para o geógrafo, seria uma “[...] forma de ato de posse do solo por um grupo humano”, e cuja situação presente é “[...] apenas um momento numa longa série evolutiva”. O passado devendo ser indagado. O ponto de vista dominante, entretanto, seria o da relação da sociedade humana com o *changing environment*. O “[...] organismo urbano, que na sua forma e sua função, só pode desenvolver-se aproveitando certos elementos naturais”, ou superando os obstáculos postos pela natureza, com a ajuda das técnicas. (p. 4)

Mombeig lembra que todo trabalho geográfico supõe o estabelecimento de mapas, e informa que nos estudos da Escola de Chicago (1925), os mapas mostraram sua importância nos inquéritos urbanos. Por outro lado, a monografia deveria permanecer fiel ao método geográfico e ao seu princípio, que é “[...] o estudo das relações das sociedades humanas com o meio natural no passado e no presente.” O autor discute, em seguida, a divisão do trabalho entre os sociólogos e geógrafos.

O artigo é dividido em três grandes partes:

- 1) a posição da cidade: o ponto de partida seria o estudo do quadro natural. (p. 9) Este estudo deveria ser levado a efeito em dois lados ao mesmo tempo: o estudo da situação, (posição geral da cidade em relação ao conjunto regional) (p. 10) e o local urbano (estudo da situação local). O local justificaria a forma atual da cidade (p. 11);
- 2) para “[...] mostrar como os homens tiram partido dos elementos geográficos”, a geografia pediria elementos à história e ao urbanismo no estudo da evolução urbana: a evolução do espaço, as etapas de sua progressão, o ritmo e as circunstâncias dessas etapas (p. 15);

Uma parte demográfica deveria ser acrescentada: a análise do crescimento populacional, das distribuições populacionais, das etnias. (p. 16) Quanto à geografia das profissões e das classes sociais (zonas dos operários, dos trabalhadores da ferrovia, dos burgueses, da classe média), para Mombeig, “[...] estes fatos sociais que o geógrafo não sabe e não precisa estudar” (!), mas sua distribuição seria um “[...] fato de ocupação urbana.” (p. 17)

Os bairros deveriam ser estudados, pois teriam “uma feição”, “uma vida particular”, “uma alma”, e o autor lembra a distribuição em círculos concêntricos examinada pelos sociólogos americanos. O *habitat* urbano também deveria ser estudado: a casa “[...] é também uma expressão do meio geográfico”. (p. 18) A circulação seria “[...] o laço que une todos os bairros.” (p. 18-19)

3) a função urbana: “o organismo urbano tem uma função”, afirma Mombeig, mas a função urbana não seria independente do seu meio geográfico e só seria compreensível com o auxílio do seu passado. (p. 21) O autor passa então em revista as funções comerciais, industriais, bancárias, espirituais (administrativa, escolar, política e religiosa) e inclui ainda o estudo do raio de ação das cidades.

O autor conclui que cabe ao geógrafo “[...] dar uma interpretação geográfica dos fatos históricos, sociológicos ou econômicos”, e o geógrafo poderia ter o papel de coordenar as “turmas de trabalho”. (p. 29)

Não há no artigo de Mombeig avanços de ordem metodológica ou conceitual, mas trata-se, sobretudo da tradução da proposta metodológica de monografia urbana francesa, adaptada e demonstrada a partir de exemplos de cidades brasileiras. É interessante como o autor exclui da geografia a análise dos “fatos sociais”.

O segundo artigo publicado durante a Segunda Guerra é o de **Erdmann Doane Beynon (1892-1943)**, *Budapest: an Ecological Study*, de 1943, que é baseado na vivência do autor na capital húngara 18 anos antes e é de interesse pela raridade da denominação de estudo ecológico na geografia.

Budapeste, que já teria 1,5 milhões de habitantes, seria para o autor, interessante como estudo ecológico, considerando não apenas a estrutura e a população da cidade, mas também a distribuição espacial das áreas funcionais internas e das relações da cidade com o *hinterland*. (p. 256)

Beynon começa então pelo contexto (*background*) histórico da cidade, a partir do período romano. Buda teria sido a cidade real e Pest, a cidade plebeia e comerciante. Em 1812, as duas cidades foram unificadas.

Em seguida, o crescimento e a distribuição da população são examinados desde 1720. Seu crescimento teria se dado, sobretudo por migrações: em 1925, apenas 38% dos habitantes tinham nascido na cidade. Após a expulsão dos turcos, em 1686, a região tinha sido povoada por colonizadores alemães, no período dos Habsburgos. Em 1880, apenas 18% da população falavam apenas o húngaro. Mas em 1930, os húngaros já eram 94% da população e os alemães apenas 3,8%. (p. 261)

A estrutura física da cidade vem em seguida: o rio Danúbio separa as colinas rochosas de Buda, da planície de Pest. Em seguida, o autor comenta o plano das ruas de Pest, composto por bulevares em forma de círculos e de ruas radiais.

Os transportes são tratados a seguir: a ferrovia subterrânea teria sido construída desde 1896, embora os bondes elétricos fossem os principais meios de transporte.

As demais partes do artigo tratam da distribuição das áreas funcionais. Beynon prefere essa denominação, em uso na Universidade de Michigan na época, no lugar de áreas naturais, culturais, ou ecológicas e cita os sociólogos C. Dawson e W. Gettys (1929). Lembra os estudos de Burgess sobre Chicago, em que o fator principal de localização era os

negócios e a indústria, e que a sequência temporal da ocupação dessas áreas era relacionada às mudanças na localização do comércio ou da indústria dominantes. No caso de Budapeste, o fator dominante seria um fenômeno social: a localização das residências da aristocracia (p. 268), os nobres preferiam habitar perto do Palácio Real (Buda). No século XIX, vários nobres mudaram-se para Pest, junto a um parque aberto em 1817, o que atraiu a elite até 1885. Os magnatas financeiros tornaram-se, em seguida, vizinhos dos nobres. Porém Budapeste também tinha suas áreas de vício, entre as estações ferroviárias de leste e do oeste e o centro financeiro, seguindo o padrão americano. (p. 270) Budapeste também tinha seus cortiços (*slums*) curiosamente denominados de a “Chicago de Budapeste”, no lado oposto da estação ferroviária leste.

Em seguida, o autor examina a área metropolitana, ou seja, a Grande Budapeste, incluindo 15 comunas do lado de Pest e seis do lado de Buda, que totalizavam 469.801 habitantes em 1940, crescimento ligado ao desenvolvimento do sistema ferroviário suburbano, cujo serviço foi iniciado em 1888.

Conclui com o domínio de Budapeste sobre a Hungria, e apesar da guerra, considera que sua posição presente e seu centro cultural cosmopolitano conteriam elementos de durabilidade. (p. 275)

Além do interesse do conhecimento dessa grande cidade da Europa Central antes da passagem para o regime socialista, é interessante verificar o uso da análise ecológica por Beynon, a partir do exame das classes sociais, no lugar das etnias. Apesar dos mapas anexos ao artigo, a distribuição espacial apresentada não parece muito clara.

A PRODUÇÃO DAS OUTRAS DISCIPLINAS

Nesse período destacam-se os numerosos trabalhos clássicos da Escola de Chicago, realizados pelos fundadores da sociologia urba-

na moderna. Outros intelectuais europeus de peso, como Max Weber, H. Pirenne, W. Benjamin interessaram-se pelas cidades. Os escritos do influente urbanista Le Corbusier também são desse período. Juntamente com outros arquitetos urbanistas, ele vai propor a *Carta de Atenas*, em 1933. Data desse intervalo de tempo o primeiro estudo geográfico sobre a cidade realizado por um brasileiro: o do historiador Caio Prado Jr. sobre São Paulo (1935).

A Escola de Chicago

As rápidas transformações ocorridas como consequência do crescimento espetacular de Chicago, juntamente com a heterogeneidade étnica da população, formada em maioria por imigrantes e seus descendentes, levaram ao desenvolvimento de uma escola de sociologia, conhecida como Ecologia Humana.

Robert Park (1864-1944), ex-jornalista em várias cidades americanas. Estudou em universidades alemãs, inclusive com G. Simmel, concluindo seu doutorado em filosofia na de Heidelberg (1904). Foi professor de filosofia em Harvard, e no departamento de sociologia da Universidade de Chicago, de 1914-1929. Foi também secretário de B. Washington na associação de defesa e de promoção dos negros americanos. É o fundador da Escola de Sociologia de Chicago.²⁴

Seu artigo traduzido como *Proposição de pesquisa sobre o comportamento humano em meio urbano* foi escrito em 1916 e reeditado no famoso livro *The City*, de 1925.

Para Park, a cidade é mais que uma aglomeração de indivíduos e de equipamentos sociais, “[...] é antes um estado de espírito: um conjunto de costumes e de tradições, de atitudes e de sentimentos organizados” (p. 1) e é também “o habitat natural do homem civilizado.” Cita Spengler

e afirma que a cidade deveria ser analisada pela nova ciência, a Ecologia Humana. (p. 2)

O trabalho é dividido em quatro partes. Na primeira, ele trata do *Plano da cidade e da organização local* quando ele examina o plano da cidade (estrutura física e ordem moral); a vizinhança (forma elementar de associação); as colônias e as áreas segregadas (de imigrantes ou raciais).

Na segunda parte, trata da *Organização industrial e da ordem moral*, quando destaca as classes vocacionais e tipos vocacionais; as notícias e a mobilidade do grupo social; a bolsa e a multidão.

Na terceira parte, *Relações secundárias e controle social*, comenta a substituição das relações indiretas (secundárias) por relações diretas (primárias) na associação de indivíduos da comunidade. (p. 23) O autor trata da Igreja, da Escola e da Família; da Crise e dos Tribunais, quando comenta a existência de 19 jornais diários em Chicago, sendo sete em línguas estrangeiras (p. 27); do Comércio do vício e do Tráfico de álcool; da Política partidária e da Publicidade; dos Anúncios e do Controle social.

A última parte denomina-se *O temperamento e o meio urbano*, na qual Park examina a Mobilização do indivíduo; a Região moral (distrito do vício); e o Temperamento e o contágio social.

No final de cada parte, Park elabora uma série de questões necessárias à pesquisa urbana. Vê-se pelos tópicos citados sua preocupação com a questão moral e a influência do seu passado de jornalista, com a ênfase dada aos rumores e à publicidade.²⁵

Em 1926, Park publica outro artigo, no livro *Urban community*, traduzido como *A comunidade urbana: uma configuração espacial e ordem moral*. Suas ideias se precisam neste artigo. Ele começa diferenciando a ecologia humana da geografia: “[...] não é a relação do homem com a terra em que vive o que mais nos preocupa e sim as suas relações com os outros homens.” (p. 127) Continua em seguida: “[...] a ecologia humana, confor-

me concebem-na os sociólogos, procura ressaltar não tanto a geografia como o espaço”, pois na sociedade viveríamos juntos, mas também separados uns dos outros, e as relações humanas poderiam ser analisadas em termos de distância. As comunidades locais poderiam ser comparadas, com referências às áreas que ocupam e à densidade de população dessas áreas. As grandes cidades apresentariam características morfológicas diferentes e maior diversidade. (p. 128) O autor trata também do crescimento da cidade e da congestão dos centros de negócios, que levariam a um aumento da altura dos prédios de escritório e dos valores dos terrenos. Os imóveis conservados com objetivo especulativo seriam deixados ao abandono, se transformando em cortiços (*slums*), locais onde os imigrantes se estabeleceriam na chegada. (p. 130)

Para o autor, o crescimento da comunidade também levaria à seleção e à segregação social, resultando na criação de “grupos sociais naturais” e de “áreas sociais naturais”. (p. 132) Essas segregações teriam como bases, inicialmente, a língua e a cultura, e em seguida o critério racial. Por outro lado, a cidade moderna tenderia a ser o centro de uma região e suas linhas gerais seriam determinadas pela geografia local e pelas vias de transporte. (p. 133) As áreas naturais constituiriam os *habitats* dos grupos naturais. O autor destaca a importância da localização, da posição e da mobilidade, como índices para descrever e explicar os fenômenos sociais. (p. 135)

Destaca ainda que “a sociedade existe na comunicação e por meio dela”, pois a geografia humana teria sido modificada pelo telégrafo, pelo telefone, pelo jornal e pelo rádio, que estariam dissolvendo as distâncias. (p. 137-138)

Park conclui que as relações sociais são correlacionadas com as relações espaciais, porque as distâncias físicas constituíam índices das distâncias sociais, daí a sua importância para a sociologia.²⁶

A tentativa de Park pela separação das áreas da sociologia urbana e da geografia urbana é interessante, considerando a sua atenção pelo espaço e pelas comunicações.

Ernest W. Burgess (1886-1966), colaborador de R. Park é conhecido pelo seu esquema concêntrico apresentado pela primeira vez numa conferência em 1922, publicada em 1925, na obra coletiva *The City*, traduzida com o título *O crescimento da cidade, introdução a um projeto de pesquisa*.²⁷

Para o autor, o crescimento das grandes cidades seria um fato notável na sociedade moderna. A indústria estaria causando transformações consideráveis na cidade. Nos Estados Unidos, a transição para a civilização urbana seria ainda mais rápida e completa. (p. 47)

O artigo é dividido em quatro partes:

1. A Expansão como crescimento físico: O autor considera, sobretudo, a visão do planejamento urbano nessa primeira parte, dando os exemplos de Nova York e Chicago;
2. A Expansão como processo: segundo Burgess, não existiria nenhum estudo da expansão como processo. Para ilustrar os processos de expansão, propõe traçar uma série de círculos concêntricos indicando zonas sucessivas de extensão urbana como tipo de áreas diferenciadas. O autor apresenta então um esquema teórico (representação ideal), onde a cidade seria dividida em círculos: (I) o *Loop* (centro de negócios, CBD); (II) seguido pela área de transição, invadida pelo comércio e pela manufatura leve; (III) em seguida, uma zona de moradia de operários, que fugiam das áreas de deterioração; (IV) depois, por uma área residencial de prédios de apartamento de alta classe ou de distritos restritos, de casas individuais; (V) e finalmente pela zona pendular (*commuters zone*), composta pelas áreas suburbanas ou cidades satélites;

A sucessão seria a tendência de cada zona a estender seu território sobre a zona imediatamente periférica, e seria o fato principal da expansão (p. 50). Outros processos antagônicos e complementares, como os de concentração e de descentralização ocorreriam também, além da expansão. (p. 52);

3. A Organização e a desorganização sociais, como processo de metabolismo: o crescimento urbano, segundo Burgess, seria resultante da organização e desorganização “[...] análogos aos processos anabólicos, catabólicos de metabolismo do corpo” (p. 53). Haveria também um processo de distribuição que seleciona, classifica e realocaliza os indivíduos e os grupos por residência e ocupação, daí resultando uma diferenciação em áreas, na cidade cosmopolita americana. (p. 54) Compara então o esquema teórico com a cidade de Chicago (apresentando um segundo esquema). O autor afirma que a segregação limitaria o desenvolvimento da cidade em determinadas direções e deixaria livres outras (p. 56);
4. A Mobilidade como pulso da comunidade: Burgess faz a diferença entre movimento e mobilidade, o primeiro sendo rotineiro, e o segundo se exprimiria na aventura. (p. 58) O valor do solo refletiria o movimento e serviria como índice da mobilidade. (p. 61)²⁸

O esquema de Burgess é bastante conhecido, mais do que seu artigo em que destaca o uso dos processos para o entendimento do crescimento e da estrutura das cidades, embora sua visão de processo seja organicista.

Roderick Mckenzie (1885-1940) em seu artigo de 1921, *The Neighborhood: a Study of Local Life in the City of Columbus, Ohio* analisa uma cidade de menor porte que as grandes metrópoles normalmente estudadas (210.000 habitantes).

Mckenzie começa pela *Estrutura da cidade*. A forma das grandes cidades seria circular ou estrelada, havendo dois tipos de crescimento, o centrífugo e o axial. Columbus teria a forma de uma cruz grega. (p. 214-215) Em torno do centro de negócios, havia uma zona de decomposição (p. 216-217), “[...] abandonada às pessoas de cor e aos brancos mais desfavorecidos”. (p. 217) O autor analisou as declarações de imposto fundiário para medir o *status* econômico (p. 220) e examinou os subgrupos sociais: as comunidades de cor, a colônia judia e o bairro alemão.

A segunda parte trata da *Mobilidade*. Para o autor, este conceito poderia ser analisado sob três ângulos: a mudança de residência, de uma aglomeração à outra; de um bairro a outro; e a mobilidade sem mudança de residência. (p. 224) Em todas as cidades existiriam dois tipos de bairros – os instalados com base na escolha pessoal e os que estão sujeitos às limitações econômicas. As mudanças rápidas causariam problemas aos modelos locais e aos costumes de bairro. (p. 225)

Na *Vizinhança*, terceira parte, o autor trata de duas conotações gerais do conceito de vizinhança, a proximidade física e a familiaridade de relações. Na cidade, não existiriam mais laços pessoais. (p. 235)

Na última parte, o autor trata das *Experiências de organizações de vizinhança*, com exemplo dos clubes, de associação e de bairros.

O autor conclui com a seguinte afirmação: “[...] o sentido de vizinhança aparece mais facilmente quando o quadro de vida oferece uma unidade suficiente para diferenciar a vizinhança da aglomeração no seu conjunto.” (p. 254)²⁹

O maior interesse desse artigo de Mckenzie é a aplicação dos conceitos da Ecologia Humana a uma cidade média norte-americana.

O capítulo *The Ecological Approach to the Study of Human Community* foi a contribuição de Mckenzie ao livro *The City*, em 1925. Traduzido para o português, o pequeno capítulo de 18 páginas é dividido em cinco partes:

1. a *Relação entre Ecologia Humana e a Ecologia Vegetal e Animal*. Nessa parte, Mckenzie cita o geógrafo J. Brunhes e define ecologia humana como “[...] o estudo das relações espaciais e temporais dos seres humanos, como estas são influenciadas pelas forças seletivas, de distribuição e acomodação do meio ambiente” (p. 63-64);
2. *Classificação ecológica das comunidades*. Para o autor, as comunidades poderiam ser de quatro tipos: comunidade de serviço primário (ex. cidade agrícola); comunidade comercial; comunidade ou cidade industrial; e comunidade desprovida de uma base econômica específica como os centros de recreio, políticos e educacionais (p. 66-67);
3. *Os Fatores ecológicos determinantes do crescimento ou declínio da comunidade*. Para Mckenzie, a comunidade humana tenderia a se desenvolver de forma cíclica, até chegar ao ponto de desenvolvimento máximo ou clímax, um ponto de equilíbrio entre a população e os recursos até a entrada de novos elementos que mudem o *status quo* (p. 68);
4. *O efeito das mudanças ecológicas sobre a organização social da comunidade*. Com a queda da população pelo enfraquecimento da base econômica, poderia ocorrer mal estar social. Por outro lado, a introdução de elementos inovadores poderia ser o ponto de partida para uma invasão (ex.: novas indústrias) (p. 71-72);
5. *Processos ecológicos que determinam a estrutura interna da comunidade*. O autor afirma que o processo de crescimento da comunidade iria em direção a um crescimento da centralização e em seguida, para uma descentralização. A estrutura axial de uma aglomeração seria determinada pelo traçado das principais vias de transporte e tráfego. Com o crescimento da comunidade interviriam também os processos de diferenciação e de segregação. (p. 73) Esse desenvolvimento segundo uma sequência, lembraria “[...] os estágios sucessivos no desenvolvimento da formação de uma planta”, assim na comunidade humana, “[...] as formações, segregações e associações que aparecem, constituem o resultado de uma série de invasões”. Existiriam ainda dois tipos de invasões: as que resultam na mudança do uso do solo e as que mudam os tipos de ocupantes. (p. 74) As invasões teriam um estágio

inicial (de resistência), um estágio secundário (de desenvolvimento) e um *clímax*. (p. 75) Finalmente, o efeito dos processos de invasões e de acomodações resulta em áreas comunitárias bem definidas, que Mckenzie chama de “áreas naturais” ou “formações”, utilizando termos da ecologia vegetal. (p. 77)³⁰

A contribuição de Mckenzie complementa o entendimento dos conceitos elaborados pelos ecólogos humanos. Podemos sentir, além das analogias vegetais, comumente usadas por esses sociólogos, um certo determinismo nas suas afirmações.

Louis Wirth (1897-1952), nascido na Alemanha, emigra para os Estados Unidos em 1911. Sua tese de doutorado, *The Ghetto*, foi escrita sob a orientação de Burgess, servindo de base à publicação do livro em 1928.³¹

Wirth começa seu livro com a história do gueto: suas origens (segundo capítulo); o gueto tornado instituição (terceiro capítulo). Examina, no quarto capítulo, o gueto de Frankfurt. O quinto capítulo trata do “tipo judeu”; o sexto do “espírito judeu”, e o sétimo da dissolução do gueto.

A partir do oitavo capítulo, Wirth trata dos judeus na América. O nono capítulo é de interesse maior, pois começa a discutir a comunidade judia em Chicago. Em 1870, a populações judia estava concentrada numa zona contígua ao bairro de negócios. (p. 178)

O décimo capítulo trata da comunidade judia e do gueto. Inicia discutindo o crescimento da comunidade: a partir dos grandes incêndios de 1871 e 1874, os judeus de origem alemã (os mais ricos) teriam migrado em direção ao sul da cidade. (p. 184) A partir de 1882, a grande massa dos imigrantes era originária da Europa Oriental: eles procuraram os bairros mais baratos e com “ambiente propício”, localizando-se perto do *Loop* e ao lado dos mercados e indústrias leves (p. 189-190), começando a formar

um verdadeiro gueto no West Side. (p. 192) Na virada do século, os judeus eram 75.000 (sendo 50.000 russos e 20.000 alemães) sobre os 1.600.000 habitantes de Chicago. (p. 198) Após a Primeira Guerra, os judeus alcançaram 300.000 membros e, em 1926, constituíam a terceira comunidade judaica do mundo após Nova York e Varsóvia. (p. 201)

O gueto de Chicago é analisado no décimo segundo capítulo. O gueto maior ocupava uma superfície de um milhão de metros quadrados, numa zona de cortiços, com uma população estimada em 20.000 judeus. No pequeno gueto, 90% dos 16.000 habitantes eram judeus. (p. 207) O gueto era também uma comunidade cultural: o centro de vida eram as sinagogas. (p. 213)

O Near West Side teve sua área ocupada pelos judeus através de um longo processo de sucessão: os judeus encontravam irlandeses e alemães, e os substituíram. Foram posteriormente substituídos, sucessivamente pelos italianos, poloneses, lituanos, gregos, turcos e negros. (p. 234-235) Wirth observou que os judeus não ofereciam resistência apreciável à invasão dos negros. (p. 237)

O décimo segundo capítulo trata do desaparecimento do gueto: as gerações seguintes migraram para novas residências, no segundo círculo do esquema de Burgess (p. 254), na região denominada *Deutschland*. A área de terceira residência corresponde aos bairros periféricos de Chicago. (p. 262) Essa divisão se dava também do ponto de vista religioso. No gueto, predominavam os ortodoxos; na área de segunda residência, os conservadores e os reformados estavam na terceira área. (p. 263)

O décimo terceiro capítulo trata da volta ao gueto, daqueles que sofreram hostilidade externa. Mas, o gueto se esvaziou. O muro invisível agora seria formado pelos sentimentos e preconceitos humanos. (p. 286)

O último capítulo é intitulado *A significação sociológica do gueto*. Para o autor, o gueto ilustraria a vida de uma comunidade, formada na base do processo de segregação (p. 291), e seria também uma manifestação da natureza humana e de uma ordem social específica.

A tese de Wirth é um estudo de uma comunidade original e de sua adaptação no novo meio urbano norte-americano. O autor sendo judeu teve grande sensibilidade para tratar do assunto.

O famoso artigo de Louis Wirth, *Urbanism as a Way of Life*, de 1938, foi traduzido e reproduzido em várias coletâneas. A grande contribuição do autor neste artigo é a tentativa de dar uma definição sociológica da cidade: já existiam definições propostas por “geógrafos, historiadores, economistas e cientistas políticos”, mas a abordagem sociológica da cidade poderia acentuar as características da cidade como “[...] uma forma particular de associação humana”, assim como um “[...] modo distinto de vida grupal”. (p. 620-621)

A partir daí, o autor vai trabalhar criticamente os conceitos para formular sua definição de cidade: começa pelo tamanho, em seguida discute a densidade de população, diferenças nos tipos funcionais, concluindo pela clássica definição de cidade como “[...] um estabelecimento relativamente grande, denso e permanente de indivíduos socialmente heterogêneos”. (p. 625)

Em seguida, o autor parte para discutir uma *Teoria de Urbanismo*. Para Wirth, o problema central do sociólogo urbano é o de descobrir as formas de ação e de organização social que emergem nos estabelecimentos permanentes e compactos. (p. 626)

Retorna então à discussão dos conceitos de: 1) “tamanho do agregado de população”, mencionando os processos de interação, de segregação espacial (ao tempo que cita M.Weber, e Simmel) e de divisão do trabalho; 2) “densidade”, citando Darwin e Durkheim, lembra que um aumento da densidade produz diferença e especialização; (p. 652) menciona também a competição pelo espaço, a segregação, o controle formal, e as consequências da proximidade física junto à distância social; 3) “heterogeneidade”, passando a discutir sobre interação social, o acréscimo da mobilidade e a sofisticação do cidadão. (p. 634) Lembra também que a cidade nivela os indivíduos.

Conclui seu artigo com *A relação entre uma teoria do urbanismo e a pesquisa sociológica*. Para o autor, os fenômenos complexos da realidade urbana “[...] podem ser analisados a partir de um número limitado de categorias fundamentais”. As variáveis seriam três: o número, a densidade de população e o grau de heterogeneidade da população urbana, que possibilitariam “[...] explicar as características da vida urbana e esclarecer as diferenças entre cidades de vários tamanhos e tipos.” (p. 637)

O urbanismo, como modo de vida, poderia ser abordado empiricamente de três maneiras: 1) como estrutura física; 2) como um sistema de organização social; e 3) como acervo de atitudes e ideias. Examina, portanto, 1) “o urbanismo de acordo com a perspectiva ecológica”: as fases do mecanismo físico da cidade seriam “[...] afetadas pelo modo de vida urbano e também o afetam”. (p. 639) Em seguida, 2) “o urbanismo como forma de organização social”: a cidade acentuaria a diferenciação dos grupos de renda e de *status* (p. 640); e finalmente, 3) “a personalidade urbana e o comportamento coletivo”, quando o autor discute a relação entre o cidadão e os grupos organizados.³²

O artigo de Wirth é uma síntese dos resultados dos trabalhos da Escola de Chicago, que incorporam elementos da sociologia alemã, sobretudo de Simmel. As críticas à analogia aos processos biológicos não devem obscurecer o avanço que esses autores deram para o entendimento da cidade, sobretudo para o desenvolvimento da sociologia urbana e que Wirth conseguiu sintetizar de forma objetiva, sem perder a riqueza das contribuições dos seus antecessores.

O livro de **Noel P. Gist e L. A. Halbert**, *Urban Society*, publicado em 1935, teve várias reedições, sendo que a quarta, de 1941, incorpora em forma de manual, as propostas da Escola de Chicago.

A primeira parte do livro trata do *Desenvolvimento das cidades* (89 páginas, na versão em português). A segunda parte, que interessa mais, a *Ecologia Urbana* (193 páginas), consta de sete capítulos e mostra como os ensinamentos da Escola de Chicago foram difundidos.

O quinto capítulo, *Ecologia da cidade*, trata da natureza da ecologia humana, de ecologia e movimento social, e dos conceitos básicos da ecologia urbana (que seriam os de centralização, nucleação, descentralização, segregação, invasão e sucessão) e as teorias da ecologia urbana, quando apresentam as teorias da zona concêntrica de Burgess e dos setores de crescimento urbano de Hoyt.

O sexto capítulo trata da *Ecologia das instituições urbanas*, no qual os autores discutem os padrões espaciais do comércio, da indústria, das instituições culturais e recreativas.

No sétimo capítulo, a *Evolução dos padrões residenciais*, os autores tratam dos transportes, das áreas residenciais suburbanas, do crescimento das áreas metropolitanas, dos tipos de subúrbio, dos estágios do crescimento urbano, das moradias urbanas miseráveis (os *slums*) e dos padrões residenciais em outros países.

No oitavo capítulo *A orla urbano rural*, os autores discutem a natureza dessa orla, os estudos realizados sobre o assunto e o balanço sobre os benefícios e desvantagens da periferia.

O nono capítulo, um dos mais interessantes, *A Segregação ecológica* trata da natureza da segregação, dos casos específicos da segregação, da segregação em outros países, dando como exemplo, os estudos de D. Pierson na Bahia, entre outros. Comentam também as contra tendências e os graus de segregação.

O décimo capítulo vai descrever o processo de *Invasão ecológica*, a partir da natureza da invasão, e de suas etapas. O décimo primeiro capítulo desloca-se da questão ecológica para tratar das regiões metropolitanas.

A terceira parte, *População e migração*, com 46 páginas, é de interesse menor, pois discute essas questões de forma independente das análises da Escola de Chicago.

Devido às dificuldades de acesso aos trabalhos originais, esse manual foi bem mais citado, nos anos seguintes, que os demais estudos da escola de Chicago.

Em 1943, foi transcrito no Boletim Geográfico, o artigo o *Estudo da Cidade*, de **Donald Pierson (1900-1995)** – publicado anteriormente na *Revista Sociologia* –, dando seguimento à publicação, no número anterior, do artigo de Pierre Mombeig, de 1941. Pierson defendeu em 1939, sua tese, *Negroes in Brazil: A Study of Race Contact at Bahia*, publicada em 1942.

Para Pierson, “as cidades crescem como plantas” e seria um fenômeno natural. Porém teriam “[...] não somente características físicas, mas também sociológicas”. Elas não seriam apenas uma massa de edifícios e de vias, mas também uma cultura. Tratando dos “mundos mentais”, o autor considera que a cidade “[...] é coisa diferente para indivíduos que possuem interesses diferentes.” O sociólogo veria a cidade com “olhos de cientista”. (p. 51) O objetivo do sociólogo seria o de descobrir as leis do crescimento da cidade, a partir do que seria comum, genérico e uniforme em todas as cidades. Indagaria quais as forças determinantes do seu crescimento e declínio, pois sendo semelhante a uma planta, a cidade poderia também desaparecer.

O autor lembra que o crescimento da cidade começa ordinariamente no centro, expandindo-se para a periferia. Os processos típicos de expansão das cidades modernas poderiam ser representados por círculos concêntricos. Em Chicago havia uma série de zonas, descritas por Burgess (1935) [sic]. (p. 52) A expansão se daria pela tendência de cada zona de estender sua área, por invasão da zona imediatamente exterior.

Cita também os estudos da Faris e Dunham (1939), que afirmavam que as zonas reteriam as suas características enquanto populações diferentes passavam por elas. Menciona também a discussão, pelos mesmos autores, da competição pelos valores dos terrenos no centro da cidade. Essa distribuição ecológica seria característica de todas as grandes cidades industriais estudadas nos Estados Unidos. Considerava interessante pesquisar se esse padrão concêntrico se verificava também no Brasil. Ele menciona ainda, a possibilidade de usar a distribuição ecológica como índice de vida social, mas devido ao caráter heterogêneo das grandes cidades, seria necessário subdividi-la em seus elementos separados, embora interligados.

Os estudos de Chicago teriam revelado que a cidade era formada por numerosas “áreas naturais” distintas, que divergiam quanto: ao caráter e densidade da população; aos tipos de edifícios; à solidariedade social; à fixação de imigrantes; ao tipo de organização familiar; à propriedade da moradia; ao nível educacional; e à concentração de fenômenos sociais (delinquência juvenil, crime, divórcio, abandono, entorpecentes, prostituição). (p. 53) Informa ainda que estudos realizados por Burgess e Shaw indicaram a existência de “gradientes” de delinquência juvenil. (p. 54) Mas as áreas naturais estariam “[...] biótica e economicamente ligadas entre si, num sistema vivo, dinâmico, funcional”. Seria então o entrelaçamento das funções bióticas e econômicas que dariam à cidade um padrão espacial ordenado. (p. 55)

Este pequeno artigo de Pierson mostra o seu papel de divulgador da Ecologia Humana no Brasil, seguido ainda por dois livros.

Em 1945, nos *Estudos de Ecologia Humana*, Donald Pierson edita a tradução de artigos da Escola de Chicago para o português, considerando a falta de material de leitura no campo das ciências sociais. Desde 1939 começou a treinar pesquisadores na Escola Livre de Sociologia e Política de São Paulo, tendo inicialmente mimeografado 220 leituras de sociologia

e de antropologia social (p. 7), o que resultou nos 37 artigos publicados nesse livro.

O autor afirma que o maior interesse está nos “problemas científicos, nos conceitos e na metodologia”. Destaca a publicação, a partir de 1915 [sic], do ensaio *The City*, por R. Park, por seu associado E. Burgess, e por seus alunos R. McKenzie, C. Shaw, E. Mowrer, R. Faris, W. Dunham, F. Frazier, A. Lind, P. Cressey e outros. (p. 9) Menciona que o interesse principal da geografia humana e da antropogeografia seria o da localização espacial, enquanto que o da ecologia humana seria o de processo. (p. 12)

Para o referido autor, as comunidades seriam diferentes das sociedades, por serem as primeiras o resultado de relações simbióticas, enquanto que as segundas seriam produtos de relações morais. (p. 14) Os textos vão de 1912 a 1945 e incluem autores como, R. Park, R. McKenzie, L. Wirth, H. Hoyt e E. Burgess, tratando de temas como, “O campo da ecologia humana”; “A Comunidade”; “Alguns conceitos e processos ecológicos” e “Algumas pesquisas ecológicas”.

Em 1946, já no período seguinte, Donald Pierson edita o tomo II, *Estudos de organização social*, com 42 artigos, datados de 1904 a 1945, com textos de L. Wirth, R. Park, A. Radcliffe-Brown, E. Burgess, R. Redfield e outros, organizados nos temas seguintes: “Introdução”; “Organização Social e Estrutura Social”; “Alguns conceitos empregados no estudo da organização social”; e “O estudo da organização social”.

A Sociologia Europeia

A sociologia europeia antecede e influencia os autores da Escola de Chicago, como visto em capítulo anterior, nas contribuições de Tonnies, Simmel, Halbwachs e Maunier. No período entre as duas guerras mundiais, a produção europeia, sobretudo após a Primeira Guerra Mundial, continua a apresentar uma rica contribuição, principalmente nos traba-

lhos de O. Spengler, de M. Weber e na continuação da contribuição de M. Halbwachs.

A visão da cidade de **Oswald Spengler (1880-1936)**, apresentada no seu livro *Der Untergang des Abendlandes* (O Declínio do Ocidente), de 1918, já foi analisada por F. Choay (1965), com extrato de seis páginas, e posteriormente, por Ansay e Schoonbrodt (1989), com extrato de 17 páginas.

A visão de Spengler é pessimista, escrita no contexto da derrota alemã na Primeira Guerra. Para o autor, “[...] todas as grandes culturas são culturas cidadinas”, sendo o homem superior, um “[...] animal construtor de cidades.” (p. 449) O “[...] espírito seria a forma cidadina específica do ser vivo e inteligente.” (p. 450-451)

Spengler faz uma comparação, em seguida, entre a pequena cidade e a grande cidade, propondo o conceito de “cidade mundial gigante”, ou seja, “[...] cidade concebida como um mundo sem outro mundo a seu lado.” (p. 451) A cidade sendo espírito, a grande cidade seria o espírito livre, e ao mesmo tempo “[...] a cidade significa não apenas espírito, mas também dinheiro” (p. 453), onde podemos observar uma nítida influência de Simmel.

A cidade mundial levaria à existência de outra antítese: só existiriam provincianos e habitantes da capital. (p. 455)

As cidades começam segundo Spengler a “[...] transbordar de todos os lados em massas informes de casas de aluguel e outras construções oportunas que avançam seus tentáculos sobre o campo deserto, e pelas suas reconstruções e demolições, destroem a venerável fisionomia do bom velho tempo.” Ele opõe a possibilidade do “crescimento orgânico” ao “amontoamento inorgânico”. (p. 456) As grandes cidades modernas tenderiam ao infinito enquanto que a cidade antiga procuraria se

condensar. (p. 457) As cidades modernas também tenderiam à uniformidade. (p. 463)

O interesse do rápido exame da contribuição de Spengler é de mostrar certa aversão do autor pelas grandes cidades, quando comparadas ao campo e às pequenas cidades, o que veio reforçar as várias tendências de pensamento antiurbano.³³

O sociólogo alemão **Max Weber (1864-1920)** é um dos autores mais eruditos do período. Teve como Simmel, seu texto sobre a cidade presente em quase todas as antologias. Saunders (1993), por exemplo, coloca-o entre os pais fundadores da sociologia urbana, junto a Marx e Durkheim.³⁴ Este autor é conhecido por sua preocupação pela racionalidade, pela noção de tipo ideal e pelas relações entre capitalismo e protestantismo.³⁵

Seu texto, *A cidade*, sobretudo o capítulo *Conceito de cidade e categoria de cidades*, publicado em 1921 – após sua morte – é bastante conhecido, não necessitando uma longa discussão, embora seja fundamental na evolução do pensamento sobre a cidade.

Começa discutindo a definição de cidade “[...] ela constitui [...] um *habitat* concentrado, [...] uma grande localidade”. (p. 17) Mas, o tamanho, entretanto, não seria um critério decisivo. Do ponto de vista econômico, “[...] a cidade seria uma aglomeração cuja maior parte dos habitantes vive da indústria e do comércio e não da agricultura.” (p. 18) Para falar de “cidade”, seria necessário “[...] que a aglomeração fosse caracterizada pelas trocas comerciais [...] regulares e que constitua um componente essencial dos meios da existência dos habitantes, ou seja, que ela seja caracterizada pela existência de um mercado”, e ainda reforça, “[...] Nós não falaremos de cidade, no sentido econômico, apenas onde a população residente satisfaça uma parte economicamente substancial das suas necessidades cotidianas no mercado local”. Toda cidade seria um local de mercado. Mas a

cidade seria também uma sede feudal ou do Príncipe, e ela possuiria centros econômicos de dois gêneros: *oikos* e mercado. (p. 19)

Weber divide em seguida dois tipos urbanos: “a cidade dos consumidores”, ou seja, as cidades que viveriam do poder de compra dos grandes consumidores: os que vivem de rendas, os funcionários, os feudais e os homens políticos (p. 21); e a “cidade dos produtores”, onde haveria a instalação de fábricas, as manufaturas ou indústrias domiciliares. (p. 22) Seriam a cidade mercantil ou a cidade industrial. A cidade mercantil poderia estar vinculada ao mercado local ou ao comércio a distância (p. 23) ou ser a sede de grandes bancos, ou de grandes sociedades de ações e cartéis. (p. 24)

Discute em seguida a relação entre as cidades e a agricultura. Lembra que as propriedades agrícolas pertenciam aos estratos superiores das camadas sociais urbanas. (p. 25) Passa então a discutir a “economia urbana como um nível de economia”, que inclui as relações com o campo devido à necessidade de abastecimento regular em alimentos, sendo necessária uma regulamentação. (p. 27-28)

Em seguida, discute o conceito político e administrativo de “cidade”, que ultrapassa a análise puramente econômica e liga a discussão da cidade como fortaleza e guarnição. (p. 29-30)

Para o autor, existiria então, ao lado da “paz comercial” – garantida pelo rei ou pelo senhor feudal e que a cidade deveria a seu mercado da cidade, uma “paz militar”, graças ao castelo. O mercado e castelo as vezes ficam juntos e as praças podiam ter uma função de local de reunião de tropas e de praça do mercado. (p. 34)

O referido autor conclui o capítulo com uma proposição de definição de “comunidade urbana”, que seria um fenômeno ocidental. Para constituir comunas, as aglomerações deveriam

[...] ter um caráter industrial e comercial relativamente predominante, e apresentar as características seguintes:

(I) fortificações; (II) um mercado; (III) um tribunal próprio e, ao menos parcialmente, um direito próprio; (IV) formas de associação correspondentes; (V) uma autonomia pelo menos parcial e autocefalia, logo também uma administração através dos poderes públicos constituídos com a participação dos cidadãos.³⁶

Para Weber, as cidades asiáticas não teriam conhecido um direito judiciário, nem um tribunal autônomo. (p. 38)

Os demais capítulos tratam da *Cidade Ocidental* (segundo), da *Cidade Nobre da Idade Média e Antiguidade* (terceiro), da *Cidade Plebeia* (quarto) e da *Democracia Antiga e Medieval* (quinto).

O interesse do texto de Weber é sua busca minuciosa da diferenciação da cidade ocidental, como caso único, contrapondo à cidade oriental, ao mesmo tempo em que examina a cidade antiga e a cidade medieval, na sua busca de entendimento das origens do capitalismo. Sua definição precisa da comunidade urbana antecede em mérito a proposta de cidade, de L.Wirth, embora sua preocupação fosse mais de caráter institucional.³⁷

O sociólogo **Maurice Halbwachs**, em plena maturidade, continuou sua produção neste período, com artigos sobre as cidades de Chicago e Berlim.

O texto *Chicago, expérience ethnique* (1932), longo artigo de 59 páginas é uma espécie de apresentação da cidade e dos trabalhos da Escola de Chicago aos franceses.

Inicia o artigo pelo *Crescimento e características gerais da cidade*, onde comenta o espantoso crescimento de Chicago (4.479 habitantes em 1840 e 3.110.000 em 1930) (p. 285), que era o maior centro ferroviário dos Estados Unidos com 35 linhas que cruzavam a cidade. (p. 288)

A segunda parte trata de *Estrutura e os grupamentos*, no qual o autor faz referência aos membros da Escola de Sociologia da Universidade de Chicago, que “[...] não precisam pesquisar muito longe um objeto de estudo”. (p. 291) Apresenta os trabalhos de Park, discute o livro de Wirth sobre o gueto e, sobretudo o de Burgess. Em seguida, descreve os bairros povoados por imigrantes e reproduz o mapa étnico de Chicago, estabelecido por ele. (p. 304)

Na terceira parte, *Chicago, cidade de imigrantes*, o autor faz uma análise quantitativa dos imigrantes e filhos de imigrantes na cidade, que alcançavam na época, a proporção de 76,3% da população. (p. 307)

A quarta parte, *A distribuição local das nacionalidades*, apresenta as concentrações de imigrantes e os contactos entre as diferentes comunidades.

Conclui com o contraste entre Chicago e as cidades europeias, fazendo um paralelo com Paris – que teria crescido lentamente, em movimento contínuo (p. 324) –, enquanto que no caso americano, uma cidade imensa “[...] foi traçada e construída em 50 anos, sobre uma terra virgem.” Neste quadro homogêneo se distribuía uma população vinda inteiramente de fora (p. 325), mas que estaria em processo de “[...] assimilação contínua através de mudanças perpétuas.” (p. 331)

O artigo de Halbwachs, *Gross Berlin: grande agglomeration ou grande ville?*, de 1934, apresenta dois interesses suplementares: a visão de um sociólogo judeu-francês da cidade, que desde o ano anterior estava sob o regime nazista, cinco anos antes do início da Segunda Guerra Mundial e, sobretudo, a de que o referido sociólogo foi morto no campo de Buchenwald.³⁸

Halbwachs estava interessado na experiência da Grande Berlim, que desde 1920 teria realizado a fusão de 93 localidades, numa área de 87.600 ha, com população de 3.800.000 habitantes (p. 467), passando para 4.280.000 na época do artigo. Sua superfície era superior às de

Chicago e Paris. (p. 469) O autor considerou ainda, que a *Gross Berlin* de 1920 era uma constelação de cidades e vilas. (p. 472) Mostrou que a união política não correspondia a uma unidade geográfica, pois um quinto de toda área ainda era coberta por florestas. (p. 474)

A parte interior, com 87 km², conteria dois milhões e meio de habitantes, ou seja, 60% do total. (p. 475) No oeste e sudoeste se estendiam os bairros ricos, se opondo ao leste e ao norte proletários. Todo o oeste era nacional-socialista (sua única referência ao assunto), enquanto que ao norte, leste e sul, os habitantes eram, sobretudo, social democratas e comunistas. A população judia era de apenas 4%, existindo uma espécie de gueto judeu no leste, chamado de “Suíça judia”. (p. 476) Estaria ocorrendo também um despovoamento do centro e a formação de uma *City* (p. 477), embora fosse difícil definir o verdadeiro centro da cidade. (p. 478) A imigração teria ocorrido entre 1885-1890 (p. 479), os estrangeiros eram apenas 6% da população em 1925. (p. 480)

Halbwachs conclui o artigo comparando mais uma vez, Berlim a Chicago e a Paris. Para ele, poder-se-ia falar de aglomeração berlinense, mas ainda não havia uma consciência comum e uma unidade orgânica, sobretudo em função da construção rápida, numa febre de especulação, de blocos de casas, frequentemente inacabados, numa vasta área e num quadro artificial. (p. 483)

O maior interesse dos artigos de Halbwachs é sua preocupação comparativa, principalmente entre Paris, Berlim e Chicago, considerando-se que era um dos poucos sociólogos europeus do período a se interessar pelas cidades contemporâneas.

A Economia Urbana

Neste período destaca-se o economista norte-americano **Homer Hoyt (1895-1984)**, cujo modelo setorial é sempre contraposto ao modelo rádio-concêntrico de Burgess.

Em artigo de 1939, *The Pattern of movement of residential rental neighborhoods*, Hoyt descreveu seu interesse pelas mudanças nas estruturas internas de uma cidade, resultantes do crescimento populacional, a partir do exame do movimento das rendas imobiliárias.

O autor procurou estabelecer os “[...] princípios que poderiam ser formulados para explicar as causas das mudanças nos bairros ou vizinhanças (*neighborhoods*)”. Elaborou então uma série de mapas das rendas médias das unidades habitacionais, em vários períodos de tempo. (p. 499)

Hoyt propôs então a Teoria de Setores (*Sector Theory*) de mudanças de bairros, considerando a cidade inteira como um círculo, de forma que os vários bairros seriam localizados em setores irradiados a partir do centro do círculo. As áreas de altas rendas seriam localizadas em um ou mais setores das periferias das cidades norte americanas. Haveria também uma tendência descendente das rendas em direção ao centro da cidade. Quando a cidade crescia, novo padrão de rendas seria formado.

O movimento da área de rendas elevadas seria mais importante porque tenderia a atrair o crescimento da cidade inteira na sua direção, o que Hoyt chamou de “polo” de renda alta. Todas as áreas cresceriam em direção à periferia e os grupos de baixa e média renda preencheriam os vazios deixados pelos grupos de rendas elevadas e cita como exemplo, o caso de Nova York, cujo movimento iniciou-se na Washington Square, atingindo a 96 Street em um século. (p. 501) Em todas as áreas estudadas, as áreas de rendas elevadas teriam sua origem perto da área do comércio varejista e escritórios.

Segundo Hoyt, em cada cidade, a direção e o padrão de crescimento futuro tenderiam a ser comandados pelas seguintes considerações:

- 1) o crescimento de áreas de alto nível procede de um ponto de origem, através de linhas de transporte, em direção a outros núcleos de edifícios ou centros de comércio;

- 2) A zona de rendas altas progride em áreas sem riscos físicos, nas margens de rios, lagos e oceanos utilizados pela indústria;
- 3) Essas zonas deveriam ser livres de barreiras (p. 503);
- 4) O crescimento tenderia a seguir na direção das residências de líderes da comunidade (p. 504);
- 5) Os movimentos dos escritórios, bancos e lojas iriam à mesma direção;
- 6) O crescimento seria também mais acentuado ao longo das linhas de transportes rápidos.
- 7) O crescimento das áreas de alta renda continuaria por um longo período de tempo;
- 8) As áreas de apartamentos de alta renda se estabeleceriam perto dos centros comerciais e das áreas residenciais antigas (p. 505);
- 9) Os promotores imobiliários poderiam modificar a direção do crescimento residencial de alto nível. (p. 506)

O primeiro tipo de desenvolvimento residencial seria o tipo axial, com as casas de alto nível situadas nas avenidas ligadas ao centro de negócios. Depois, elas tornar-se-iam obsoletas, por causa dos automóveis; então, novas mansões seriam construídas em áreas de bosques, mas na linha do antigo eixo. Essa nova área tomaria a forma de um leque. (p. 507) Grupos de setores intermediários ocupariam os setores adjacentes à área de rendas altas. Os setores de renda baixa iriam preenchendo os vazios das casas deixadas pelos grupos de alta renda.

Nas áreas de renda baixa, haveria um movimento racial ou de grupos nacionais. Quando as áreas de prédios de renda baixa seriam ocupadas pelos pobres, pelos trabalhadores não qualificados ou ocasionais, as quedas de preço e as residências vazias aumentariam. (p. 509) Os piores bairros de Nova York e de Chicago teriam sido ocupados por imigrantes recém-chegados. Mas a construção de novas residências na periferia de cidade só seria acessível com um novo “sistema circulatório”. Hoyt

conclui que a constante competição por novas áreas é ela mesma, a causa das mudanças nos bairros. (p. 510)

O estudo de Hoyt limita-se às mudanças nas áreas residenciais, entretanto, parte da comparação de diversas cidades e chega à apresentação de vários diagramas que confirmam a concentração setorial nas áreas de rendas altas das cidades examinadas, que independem, aliás, da localização geográfica. Nesse sentido, sua proposta, ainda que restrita, completa o modelo de Burgess, que embora inspirado em Chicago, abrange além das atividades residenciais, as não residenciais e de grupos específicos de população.

Os Arquitetos e Urbanistas

Patrick Geddes (1854-1932), biólogo escocês, dedicou-se ao planejamento urbano, tendo elaborado planos para cidades em diferentes países. Publicou *City Development*, em 1904.

Seu livro principal é *Cities in evolution*, de 1915, porém teria sido escrito antes da guerra, e tem como subtítulo *Uma introdução ao movimento do urbanismo e ao estudo da instrução cívica*. A obra foi traduzida tardiamente em francês (edição completa), e em português (edição parcial, com anexos), em 1994.

No prefácio, o autor informa que o livro é uma tentativa de familiarizar o leitor comum com o planejamento urbano e com a ciência da instrução cívica (*civics*).

No primeiro capítulo, sobre o desenvolvimento das cidades, o autor considera indispensável decifrar as origens das cidades no passado e compreender seu processo de vida no presente. (p. 13) Para ele, Aristóteles era o fundador dos estudos cívicos, e teria aconselhado a visão sinótica, ou seja, a visão da cidade como um todo. (p. 22)

No segundo capítulo, *A carta demográfica e sua significação*, Geddes comenta a forma de crescimento de Londres, que seria como a de um

polvo, ou de um “[...] esqueleto de pedra e pólipos vivos”. (p. 34) Explica também as novas zonas dormitórios, construídas de forma mais espaçada e distante para os ricos, e mais apertadas e densas para as classes médias, o que resultava na necessidade da “[...] revisão aprofundada de nossas ideias e fronteiras tradicionais de região e de cidade.” (p. 36) Propõe então, a criação do conceito de conurbação para tratar das cidades regiões e dos conjuntos de cidades, como uma nova forma de agrupamento demográfico e de agrupamento social, a partir da grande Londres e de outros casos britânicos. (p. 41)

O terceiro capítulo é sobre *As cidades mundiais e sua nova competitividade*. O autor prevê num futuro próximo, que haverá uma só cidade ao longo do litoral atlântico dos Estados Unidos, cobrindo uma distância de 500 milhas, com milhões de habitantes (p. 53), fato que antecede Gottmann em quase meio século, na sua ideia de megalópole.

No quarto capítulo, *Paleotécnico e neotécnico*, o autor afirma que uma “nova era industrial” estaria começando. (p. 63) Propõe então o termo paleotécnico, para os elementos mais primitivos da era industrial, enquanto que os mais recentes e ainda incipientes seriam os neotécnicos. As cidades industriais e as conurbações mineiras corresponderiam ao período paleotécnico. (p. 66)

O quinto capítulo trata dos *Caminhos que levam à cidade neotécnica*. Geddes afirma que, os subúrbios em crescimento não deveriam continuar a se unir como no passado, e as cidades atuais deveriam parar de se espalhar como manchas de tinta ou de óleo (p. 96), devendo, ao contrário, crescer como as folhas verdes que se alternam com seus raios. Grandes indústrias poderiam, portanto, ser transferidas para o campo, liberando locais que se tornariam “espaços naturais” no interior das cidades. (p. 102)

No sexto capítulo, intitulado *O habitat do povo*, o autor afirma que o produto essencial e característico do atual predomínio da era industrial ou paleotécnica era o cortiço. (p. 117) Em seguida, o sétimo capítulo

sobre o *Movimento do habitat*, trata das etapas de desenvolvimento de uma cidade – o núcleo das cidades industriais da época era composto de casas oriundas das gerações precedentes, com o fluxo de riqueza vindo das indústrias e da agricultura aperfeiçoada, as classes prósperas se realojaram em novos bairros, frequentemente, em direção ao oeste, e na periferia. Suas casas precedentes foram divididas para alojar o fluxo e o aumento da classe operária, daí resultando em “condições sórdidas” de moradia. (p. 141-142) Medidas paliativas foram tomadas para aliviar esses problemas, como a higiene municipal e os alojamentos operários com modelos estandardizados. (p. 147) O autor destaca as propostas de Owen, de Howard - no seu “livro formidável” sobre as cidades-jardins (p. 149) – e de R. Unwin. (p. 154)

O oitavo capítulo é sobre as *Viagens e as lições para a cidadania*, seguido pelo nono capítulo referente a *Uma visita urbanística na Alemanha*, e pelo décimo capítulo, que discute *A organização alemã e suas lições*, quando menciona C. Sitte (p. 192) e desencoraja a construção de habitações elevadas. (p. 198)

O décimo primeiro capítulo trata do *Desenvolvimento recente das habitações e do urbanismo*, onde o autor compara esse desenvolvimento em vários países (Inglaterra, Estados Unidos, Canadá, Austrália e Índia).

O décimo segundo capítulo, em relação ao *Urbanismo e as exposições universais*, o autor trata da necessidade de pesquisas urbanas (*surveys*). (p. 239) O décimo terceiro capítulo é sobre o *Ensino do urbanismo, a necessidade da instrução cívica*. O autor informa ainda, que o Instituto de Urbanismo de Londres teria sido fundado em 1914 (p. 277) e comenta a reforma de Paris (p. 286), sua especulação fundiária e financeira.

No décimo quarto capítulo, sobre *O estudo das cidades*, o autor cita a “visão sinótica da geografia com Reclus” (p. 293) e comenta sobre o seu observatório e laboratório cívico da Outlook Tower, de Edimburgo. (p. 297)

O décimo quinto capítulo aborda a *Pesquisa sobre as cidades*, o que é detalhado no décimo sexto capítulo, em *A pesquisa urbana para fins*

urbanísticos, os municípios e o governo. As grandes linhas sugeridas pelo autor para serem pesquisadas são as seguintes: 1) situação, topografia e vantagens naturais; 2) meios de comunicação, terra e água; 3) indústrias, produtos manufaturados e comércio; 4) população; 5) condições da cidade; e 6) urbanismo, sugestões e concepções. (p. 329-331)

No décimo sétimo capítulo, *A alma da cidade*, o autor procura considerar a individualidade, a personalidade e o caráter das cidades (p. 333), com o exemplo de Chelsea.

O décimo oitavo capítulo, *O lado econômico do planejamento urbano*, o autor comenta os projetos utópicos de Owen, de Godin (p. 352) e a cidade-jardim de Howard (p. 353), e conclui que “[...] as ciências estão se tornando evolucionistas em suas intenções e apresentações, mais coordenadas e mais sociais nas suas aplicações.” (p. 370)

Na versão brasileira, incompleta, é anexado um texto sobre a *Mostra de planejamento urbano*.

Patrick Geddes foi pioneiro em vários sentidos. Usou mapas para detectar as conurbações, neologismo criado por ele, juntamente com outros conceitos e termos, como *civics*, paleotécnico e neotécnico. O método *survey*, também detalhado, é de sua autoria e teve utilização disseminada no planejamento urbano.

O suíço Charles-Edouard Jeanneret, conhecido como **Le Corbusier (1887-1965)** é um dos mais renomados arquitetos urbanistas. Suas ideias tiveram longa influência, inclusive no desenho urbano de Brasília. Seus críticos também são numerosos.³⁹

Como exemplo de suas ideias, vamos examinar, brevemente, seu livro de 1925, *Urbanisme*.

Na primeira parte, *Debate Geral*, Le Corbusier começa pelo agressivo primeiro capítulo, *O caminho das mulas, o caminho dos homens*, onde faz o

seguinte paralelo: “[...] o homem caminha em linha reta porque tem um objetivo [...] a mula zigzagueia”. (p. 5) A mula teria traçado todas as cidades do continente, incluindo Paris. (p. 6) A rua curva seria o caminho das mulas enquanto que a rua reta seria o caminho dos homens. (p. 10)

O segundo capítulo trata da *Ordem*: o homem, “[...] seus atos e pensamentos são rápidos, pela linha reta e pelo ângulo reto”, enquanto que o “[...] espírito que anima a natureza é um espírito de ordem”. (p. 19)

No terceiro capítulo, o autor afirma que a “[...] cultura é um estado de espírito ortogonal” (p. 35) e que “o sentimento moderno seria um espírito de geometria, de construção e de síntese” (p. 36).

Após o geometrismo adota o organicismo no quarto capítulo, *A perenidade*: a cidade seria “[...] um corpo que possui órgãos classificados e um contorno”. (p. 64) Para o autor, a rua tradicional, “rua corredor com duas calçadas”, deveria desaparecer. (p. 68) O urbanismo reclamaria a “[...] uniformidade no detalhe e o movimento no conjunto”. (p. 69)

O sétimo capítulo, *A grande cidade*, é o mais interessante, por dar uma ideia da visão do autor sobre as questões urbanas: as grandes cidades seriam “oficinas espirituais”. (p. 78) O primeiro problema do urbanismo estaria no centro da cidade, que seria um “motor emperado”. (p. 86) O segundo problema do urbanismo seria que “o centro da cidade está mortalmente doente”, e sua periferia estaria “corroída por uma verminose”. Cumpriria “[...] demolir o centro das grandes cidades e reconstruí-lo [...]”, assim como “[...] abolir o cinturão miserável dos subúrbios, transportarem estes para mais longe, e no local que estavam instituir [...] uma zona de proteção livre”. (p. 87) A grande cidade seria “[...] na biologia do país, o órgão capital [...], o coração, centro atuante do sistema cardíaco” e seria, ao mesmo tempo, o cérebro. (p. 88)

Le Corbusier propõe então, os quatro “postulados brutais” para fundar as bases do urbanismo moderno:

- 1) descongestionar o centro da cidade para fazer frente às exigências do trânsito;
- 2) aumentar a densidade do centro para realizar o contato exigido pelos negócios;
- 3) aumentar os meios de circulação;
- 4) aumentar as superfícies arborizadas [...]. (p. 91)

No oitavo capítulo, *Estatística*, Le Corbusier preocupa-se com a densidade: as manchas escuras indicariam os bairros superpovoados. As estatísticas da tuberculose sobrecarregariam as manchas escuras, e conclui “[...] chamar o demolidor, sabe-se onde demolir”. (p. 106) A estatística mostraria também que os negócios estavam no centro, por isso a cidade “[...] para salvar-se”, deveria refazer o centro. (p. 107) Não havendo superfície circulável no centro, seria urgente criá-la: “[...] urge demolir o centro” [!] (p. 108) A rua agora, não seria “[...] mais uma trilha de vacas [...]”, porém “[...] uma máquina de circular, um aparelho respiratório”. (p. 112) O urbanismo “[...] poderia estender seus traçados ao telhado da cidade...” (p. 113)

No décimo capítulo, *Nossos meios*, Le Corbusier revela que agora (na época), “[...] o que dá ousadia aos nossos sonhos: eles podem ser realizados” (p. 144), mas era preciso “ter uma ideia, uma concepção, um programa”. (p. 147)

Na segunda parte do livro, o décimo primeiro capítulo, em *Um trabalho de laboratório. Um estudo teórico*, o autor trata de uma cidade contemporânea para três milhões de habitantes. Propõe então a realização de uma cidade com uma grande estação central elevada; com 24 arranha-céus podendo conter de 10 a 50.000 empregados. No total, o centro poderia conter de 400 a 600.000 habitantes. As áreas residenciais, formadas por loteamentos, conteriam outros 600.000 habitantes e as cidades-jardins teriam mais 2.000.000 de habitantes. (p. 161) O autor discute enfim, uma proposta de transformação do centro de Paris, o “Plano

Voisin”, onde apenas alguns monumentos sobreviveriam a uma nova urbanização formada por torres gigantescas.

Na terceira parte, *Um caso preciso: o centro de Paris*, o autor conclui que “[...] minha proposta é brutal, porque o urbanismo é brutal”. (p. 281)

O texto em si é autoexplicativo, ficando clara a vontade do autor de modernizar as cidades antigas, mesmo com o sacrifício do patrimônio urbanístico, como no caso da cidade de Paris, para permitir o modo de vida moderno, em que a prioridade aos automóveis e à construção em altura seria fundamental. Temos, com Le Corbusier, ideias que vão desde a apologia ao maquinismo, passando pelo organicismo e concluindo com a utopia tecnológica.

A influência das ideias de Le Corbusier no campo do urbanismo pode ser encontrada na conhecida *Carta de Atenas*, elaborada em 1933, no Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), realizado num cruzeiro pelo Mediterrâneo, cuja divulgação em francês foi realizada por Le Corbusier, em 1943.⁴⁰

Lewis Mumford (1895-1990), norte americano, estudou na Universidade de Columbia (1912-1918). Em 1923 entrou na Associação de Planejamento Regional da América. Foi professor de urbanismo na Universidade de Pensilvânia (1951-1956) e professor visitante no *Massachusetts Institute of Technology* (1957-1960).

Publicou, em 1938, o livro *The Culture of Cities*. Mumford informa que foi influenciado desde 1915 por Patrick Geddes, na escolha do material que utilizou no livro (p. 8).

Na introdução, o autor afirma que a cidade “[...] é o ponto de concentração máxima do poderio e da cultura de uma comunidade”. Mas a cidade seria também “[...] um produto da terra” (p. 11), assim como seria “[...] um produto do tempo”. (p. 12) Portanto, a cidade conservaria as

marcas de uma cultura e de uma época. (p. 15) Ele conclui a introdução mencionando que o mundo estaria diante de uma crise – o culto da morte erigido pelos fascistas. (p. 24-25)

O primeiro tomo é composto por três grandes capítulos.

O primeiro capítulo, com 99 páginas, tem o título de *A proteção e a cidade medieval*. O autor lembra que a cidade da Idade Média formava parte do campo. (p. 44) Nesse período era necessário pertencer a uma associação: a uma família, a um mosteiro ou a uma corporação. (p. 55) A cidade medieval também constituiria um teatro onde as cerimônias da Igreja eram representadas. (p. 105)

O segundo capítulo, *A corte e a capital*, conta com 115 páginas. Para Mumford, o início do Estado moderno teria sido no século XIV, com a burocracia, os tribunais, os arquivos, e os edifícios permanentes, situados no centro da cidade. (p. 137) A lei, a ordem à uniformidade seriam produtos da cidade barroca. (p. 141) Por outro lado, entre os séculos XVII e XVIII, quase um quarto da população urbana era composta por desabrigados e mendigos. (p. 204)

O terceiro capítulo é sobre *A disparatada cidade industrial*, com 129 páginas. Lembra que em 1800, a população da França era de 27 milhões de habitantes, a da Alemanha 24 milhões, a da Inglaterra, nove milhões, e a dos Estados Unidos de apenas cinco milhões. (p. 245) Comenta também que a justificação do *laissez-faire* seria o da abertura de um caminho no meio dos privilégios antiquados e das regulamentações que o Estado absoluto tinha imposto ao sistema econômico. (p. 257)

Com a invenção da máquina a vapor, era mais eficiente utilizar o vapor em grandes unidades concentradas. (p. 265) O autor caracteriza então a cidade no sentido sociológico, “[...] um lugar onde se concentra a herança social, e onde as possibilidades de intercâmbio social contínuo e de interação elevam a um potencial mais alto as atividades do homem.”. Mas a fábrica tornava-se o núcleo do novo “organismo” urbano. (p. 270)

As casas dos trabalhadores eram construídas ao lado das fábricas (p. 274), e os trabalhadores do campo tinham possibilidades de viver mais tempo que os operários urbanos. (p. 287)

O segundo tomo traz mais quatro capítulos. No quarto capítulo, *Formação e decadência da megalópole*, com 127 páginas, inicia comentando que a “[...] história de todas as cidades pode ser lida como uma sucessão de depósitos: os estratos sedimentares da história”. (p. 11) Os fatores que determinaram a aglomeração seriam, para o autor, as linhas férreas continentais, as linhas marítimas comerciais e a centralização dos órgãos da administração. (p. 16)

Nesta fase, a metrópole era o “depósito natural do capital”. (p. 19) A cidade teria se tornado uma massa sem forma (p. 28), teria havido o aumento da congestão (p. 30), o gigantismo da metrópole determinaria a decadência do seu ambiente (p. 55) e a aglomeração urbana destruiria também o ambiente natural. (p. 58) A metrópole estava em estado de desequilíbrio permanente. (p. 92) Citando P. Geddes, o autor propõe modificar o esquema de desenvolvimento das cidades: 1) a eópole: desenvolvimento da comunidade na aldeia (p. 110); 2) a pólis: associação de aldeias ou grupos consanguíneos com uma sede comum, que facilitaria a defesa (p. 112); 3) a metrópole: uma cidade que atrai um número maior de habitantes, a “cidade-mãe” (p. 115); 4) a megalópole: o começo da decadência, a concentração dos negócios e do poder (p. 117); 5) a tiranópole: a extensão do parasitismo em toda a cena econômica e social (p. 119), onde apareceriam os ditadores-gangsteres, como Hitler e Mussolini (p. 121); e 6) a necrópole, quando a guerra e a fome assolariam a cidade e o campo, ou seja, a cidade dos mortos. (p. 122-123)

Nos capítulos quinto, *A estrutura geral da civilização* (81 páginas) e sexto, *A política do desenvolvimento regional* (89 páginas), o autor passa para a perspectiva regional, embora no final do capítulo sexto trate do desenvolvimento da cidade-jardim.

O último capítulo, *Base social da nova ordem urbana* (56 páginas) estuda a contribuição dos arquitetos. Para Mumford, o bom planejamento seria a “[...] tentativa de manter um estado de equilíbrio dinâmico, onde a liberdade não signifique o caos, e a disciplina não signifique a morte.” (p. 394) Define ainda a cidade como um “[...] plexo geográfico, uma organização econômica, um processo institucional, um teatro de ação social e um símbolo estético de unidade coletiva.” (p. 433) O autor conclui afirmando que a cultura das cidades é a cultura da vida em suas manifestações mais altas. (p. 453)

No terceiro tomo, com 189 páginas, consta um glossário, que Mumford redefine as noções originais de P. Geddes, empregadas no livro, a saber: 1) eotécnico: começo da era técnica moderna, cuja economia era baseada no vento, na água e na madeira para produzir energia; 2) paleotécnico: a economia do carvão e do ferro (p. 11); 3) neotécnico: nova economia baseada no uso da eletricidade e nos metais leves e raros; 4) biotécnico: fase emergente da nova civilização, quando as artes biológicas e sociais seriam dominantes. (p. 12-13)

A rica bibliografia comentada traz uma lista de 571 autores, incluindo romancistas. Nos Agradecimentos, Mumford informa que sua principal dívida intelectual era com o seu mestre P. Geddes, e que teria aguardado sua morte para iniciar seu trabalho sistemático. (p. 131)

Continuador da obra de Geddes e influenciado pelo evolucionismo, Mumford é um grande erudito, raro entre os norte-americanos nessa especialidade. Sua visão, porém, é contrária às grandes cidades. Seu conceito de megalópole difere do proposto por Gottmann nos anos 60 para a macro-aglomeração norte-americana.

A grande contribuição de Mumford não se encerra em 1938. Em 1961, com 66 anos, ele publica *The City in History*, obra com 829 páginas, em dois volumes na versão brasileira, como uma continuidade ao livro anterior.

Gaston Bardet (1907-1990), arquiteto e um dos primeiros urbanistas diplomados pelo *Institut d'Urbanisme de Paris*. Dirigiu o *Institut International et Supérieur d'Urbanisme Appliqué*, de Bruxelas. É interessante observar que seus trabalhos não estão presentes na antologia de F. Choay, tendo a autora considerado que suas ideias não tiveram repercussão prática. (1965, p. 64) Por outro lado, um extrato de um artigo seu foi publicado na antologia de J.-P.Gaudin, que informa que Bardet foi aluno e genro de Marcel Poëte, tendo recebido influência de Bergson, da tradição das Cidades-Jardim e do método de *Civic-Survey* de Geddes. Por ter sido crítico da corrente da *Carta de Atenas*, ficou marginalizado na França.⁴¹

O seu livro de 1941, *Problèmes d'urbanisme*, foi considerado por Roncayolo como um clássico no gênero.⁴² Para Bardet o urbanismo era uma ciência, e como uma ciência social, que deveria “[...] disciplinar as metamorfoses [...] nascidas da grande escalada demográfica [...] do século XIX e do desenvolvimento [...] do maquinismo”, levando à “[...] hiperconcentração demográfica em certos locais privilegiados do espaço”. (p. 262)

O aparecimento do urbanismo (ciência) e dos urbanistas (pesquisadores) seria consequência dos novos problemas que vão além da revolução demográfica, mas que resultariam também de uma revolução moral (promiscuidade, divórcios, criminalidade), embora considere que não se deve confundir a arte urbana com o urbanismo. (p. 263) O urbanismo seria um conjunto de disciplinas: uma ciência, uma arte aplicada e uma filosofia. (p. 264)

Bardet critica os “Falansterianos” desde Fourier a Le Corbusier, “[...] que imaginam, numa terra arrasada, certo estado correspondente ao ideal que faziam da civilização”, pois o urbanismo deveria se ligar aos fatos. Considera correto Marcel Poëte, que mostrava “[...] a cidade como um ser vivo, possuindo uma alma coletiva e um comportamento próprio.”

O estudo de toda cidade, para o autor, seria o estudo de um fato particular, mas “[...] visto à luz das explicações gerais de urbanismo” e a indução seria o único método científico da ciência do urbanismo, que seria também uma ciência experimental. (p. 265) Porém, antes da experimentação, deveríamos utilizar o método comparativo. Cita Bergson, quando considera necessário intervir a intuição (p. 266), mas no urbanismo, seria necessário agir, com emoção “[...] se pratica a terapêutica ou a cirurgia, conhecendo um pouco a psicologia e a patologia do seu paciente”. Por isso, tudo se terminaria “[...] por um jogo de linhas e de superfícies, resultando pistas de circulação, espaços regeneradores e volumes sociais.” (p. 267)

Cooperando com os eruditos locais, técnicos e administradores, o urbanista poderia reunir a base de sua síntese, o dossiê urbano, o *civic survey*, e assim elaboraria o “Plano Orgânico”, pois para Bardet, uma cidade sem plano seria como um corpo sem cérebro. O feixe dos problemas gerais encontrados pelo urbanista seria os da circulação; os de higiene e conforto; os sociais e econômicos; os de estética; os intelectuais e espirituais. (p. 268) Bardet conclui que os urbanistas deveriam ser os chefes das equipes. (p. 269)

Seu texto, voltado para a nova disciplina, pleno de organicismo (como os de seu sogro, Marcel Poëte), nos interessa, porém como confronto com as ideias dominantes na época, e que tinham Le Corbusier como um de seus líderes.

Os Historiadores

Paul Meuriot, cuja tese foi comentada no capítulo anterior, publicou, em 1919, o artigo *Du concept de ville d'autrefois et d'aujourd'hui*.

Começa pela antinomia que os modernos faziam da cidade na sua época e as ideias de antigamente. Essa oposição seria o resultado da revolução das condições das pessoas e das mudanças profundas do caráter mesmo do agrupamento urbano.

No passado, existia uma diferença essencial do ponto de vista do direito público entre a cidade e o resto do país. (p. 21) Hoje, haveria a igualdade política entre os cidadãos.

Quanto à natureza das aglomerações urbanas, haveria uma diferença mais clara ainda. Antes a cidade era uma cidade forte (p. 22), que começou a perder essas características nos séculos XVII e XVIII. Na época contemporânea, os grandes centros urbanos tomaram o aspecto de uma aglomeração que se estende indefinidamente, sem limites precisos. Meuriot dá o exemplo da Grande Londres, com uma superfície de 2.100 km², e cita a expressão de Reclus “uma província coberta de casas”. (p. 23) O progresso dos transportes teria permitido essa revolução no modo de povoamento urbano, incluindo a migração do centro em direção à periferia da cidade. (p. 24) Propõe então, o conceito de cidade como “[...] uma aglomeração em via de crescimento contínuo, provocado [...] pelas facilidades dos meios de transporte.” As cidades não dependeriam mais de sua subsistência próxima, pois agora, o “[...] mercado das cidades era mundial” (p. 25), uma ideia muito avançada para a época.

Meuriot conclui que a aglomeração urbana moderna “[...] não é outra coisa senão um dinamismo contínuo (gerado) pelo crescimento indefinido de sua população e pela extensão igualmente indefinida de sua área”, mas haveria ainda de um lado um elemento permanente, estável, “o coração da cidade”, que transmitiria a tradição às gerações novas. Seria um absurdo separar o centro da periferia, pois o centro de uma grande cidade moderna seria “[...] como a alma que coloca em movimento a massa e que lhe comunica a vida”. (p. 26)

Há algum avanço em relação à sua tese de 1897, sobretudo a sua relação entre crescimento/dinamismo das aglomerações, o papel dos transportes e sua percepção da permanência do centro.

Em 1922, o historiador francês **Lucien Febvre (1878-1956)** publicou o livro *La Terre et l'évolution humaine*, cujo objetivo principal era o de criticar a corrente “determinista” na geografia, considerando, sobretudo os trabalhos de Ratzel, num livro que talvez seja a maior obra de um historiador voltada à geografia. Febvre fundou, juntamente com M. Bloch, os famosos *Annales d'Histoire économique et sociale*, em 1927.

A primeira parte do livro denomina-se *Como colocar o problema: a questão do método*, composto de dois capítulos. O primeiro é sobre a relação entre a morfologia social e a geografia humana, e o segundo tem o título *A questão de princípio e o método de pesquisa. Evolução humana e evolução histórica.*

A segunda parte trata dos *Quadros naturais e Sociedades humanas*, constando da discussão sobre o clima e a vida (primeiro capítulo), a determinação dos quadros naturais (segundo capítulo), e os indivíduos e a sociedade (terceiro capítulo).

A terceira parte trata das *Possibilidades e gêneros de vida*, com quatro capítulos: as montanhas, planícies e planaltos (primeiro capítulo), as unidades insulares (segundo capítulo), os povos caçadores e pescadores (terceiro capítulo) e os povos cultivadores (quarto capítulo).

A quarta parte, *Os agrupamentos políticos e os agrupamentos humanos*, é composta por três capítulos: o primeiro trata das fronteiras e das regiões naturais dos Estados; o segundo da circulação e estradas; e o terceiro das cidades, o que mais interessa. De fato, Febvre dedicou apenas 20 páginas ao debate sobre as cidades no seu livro.

O autor começa a primeira parte do capítulo com o título *Alguns excessos de interpretação*. Segundo o autor, já haveria excelentes monografias de cidades, redigidas por geógrafos, e sobretudo na Alemanha existiriam estudos de conjunto, uns voltados à posição, seguindo as ideias de Ratzel; outros ao plano; e outros ainda ao aspecto, à matéria, à forma e à fisionomia (das casas, edifícios e praças). (p. 367)

Febvre considerava que a função é mais importante que a posição das cidades: “[...] a função pode reagir sobre a forma, o aspecto, o plano das cidades, mas a recíproca nunca é verdadeira. As comparações não teriam valor em si”. (p. 368) Para ele, o verdadeiro problema geográfico da cidade teria sido posto por Vidal de la Blache: “[...] a natureza prepara o sítio e o homem o organiza para permitir responder a seus desejos e necessidades”. (p. 369) Por outro lado, teria sido Camille Jullian, segundo Febvre, quem teria distinguido os dois elementos que dariam conta de toda a vida urbana: “[...] o elemento de formação e o elemento de crescimento”, que teriam superado as particularidades físicas das cidades. (p. 370)

A segunda parte trata das *Cidades Fortalezas*. Essas cidades não teriam nascido “[...] de um rochedo, de um meandro de um rio, de uma ribeira ou de um pântano, mas essencialmente da vontade humana”. (p. 371) Existiriam cidades puramente militares, mas abundariam sítios excelentes para defesa que o homem teria negligenciado. Afirma ainda que “[...] o desenvolvimento de uma aglomeração urbana, sua vida, são condicionados notadamente pelas condições de vida política, pelo estado das relações internacionais nas diversas épocas”. (p. 372-373)

A terceira parte discute os *Elementos de formação, elementos de crescimento*. Algumas cidades teriam como origem uma fonte. (p. 373) Outras seriam centros de troca, um mercado (p. 374), outros ainda seriam episódios rodoviários (como a passagem a vau, uma fonte, a entrada de um desfiladeiro ou de uma região de floresta etc.) (p. 376), outras, finalmente, resultariam de recursos da região (minas). (p. 377) As capitais seriam criações do Estado. Os centros intelectuais, religiosos, turísticos, variariam segundo vários fatores (presença de cientistas, a moda etc.). (p. 378)

A quarta parte é sobre *O Homem e as possibilidades urbanas*. Febvre inicia declarando que o “[...] único problema geográfico é o da utilização das possibilidades”. Comenta a seguir, o trabalho de Blanchard sobre Annecy. (p. 379) Conclui essa parte com uma declaração discutível:

“[...] a geografia humana não pode ser outra coisa que uma história revivida nas suas fontes, rejuvenescida nos seus métodos e felizmente renovada nos seus assuntos”. (p. 381)

A última parte denomina-se *A ação das condições naturais sobre o homem se atenua?* Febvre afirma que “[...] há uma tendência incontestável na nossa civilização a uniformizar-se”. O exemplo de Marselha é dado para mostrar as desvantagens do sítio (p. 382) e afirma que o que teria fixado a cidade seria o seu porto, um exemplo da “[...] reação humana contra as forças da natureza”. (p. 383) Conclui declarando que “[...] o que domina hoje o universo é o cálculo do preço de revenda, o ganho e não a natureza.” Lembra que o homem construirá, quando lhe interessar, o túnel sob a Mancha [!] O homem apareceria na geografia não mais como paciente, mas como dominador, como agente. (p. 386)

A contribuição da crítica de L. Febvre à geografia é reconhecida no artigo de Demangeon, nos *Annales de Géographie*, de 1923. Quanto à cidade, sua contribuição se inclui dentro do espírito geral de sua obra, que procura não reconhecer o determinismo do meio geográfico. Por outro lado, pelo seu esforço teórico, ele ajudou a avançar o pensamento sobre a cidade.

Marcel Poëte (1866-1950), arquivista paleógrafo, administrou a *Bibliothèque Historique de la Ville de Paris* e criou os cursos públicos de história da cidade, desde 1903, tendo em seguida ensinado na *Ecole Politique des Hautes Etudes*. Dirigiu o *Institut d’Histoire, de Géographie et d’Economie Urbaines*, a partir de 1916, e lançou a revista *La Vie Urbaine*, em 1919. Escreveu *Une vie de cité. Paris, de sa naissance à nos jours* (1924-1931), reeditada por Roncayolo e Paquot (1992).

No tomo I de sua obra, *La Jeunesse. Des origines aux temps modernes* (1924), Marcel Poëte inicia afirmando que “[...] a continuidade na vida de uma cidade constitui um dado essencial.” A Paris de outrora e a de hoje,

não seriam seres sucessivos, seriam um só e mesmo ser em constante evolução. Daí a importância de introduzir no estudo a noção de ciclo vital. Então, seria “[...] um ser vivo que convém estudar no seu passado [...] discernir o grau de evolução, de um ser que vive em sociedade, sobre a terra e da terra, o que significa que aos dados históricos é necessário juntar os dados sociológicos, geográficos e econômicos”. (p. 185)

Os fenômenos urbanos seriam o produto de muitas ações conjuntas, daí a necessidade de proceder analiticamente. O estudo da cidade constituiria uma ciência de observação, mas nem todos os fatos seriam observáveis, gerando a necessidade de discernir o que seria o fato urbano: “[...] o fato índice ou revelador de certo estado do organismo urbano”. O autor dá como exemplo a elevação de uma capela em paróquia, o que deveria ser visto como um índice de aumento da população em determinado ponto da cidade. (p. 186)

Seria preciso também ligar os fatos urbanos, pois a cidade seria uma expressão social que não poderíamos separar das outras manifestações da vida social de uma época. (p. 187)

A partir daí, o autor começa a indicar, detalhadamente, as fontes de estudo para a evolução de uma cidade: a observação; os mapas – considerando a persistência do passado na fisionomia urbana – (p. 188); as vistas, pinturas, desenhos e fotos; as gravuras, os documentos de arquivo; os relatos; as descrições; os guias; os panfletos; as fontes literárias; as estatísticas; os cartogramas e diagramas, os atlas e os relatórios administrativos.

O interesse maior da contribuição de Marcel Poëte é sua tentativa de sistematizar os dados para o exame evolutivo de uma cidade, a partir de sua visão de arquivista. A base conceitual, porém, traz todo o peso da visão organicista das cidades, consideradas como seres vivos.

Henri Pirenne (1862-1935), famoso historiador belga, publicou em 1925, suas conferências realizadas na *Princeton University* em 1922, no livro com o título de *Medieval Cities, their origins and the revival trade*, traduzido posteriormente para o português.

O pequeno livro contém oito capítulos. No primeiro, *O comércio do Mediterrâneo até o fim do século VIII*, o autor trata do fim do Império Romano e das invasões germânicas. A Igreja, segundo o autor, teria decalcado suas circunscrições religiosas (dioceses), a partir das circunscrições do Império Romano (*civitas*). (p. 21) Mas tudo teria sido transformado pelo Islã, que teria mudado a face da terra, destruindo o mundo antigo. (p. 30) O mar Mediterrâneo, de lago romano teria se transformado, em sua maior parte, em lago muçulmano, separando o Oriente e o Ocidente. (p. 31)

O segundo capítulo é sobre *A decadência comercial do século IX*. O autor lembra que, como consequência da invasão dos muçulmanos, o centro de gravidade da Europa Ocidental foi repellido para o norte. (p. 32)

O terceiro capítulo trata de *As cidades e os burgos*. No texto, Pirenne começa perguntando se existiram cidades na civilização de base agrícola na Europa do século IX e mostra que as cidades desse período eram privadas dos dois atributos fundamentais das cidades da Idade Média e dos Tempos Modernos, a exemplo o da existência de uma população burguesa e de uma organização municipal (p. 54). As cidades eram residências episcopais e fortalezas (p. 64), tornando-se depois centros de administração. (p. 68) Para o autor, o período Carolíngio não teria conhecido cidades, nem no sentido social, nem no sentido econômico e jurídico. (p. 69)

O quarto capítulo trata do *Renascimento do Comércio*. Com o século X teria havido a paz. (p. 71) Com as cruzadas, o domínio do Islã sobre o Mediterrâneo teria acabado (p. 80), e o comércio marítimo generalizou-se. (p. 81) No norte, as cidades alemãs repelem os escandinavos do mar do Norte e do mar Báltico. (p. 90)

O quinto capítulo é dedicado aos *Mercadores*, classe profissional que teria se constituído no século X (p. 96). Para o autor, o comércio de longa distância teria caracterizado o renascimento econômico da Idade Média. (p. 103)

No sexto capítulo, *A formação das cidades e a burguesia*, Pirenne começa declarando que, “[...] em nenhuma civilização a vida urbana se desenvolveu independentemente do comércio e da indústria”, pois um aglomerado urbano “[...] só pode subsistir pela importação de gêneros alimentícios que importa do exterior”, e que corresponderia à “[...] exportação de produtos fabricados que constituía a compensação.” (p. 109) Lembra que nunca teria existido uma classe tão especificamente urbana como a burguesia medieval. (p. 110) Por outro lado, afirma que “[...] a situação geográfica junta à presença de uma cidade ou de um burgo fortificado surge como condição essencial e necessária de uma instituição de mercadores.” (p. 115) Como os burgos eram fortalezas, os mercadores teriam se instalado no exterior do perímetro das muralhas, constituindo os subúrbios (*forisburgus, suburbium*). (p. 118) As aglomerações comerciais passaram a crescer a partir do século X (p. 122), atraindo a população rural. (p. 126) A nobreza também se fixava na cidade e vivia dos rendimentos das terras. (p. 134)

O sétimo capítulo trata das *Instituições urbanas*: a burguesia, a partir do século XII consegue dotar as cidades de instituições municipais. (p. 139) Confrarias (*guildas* ou *hansas*) autônomas são constituídas, a partir do século XI (p. 149), e passam a exercer as funções de magistrados comunitários. (p. 151) Nessa parte, o autor cita o famoso provérbio alemão “[...] o ar da cidade torna livre”, pois todo servo que durante um ano e um dia vivesse no recinto urbano seria considerado livre. (p. 155) A cidade forma então um território jurídico distinto, tornando-se uma comuna. (p. 160) O autor lembra que as catedrais não teriam sido realizadas sem a contribuição dos burgueses. (p. 166) O autor conclui o capítulo afirmando que a

cidade, a partir do século XII, é “[...] uma comuna, vivendo do comércio e da indústria, ao abrigo de um recinto fortificado, gozando de um direito, de uma administração e de uma jurisprudência de exceção.” (p. 167)

O último capítulo aborda a *Influência das cidades na civilização europeia*, de caráter geral.

O trabalho de Pirenne destaca o papel da burguesia como agente transformador da sociedade e na evolução das cidades. Na parte sobre as instituições urbanas, lembra os estudos de Max Weber. Suas teses mais amplas sobre o papel do Islã no Mediterrâneo, porém são mais contestadas por outros historiadores.

Caio Prado Junior (1907-1990), historiador paulista, autor de vários livros importantes sobre a história do Brasil, destacando-se a *Evolução política do Brasil* (1933) e a *Formação do Brasil Contemporâneo* (1942).

Em 1935, publica dois trabalhos na *Revista Geografia*, da AGB. O primeiro denomina-se *O Fator Geográfico na Formação e Desenvolvimento da Cidade de São Paulo*.

Inicia o artigo lembrando que a região de São Paulo não oferece atrativos para explicar a localização da segunda cidade do país (na época), com dois milhões de habitantes: as terras eram pobres. (p. 7) Realiza então a análise do sítio, mostrando que São Paulo estava no planalto, mas a serra estava a apenas 15 quilômetros do mar, junto a uma faixa costeira insalubre. (p. 9) De todos os pontos da Serra do Mar, São Paulo teria a maior facilidade de acesso. (p. 11) Existia uma imensa clareira natural na floresta: os Campos de Piratininga. (p. 13) Os Jesuítas se instalaram no alto da colina, em uma posição estratégica esplêndida (no divisor de águas do Anhangabaú e do Tamanduateí). (p. 16-17)

Em seguida, o autor examina as causas do desenvolvimento de São Paulo, ressaltando sua situação de centro natural do sistema hidrográfi-

co da região (p. 20-21), ocupando o centro do sistema de comunicações do planalto (p. 27), e era escala das comunicações entre o planalto e o litoral. (p. 28) Mediante a descoberta do ouro, São Paulo se despovoou (p. 32), com o esgotamento das minas, a cidade entra em novo surto econômico, através da cultura de cana e do café. (p. 33-34) As ferrovias vão repetir os antigos caminhos de penetração. (p. 35) As indústrias vêm consolidar a “hegemonia paulistana”: em 1933, São Paulo já possuía 61% do capital investido na indústria do Estado. (p. 36-37)

O segundo artigo, *Contribuição para a geografia urbana da cidade de São Paulo* é dividido em três partes.

A primeira parte trata da *Localização de São Paulo* e, novamente, o autor afirma que não são as riquezas da região onde São Paulo está situada, que estão na base do desenvolvimento da cidade, mas outros fatores, como a posição relativa que a cidade ocupa no “[...] conjunto do sistema econômico, político e social do qual é o centro geográfico natural e necessário.” (p. 41) Ressalta que São Paulo se povoou, resultando numa “[...] estrutura geo-humana [...] em faixas radiantes”, não tendo se difundido por contiguidade e por anéis concêntricos. (p. 43) Comenta as faixas de distribuição da população paulista e as ferrovias, aborda novamente da situação da cidade e afirma que as funções de porto e de centro distribuidor foram cindidas entre São Paulo e Santos. (p. 49) Em consequência de sua posição de centro geográfico e econômico, foram concentradas as funções de capital: centro político e administrativo, social e cultural, (p. 54-55), assim como industrial. Discute, em seguida, o papel da imigração estrangeira, que faria parte dos fatores gerais para explicar o desenvolvimento da cidade. (p. 61)

A segunda parte é sobre a *Estrutura interna da cidade*, na qual o autor discorre inicialmente, os terrenos e o relevo regional, a topografia irregular da colina central, o “triângulo” de São Paulo. (p. 65) Lembra que as antigas estradas teriam fixado as grandes artérias atuais. (p. 66)

As ferrovias teriam se instalado nas baixadas (p. 67), atraindo as indústrias, enquanto que o centro comercial ficava na colina.

Em 1880, começam a se formar os primeiros bairros residenciais (p. 68), ficando as residências burguesas contíguas ao centro, na direção norte (S. Efigênia, Campos Elísios). Novos bairros foram criados, como o de Higienópolis, para a aristocracia paulista do café, seguidos pelo desenvolvimento da Avenida Paulista, “[...] bairro residencial dos milionários, estrangeiros ou de origem estrangeira.” Novos bairros se desenvolvem em direção sul, como os Jardins, a partir de 1910, com modelo “anglo-saxão”. (p. 70) O leste e o norte ficaram reservados às indústrias e ao povoamento operário. (p. 72) No total os bairros teriam nascido “[...] ao acaso, sem plano de conjunto, frutos da especulação.” (p. 74) Ressalta que a estrutura da cidade foi influenciada por fatores geográficos (relevo e cursos de água), que teriam marcado a sua fisionomia. (p. 77)

A última parte é sobre a *Projeção exterior de São Paulo*, de caráter regional, tratando da influência da cidade.

Os estudos de Caio Prado Jr. são talvez os primeiros estudos geográficos sobre uma cidade realizados por um autor brasileiro. Entretanto, o autor é historiador, mas esta situação é compreensível, tendo em vista que, na época, a formação de historiador era concomitante com a de geógrafo. A sua preocupação com os fatores geográficos é evidente e a maior parte das análises aproxima-se da visão regional.

Pierre Lavedan (1885-1982), historiador, especializado na história do urbanismo escreveu a monumental *Histoire de l'urbanisme 1926-1952*, em três volumes (totalizando 1.471 páginas). Foi convidado por Pierre Deffontaines para escrever a *Géographie des villes* (1936), como parte da coleção *Géographie Humaine*. Estaríamos, neste caso, diante de um trabalho

geográfico escrito por um não geógrafo, ou diante de um trabalho de urbanismo com um título geográfico?

De fato, Lavedan começa seu trabalho considerando a cidade como um ser vivo, como o corpo humano. A evolução urbana passaria pelas fases de formação, de crescimento e de declínio. O estudo da aglomeração possuiria então, um duplo ponto de vista: o estático e o dinâmico, o que corresponderia na história natural à anatomia e a fisiologia. Os elementos da estrutura urbana seriam as ruas, as praças, as superfícies construídas e os bairros. Mas existiria uma vida que animaria essa estrutura, como os problemas trazidos pelo crescimento da população e pela circulação. (p. 8) Lavedan começa, portanto por uma visão organicista da cidade.

A primeira parte trata da *Evolução da cidade*, dividida em três partes:

1. As cidades espontâneas, o autor discute se os elementos de formação seriam a vontade ou capricho humano (p. 13), a ciência e o progresso das técnicas (p. 14), mas também contaria a situação em acrópole, a localização em ilhas, em rios, em estradas, em interseção de duas estradas, ou ainda, os fatos puramente humanos, como a presença de um castelo, de uma igreja, de uma casa (p. 17-20), o que parece um tanto confuso. Em seguida, trata dos elementos de crescimento, que corresponderiam frequentemente ao que chamamos a função urbana. (p. 22) Seriam quase exclusivamente fatos humanos, como a presença de uma grande estrada, de uma ferrovia, do turismo, da atividade industrial ou a presença de uma universidade, de uma guarnição e de um tribunal. (p. 25-27) Existiriam também elementos de morte, como o assoreamento do porto, a ruína de uma indústria, um terremoto, uma erupção vulcânica, inundações ou erosão marítima (p. 28-29);
2. As cidades criadas, Lavedan indica como exemplo, as colônias gregas, as romanas, as cidades novas da Idade Média e os mosteiros. (p. 32-35) Apresenta como principais motivos fundadores, os de ordem econômica (os portos, os mercados, as atividades industriais); os motivos

políticos (as capitais, as preocupações militares); os de origem religiosa; e os motivos de recreação ou de higiene (p. 37-38);

3. Os “ritmos urbanos” completariam a primeira parte, constando do exame das variações das populações urbanas. Já menciona a desurbanização no período carolíngio, e a expansão atual, a partir de duas causas, a indústria e a atratividade da cidade. (p. 44) O referido autor cita o exemplo da evolução da população de Londres, entre 1800 e 1907. Denomina grande cidade aquelas que ultrapassam um milhão de habitantes (p. 47), e menciona as conurbações de P. Geddes, denominando-as de regiões urbanas. (p. 48)

A segunda parte trata da *Estrutura da cidade*. O primeiro capítulo aborda o plano da cidade, que exprimiria a proporção de superfícies livres e das superfícies construídas, assim como a organização dessas superfícies. (p. 51) Um dos elementos geradores do plano poderia ter sido, na época romana, o cruzamento do *cardo* com o *decumanus*. (p. 56) Outros se destinariam à estrada, o rio, o mar, a montanha, a muralha, que seria substituída pelos bulevares. (p. 69) A extensão do plano se daria pela incorporação dos subúrbios ao longo das estradas de acesso e haveria também, os elementos concêntricos, os bulevares.

Conclui o capítulo com base em três sistemas de planos:

1. O plano em xadrez, que ofereceria a facilidade de implantação e de construção, mas teria as dificuldades do alongamento das comunicações e da adaptação ao terreno (p. 72-75);
2. O plano radio-concêntrico, que teria as vantagens da flexibilidade, de sua lógica, mas, também, as dificuldades de construção e da escolha do centro (p. 76-77);
3. Os planos inorgânicos, destinados às cidades-jardins e a anarquia do traçado.

O segundo capítulo reflete sobre os *Espaços livres*, começando pelo exame da rua e sua classificação. Em seguida a praça pública e seus vários tipos, e finalmente, os jardins e cursos de água.

O terceiro capítulo, *A superfície construída*, trata da casa urbana, das relações entre a rua e os espaços livres privados. O quarto capítulo versa sobre os bairros e seus diferentes tipos. Lembra que a separação do trabalho e do domicílio é uma consequência da grande indústria. (p. 142)

Na terceira parte, em *A vida urbana*, Lavedan trata, no primeiro capítulo, da *Adaptação estrutural*, da elaboração e estabelecimento dos planos de extensão e de organização, dos planos regionais, do *zoning*, ou seja, “[...] a divisão da cidade em zonas, para cada uma das quais a legislação fixa o caráter das construções.” (p. 158)

O segundo capítulo refere-se à *Circulação urbana*, onde afirma que o “[...] desenvolvimento das cidades é ligado ao desenvolvimento dos transportes.” (p. 162) O autor divide a circulação em urbana e geral. Comenta as estações (ferroviárias, rodoviárias, aéreas e marítimas); a circulação de superfície; a circulação subterrânea; e os transportes em comum.

O terceiro capítulo, *O equipamento urbano*, é dividido em *A água*, onde examina as necessidades da cidade em relação ao abastecimento de água e sua evacuação e no texto *O fogo* trata da iluminação e do aquecimento urbano.

Conclui que “[...] há cidade, lá onde a aglomeração atinge certa densidade [...] e quando o homem domina a natureza” (p. 195) e ela é “[...] um organismo onde nada conta a não ser o interesse coletivo expresso numa lei ou numa regra imposta a todos.” (p. 197)

Na bibliografia cita os geógrafos J. Brunhes e A. Demangeon, assim como C. Sitte e M. Poëte.

O exame do livro de Lavedan leva-nos a aproximá-lo mais de um tratado de urbanismo, do que de uma obra de geografia urbana, principalmente, quando consideramos sua preocupação pelos planos urbanos,

pelos espaços livres e construídos e, sobretudo as 19 páginas dedicadas à circulação intraurbana, assim como o tratamento dado aos equipamentos urbanos, domínios pouco avançados, na época, pelos geógrafos.

A Filosofia

A publicação da antologia de Ansay e Schoonbrodt, *Penser la ville*, de 1989, procura recuperar os textos filosóficos sobre a cidade, desde a antiguidade grega.

No período que nos interessa, destacamos **Walter Benjamin (1892-1940)**, filósofo judeu alemão, que participou da Escola de Frankfurt, onde procurou convergir a análise marxista às questões da produção artística.

Vários textos relativos à Paris foram editados em alemão com o título *Das Passagen-Werk* e correspondem ao período 1927-1940. Destacamos seu texto de 1939, *Paris, Capitale du XIX Siècle*, que teve sua primeira versão escrita em 1935.

As passagens galerias, as primeiras utilizações da construção em ferro, assim como as exposições universais são relacionadas pelo autor com as indústrias do divertimento. Na mesma ordem, Benjamin coloca a experiência do *flâneur*, que se abandonaria às fantasmagorias do mercado. O próprio Haussmann teria sido o campeão da fantasmagoria da civilização. (p. 47)

Benjamin começa por *Fourier ou as Passagens*. A maioria das passagens teria sido construída em Paris nos quinze anos após 1822. A primeira condição para o desenvolvimento das passagens teria sido o apogeu do comércio de tecidos. As lojas de novidades também fizeram o seu aparecimento nesse período, e seriam precursoras das lojas de departamento (*grands magasins*). Para o autor, “[...] as passagens são os centros do comércio de mercadorias de luxo” e a arte estaria a serviço do comerciante. (p. 48) Foram nessas passagens que ocorreram as primeiras experiências de iluminação a gás.

A segunda condição para a construção das passagens seria fornecida com os inícios da construção metálica. Os arquitetos da época não teriam compreendido a natureza funcional do ferro, enquanto que o conceito do engenheiro era o que começava a se impor, iniciando uma rivalidade entre o construtor e o decorador. O ferro era o primeiro material artificial aparecido desde a época dos romanos. A utilização do ferro foi encorajada nas passagens, nos salões de exposição e nas estações ferroviárias. Benjamin lembra ainda que a utopia de Fourier estava ligada ao aparecimento das máquinas. O próprio falanstério era uma cidade feita de passagens. (p. 48-49)

A segunda parte trata de *Grandville ou as exposições universais*. As exposições universais seriam os centros de peregrinação ao fetiche mercadoria. Lembra que as exposições universais tiveram como precursoras as exposições nacionais da indústria, a partir de 1798. Os Saint-Simonianos, que teriam se apropriado das exposições universais, teriam previsto o desenvolvimento da indústria mundial, mas não previram as lutas de classe. As exposições universais idealizariam o valor de troca das mercadorias, criando um quadro onde o valor de uso passaria para o segundo plano. O autor conclui com: “[...] a entronização da mercadoria e o esplendor das distrações que a envolveu”, seria o segredo da arte do desenhista Grandville. (p. 50-51)

A terceira parte denomina-se *Luís-Filipe ou o interior*. No reino de Luís-Filipe, “[...] o indivíduo entra na história.” Para o indivíduo, pela primeira vez, os locais de habitação estariam em oposição aos locais de trabalho. No interior de suas residências estariam reunidas as regiões longínquas e as lembranças do passado. A sala de visita seria “[...] um camarote no teatro do mundo.” O interior da residência seria também o asilo onde se refugiaria a arte. (p. 52) No estilo Segundo Império, o apartamento tornar-se-ia uma espécie de morada (*habitable*). O autor lembra, porém, que o *Modern Style* liquidaria o interior nos últimos lustros do

século. (p. 53) Para Benjamin, seriam nos escritórios e nos centros de negócios que se deveria procurar o verdadeiro quadro de vida do cidadão.

Na quarta parte, *Baudelaire ou as ruas de Paris*, Benjamin afirma ter sido com Baudelaire que Paris tornou-se, pela primeira vez, objeto da poesia lírica. O olhar de Baudelaire trairia um sentimento de uma profunda alienação. O *flâneur* procuraria refúgio na multidão. (p. 54) Na versão do artigo de 1935, Benjamin lembra que as primeiras contribuições à fisionomia da multidão se encontram em Engels e Poe. (p. 42)

Benjamin conclui com *Hausmann ou as barricadas*. A atividade de Hausmann se incorporaria no “imperialismo napoleônico que favorece o capitalismo financeiro”. Em Paris, a especulação estaria no seu apogeu. A alta dos aluguéis teria expulsado o proletariado para os subúrbios e um “cinturão vermelho” se constituiu. (p. 56) Para o autor, o verdadeiro objetivo das obras de Hausmann era o de garantir a cidade contra a eventualidade de uma guerra civil. Ele queria tornar impossível, para sempre, a construção de barricadas nas ruas de Paris. O ideal de Hausmann eram as perspectivas, e corresponderia às “[...] tendências correntes no século XIX, de enobrecer as necessidades técnicas pelos pseudo-fins artísticos.” (p. 57) No texto anterior de 1935, Benjamin lembra que as barricadas foram ressuscitadas pela Comuna de Paris. (p. 45)

Os textos de Benjamin, inacabados, aparecem fragmentados, mas apresentam aspectos de interesse para o exame crítico da cidade, sobretudo da cidade do século XIX, com a introdução do maquinismo, dos novos materiais e das novas técnicas. Sua contribuição é bem mais vasta, considerando seus outros textos (inclusive sobre Moscou), procurando examinar as questões culturais a partir do marxismo, mas seu suicídio, sob pressão, na fronteira espanhola, encerrou uma produção que poderia ter tido ainda maiores desenvolvimentos.⁴³

NOTAS

- 1 JAMES, 1972, p. 601.
- 2 GALLOIS, 1925; DICKINSON, 1969, p. 226.
- 3 JAMES, 1972, p. 592.
- 4 JAMES, 1972, p. 584.
- 5 ALEXANDER, J. W., in MAYER; KOHN (1959).
- 6 JAMES, 1972, p. 590.
- 7 BERNARD, 1931, p. 202-204.
- 8 DE MARTONNE, 1940, p. 161-169.
- 9 BERDOULAY, 1981, p. 180.
- 10 JAMES, 1972, p. 590.
- 11 GEORGE, 1962, p. 449-459.
- 12 DICKINSON, 1969; MEYNIER, 1969; NARDY, J.-P. in PINCHEMEL; ROBIC; TISSIER, 1984, p. 116-117.
- 13 JAMES, 1972, p. 602.
- 14 JAMES, 1972, p. 595.
- 15 CAVAILLES, 1945, p. 67-68.
- 16 JAMES, 1972, p. 588.
- 17 BERDOULAY, 1981, p. 68.
- 18 CHOMBART DE LAUWE, 1952, p. 36.
- 19 JAMES, 1972, p. 597.
- 20 DE MARTONNE, 1940, p. 152-153; PINCHEMEL in PINCHEMEL; ROBIC; TISSIER, 1984, p. 173.
- 21 DICKINSON, 1969, p. 234-236; MEYNIER, 1969, p. 112; NARDY, J.-P. in PINCHEMEL; ROBIC; TISSIER, 1984, p. 199.
- 22 MEYNIER, 1969, p. 31 e 182.
- 23 BERDOULAY, 1981, p. 56 e 68.
- 24 KELLER in WHITTICK, 1975, p. 975-976; GRAFMEYER; JOSEPH, 1994, p. 6.
- 25 PARK in PARK; BURGESS; MCKENZIE, 1967, p. 1-46; PARK. in GRAFMEYER; JOSEPH, 1994, p. 83-130.
- 26 PARK in PIERSON, 1970a, p. 127-142.
- 27 BURGESS, in PARK; BURGESS, MCKENZIE, 1967, p. 47-62; GRAFMEYER; JOSEPH, 1994, p. 131-147.
- 28 Burgess indica seis projetos de pesquisa em andamento: de N. Anderson (*The Slum*); de E. R. Mowre (*Family Disorganization*); W. C. Reckless (*The Vice Areas in Chicago*); E. H. Shideler (*The Retail Business Organization*); F. M. Thrasher (*Gangs in Chicago*); e H. W. Zorbaugh (*The Lower North Side*).
- 29 MCKENZIE in GRAFMEYER; JOSEPH, 1994, p. 213-254.
- 30 MCKENZIE in PARK; BURGESS, MCKENZIE, 1967, p. 63-79; PIERSON, 1970a, p. 95-111.
- 31 ROJTMAN, 1980, p. 7-15.
- 32 WIRTH in PIERSON, 1970b, p. 618-644.
- 33 SPENGLER, 1989, p. 449-465.
- 34 SAUNDERS, 1993, p. 13.
- 35 PAQUOT in RONCAYOLO; PAQUOT, 1992, p. 283.

- 36 WEBER, 1982, p. 37-38.
- 37 WEBER, 1982, p. 37-38. Ver também *Economia e Sociedade*, Brasília, v. 2, p. 408-425, 1999.
- 38 CHOMBART DE LAUWE, 1952, p. 7.
- 39 Ver, por exemplo, a discussão em Choay (1965).
- 40 Ver, por exemplo, a discussão em Choay (1965, p. 32).
- 41 GAUDIN, 1991, p. 163-164.
- 42 RONCAYOLO in RONCAYOLO; PAQUOT, 1992, p. 262.
- 43 Ver traduções parciais em português em *Espaço & Debates*, n. 11, 1984, e em Kothe (1985).

CAPÍTULO 4

A PRODUÇÃO SOBRE A CIDADE DO PERÍODO DO PÓS-GUERRA AOS INÍCIOS DOS ANOS 70

CONTEXTO DO PERÍODO 1945-1972

Com o final da Segunda Guerra Mundial, em 1945, houve um novo reordenamento mundial e duas novas superpotências emergiram: os Estados Unidos e a União Soviética. A divisão do mundo em áreas de influência – que inclui a divisão da Alemanha em quatro zonas, a Coreia em duas partes – e a ocupação do Japão pelos Estados Unidos, geraram atritos que deram início à Guerra Fria entre os dois blocos.

Os Estados Unidos, no auge de sua expansão econômica e militar (bomba atômica, 1945), começam a liderar o bloco ocidental. As instituições internacionais mais importantes fundadas no período – a Organização das Nações Unidas (ONU), o Fundo Monetário Internacional (FMI) e o Banco Mundial – tiveram suas sedes nos Estados Unidos. A Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) foi criada como aliança militar do “bloco ocidental”. (1949)

Os estados europeus ocidentais, enfraquecidos pela guerra, foram ajudados na reconstrução pelos Estados Unidos, através do Plano Marshall (1947). Em 1957, inicia-se o processo de unificação econômica da Europa Ocidental, Mercado Comum Europeu (MCE), com seis estados membros, que será ampliada em 1972, para nove membros.

O crescimento econômico do bloco ocidental será conhecido como os “30 gloriosos”, prosperidade que levará à criação dos estados do bem-estar social.

Do outro lado, a União Soviética (URSS), embora tendo sofrido grandes perdas na guerra, vai exercer sua influência na Europa do Leste, e, a partir de 1946 começam as proclamações das “repúblicas populares”. Foram criados o Conselho para Assistência Econômica Múltipla (COMECON), organização econômica do bloco socialista (1949) e a aliança militar do leste, o Pacto de Varsóvia (1955).

Em função do enfraquecimento dos estados europeus, inicia-se o processo de descolonização, o que levará à formação do “Terceiro Mundo”, com a guerra e a vitória dos vietnamitas contra os franceses (1945-1954); as independências da Índia e do Paquistão (1947); a guerra da Argélia (1954-1962); a organização do movimento dos “não alinhados” (1955); a crise de Suez (1956); e as independências da África Negra, iniciada por Gana, em 1957.

A Guerra Fria foi ampliada com a vitória do exército comunista chinês, em 1949, tendo como consequência direta, a guerra da Coreia (1950-1953); a repressão na Hungria (1956); o início da corrida espacial (satélite soviético, 1957); a revolução cubana (1959-1961); e a construção do muro de Berlim (1961). As reações vieram com a ampliação do envolvimento americano na guerra do Vietnã (1963) e com a implantação de regimes militares na América Latina.

A revolução cultural foi lançada na China, em 1966, com repercussões ideológicas no Ocidente. No ano de 1968, ocorreram revoltas estudantis iniciadas na Califórnia e ampliadas na França, com grande contestação ao ensino universitário, com repercussão inclusive no Brasil. No mesmo ano, a intervenção soviética na Tchecoslováquia interrompeu uma experiência de reformas no socialismo real.

No final do período, sinais de crise, e em 1971, o dólar deixa de ser convertido em ouro.

As maiores aglomerações em 1950 são, Nova York, com 12,3 milhões de habitantes, passando para o primeiro lugar, seguida por Londres, com 10,4 milhões e Tóquio, com 6,7 milhões. (BONNET, 1994)

A produção intelectual do pós-guerra foi muito rica, sendo o período de 1945/1960 o de influência do existencialismo. Em 1949, foi publicado *As estruturas elementares do parentesco*, de Claude Lévi-Strauss, um dos fundadores do estruturalismo. Em 1950, temos a publicação da *Teoria geral dos sistemas*, de L. Von Bertalanffy e a *Introdução à epistemologia genética*, de Jean Piaget. Em 1955, H. Marcuse lançou seu *Eros e civilização*, tentativa de unificar as ideias de Marx com as de Freud e Sartre publicou, em 1960, a *Crítica da razão dialética*.

Em 1962, outro avanço com a publicação das *Estruturas da revolução científica*, de T. Kuhn, com a discussão sobre os paradigmas científicos. Em 1966, foram lançadas três obras importantes: os *Ecrits*, do estruturalista J. Lacan, *A Favor de Marx*, do marxista estruturalista, L. Althusser, e *As palavras e as coisas*, de M. Foucault.

No ano de 1967, foi lançado outro livro de grande interesse, *O meio é a mensagem*, de M. McLuhan, e J. Derrida começa a contestar o estruturalismo nas obras *A escritura e a diferença* e com *A gramatologia*. Ainda nesse ano, J. Galbraith lançou *O Novo Estado industrial*, seguido em 1965, por A. Touraine com a *Sociedade pós-industrial*. Foucault, em 1969, publicou outro livro de sucesso, *A arqueologia do saber*. Ao final do período, em 1972, Deleuze e Guattari iniciam a publicação de *Anti Édipo*, quando destacam a temática do desejo e nesse mesmo ano é lançado o livro *Para uma crítica da economia política do signo*, de J. Baudrillard.

Na geografia, após a interrupção da Segunda Guerra ocorreram os Congressos Internacionais de Geografia em Lisboa (1949), Washington (1952), Rio de Janeiro (1956), Estocolmo (1960), Londres (1964), Nova Delhi (1968) e Montreal (1972). Também, foram fundados nesse período, a *Canadian Association of Geographers* (1951) e o *Institute of Australian Geographers* (1959).

Publicado em 1952, o livro de E. Dardel, *L'homme et la terre*, antecipa a visão fenomenológica na geografia. O artigo de F. Schaefer, *Exceptionalism in Geography*, de 1953, se constituiu um marco da ruptura entre a corrente neopositivista emergente e a geografia clássica. Nesse mesmo ano, foi defendida a tese do sueco T. Hagerstrand, intitulada *Innovation, Diffusion as a Spatial Process*. Em 1961, foi lançado o livro de J. Gottmann sobre a megalópole norte-americana e no ano seguinte é publicada a *Theoretical Geography*, de W. Bunge. Ressaltam-se ainda como as obras mais representativas da chamada “revolução teórico-quantitativa”, *Locational Analysis in Human Geography*, de P. Hagget (1965); os *Models in Geography*, de Chorley e Haggett (1967); e, o *Explanation in Geography*, de D. Harvey (1969). As revistas *Geographical Analysis*, de 1969 e *L'espace géographique*, de 1972, são bastante representativas da corrente neopositivista.

A Nova revista, *Antipode*, lançada em 1969, nos Estados Unidos, reflete o aparecimento da nova corrente crítica dentro da disciplina, que se desenvolverá no próximo período.

A AMPLIAÇÃO DA CONTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA

O pós-guerra é o período de difusão da geografia urbana. Geógrafos de todos os continentes vão escrever sobre cidades. As principais cidades brasileiras também serão estudadas e alguns desses trabalhos se tornarão clássicos na nossa geografia.

Aparecem os primeiros manuais, o que confirmam a consolidação da subdisciplina, e os primeiros estudos sobre as cidades no conjunto do Mundo como os de P. George (1952), ou em grandes subáreas: J. Dresch, 1950 (África), M. Santos, 1965 (Terceiro Mundo), T. McGee, 1967 (Sudeste Asiático). Textos teóricos importantes impõem-se fora da disciplina, como o de Harris e Ullman (1945) e os de Gottmann (1957). Alguns autores procuram estabelecer pontes com a ecologia urbana, como R. Dickinson.

Outros, em menor número, como Berry e Horton (1970) examinaram as cidades dentro da perspectiva teórica e quantitativa, em pleno apogeu.

Em 1945, foi publicado o famoso artigo *The Nature of Cities*, de **Chauncy Harris (1914-2003)**, da Universidade de Chicago e **Edward L. Ullman (1913-1976)**, da Universidade de Washington,¹ texto, que ficou conhecido em todos os manuais e estudos urbanos como uma continuidade aos modelos de Burgess e Hoyt, sobretudo a partir da reprodução dos três esquemas no artigo.

Os autores começam considerando as cidades como pontos focais (*focal points*) na ocupação e utilização da terra pelos homens. Mas as cidades seriam também paradoxais, pois o rápido crescimento e a grande dimensão trariam vantagens e inconvenientes. Entretanto, cada cidade seria única, porém lembrariam as outras pela sua função e padrão.

O artigo é dividido em duas partes. A primeira parte, de caráter regional, denomina-se *O suporte das cidades*. Este suporte dependeria dos serviços que elas forneceria às áreas tributárias. As cidades, como fornecedoras de serviços urbanos, seriam de três categorias: 1) cidades como lugares centrais (p. 277); 2) cidades de transportes (focos de transportes ou de rupturas de carga); e 3) cidades de funções especializadas (como as manufactureiras e as industriais). (p. 278)

A segunda parte, que mais interessa, trata da *Estrutura interna das cidades* e examina os fatores que produziam os padrões de uso do solo dentro da cidade. Existiriam três generalizações de organização:

1. as zonas concêntricas, estudadas por Burgess, conforme discutidas em suas publicações de 1925 e 1929; (p. 282)
2. os setores, estudados por Hoyt, em seus trabalhos de 1936, 1937 e 1939;
3. os núcleos múltiplos, generalização proposta pelos autores.

Em várias cidades, o padrão de uso do solo seria estabelecido em torno de diversos núcleos separados, como no caso da Londres metropolitana. O núcleo inicial da cidade poderia ser o distrito de comércio varejista, no caso das cidades do tipo lugar central; ou um porto nas cidades de transportes, e ainda uma fábrica nas cidades de função especializada.

O crescimento dos núcleos separados e dos distritos diferenciados refletiria a combinação de quatro fatores:

1. algumas atividades necessitariam de facilidades especializadas;
2. algumas atividades se agrupariam no mesmo local, porque se beneficiam da coesão;
3. algumas atividades seriam prejudiciais às outras;
4. algumas atividades não permitiriam oferecer altos aluguéis (*rents*) nos locais mais procurados.

Os autores propuseram então o padrão de núcleos múltiplos, ou seja, uma classificação de distritos desenvolvidos em torno de núcleos, nas maiores cidades americanas, a saber:

1. o CBD não estaria situado na área central, mas em um de seus bordos, como no caso de Chicago, no ponto de maior acessibilidade e no local dos valores mais elevados;
2. o distrito atacadista e de indústrias leves estaria ligado às ferrovias e aos transportes rodoviários, com disponibilidade de depósitos e proximidade do mercado de trabalho à cidade;
3. o distrito das indústrias pesadas deveria dispor de muito espaço (p. 284) e requereria também boa ligação em transportes;
4. os distritos residenciais, os de alta classe estariam em terras caras, longe dos inconvenientes, enquanto que os das classes baixas estariam próximos das fábricas e distritos ferroviários. Por causa da

- obsolescência das estruturas, as velhas margens dos distritos residenciais poderiam ser facilmente invadidas;
5. os núcleos menores incluiriam os centros culturais, os parques, os distritos comerciais externos e os pequenos centros industriais;
 6. os subúrbios e os satélites, devido ao aumento do uso do automóvel e com a melhoria das linhas de transporte ferroviário, permitindo viagens frequentes dos passageiros (*commuters*), teria havido estímulo à suburbanização.

Harris e Ullman concluem avaliando as três generalizações:

1. a maioria das cidades exibiria uma combinação dos três tipos de suporte urbano. Mas haveria uma impossibilidade física de uma concentração muito grande, além da existência de fatores de separação, que distanciariam os núcleos;
2. as mudanças constantes de padrão de uso do solo causariam vários problemas: como o surgimento de cortiços (*slums*). Mas as zonas de transição não seriam sempre zonas de deterioração, pois também poderia ocorrer o aparecimento de zonas de classes altas, como a Park Avenue, em Nova York;
3. e finalmente, o *status* político administrativo separado de muitos subúrbios seria “[...] uma falta de responsabilidade cívica” pelos problemas urbanos, que ficariam às custas da cidade onde os suburbanos trabalham, mas não residem; (p. 286)

O pequeno artigo de 11 páginas reflete uma modernidade que corresponde à própria “explosão” das grandes metrópoles americanas, daí a riqueza e a flexibilidade da proposta conceitual dos dois autores. Todos os manuais que tratam das cidades passaram a incluir a proposta dos dois geógrafos norte-americanos.

Segundo Roncayolo, o geógrafo **René Clozier (1900-1990)** trouxe, através do estudo da mobilidade, a questão da periferia para o campo científico, escrevendo *La Gare du Nord*, em 1940.²

Em seu estudo *Essai sur la banlieue (1945)*, o autor começa comentando que, nas margens das grandes cidades se descobre uma paisagem que justapõe os traços da cidade e do campo.

A primeira parte do artigo trata da definição de *banlieue* (periferia). Etimologicamente, a *banlieue* designava “[...] o espaço de uma légua em torno da cidade onde se exercia a jurisdição de uma autoridade.” Ela constituía um anel periurbano destinado a não perturbar as fortificações, e a afastar os artesãos que não queriam se submeter aos regulamentos corporativos da cidade. Nessa *banlieue*, se inseriam núcleos de povoamento, os *faubourgs* (subúrbios) e os habitantes dos subúrbios eram chamados *forains*. Mas, com o crescimento das cidades, os *faubourgs* foram progressivamente incorporados, e as classes ricas procuravam locais no campo vizinho para residir. Finalmente, a *banlieue* desaparece no sentido jurídico, para dar lugar às comunas suburbanas. (p. 445) O autor destaca a seguir, o desenvolvimento das ferrovias e dos transportes coletivos, liberando a mão de obra de uma concentração forçada. Nas cidades grandes teria ocorrido uma extensão “tentacular”, transformando-as em uma vasta “região urbana”.

A segunda parte trata do problema dos transportes, na qual o autor comenta sobre as ferrovias da periferia, e o prolongamento dos transportes urbanos (bondes, ônibus, elétricos e metrô). Clozier mostra como exemplo, o caso de Lyon.

A terceira parte aborda os deslocamentos dos profissionais, considerando que a extensão da periferia seria função da importância da cidade e dos meios de transportes disponíveis. Haveria as migrações oscilatórias, em ritmo alternante, comparáveis ao movimento pendular, dando origem a três correntes: a da periferia em direção à cidade,

a mais importante (p. 446); a da cidade em direção à periferia; e a corrente transversal ou interperiferias.

A quarta parte trata do problema do povoamento. Para o referido autor a periferia seria povoada, sobretudo por elementos vindos da cidade, e não do campo vizinho. Um “êxodo urbano” estaria esvaziando a cidade em benefício da periferia. No caso de Paris, o autor afirma que “[...] a periferia comanda de agora em diante a evolução demográfica da aglomeração.” (p. 449)

A questão do *habitat* é tratada na quinta parte. O loteamento privado teria sido a resposta dada, no caso francês, às novas demandas, geradas pelo afluxo de população, e que necessitou uma política específica de controle público. Na Grã-Bretanha, a extensão urbana seria controlada pelos poderes públicos (p. 450); nos Estados Unidos, o controle se faria pelo zoneamento; na Alemanha, as empresas públicas eram responsáveis pelos loteamentos; e na Áustria, a municipalidade socialista de Viena estava construindo grandes imóveis e cidades-jardins.

Na sexta parte, Clozier trata das “funções” da periferia, de forma que a mais importante seria a residencial, as quais os anglófonos chamavam de “cidade dormitório” para as localidades satélites das grandes cidades. Outra função seria a de abastecimento alimentar e a terceira seria a função industrial, que teria atraído indústrias do centro da cidade. (p. 451) A função comercial apareceria na forma de armazéns e depósitos.

A última parte trata dos problemas administrativos, políticos e sociais, cuja situação administrativa poderia ajudar ou entravar a extensão da periferia. As grandes municipalidades como Viena (1.218 km²), poderiam realizar mais facilmente os planos de extensão. A periferia também influenciaria as opiniões políticas, através das eleições. O desemprego já era mais grave na periferia, onde os deslocamentos dificultavam a situação dos sem trabalho.

Na conclusão, Clozier afirma que “[...] as grandes cidades exprimiriam no mais alto grau, a noção geográfica de nodalidade”. Os nós das estradas e ferrovias levariam a uma concentração de homens, capitais, mercadorias e fábricas. As ferrovias, que teriam contribuído à acumulação da vida social, por outro lado, estariam combatendo os inconvenientes da distensão demográfica, despovoando as zonas congestionadas do centro da cidade, em benefício da periferia. (p. 452)

Os estudos de Clozier sobre uma estação ferroviária levaram-no às análises pioneiras sobre a questão da periferização, propondo vários conceitos novos, inclusive o do “êxodo urbano”, contrapondo a ideia corrente de êxodo rural como principal alimentador da população das periferias urbanas.

Thomas Griffith Taylor (1880-1963), nascido em Londres, migrou para a Austrália em 1892. Criou o Departamento de Geografia da Universidade de Sydney, em 1920. Em 1928 transferiu-se para a Universidade de Chicago. Entre 1935-1951 trabalhou na Universidade de Toronto.³ Escreveu em 1946 o livro *Urban Geography*, primeiro manual do ramo em inglês. O interesse dessa obra é que, além de ser a primeira síntese em inglês, trata-se também de uma tentativa de abordagem determinista na geografia urbana.

O autor começa afirmando que examinou dados sobre 200 casos, e que utilizou materiais de Lewis Mumford.

A primeira parte, *Aspectos gerais*, contém cinco capítulos. No capítulo introdutório o autor informa que pertence ao grupo determinista, onde o que mais importaria é a relação homem/meio, sendo três os principais tipos de agrupamentos humanos: a “raça”, a “nação” e a “cidade”. (p. 15) A finalidade da obra seria então, a de considerar o meio como a chave para o entendimento da cidade.

No segundo capítulo, o autor cita sete exemplos de cidades a partir de diferentes latitudes e conclui que os fatores seguintes são condicionantes: a facilidade de acesso, as condições do meio e a benignidade do clima. (p. 36)

No terceiro capítulo, trata da evolução da cidade em suas primeiras fases, iniciando com a paisagem de caçadores até o estágio de localidade “infantil”.

O quarto capítulo trata das divisões territoriais das cidades e o quinto capítulo é sobre as fases de desenvolvimento de uma grande cidade, dando Toronto como exemplo, quando Taylor afirma que a “[...] cidade não apresenta grande analogia com o animal, porém muito mais com uma árvore.” (p. 94) A cidade passaria por quatro fases: “infantil”, “adolescente”, “juvenil” e “madureza” (p. 98), pois era um “organismo em evolução”. (p. 107)

A segunda parte trata da *História da evolução urbana*. No sexto capítulo, o autor discute os povoamentos históricos e orientais, onde examina, entre outras, a cidade nigeriana de Kano. Nos capítulos seguintes, o autor trata das cidades gregas (sétimo capítulo), das cidades romanas (oitavo capítulo), das cidades medievais (nono capítulo), e da transição entre cidades medievais e modernas (décimo capítulo).

O décimo primeiro capítulo trata da cidade moderna, baseando-se em Gist e Halbert (1938). Define como cidade, uma vila que chega a ter de 10 a 15.000 habitantes. Os fatores primários para determinar a localização de uma cidade seriam: a temperatura e a precipitação, a presença de carvão e do petróleo e as facilidades portuárias. (p. 208) Nesse capítulo, o autor comenta ainda os trabalhos de Burgess e os de Harris e Ullman, publicados no ano anterior.

A última parte, denominada *Determinantes topográficos e outros*, trata, no décimo segundo capítulo, dos *Fatores geológicos. cidades e planícies*, onde define o conceito de “*umland* de uma povoação”: seria a parte da comarca circundante que tem como centro cultural a cidade. (p. 252)

As cidades “fluviais” são tratadas no décimo terceiro capítulo; os portos marítimos e lacustres no décimo quarto capítulo; as cidades e portos de montanha no décimo quinto capítulo; as cidades mineiras no décimo sexto capítulo; e os centros religiosos e povoações turísticas no décimo sétimo capítulo.

No décimo oitavo capítulo, *Planos distintos do tabuleiro de xadrez* Taylor comenta a segregação dos negros em Dacar, que “[...] se fez necessária, porque grande parte dos indígenas procedia da selva e não tinha ideia da vida urbana, nem de higiene” [!] (p. 416), o que além de ser uma observação eurocêntrica, mostra o seu desconhecimento da ecologia senegalesa. Comenta também as cidades-jardins e o projeto da Grande Londres, de Abercrombie (1944).

O décimo nono capítulo é de caráter regional e aborda a *Distribuição regional e estudos regionais*.

No último capítulo, o vigésimo, em a *Regulação e classificação das cidades*, Taylor comenta os casos de Nova York e de Londres. Conclui citando W. M. Davis, que teria simplificado o estudo da topografia, introduzindo o conceito de idades nas paisagens. Declara que tentou aplicar o mesmo sistema na evolução das cidades ocidentais. (p. 478) Afirma ainda que o número de 50.000 habitantes seria o ponto ótimo para as cidades. (p. 480)

O grande esforço de Taylor, examinando mais de 200 casos, na maior parte, ilustrados por desenhos, apoiava-se, numa frágil base teórica, na teoria evolucionista, o que resultou num trabalho sem continuidade, e logo criticado, como no caso de Tricart (1951) que qualificou seu trabalho de “bizarro”, a partir do uso de teorias pré-concebidas.

O longo artigo de **Raoul Blanchard**, *Montréal. Esquisse de géographie urbaine* (196 páginas), de 1947, tem o interesse de examinar a aplicação de seu método à realidade norte-americana, num momento que o autor já contava com 70 anos de idade, o único tratado nos dois períodos anteriores.

A cidade de Montreal, com uma área de 715 km², tinha 1.300.000 habitantes, concentrando um terço da população da província de Quebec. (p. 133)

Blanchard começa pela análise das condições geográficas, através do exame da situação, que considerava mais favorável que a de Nova York, devido o acesso às águas interiores. Em seguida, trata do sítio, da montanha e dos terraços.

No segundo capítulo, o autor comenta a evolução urbana de Montreal, desde 1660 (capital do tráfico de peles) até 1940 (expansão industrial).

O terceiro capítulo trata da cidade atual, onde o autor abre o leque, examinando as funções (atividades industriais e comerciais e papel intelectual); a população, onde observa o “drama das raças”, devido à existência de 599.000 pessoas de origem francesa, 183.000 de origem inglesa e mais 121.000 de outras nacionalidades em Montreal. (p. 270) Inclui ainda o exame das paisagens urbanas: a quadrícula norte-americana; os tipos de casas; o uso exterior do inglês; e a intensidade da circulação. Em seguida, examina o “aspecto” dos bairros, a partir do exame dos bairros de negócio, dos bairros “ingleses” e dos bairros “franceses”.

Na última parte, trata dos subúrbios (*banlieue*) de Montreal, divididos em subúrbios residenciais, de turismo e agrícolas. O autor conclui considerando apaixonante o estudo dessa grande cidade, pelas “generosidades de sua natureza” e pela reação dos homens em relação a essa mesma natureza. Discute ainda o papel dos anglo-escoceses na concepção das indústrias e dos franceses na sua execução. (p. 324-325)

Nesse artigo, Blanchard inova no desdobramento da cidade atual, quando examina as paisagens urbanas, indo do exame desde a casa até ao bairro, e pelo destaque dado às questões linguísticas, mas o método, no conjunto, permanece o mesmo.

Robert Eric Dickinson (1905-1981), concluiu seu Ph.D em 1932 e ensinou nas universidades de Londres, Syracuse, Leeds e Arizona.⁴ Seu livro *City, Region and Regionalism*, foi publicado em 1947. O autor é conhecido também pelo seu livro de 1967, *The West European City*.

O livro já estava pronto quando começou a guerra, e é composto por quatro partes, nos interessando as duas primeiras que tratam da cidade. A terceira é sobre a cidade na região, e a quarta, do regionalismo e da região.

Dickinson, no prólogo, menciona as afinidades entre a geografia, a ecologia humana norte-americana e a morfologia social europeia, lembrando, porém que a geografia deveria “[...] prestar mais atenção aos lugares do que aos homens [...]”. (p. 10)

A primeira parte denomina-se *O núcleo urbano como centro regional*, com três capítulos. No primeiro, *A região como unidade social*, o autor discute a metrópole econômica, que deveria ser denominada “[...] a toda grande cidade que atua como um centro destacado de atividades humanas.” A área dependente da grande cidade se chamaria metropolitana. A região metropolitana seria uma entidade funcional, e se estenderia por toda a zona aonde a influência da capital fosse predominante, e seria axial em sua forma. (p. 37)

No segundo capítulo, *A cidade como centro regional*, menciona a existência de forças centrífugas e centrípetas que adquirem uma importância singular no desenvolvimento, na situação, nas funções e na estrutura física da comunidade urbana. (p. 40-41) A função seria a força que regeria e impulsionaria a vida da cidade. (p. 42)

O terceiro capítulo trata da relação da cidade com a região.

A segunda parte é a mais importante, *A estrutura da cidade*, com apenas dois capítulos. No quarto capítulo, *Estrutura do núcleo urbano*, o autor define a grande cidade como uma unidade na vida e na organização social, formada por uma série de pequenas unidades homogêneas. Todas

elas possuiriam um “centro nervoso” comum, no distrito central de negócios, localizado, em geral, na cidade primitiva. (p. 121)

Dickinson começa então a discutir o processo de desenvolvimento urbano. Este processo fundamentaria a situação, o crescimento e a estrutura das cidades. Os processos poderiam ser resumidos em: de concentração (da população); de centralização (do trabalho); de descongelamento (da população); de descentralização (das atividades); de segregação residencial; de invasão e de sucessão. (p. 123-126) A influência da ecologia humana é evidente, e o autor cita Gist e Halbert (1941) nessa parte. Em seguida, trata do plano urbano, que seria em xadrez, em estrela ou radio-concêntrico, e dá como exemplos de desenvolvimento urbano as cidades de Chicago, Paris e Berlim. Discute as construções urbanas, quando menciona que a estrutura das cidades modernas tenderia a distinguir uma série de zonas concêntricas: central, zona média e zona exterior. (p. 137-140) Apresenta Chicago como exemplo, citando Burgess e comenta sobre as “áreas de desorganização social”: as *blight* áreas [áreas de deterioração] e a orla rural urbana, onde ocorreria o “deserto institucional”. (p. 152) Trata também da marcha ao trabalho, descrita como uma maré de fluxo e refluxo diário, entre distrito de trabalho e de residência. Quando discute a situação das indústrias, considera que elas podem se tornar centros cristalizadores de novos núcleos de habitação e focos de correntes de tráfego. Conclui o capítulo com os movimentos da população. As tendências de êxodo da população dos setores centrais da cidade em direção à periferia; de “recentralização” dos centros comerciais nos distritos distantes; e de decadência da área central pela existência de meios rápidos de comunicação. (p. 169)

No quinto capítulo, *Os distritos urbanos e a área natural*, é afirmado que o caráter funcional de cada distrito dependeria de sua posição em relação ao centro, das condições topográficas e de sua evolução histórica. Começa pelo exemplo de Estocolmo e em seguida, passa para as *Áreas*

Naturais, quando menciona que o primeiro objetivo dos geógrafos deveria ser o estudo da estrutura urbana e da diferenciação funcional de seus bairros (citando Burgess, Gist e Halbert). (p. 178) Quanto aos serviços e seus centros, haveria uma tendência da “[...] área comercial do centro a deslocar-se em direção aos distritos residenciais de maior categoria” (p. 185) e cita como exemplo o caso de Baltimore. Discute o *Ordenamento versus áreas naturais*, quando trata do zoneamento, da área natural na administração local; e da área natural no planejamento, quando menciona o exemplo do Plano de Londres, de Abercrombie (1943). Em seguida trata dos problemas e técnicas da análise urbana, com o exemplo de Hull; do inventário da cidade, com o exemplo do *survey* de Chicago, de 1942; do inventário imobiliário de Nova York, de 1934, e conclui com um programa para a análise das cidades britânicas.

A terceira parte, *A cidade na região* é de caráter regional.

Dickinson parece ter sido o geógrafo mais permeável as ideias da ecologia humana de Chicago. É um dos primeiros a discutir os processos urbanos e as metrópoles. As últimas partes do livro, quando tratam da região, apresentam maior caráter geográfico.

No artigo *The Scope and Status of Urban Geography: an assessment*, de 1948, com 17 páginas, Robert Dickinson expõe, de forma mais precisa, suas ideias sobre a geografia urbana.

Começa pela *Abordagem geográfica*: o assentamento urbano era “[...] visto pelo geógrafo como um *habitat* construído pelo homem na superfície terrestre.” (p. 10) O problema do geógrafo era determinar não apenas as distintas funções do assentamento urbano, mas também como suas “formas-elementos” estão arranjadas em relação a cada outra. As características dos assentamentos urbanos variariam em tamanho, funções, espaçamento e desenho (*layout*).

O geógrafo, estudando os assentamentos urbanos deveria se preocupar com quatro problemas: 1) as condições físicas e culturais envolvidas

na origem do núcleo do assentamento; 2) as reações do núcleo, no seu desenvolvimento funcional e morfológico e o impacto dos eventos históricos; 3) a vida e a organização do assentamento atual, visto como um conjunto e suas diferenças internas; 4) as interrelações com o território vizinho. A geografia estudaria, portanto o assentamento humano em três aspectos: estrutura física (o caráter, o modo de agrupamento dos edifícios e ruas); o processo que determinaria essa estrutura (o caráter econômico social e as tradições da comunidade) e o estágio no desenvolvimento histórico do assentamento.

A segunda parte trata do sítio (as características precisas do terreno, o relevo, a geologia, o abastecimento em água), a situação (as condições físicas numa área mais vasta) e a nodalidade (foco de estradas, relações com o campo e outros assentamentos em torno).

A terceira parte trata o desenvolvimento histórico, ou seja, como o assentamento utiliza, adapta e transforma as suas condições no processo de expansão. (p. 13) Cita Pirenne e Mumford nesta parte.

A *Estrutura* é estudada na quarta parte. “[...] o assentamento urbano presente seria o objetivo central da abordagem geográfica” (quando cita Blanchard). Haveria dois aspectos: a estrutura funcional e demográfica e a estrutura morfológica (o plano). (p. 15)

A quinta parte trata dos limites do assentamento urbano, em termos das quatro funções (habitação, trabalho, recreação e transporte), de forma que cada assentamento urbano formaria uma parte de um todo econômico, social, cultural e político. Aqui aparece a influência da *Carta de Atenas* num estudo de geografia. (p. 17)

A sexta parte considera os estudos comparativos, do ponto de vista funcional, quando o autor menciona os trabalhos dos alemães Kohl (1841), Ratzel, Hassert, Schlutter e Hettner, examinados sob uma perspectiva regional. A sétima parte é também sobre os estudos comparativos, mas desta vez sob o ponto de vista morfológico. A morfologia urba-

na trataria do estudo do *layout*, da construção das cidades, vistas como expressão de sua origem, crescimento e função.

Dickinson conclui o artigo lembrando a existência de superposição entre a ecologia humana da Universidade de Chicago e a morfologia social europeia. A geografia seria distinta da ecologia social por “[...] se preocupar com a diferenciação do total do assentamento urbano nas suas áreas funcionais e nos agrupamentos sociais, enquanto expressos na estrutura e usos, e no agrupamento das suas estruturas construtivas”. O *habitat* seria a principal ênfase do geógrafo, enquanto que o maior interesse do sociólogo seria “[...] a distribuição dos mal ajustados sociais em áreas desorganizadas” (p. 25), assim como a investigação de grupos sociais na cidade, nas “vizinhanças” e nas grandes “áreas comunitárias”. Mas não haveria uma linha divisória muito clara entre ambas as disciplinas.

Neste artigo, Dickinson, ao contrário do seu livro de 1947, deixa de mencionar os processos de desenvolvimento urbano, originários da sociologia norte-americana, e procura dar um caráter mais geográfico ao texto, na medida em que volta a tratar dos clássicos conceitos de sítio e situação, e dá um maior destaque à morfologia urbana. Mas sua tentativa de separação entre a sociologia e a geografia no domínio urbano não parece conclusiva.

Georges Chabot (1890-1975) foi professor nas Universidades de Estrasburgo (1919), Dijon (1928) e Sorbonne (1945). Escreveu sua tese *Les Plateaux du Jura Central*, seguida da tese complementar *La Cotière Orientale de la Doubes*, considerado o primeiro estudo de uma zona de influência urbana por J. Beaujeu-Garnier. Em 1938, o autor já tinha apresentado o artigo *La détermination des courbes isochrones en géographie urbaine*, no Congresso Internacional de Geografia de Amsterdã.

Seu livro *Les Villes. Aperçu de géographie humaine*, de 1948, é a primeira obra geral de geografia urbana em francês,⁵ e é formado em três partes.

Na introdução, o autor se interroga sobre o que é uma cidade e examina os vários critérios utilizados para defini-la: numérico, histórico, de direito administrativo, o aspecto exterior e o gênero de vida urbana. Cita as definições de F. Ratzel (1891 a 1903), de J. Brunhes e de P. Deffontaine (1926). Escreve pela primeira vez, um resumo da história da geografia urbana, incluindo os estudos de Meuriot, Clouzot, Clerget, Maunier, Ratzel, Schlutter [considerado como fundador da geografia urbana], Hassert, Geisler, Vacher, Blanchard, Lespès e Demangeon. A seguir trata das divisões da geografia urbana: seus elementos geográficos seriam a posição, o sítio, sua história, seus aspectos, suas funções, sua vida. Lembra que, como um indivíduo, a cidade teria sua vida profissional e sua vida privada. A profissão própria da cidade seria a função urbana (p. 19), termo emprestado à linguagem fisiológica. (p. 20)

Aborda então, na primeira parte, das funções urbanas. A função urbana imporia o gênero de vida à cidade e constituía sua razão de ser. (p. 21) A partir desta afirmação, começa a discriminar, por capítulo, as funções: a função militar (primeiro capítulo), a função comercial (segundo capítulo), a função industrial (terceiro capítulo); as cidades de cura e as cidades de lazer (quarto capítulo), os centros espirituais (quinto capítulo) e as capitais (sexto capítulo).

No sétimo capítulo, o autor define “metrópole” como o exercício simultâneo de um grande número de funções urbanas. (p. 92)

Na segunda parte, *A Cité*, está dividida em dois capítulos. O capítulo I trata do “quadro” (*cadre*), ou seja, “da forma da cidade” (p. 98), onde o autor retoma as questões do sítio e da situação e lembra que são distinções propostas por Ratzel (1906). Em seguida trata do plano, que poderia ser em xadrez, radio-concêntrico ou em estrela, como tinha discriminado Lavedan. Após o plano, trata da extensão das cidades, a partir de “pontos de cristaliza-

ção”, como as indústrias e as estações, em torno dos quais se estruturavam os novos bairros. (p. 112) O crescimento das cidades poderia ser também em *polyptier* (tipo amebiano) e policêntrico. Comenta também as cidades-jardins e as cidades operárias. Prossegue com os remanejamentos internos e do zoneamento (que teria começado em 1913) e conclui o capítulo com a discussão da casa urbana; os tipos de cidades e a estética urbana.

O segundo capítulo é sobre a vida comunitária, a demografia, a circulação urbana, o abastecimento e os serviços. Conclui com a “alma da cidade” – a psicologia das cidades – quando o autor exemplifica a partir da inexistência de barricadas em Londres e pergunta se não haveria uma mentalidade cidadina que se oporia à do campo. (p. 175)

A terceira parte, *A cidade no país*, trata a cidade no nível regional: a cidade e sua região, as redes de cidade e a urbanização de um país.

Chabot conclui com comentários sobre o crescimento urbano, os limites de urbanização e a discussão entre a urbanização e a civilização.

Em 1963, Chabot escreveu o *Traité de géographie urbaine*, juntamente com Beaujeu-Garnier, ficando responsável pelos textos dos capítulos *As funções urbanas*, *O plano e A extensão das cidades* e *a Cidade na região*, o que mostra sua preocupação maior pelas funções urbanas.

Chabot foi o primeiro a sistematizar a história da geografia urbana. Sua proposta de uso de linhas isócronas, efetuada já em 1938, teve utilização disseminada no planejamento dos transportes. Tricart (1951) critica, porém, os seus estudos por ter negligenciado a estrutura social.

O geógrafo pernambucano **Josué de Castro (1908-1973)**, formou-se em medicina na Universidade do Brasil, em 1929 e doutorou-se em filosofia em 1938. Foi professor de geografia humana na Faculdade Nacional de Filosofia. Realizou conferências em universidades europeias, norte-americanas, latino-americanas e asiáticas. Conhecido interna-

cionalmente pelo seu livro *Geografia da Fome* (1946), obra traduzida para 22 línguas, teve carreira internacional, culminando com a presidência da *Food and Agriculture Organization* (FAO), organização de alimentação e agricultura das Nações Unidas.

Sua tese de cátedra, *A cidade de Recife: ensaio de geografia urbana* foi defendida em 1948, e publicada em 1954.

Na apresentação, informa que realizou pesquisas no Brasil, em Portugal, na Holanda e na França, onde contactou Max Sorre.

Na introdução, o autor define o organismo urbano como “[...] um produto da cristalização das vontades dos homens, atuando em face das possibilidades geográficas do meio”. Para o autor, a geografia humana estudaria a ação dos fatores naturais e culturais que teriam determinado a fundação, a evolução e a expansão singular da cidade, estudando, portanto, um “[...] tipo especial de paisagem cultural”. Adverte que seu ensaio não era um estudo monográfico, mas se concentrava na correlação do “organismo urbano” com a “paisagem natural” onde ele se assentaria. (p. 163) Por outro lado, a geografia urbana seria um dos aspectos da geografia regional. Na paisagem urbana os produtos de elaboração humana atingiriam um máximo de concentração (p. 165), a cidade sendo um “organismo artificial” (p. 166), e ela se projetaria na paisagem como um signo de vitória do cultural sobre o natural. (p. 167)

O segundo capítulo é sobre os *Fundamentos fisiográficos*, e começa pelo estudo da localização, considerando a posição ou situação geral geográfica, e a posição ou a situação local topográfica, quando cita Brunhes. (p. 168) Trata da aplicação dos princípios de localização e de extensão, quando critica o “errado Ratzel” (p. 169) e em seguida, passa à análise ecológica da cidade do Recife.

O terceiro capítulo é sobre a *Ocupação humana da região*, quando descreve o início da ocupação portuguesa. No quarto capítulo, *A fundação da cidade*, o autor destaca o papel dos holandeses, inclusive comparando a atuação deles na Europa, na atual Nova York e na Indonésia.

No quinto capítulo, denominado *Localização e crescimento da cidade*, começa por discutir os fatores de progressão ou de crescimento, e comenta a influência da situação regional. A cidade teria nascido do porto, e o açúcar teria sido o “[...] fator fundamental de produção e de evolução da cidade do Recife.” (p. 216) A cidade teria crescido em direção aos rios, “[...] em busca dos pequenos núcleos de povoação”: os primeiros engenhos. (p. 218) Esses engenhos eram “[...] germes desses centros ganglionares de crescimento.” (p. 219) A cidade teria ocupado quase toda a planície do Recife. (p. 220) Compara então Recife a Salvador e a Buenos Aires, e considera o plano urbano do Recife superior, com suas construções “[...] ordenadas por um ato de forte vontade criadora.” (p. 223) Menciona a força de atração da cidade, e do crescimento de grande população “marginal”, que “vegetaria” em habitações miseráveis. (p. 224) Em seguida, contesta a hipótese de Gilberto Freyre da verticalidade de Recife ser de influência holandesa (p. 226-227), tendo sido antes resultado das necessidades de espaço para construção. Chama então de mecanismo de “[...] fabricação de paisagem urbana” do Recife, o que antecede a expressão atual de “produção do espaço”. (p. 231) Conclui que a cidade de Recife representa um ato criador da vontade humana, tendo a natureza criado o porto natural e o homem criado a cidade. (p. 232)

Josué de Castro inicia a série de teses de geógrafos dedicados às grandes cidades brasileiras. A influência organicista (sendo médico), e, sobretudo de Brunhes, de quem chega a transcrever esquema em outro trabalho,⁶ considerando as cidades como “fatos de ocupação improdutiva”. Um destaque especial é dado às ilustrações apresentadas, que vão de Olinda e Recife, a Batávia (Jacarta), Nova York, Amsterdã e Lisboa. Apresenta também uma foto aérea do centro atual da cidade do Recife.

A comunicação *Quelles sont les contributions que la géographie doit apporter aux plans d'aménagement des villes?*, do geógrafo português, **Fernando Falcão Machado**, apresentada no Congresso Internacional de Geografia de Lisboa, em 1949, interessa como um dos primeiros textos da geografia portuguesa sobre questões urbanas, ao tempo que trata de uma questão prática: a contribuição da geografia ao planejamento.

Para o autor, como as cidades, na sua maioria, teriam sido “formadas organicamente”, e foram os resultados de uma evolução secular, elas deveriam ser objeto de observação e análise científicas.

A contribuição da geografia aos planos de organização das cidades se daria em seis aspectos:

1. A história da cidade: seria necessário fazer uma completa observação analítica dos fatos, e mesmo “[...] formular historicamente, as leis que regulam a vida da cidade.” (p. 388-389);
2. O estudo analítico do sítio: as condições atuais do sítio, a descrição da paisagem física e humana, sua integração na região natural e nos sistemas administrativos, econômicos, sociais no seu aspecto espacial, revelando a função da cidade. Seria necessário utilizar o índice de urbanização que daria a característica funcional da aglomeração, comparando a percentagem da população ativa com a população nacional: as percentagens superiores às nacionais seriam essenciais à aglomeração. O autor sugere também que poderiam ser utilizados os “perfis psicológicos” de G. Bardet. (p. 389);
3. Os dados da circulação: deveriam ser examinadas as causas do conjunto das trocas naturais da cidade e o sistema de vias;
4. Os dados meteorológicos: insolação, direção dos ventos, temperatura, nebulosidade, umidade e pluviosidade;
5. Os dados geobotânicos: dados da flora; o verde na cidade (quando cita novamente G. Bardet);
6. O sentido geográfico: os planos deveriam se edificar sobre grandes constantes geográficas e econômicas da região, e só a geografia

poderia dar o conhecimento dessas constantes. (p. 390) O autor sugere então a criação de cursos de geografia nas escolas de arquitetura e de belas artes. (p. 391)

As citações frequentes à G. Bardet mostram um vínculo do autor com as ideias de uma corrente do urbanismo francês. O “índice urbanístico” referido é conhecido no mundo anglo-saxão como *shift-share analysis*. Destaca-se sua preocupação científica.

Pierre George (1909-2006), defendeu sua tese de doutorado *La Région du Bas-Rhone. Etude de géographie régionale*, em 1935. Foi Professor de geografia da Sorbonne, a partir de 1948, e do *Institut des Hautes Etudes Politiques* é considerado por Roncayolo como “[...] um dos mestres mais importantes da geografia francesa no pós-guerra.”⁷

Escreveu em 1949 *La Banlieue: une forme moderne de développement urbain*, apresentando os trabalhos de M. Agulhon, L. Lavandeyra, H. Elhai e R. Schaeffer, reunidos sob o título de *Etudes sur la banlieue de Paris* (1950), trabalho posterior aos seus estudos sobre Praga (1948) e Varsóvia (1949).

Na sua apresentação, de 14 páginas, Pierre George lembra que a expressão *banlieue* data da Idade Média, mas “[...] o fato geográfico da periferia é um fenômeno muito recente”, e que *banlieue* seria sinônimo de “zona suburbana” ou “periurbana”, citando Clozier (1945). (p. 13)

Inicia lembrando que os processos contemporâneos de evolução urbana começam por uma “modificação quantitativa” e, ao mesmo tempo, por uma “modificação qualitativa profunda”. Passa então a utilizar terminologia de origem marxista: “a concentração industrial e financeira, que caracteriza a segunda fase do desenvolvimento do capitalismo”, teria efeitos concretos no aparecimento dos enormes estabelecimentos industriais, comerciais e bancários. O aparelho de Estado, agora

aumentado por novas funções (p. 14), comportaria um aumento dos serviços públicos. Ocorreria um crescimento do número de pessoas ativas e a diferenciação social atingiria proporções desconhecidas. As funções produtivas seriam expulsas em direção ao exterior, e o centro (de Paris) tornar-se-ia cada vez mais um local de trocas e transações. (p. 15) Por outro lado, a segregação social teria se efetuado a partir de um processo acelerado ao longo do século XIX (p. 16), que levaria a riscos: o perigo demográfico. A industrialização teria sido acompanhada pelo aparecimento dos cortiços (*taudis*), resultado de uma organização sumária da habitação ou de “especulações sórdidas”. Outro tipo de riscos seria a “luta de classes”. Mas a diversidade de ações seria frequentemente “contraditória”, considerando que a aglomeração urbana, devido aos investimentos engajados, “é uma reunião de fatos geográficos duráveis”. (p. 17) Comumente, o conteúdo mudaria várias vezes sem que a forma exterior tivesse variado.

Pierre George começa então a tratar da periferia: a primeira causa da “explosão” (*éclatement*) das grandes cidades teria sido a construção das grandes indústrias, que teriam atraído o povoamento “proletário” nas proximidades (p. 18), mas as relações entre residência e trabalho deixaram de serem relações geográficas, a partir da existência dos “movimentos pendulares”. Uma “divisão geográfica de funções” teria sido esboçada: a periferia atrairia o povoamento proletário, por razões positivas e negativas, gerando uma segregação social. A predominância de uma classe social numa localidade teria um papel repulsivo em relação às classes antagonistas, essa especialização sendo mais grave no caso do proletariado não qualificado de origem estrangeira. (p. 19) Alguns subúrbios habitados por artesãos e possuidores de pequenas indústrias teriam se transformados em comunas dormitório proletárias. (p. 20) As classes médias se localizavam em “subúrbios de residência”, bem servidos pelos meios de comunicação, e aspiravam à residência individual nas zonas

impróprias ao desenvolvimento industrial. Quanto aos ricos, eles não tinham necessidade de se estabelecer fora da cidade, como os americanos, enquanto que a periferia teria se tornado “proletária e revolucionária”. (p. 21) Em Paris, as zonas industriais se situaram em terrenos planos do oeste, norte e sudeste; os loteamentos no sul e no leste. O loteamento teria sido fruto de uma política social de descongestionar a área urbana e, distanciar a classe de proletários ou pequenos burgueses proletarizados “de sua consciência de classe”. (p. 22-23)

O interesse maior deste trabalho é a utilização, em geografia, de um vocabulário de origem marxista, que antecede, em muito, a “geografia crítica” dos anos 70.

Jean Dresch (1905-1994) ensinou em Rabat, Caen, Estrasburgo, e desde 1948 na *Université de Paris*. Foi diretor do *Institut de Géographie* da mesma universidade a partir de 1960. Seu artigo *Villes d'Afrique Occidentale*, publicado em 1950, antecipa o exame das cidades africanas realizado por Pierre George, no seu livro de 1952.

Dresch inicia o seu artigo com um importante aviso: teriam existido cidades na África Ocidental, antes da colonização. Começa pelo *Crescimento das cidades coloniais*, quando afirma que elas teriam uma vitalidade extraordinária. (p. 610) Algumas já eram grandes cidades. Eram “cidades de brancos”, mas que provocaram o afluxo de negros, pois o branco precisaria de “trabalhadores braçais”, de operários, de empregados, de *boys* (domésticos) e o afluxo de negros teria criado um mercado atraindo artesãos e comerciantes (p. 611), mas brancos e negros não se misturavam: a segregação seria a regra.

A segunda parte trata da *Cidade Branca*: monótona, formada por loteamentos em quadrícula. Seria composta pelo bairro do porto ou da estação ferroviária [o “pulmão” da cidade branca], pelo comércio ataca-

dista e pelo bairro administrativo. O *habitat* seria formado por residências (*villas*) rodeadas por jardins. (p. 612) Os empregados, funcionários e operários negros “invadiam” a cidade branca pela manhã, e “refluíam” à noite.

A *Cidade negra* é tratada na terceira parte. As ruas e casebres (*cases*) seriam ainda mais monótonos, e só haveriam residências localizadas em ruas por quadrículas. Eram aglomerações provisórias, construções leves (p. 614), pois as concessões não eram definitivas. Enquanto o branco era alojado pelo seu empregador, o negro “se virava” (*se débrouille*): ausência de vias, de água [só alguns pontos de água], de eletricidade, de esgotos ou de serviços de limpeza. (p. 615)

As outras partes do artigo descrevem as cidades por áreas geográficas: as *Cidades Sudanesas*, que seriam luminosas, estendidas nas planícies, habitadas por rurais e comerciantes islamizados, como Bamaco. (p. 616)

Os *Portos de Senegâmbia* seriam cidades da savana, de “[...] povoamento simples, pois os povos das florestas não migravam para o norte”. Eram mais antigas, cidades portos (p. 618), como St. Louis, onde não haveria segregação, pois os negros já eram cidadãos há mais de um século. (p. 621) Dacar contaria com um terço dos brancos de toda a África Ocidental Francesa. (p. 622) Na “Cidade Branca” de Dacar, já havia prédios de vários andares. (p. 624) A Medina de Dacar, criada em bloco em 1914, após uma epidemia de peste, era “[...] a maior aglomeração negra e uma das mais feias da África francesa.” (p. 626)

A última parte trata das *Cidades guineanas*, cidades da zona úmida, que eram “[...] menos numerosas, menores e mais recentes”. Seriam mercados de regiões ricas em produtos agrícolas e minerais. (p. 627) Conacri, “apertada” na sua ilha, com suas ruas diagonais, o que resultou na aproximação de brancos e negros. Os negros viviam também “numa grande aldeia suja”. Abidjã era a cidade mais jovem da região. (p. 628) A segregação neste caso seria “mais brutal”: Treichville, após a Medina

de Dacar, seria a “aldeia mais monstruosa” da África Ocidental Francesa, sendo superpovoada e com aluguéis elevados. (p. 630)

O maior interesse do artigo de Dresch é a visão geográfica, no início dos anos 1950, das cidades coloniais francesas, futuras capitais dos estados africanos nos anos 50 e 60. As questões de pobreza urbana e de forte segregação foram levantadas pelo autor, que utilizou, entretanto, um vocabulário agressivo em relação às precárias aglomerações africanas da época.

Jean Tricart (1920-2003) foi professor assistente em Paris (1945-1948). Em 1948, defendeu sua Tese de Estado sobre a parte oriental da bacia de Paris, e se vinculou à Universidade de Estrasburgo, tornando-se a partir de 1957, diretor do Centro de Geografia Aplicada. É mundialmente conhecido na área de geomorfologia, tendo escrito com A. Cailleux, o *Traité de géomorphologie*, em quatro volumes (1962-1969), não dando continuidade aos estudos sobre questões urbanas.

O segundo fascículo do *Cours de géographie humaine*, sobre o *Habitat urbain*, é datado de 1951. O Curso é dividido em duas partes, a segunda trata da organização das redes de cidades, ou seja, da escala regional.

A primeira parte, *A morfologia urbana*, é dividida em três capítulos. O primeiro trata dos elementos da paisagem urbana, as construções e espaços livres. Tricart começa pelas casas rurais e urbanas, examinando os materiais e os planos. Afirma que “[...] a estrutura social e econômica é um dos elementos essenciais da explicação da paisagem.” (p. 19) Aqui a paisagem começa a ser explicada por elementos externos, por uma estrutura socioeconômica, o que sugere uma abordagem marxista. Na classificação das construções urbanas, o autor nota que a “[...] fábrica marca a paisagem urbana, como a fazenda marca a paisagem rural.” (p. 27) Examina em seguida os espaços livres: as ruas, as praças e os terrenos de

esportes. No final, trabalhos práticos são propostos, no exame de casas e ruas da cidade de Estrasburgo.

O segundo capítulo trata do *Quadro da vida urbana: o plano*. O plano seria um fato de organização, que seria obra de uma determinada sociedade. Ele refletiria uma estrutura (gêneros de vida, estratificação social, grau de evolução técnica, disponibilidade financeira). A função da cidade seria um dos elementos desta estrutura. (p. 73) Aqui aparece a visão do espaço como reflexo da estrutura da sociedade. Para o autor, os dados fundamentais do plano seriam: 1) “os sistemas dos urbanistas”: o quadrangular “ideal para especulação”, o rádio concêntrico e os jardins ingleses; e 2) a influência do sítio: os fatores físicos e os humanos. (p. 77-78)

Quando Tricart discute o dinamismo das cidades, lembra que “[...] é a estrutura social, no momento da construção do novo bairro, que determina essencialmente seu plano”; mas o bairro construído teria “[...] uma força própria de perpetuação” que levaria à sua evolução. Afirma ainda: “[...] todos os problemas do *habitat* urbano decorrem da dinâmica social, baseada na diferenciação de classes e das lutas entre si.” (p. 90)

Quanto à função, ela estaria “estritamente ligada à estrutura social por vínculos de causalidade reversíveis”, mas a função comandaria a estrutura social. Uma cidade industrial teria um grande operariado, assim como uma cidade de tipo centro regional seria composta essencialmente por comerciantes. (p. 99) Por outro lado, a estrutura social comandaria também a função: muitas cidades industriais existiriam graças à existência de uma burguesia que teria investido seus capitais localmente, fazendo nascer a indústria. (p. 100) Além do aspecto dialético, Tricart mostra aqui o papel dos agentes sociais na estruturação do espaço. O autor trata em seguida dos fatores históricos, das forças de permanência das estruturas urbanas: as ruas teriam maior permanência que as construções. (p. 109) Tricart conclui o capítulo com *Os principais tipos*

de planos: as cidades homogêneas; as cidades heterogêneas; e as grandes áreas geográficas de tipos de cidades. Propõe dois estudos de bairros no final do capítulo.

O terceiro capítulo trata da *Estrutura urbana*. Tricart discute inicialmente a complexidade das relações entre a estrutura econômica e social e a morfologia urbana – a estrutura poderia influenciar as formas, como ela poderia não aparecer. Apresenta como exemplo a segregação: ela comandaria o plano das cidades coloniais, enquanto que seria invisível no plano de Chicago. A explicação estaria na força de permanência dos elementos da morfologia urbana, que mudariam menos rapidamente que a estrutura social. (p. 139)

Quando Tricart discute os bairros, define sua função como lugar do bairro no “organismo urbano”; a morfologia do bairro, como os tipos de casa, a disposição das ruas; e a estrutura social do bairro, que seria o nível e o modo de vida de seus habitantes, sendo que os elementos principais seriam a função e a estrutura social. (p. 141) Ou seja, aqui Tricart coloca a morfologia como elemento secundário na análise da cidade. O bairro seria uma “[...] unidade morfológica e estrutural”, caracterizado por uma “certa paisagem urbana”, por um “certo conteúdo social”, e por sua função. (p. 147) Os bairros seriam divididos em bairros de comércio e de escritórios, de especialidades diversas, industriais e residenciais. A cidade seria então construída por “um agrupamento orgânico de bairros”. As relações entre os bairros permitiriam definir a estrutura da cidade. Essas relações seriam espaciais e funcionais. (p. 180) O autor discute e critica, em seguida, a teoria do *zoning* e dá como exemplo de reação ao zoneamento à nova estrutura de Varsóvia.

Conclui que o *habitat* urbano, “[...] forma de organização social, é [...] a projeção inscrita no solo, de certa forma de sociedade.” (p. 184)

Na bibliografia, cita autores da Escola de Chicago, a exemplo de R. Park, E. Burgess, R. Mckenzie, Gist e Halbert; geógrafos anglo-saxões

como, C. Harris, R. Dickinson e G. Taylor (que criticou), e os franceses P. George e A. Demangeon, além do historiador do urbanismo L. Mumford.

O curso de Tricart, divulgado sob a forma de apostila, mostra um forte avanço conceitual sobre os trabalhos anteriores. O autor trabalha com os conceitos de estrutura, forma/morfologia, função, dinamismo e permanência, articulando-os e tratando-os de maneira dialética. Uma influência marxista, como no caso de Pierre George, é observada nas determinações estruturais e até na menção de lutas de classes. A opção pelos estudos de geomorfologia não permitiu a continuidade de sua contribuição na geografia humana.

É de 1952, o livro de **Pierre George**, *La Ville. Le fait urbain à travers le Monde*, que segundo o autor, é um convite a uma “[...] viagem ordenada através de um certo número de cidades grandes e pequenas.” (p. VIII)

A primeira parte do livro trata do *Fenômeno urbano na sua diversidade* é dividido em dois capítulos. O primeiro capítulo trata do fato urbano, que seria universal e procederia da “[...] generalidade das necessidades de reunião, da influência da expansão da economia capitalista, e da repartição bruta de populações urbanas.” O autor discute os elementos da fisionomia, e a paisagem urbana, que reuniria fatos de observação e suas infraestruturas. (p. 6-7) Para uma explicação geográfica das paisagens urbanas atuais, dever-se-ia recorrer à história. Quando comenta os prédios urbanos, declara que a concentração das funções de produção e de troca, e as especulações imobiliárias conduziriam a uma separação da residência e do local de trabalho. (p. 12) Os planos poderiam ser rádio-concêntricos ou ortogonais, mas a topografia “poderia deformá-los”. (p. 17) As cidades seriam integradas no quadro natural e regional: a posição (nível regional) e o sítio (localização exata) seriam examinados. (p. 19)

Em seguida, observa que a presença da cidade modifica o meio ambiente, mas ela seria também marcada pelo meio. (p. 20)

O segundo capítulo trata do *Esboço metodológico*, do exame da rede urbana e de cada cidade, separadamente. Para o autor a cidade seria um fato histórico e um fato geográfico na medida em que sua forma seria um compromisso entre o passado e o presente, enquanto que seu conteúdo humano e a atividade de seus habitantes seriam marcados pelo signo do presente (p. 24), havendo adaptação de formas antigas às funções e necessidades novas. (p. 26) Discute, também, a definição da cidade, que poderia ser baseada pela sua dimensão, pela sua fisionomia arquitetural, pela sua posição em relação às atividades agrícolas e não agrícolas e por suas funções econômicas próprias. (p. 28) Conclui o capítulo tratando das grandes séries urbanas: a forma inicial corresponderia ao nascimento das cidades numa economia rural; a segunda geração seria a das cidades comerciais; a terceira categoria se comporia das cidades comerciais e industriais, resultantes da revolução industrial e do capitalismo; o quarto grupo seria o das cidades coloniais, e a quinta categoria abrangeria as cidades socialistas. (p. 30-32)

Na segunda parte, com 176 páginas, o autor comenta as cidades da Europa Ocidental, a cidade de Paris tendo maior destaque, com 30 páginas.

A terceira parte, com 111 páginas, apresenta as *Consequências urbanas da expansão europeia*, tratando em conjunto das cidades da América do Norte, da América Latina e das transformações e criações coloniais na África do Norte, na Ásia e no “Continente Negro”, dando a Nova York o maior destaque (13 páginas).

Na última parte, com 67 páginas, o autor discute a *Evolução urbana na economia socialista*, e dedica 14 páginas à cidade de Moscou.

Pierre George cita os franceses Chabot, Lavedan, Mombeig, Sorre, Tricart, mas também os alemães Ratzel e Christaller e os anglo-saxões Dickinson, Geddes, Mumford e Taylor.

O livro de Pierre George é um pouco a *Géographie universelle* das cidades e apresenta uma visão a partir do mundo europeu, de sua expansão. Aparentemente, para o autor, o estágio mais avançado estaria nas cidades das economias socialistas. A relação da questão urbana com a “expansão da economia capitalista” é marcante no livro. É também um dos primeiros estudos a discutir as cidades do Terceiro Mundo.⁸

Em 1961, P. George lançou seu manual *Précis de géographie urbaine* que teve várias traduções em português, e ainda continua sendo reeditado para um público universitário.

Maximilien Sorre, já teve dois textos apresentados no período anterior (1929). O seu tratado *Les Fondements de la géographie humaine*, teve o terceiro tomo, *l'Habitat*, editado em 1952, quando o autor já tinha 72 anos. Após 1929, Sorre assumiu funções de direção, o reitorado em Clermont-Ferrand e Aix-Marseille, passando para a Sorbonne em 1940.⁹

Inicia tratando o *habitat* como o “[...] estudo dos estabelecimentos humanos” (p. 8), e discute o *habitat* rural, do segundo ao quarto capítulo. No quinto capítulo, o autor faz a discussão da passagem do *habitat* rural para o urbano. Define então a cidade como parte da paisagem, mas lembra de que “[...] atrás das pedras, haveria homens” (p. 175), e “[...] a massa e a densidade das casas, a massa e a densidade dos homens” seriam as características das cidades. Lembra ainda que, desde 1846, as estatísticas francesas classificavam como cidades todas as aglomerações com mais de 2.000 almas. (p. 176) Sorre insiste também na duração, na estabilidade e na permanência das cidades. (p. 177) As cidades seriam a expressão da vida de relações em todos os graus e formas. (p. 179) Conclui o capítulo com uma definição mais completa de cidade: “[...] uma aglomeração fechada, permanente, mais ou menos considerável e densa, em grande parte totalmente independente de sua terra (*terroir*) para a sua subsistência,

implicando uma vida de relações ativas e traduzindo no seu aspecto geral um alto grau de organização.” (p. 180)

No sexto capítulo trata das condições históricas e geográficas do desenvolvimento urbano. A cidade seria sempre a expressão de uma civilização. (p. 186) As fundações urbanas nos países novos atestariam a “[...] tomada de posição do globo pela cultura europeia” (p. 190), demonstrando aqui um eurocentrismo, como se a cidade fosse de origem europeia. Quando trata da transformação e vitalidade das cidades, define as condições geográficas, ou seja, a situação (latitude, altitude, a posição) (p. 204) e o sítio, considerando um complexo de sítios justapostos (p. 210), lembrando que a cidade não nasce necessariamente das circunstâncias físicas. (p. 214)

O sétimo capítulo trata das *Funções Urbanas*. Para o autor haveria funções que correspondem às necessidades de caráter social (função militar, espiritual e política) e às necessidades econômicas (funções de troca e função industrial).

O oitavo capítulo denomina-se *A paisagem e a vida das cidades*. Define o espaço urbano como um “[...] espaço construído encerrado por uma linha envolvendo todas as construções contíguas.” (p. 257) O espaço urbano seria um atributo da paisagem urbana, enquanto que a paisagem urbana seria uma característica do espaço urbano, o que não parece muito claro. A paisagem deveria ser definida nas três dimensões do espaço: no plano horizontal, seria uma combinação de vazios e cheios; no plano vertical, predominariam as habitações em altura. (p. 258) A paisagem urbana exprimiria o caráter e as funções gerais da cidade. (p. 259) O autor passa em seguida a discutir a criação e a espontaneidade na formação do plano, mas também a segregação étnica, assim como a topografia. A estrada poderia ser geradora do plano, assim como a influência dos rios poderia ser notada. Existiria também a criação sistemática de planos urbanos, e as cidades poderiam ser transformadas, como no caso do plano de Haussmann. Os planos, finalmente, traduziriam a história da cidade. (p. 287)

O nono capítulo trata das *Metrópoles*. Os caracteres das grandes cidades seriam estatísticos, morfológicos, funcionais e ecológicos. Os traços gerais das grandes cidades seriam: a natureza recua, a paisagem seria um complexo de natureza e história; haveria uma indeterminação de seus contornos, assim como uma grande heterogeneidade (raças, economia, nível de vida) e mobilidade, quando o autor usa Chicago como exemplo. As grandes cidades teriam funções múltiplas. Mas a cidade seria também um “ser vivo” que se desenvolveria como um vegetal (p. 307), o que lembra a visão organicista da Escola de Chicago.

No décimo capítulo, o autor trata da *Estrutura das grandes cidades*, quando procura diferenciar o urbanismo, “[...] disciplina prática dirigida à aplicação e à busca de doutrinas de ação”, da geografia, que “constata e explica”. (p. 312) Distingue então a parte central da metrópole, que corresponderia ao espaço urbanizado no momento do grande crescimento industrial do século XIX. Para Sorre, “[...] o monumento fixaria a função” (como a Prefeitura, a Bolsa), quando faz referência aos traços antigos fixados pela literatura (quando cita E. Zola). Mas, atrás dessa permanência, ocorreriam mudanças profundas: o abandono progressivo da área central (p. 316), e o deslocamento do centro de gravidade de certas atividades. (p. 318) Trata em seguida das zonas externas das aglomerações, da periferia (*banlieue*), que seria a zona de contacto ou de penetração do *habitat* rural e do *habitat* urbano (p. 319), mas existiriam núcleos urbanos – como o exemplo de Londres – e cidades satélites. (p. 322) Apresenta também, o exemplo das cidades americanas, citando Mckenzie e as teorias de Burgess e Hoyt, porém critica-os por terem ignorado os trabalhos dos historiadores do urbanismo. (p. 332) Discute a “Ocupação do espaço no sentido vertical”, desde os prédios de sete andares das cidades romanas, até a necessidade de se tirar um lucro elevado do solo, chegando ao “arranha céu”. (p. 336) Em seguida, discute os vazios, que seriam 59% da área de Paris (p. 338), e os cheios. Comenta, para concluir, as correntes

do urbanismo, com duas tendências em confronto: imóveis individuais *versus* imóveis coletivos. Critica os urbanistas lembrando que “[...] não se pode cristalizar o desenvolvimento urbano em fórmulas estreitas.” (p. 343)

O capítulo XI é dedicado à população das grandes cidades e suas funções internas. O autor estuda a população, as necessidades em energia, água, alimentos, serviços hospitalares, funções de eliminação, lazer, circulação [quando menciona a dissociação do local de trabalho e de habitação] e a coordenação urbana.

O capítulo XII trata do meio urbano das grandes cidades. O fator dominante seria a densidade urbana. Trata do clima urbano e define as ecologias urbanas, “[...] os gêneros de vida próprios a cada grupo”. Lembra então que o primeiro período da era urbana foi um período de crescimento sem regras, coincidindo com o “[...] crescimento triunfante do capitalismo”, que teria sido uma “[...] das páginas mais sombrias da história das cidades” (p. 392-393) e existiriam ainda os ritmos urbanos e as migrações de turismo. Em seguida, discute a morbidade, a mortalidade e fecundidade, e considera que se morreria mais cedo nas cidades. (p. 409)

O último capítulo é sobre as *Cidades e o campo*, quando trata da urbanização, do êxodo rural, dos mercados urbanos, dos ritmos urbanos, das cidades e regiões urbanas (citando Christaller, Kolb e Brunner com seu conceito de “reurbanização”). (p. 431)

Sendo um dos últimos tratados da geografia humana, com quase 500 páginas no terceiro volume, a abrangência do livro de Sorre é muito grande, começando pelas questões menos complexas (*habitat rural*), até as questões das grandes metrópoles. O uso do seu conceito de ecologia é mais restrito, quando trata das cidades. Mostrou-se informado da produção da ecologia urbana da Escola de Chicago.

Um segundo manual na língua inglesa, *The Geography of Towns* foi editado em 1953, por **Arthur Eltringham Smailes (1895-1984)**, na época, encarregado do Curso de Geografia na Universidade de Londres, e pode ser comparado com as publicações francesas do mesmo período.

O primeiro capítulo trata das *Origens e bases das cidades. Cidades antigas*. As cidades (*towns*) antigas concentravam o excedente local produzido pela agricultura intensiva. Depois, teriam aparecido as cidades comerciais. (p. 10-12)

No segundo capítulo o autor trata das *Cidades modernas*. A segunda revolução urbana teria acontecido com a indústria moderna, mas também com a mudança do emprego para os serviços. (p. 28) Os centros urbanos seriam locais de trabalho e serviços centralizados, embora os modernos métodos de transporte permitissem a residência a distância (subúrbios). Haveria então, um tipo particular de paisagem feita pelos homens. (p. 38)

No terceiro capítulo, denominado *A localização das cidades*, são discutidos os conceitos de posição, distinguindo *location* (localização), que poderia ser definida em termos de latitude, longitude, distância ou direção; *site* (sítio), ou seja, a superfície sobre a qual a cidade se apoia (p. 41); e *situation* (situação), sua posição em relação aos arredores. (p. 42) Haveria uma complexa inter-relação do sítio e situação, e da forma e função. (p. 67)

O quarto capítulo denomina-se *Cidades e culturas*. Para o autor, as cidades seriam uma das mais visíveis expressões das diferentes culturas. Elas mostrariam uma grande variedade de formas, que levam a marca das diversas culturas. (p. 68) A estrutura interna da cidade refletiria, finalmente, o impacto e as relações das diferentes comunidades.

Os quinto e sexto capítulos tratam da morfologia da cidade. O quinto capítulo especifica a questão das regiões urbanas. Essas seriam compostas pelo centro (*core*) e os *integuments*, ou seja, as extensões de terras em volta do centro, de diferentes tipos, produtos de fases diferentes de crescimento e das mudanças funcionais que acompanham o crescimento.

(p. 92) O sexto capítulo trata, especificamente, do desenvolvimento da estrutura da cidade: haveria as cidades planejadas e as não planejadas; o núcleo (*kernel*) seria a área que estava contida dentro dos muros, no passado (p. 109), quando lembra que a insularidade da Grã-Bretanha tinha permitido uma liberação dos muros mais cedo que na Europa continental. (p. 111) Nas cidades modernas, apareceriam a extensão urbana e as conurbações.

O último capítulo é de nível regional, trata do campo urbano (*Urban Field*), uma das especialidades do autor, citando como exemplo de indicador, as áreas de circulação de jornais.

Na bibliografia de Smailes, nota-se uma abertura para autores de outras nacionalidades e de outras disciplinas, que vão desde Chabot, Dickinson, Geddes, George, Lavedan, Mumford, Pirenne, Arousseau, Demangeon, Abercrombie, Harris e Ullman, Park, Burgess e Mckenzie.

O que podemos destacar na obra de Smailes, em primeiro lugar, é o conceito de *Urban Field*. Claval (1981, p. 112) menciona seus escritos sobre o assunto desde 1947, embora considerando sua visão restrita à zona de influência da cidade. Em seguida, observamos que é um dos primeiros a enfatizar a importância dos serviços centrais, assim como da relação entre cultura, forma e estrutura das cidades. Mumford, no seu livro de 1961, p. 770, considerou o livro como “[...] uma introdução admirável.”

O texto de **Pierre Mombeig**, de 1941, já foi apresentado quando ele trata da metodologia de geografia urbana. Em 1952, o autor tinha editado o famoso livro, *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. No ano seguinte, 1953, foi publicado seu longo artigo *La Croissance de la ville de São Paulo* com 88 páginas.

A cidade tinha 26.040 habitantes em 1872, passando para 1.326.261 em 1940, numa aglomeração de 2.300.000 habitantes, constituindo já “[...] o maior centro industrial da América do Sul.” (p. 59) Mombeig inicia

lembrando que, tanto na sua morfologia como nas suas funções, uma cidade é o produto das condições geográficas locais e regionais. Mas ele acrescenta: “[...] sendo obra humana, ela é o reflexo e o fruto da civilização. Sua paisagem como suas atividades testemunham as aquisições culturais próprias aos grupos humanos que se sucederam e que a construíram.” (p. 60)

O primeiro capítulo trata do sítio urbano, em quatro páginas: São Paulo é uma cidade dos altos planaltos tropicais. (p. 62)

O segundo capítulo é sobre o crescimento urbano e da São Paulo antiga: pelas suas origens, São Paulo seria radicalmente diferente das outras cidades sul-americanas por ter tido uma fundação religiosa e escolar, obra dos Jesuítas. (p. 67) O clima era hospitaleiro. O autor comenta o papel dos Bandeirantes, que teriam feito de São Paulo o ponto de partida de todas as grandes estradas (cita Caio Prado Jr, 1935). Conclui o capítulo comentando a pequena cidade visitada por Saint-Hilaire (1819).

O terceiro capítulo, *O Novo São Paulo. A capital dos fazendeiros* é iniciado pelos “Fatores políticos e sociais da evolução urbana”, quando Mombeig trata da necessidade dos fazendeiros de habitar na cidade. Em seguida, o autor comenta o clima de São Paulo [no meio da discussão da evolução urbana]. Na parte sobre a expansão urbana trata do crescimento após 1870, quando os fazendeiros foram atraídos para o bairro de Campos Elíseos, enquanto que a burguesia instalava-se em Higienópolis. (p. 93-94)

O quarto capítulo, *Florescimento da metrópole*, é dividido em crescimento da cidade e de sua periferia. Com o enriquecimento dos imigrantes teria sido desencadeado um *rush* burguês ao longo da Avenida Paulista, e iniciada a construção do Jardim América e do Jardim Paulista. (p. 268) Pela sua extensão (20 km de leste para oeste) e pelo seu ritmo de crescimento, São Paulo seria uma cidade verdadeiramente “americana”. (p. 269) Os fatores de crescimento seriam: a eletricidade; a industrialização,

através da política protecionista – tendo a maior parte das indústrias sido fundada por imigrantes; a inflação, com a valorização dos terrenos, tornados aplicação de dinheiro. *Gangs* de especuladores trabalhavam em São Paulo, mas havia também loteamentos bem equipados pela *City of São Paulo Improvements*. O autor trata ainda da americanização do gosto: “[...] viver confortavelmente e estar *up to date*.” ... (p. 273)

O último capítulo trata das *Paisagens e problemas da metrópole*. Na primeira parte, *A variedade das paisagens urbanas*, o autor comenta os bairros da *Belle Epoque*; os bairros proletários (cortiços) (p. 283), com estimativa de 40 a 60% das habitações abaixo dos padrões mínimos; as vilas operárias (p. 284); os loteamentos da periferia; os prédios de apartamentos, dando ao coração da cidade o aspecto “clássico das cidades norte-americanas”. Os Campos Elíseos constituiriam uma área de deterioração comparável às que os sociólogos teriam revelado em Chicago. Mombeig faz então uma comparação do esquema evolutivo de Burgess a São Paulo [áreas concêntricas], mas as avenidas radiais não se enquadrariam bem ao esquema: elas teriam características sociológicas e funcionais distintas. (p. 290-295)

A segunda parte trata dos *Diferentes elementos étnicos*. Em 1934, os estrangeiros eram 28% da população sendo que, 8,3% eram de origem italiana e 7,7% de origem portuguesa. Os italianos e espanhóis estavam concentrados nos bairros operários. Os franceses, ingleses e alemães se concentravam nos bairros do sul, da classe média e burguesa. (p. 296)

Mas três grupos teriam formado “quistos étnicos”: os sírios, comerciantes de tecidos (2.300 se concentravam em dois distritos centrais); os japoneses “hoteleiros”, também se concentravam perto do centro, embora a polícia tenha dispersado-os depois do rompimento de relações com o Japão; e os judeus se concentravam no Bom Retiro (comércio de roupas). Mais da metade dos portugueses habitava na periferia, assim como 58% dos japoneses trabalhavam no campo. Os negros seriam 5% da popu-

lação e se concentravam nos bairros da Bexiga e em Santa Cecília, e suas filhas trabalhavam como domésticas. Os mulatos seriam os habitantes mais pobres de São Paulo. (p. 300) A discriminação social era disfarçada.

A terceira parte trata dos *Problemas do urbanismo*. São Paulo seria “americana pela rapidez do crescimento, pela sua nova arquitetura e pela sua mistura étnica”, mas teria conservado um “ritmo de vida europeu”, como o hábito do almoço familiar, o que criaria um “desacordo flagrante”. (p. 302) Os projetos do arquiteto-prefeito Prestes Maia (1930) teriam levado à concretização de uma “civilização de engenheiros”. (p. 304)

A última parte é sobre a influência externa de São Paulo: nesta parte, de caráter regional, Mombeig menciona os bancos, o ensino superior, o movimento artístico e literário moderno. Conclui informando que o estudo estava terminado em 1949 e São Paulo tinha conhecido novas transformações, como as autoestradas, e que teria em 1950, 2.227.512 almas. (p. 309)

O esquema monográfico, adaptado por Mombeig para uma grande metrópole brasileira, ganhou espaço no discurso do crescimento e da evolução urbana. A análise da paisagem urbana, comparando ao modelo de Burgess – devido à importância dada aos elementos étnicos – mostrou que a realidade de São Paulo (como a de Chicago) obrigou a uma adaptação da estrutura monográfica, mas com um ganho no entendimento da cidade.

Outro francês que analisou uma cidade brasileira foi **Jean Roche**, que escreveu o artigo *Porto Alegre, métropole du Brésil méridional*, publicado em 1954.

O autor começa perguntando se as vantagens da situação de Porto Alegre não seriam relativas, tendo em vista seu desenvolvimento lento até o século XIX. (p. 367)

A primeira parte trata da *História da cidade*. Ela foi fundada em 1740, tendo sido nas origens baluarte e porto, numa longa via navegável, as lagoas e o rio Jacuí. Em 1804, tinha 6.000 habitantes, e 42.478 em 1872. Por ter um clima subtropical, Porto Alegre não teria atraído o “povoamento branco”. (p. 369) As guerras teriam sido desfavoráveis a Porto Alegre. O povoamento alemão no Rio Grande do Sul, no meio do século XIX, teria sido um fator decisivo na história da cidade. O comércio de exportação e importação teria passado dos portugueses e ingleses para os alemães e seus descendentes. As ligações ferroviárias foram realizadas no fim do século XIX, ligando as colônias alemãs e italianas e sua produção agrícola de exportação. (p. 370) Na véspera da Segunda Guerra, os comerciantes italianos faziam concorrência aos alemães.

A segunda parte denomina-se *Os aspectos da cidade*. A cidade teve uma dispersão radial (p. 372) e estendeu-se muito, com bairros bastante diferenciados. Os bairros residenciais “aristocráticos” ocupavam as colinas. Mas o crescimento rápido na última guerra deu nascimento a uma “cidade de malocas”, aglomeração de cabanas, nos quais pelo menos 16.000 pessoas viviam em 1952. Apenas um terço dessa população “marginal” era originário do interior do Estado. (p. 376) Os trabalhos de modernização foram iniciados em 1924.

A terceira parte trata da *Organização do porto*: a primeira linha de navegação a vela com a Alemanha data de 1856, e o primeiro navio a vapor é de 1895. (p. 381) A ferrovia teria se implantado por razões estratégicas. (p. 386)

A quarta parte aborda *O desenvolvimento do centro de negócios*. Seria por sua função comercial que Porto Alegre teria adquirido uma posição preponderante no sul do Brasil. As exportações, em 1953, eram em 61% para a Inglaterra e as importações eram em 34% originárias da Argentina. Quanto à influência comercial, o autor menciona os estabelecimentos atacadistas, os bancos, e o escoamento de 60% da produção agrícola

e industrial do Rio Grande do Sul efetuado pela cidade. Em relação ao desenvolvimento industrial, os primeiros estabelecimentos teriam sido fundados pelos alemães e seus descendentes. No século XIX ainda eram importantes os capitais individuais e familiares. (p. 390)

Na última parte, em *A Função da Metrópole*, Roche trata da capital administrativa – que no caso de Porto Alegre só teve influência a partir da República (p. 395) –, e do centro cultural, com destaque ao ensino superior e à imprensa.

O autor conclui que Porto Alegre se edificou utilizando as possibilidades da sua situação e do seu sítio. O seu aspecto de jovem cidade americana não deveria esquecer o que ela devia às gerações passadas. (p. 397)

Jean Roche utilizou o esquema tradicional monográfico, dando destaque à evolução histórica, onde aparece claramente a influência alemã na capital gaúcha. Os croquis anexados são interessantes por mostrar o sistema de crescimento radial (avenidas e linhas de bondes), assim como a localização dispersa das malocas, numa cidade do sul do Brasil.

O artigo *Delimiting the CBD* (1954), de **Raymond E. Murphy e James Vance Jr.** discute a complexa questão dos limites das áreas centrais das cidades norte-americanas.

Para os autores, no Central Business District (CBD) haveria a maior concentração de escritórios e lojas de varejo, o que seria refletido nos preços mais altos do solo e nos prédios mais elevados, assim como no foco de tráfego de pedestres e de automóveis. Não existia ainda um método uniforme para delimitar o distrito central, mas seria necessário um método padronizado para realizar comparações com outros CBD. (p. 189) Os autores começam então a discutir as variações no interior dos CBD, cujo ponto de maior intensidade seria a intersecção de ruas onde os preços do solo seriam os mais elevados, e estaria na área de maior

concentração de pedestres e de congestão de veículos. (p. 190) Existiriam distritos financeiros, de cinemas, casas noturnas e de comércio intenso, assim como um zoneamento vertical.

Discutem também a natureza do entorno do CBD – os valores declinariam gradativamente a partir de um ponto de máxima concentração. Este lado seria frequentemente, um cinturão ou uma zona. Tratam também o CBD como uma região, com as qualidades normais de uma região ou uma área central (*core área*) onde as intensidades seriam mais elevadas, inclusive existindo fronteiras zonais, embora não permanentes. Os autores comentam os métodos usados nas agências de planejamento que teriam pouca uniformidade. Em Worcester foi analisada a valorização das fachadas, e em Denver, o critério principal foi o uso do solo não residencial.

Existiriam ainda outras possibilidades de delimitação para os autores (p. 195):

- a distribuição da população: o CBD seria essencialmente um local de perda de residentes; haveria um grande número de pessoas empregadas nos escritórios e nas lojas de varejo. O fluxo de pedestres poderia ser medido (p. 196), assim como o fluxo de tráfego;
- Os preços do solo: a partir do exame dos valores do mercado, ou comparando as avaliações legais de propriedade para fins tributários; (p. 197)
- O uso do solo: o exame da ruptura na continuidade dos usos das áreas centrais, juntamente com o uso do nível térreo.

Após discutir os três critérios, os autores propõem um mapa básico de uso do solo, a partir do estudo de nove cidades, com populações entre 150 e 250.000 habitantes, espalhadas locacionalmente e com suportes econômicos variáveis. As funções essenciais seriam as de varejo de bens e serviços e as funções de escritórios. (p. 203) Três mapas resultaram: um

para o térreo, um para o segundo andar e um para os demais andares. A seguir, vários índices foram propostos:

1. O do espaço de piso, dividido pelo espaço do solo.
2. O do espaço do CBD, dividido pelo total do espaço do solo (índice do peso do CBD).
3. O do espaço do CBD, dividido pelo total do espaço do piso x 100 (índice de intensidade do CBD).

O resultado final foi a proposta de um método dos índices de área central de negócios, envolvendo a aplicação dos dois índices.

Os autores aplicaram então o método às cidades de Worcester, Grand Rapids, Salt Lake City, Tacoma, Sacramento, Phoenix, Tulsa, Mobile, Roanoke, e avaliaram sua aplicação. Consideraram que o índice proposto não era ainda a resposta final à questão da determinação do CBD, sendo apenas um primeiro passo, mas que já permitia uma comparação objetiva entre diferentes cidades. (p. 221)

O caráter objetivo da proposta de Murphy e Vance para fins de planejamento, e o uso das estatísticas, já indicam uma aproximação dos estudos quantitativos que começarão a dominar a geografia na década seguinte, sobretudo na América do Norte.

Após o estudo de Lèspes em 1925, Argel é novamente examinada 30 anos depois por **Jean Pelletier**, professor da Faculdade de Letras de Lyon, que escreveu *Alger 1955. Essai d'une géographie sociale*, como tese complementar publicada em 1959.

Pelletier notou a ausência do aspecto exterior da cidade, sua estrutura e seu conteúdo social, no trabalho de Lèspes. (p. 8)

O objetivo de Pelletier era o de descrever a geografia social da cidade de Argel, na época com 357.753 habitantes, examinando, sobretudo a fisionomia dos bairros, os contrastes físicos, as marcas do passado. O autor destaca que na cidade, “[...] coabitavam dois grupos de homens, cuja vida era fundada sobre princípios diferentes.” (p. 9)

Na introdução, são tratados os obstáculos da geografia física: primeiro a topografia muito acidentada da cidade (desníveis de 255 metros), em seguida, a influência do clima: as classes altas preferiam as zonas muito elevadas. (p. 22) Por fim, o autor trata dos legados do passado: a *Casbah*, a parte mais verdadeiramente muçulmana e mais nacionalista de Argel; a evolução da cidade e as fortificações.

O primeiro capítulo trata dos grupos humanos de Argel, quando o autor declara que o fenômeno essencial é a segregação, pois os dois grupos viviam juntos, mas sem se misturar. (p. 31) A primeira parte do capítulo trata da comunidade “franco-muçulmana”. Eles seriam 164.038 habitantes, correspondendo a 45% da população da cidade, refletindo a natalidade “formidável” e a chegada maciça de camponeses. Os muçulmanos de língua berbere eram apenas 14.051 habitantes. A comunidade muçulmana vivia “em estado de inferioridade social”: metade das mulheres não falava francês; os analfabetos eram 55% dos homens e 73% das mulheres. A única ocupação das mulheres era a doméstica. (p. 42) Os homens eram, sobretudo, trabalhadores braçais (32%) e operários (23%). (p. 44)

A segunda parte do capítulo trata da população europeia: um quarto dos habitantes era de origem estrangeira [italianos, espanhóis e malteses]. Os trabalhadores braçais eram apenas 1% dos europeus, e os empregados de escritórios totalizavam 20%. (p. 50)

O segundo capítulo trata da repartição dos grupos humanos na cidade. Os bairros eram muito diferentes pelo aspecto exterior e pelo conteúdo social, havendo raramente mistura das populações. A primeira parte é sobre o *habitat* muçulmano: as casas eram mais antigas, haveria alta

densidade (seis pessoas por moradia) e falta de conforto. Dentro do *habitat* muçulmano, Pelletier destaca a *Casbah*, com 1.251 imóveis, sendo 1.138 anteriores a 1870. A *Casbah* era superpovoada, com 45.466 habitantes, em 18 ha, resultando uma densidade de 200.000 hab./km². Os muçulmanos eram 91% da população (p. 64) e os pequenos comerciantes eram o grupo mais numeroso. Os outros bairros muçulmanos ficavam no lado sul da cidade. Uma grande favela (*Mahieddine*) contava com 10.000 habitantes. Havia também *cités* (conjuntos) de realojamento, para os habitantes expulsos das favelas. No total, 80% dos muçulmanos estavam mal alojados.

A segunda parte trata do *habitat* europeu, que já se apresentava mais correto (3,6 pessoas por moradia). (p. 87) Apenas 6% dos imóveis eram anteriores a 1870. O centro administrativo e comercial era ocupado pelos comerciantes mais ricos de Argel. A parte central, ao norte, era a mais rica, ocupada também por escritórios. A parte sul era vizinha da área muçulmana. Na parte mais elevada estavam localizadas as casa (*villas*) mais bonitas da cidade.

Pelletier conclui a tese destacando três problemas: a habitação, a segregação e a inferioridade social da massa muçulmana. Quanto à habitação, empregados europeus também viviam em favelas (p. 137), mas a situação habitacional dos muçulmanos era ainda muito pior. A segregação não seria um mal em si; para o autor, as populações poderiam viver separadas, mas deveriam estar em pé de igualdade. A questão essencial seria então a de elevar socialmente a população muçulmana. (p. 138) Parte das crianças muçulmanas não ia à escola primária, enquanto que as escolas secundárias eram “[...] essencialmente reservadas aos europeus.” (p. 139) Deveria haver um espaço de escolarização e de oferta de empregos para os muçulmanos.

O maior interesse dessa tese é o de mostrar, em plena rebelião argelina (1954/1962), as desigualdades entre as duas comunidades, num raro trabalho de geografia social sobre uma cidade, cujo autor apresenta

uma grande sensibilidade para as questões sociais, não muito comuns, na época, entre os geógrafos. De grande interesse também é o mapa de Argel com a localização das duas comunidades, mostrando uma segregação quase completa entre os muçulmanos e europeus. As sugestões propostas pelo autor não tiveram tempo de serem implantadas devido à independência (1962) e a fuga em massa para a França da população europeia.

Pierre Deffontaines (1894-1978) foi colaborador e discípulo de J. Brunhes. Sua tese *Les Hommes et leurs travaux dans le pays de la Moyenne Garonne* é de 1932. Foi professor em Lille (1925/1939) e em Montpellier (1934/1967). Trabalhou também na Espanha, no Canadá e no Brasil, sendo convidado em 1934 para a Universidade de São Paulo, e para a Universidade do Rio de Janeiro, entre 1936-1938. Foi um dos fundadores da Associação dos Geógrafos Brasileiros.¹⁰

Em 1956, escreveu o artigo *Le stade initial de la géographie urbaine est un stade religieux*, apresentado no Congresso Internacional de Geografia do Rio de Janeiro, que resume parte de seu livro *Géographie et Religions*, de 1948.

Deffontaines inicia seu pequeno artigo afirmando que na história da espécie humana, uma das passagens mais extraordinárias seria a do começo de uma vida gregária e de grupo. A primeira vez que teria aparecido o fenômeno da cidade, não teria sido por motivos utilitários, e a arqueologia revelava que as antigas cidades estavam ligadas às “[...] relações entre a humanidade e o divino.” As cidades seriam uma das formas de evolução da vida religiosa. As mais antigas diferiam do resto do país, como “[...] o sagrado difere do profano.” (p. 162) Elas não se ocupariam de nenhuma produção material, nem de troca comercial, elas seriam parasitárias. A casa da divindade precederia a dos homens. A própria topo-

nímia urbana era religiosa: Busiris seria a casa de Osiris; Noutamon, a cidade de Amon; com a ocupação dos gregos elas se tornaram Heliópolis e Afroditópolis.

Os sítios de tais cidades não teriam sido determinados por causas geográficas, mas por uma causalidade mística (elevações e proximidades de rios), como por exemplo, numa determinada elevação estaríamos próximos das potências de cima, ou nas proximidades de um determinado rio que conduzira uma potência divina. Em ambos os casos, seriam receptáculos de fontes místicas, o que explicaria que muitas aglomerações tenham sido instaladas em sítios paradoxais e desumanos, como o de México. A fundação da cidade se acompanharia de ritos (quando dá o exemplo de Roma, de Fustel de Coulanges).

A função das cidades da Antiguidade era a de adoração, pois tinham por objetivo facilitar a devoção, e eram centros de cerimônias. Seu urbanismo era concebido nessa orientação, daí a importância das perspectivas em direção aos templos, das esplanadas e das avenidas de procissão. A potência das cidades estava relacionada ao raio de influência de suas divindades e de seu culto. Entre os gregos, os deuses eram repartidos por cidades, e as divindades eram urbanas. (p. 163) As lutas entre cidades eram lutas entre deuses. As cidades também lembravam os monastérios: Santo Agostinho tinha proposto uma vida cristã modelo na forma de uma “Cidade de Deus”.

Lentamente, a noção de cidade teria se laicizado e “descoberto” suas funções utilitárias. Mas o papel religioso inicial não teria se apagado totalmente, os edifícios religiosos continuaram, muitas vezes, proeminentes. Permaneceram cidades com funções religiosas: os santuários de peregrinação. O autor cita os estudos que realizou no Brasil, sobre as Cidades de Domingo: o estabelecimento do “patrimônio”, ou seja, da doação do terreno a um santo, e construção de uma “casa de domingo” para o santo.

O autor conclui que a cidade não é apenas uma zona de densidade de homens, porém seria, um local de concentração do espiritual. (p. 165)

Deffontaines defende bem sua tese sobre o papel do aspecto religioso nas cidades, diminuindo inclusive o papel da geografia, embora seu estudo seja voltado, especialmente, às cidades pré-industriais.

Com a tese *Geografía urbana de Granada*, defendida em 1956, na Universidade de Saragoça por **Joaquín Bosque Maurel (1924)** e publicada em 1962, sob a direção de J. M. Casas Torres temos um primeiro contato com a geografia urbana espanhola.

No prólogo, Alfredo Florestan confirma que é “[...] a primeira pesquisa detalhada sobre cidades espanholas feita com o método geográfico” (p. 11), e ainda considera como “[...] o mais belo livro sobre a mais bela cidade do mundo.”... (p. 12)

Bosque Maurel inicia afirmando que “[...] poucas cidades espanholas teriam tanto prestígio e gozariam de tanta fama como Granada”, e este prestígio estaria derivado dos oito séculos de domínio muçulmano, tendo sido sob esse domínio, uma das maiores e mais importantes cidades da Europa medieval e capital do último reino muçulmano da Espanha. Granada tinha 154.378 habitantes em 1950. (p. 15-16)

A primeira parte da tese trata dos *Fatores geográficos*. O autor cita Ratzel e Blanchard, quando trata da situação, e M. Sorre, quando trata da localização (*emplazamiento*). A cidade está situada em acrópole, sobre três colinas. (p. 24)

A segunda parte trata da *Evolução urbana*. A cidade seria a simples expressão de uma civilização, resultado de uma situação cultural. Teria sido a única cidade espanhola que desconheceu a Idade Média cristã, tendo sido marcada pela cultura e civilização islâmicas. Considerava que uma cidade “[...] teria quase todos os caracteres de um ser vivo: nasce,

crece e poderia morrer.” (p. 51) Seu nascimento teria ocorrido no século II antes do Cristo. A invasão muçulmana deu-se no século VIII, quando apareceu o nome Granada. A cidade muçulmana era formada por um núcleo central cercado de muros (*Madina*), em seguida, uma série de arrabaldes (*rabad*), murados e numerosos bairros (*hara*), cada qual como uma cidade independente, organizados em torno de uma mesquita. (p. 76) Prosseguindo trata da Granada cristã: os reis católicos conservaram a estrutura da cidade muçulmana. Houve a expulsão dos judeus e a demolição da judiaria, onde habitavam 20.000 judeus. (p. 83) Os muçulmanos foram reunidos em duas mourarias. Os mouros se rebelaram entre 1568-1570, e, como consequência, 43.700 pessoas foram deportadas e distribuídas nas várias regiões da Coroa. (p. 88)

A terceira parte trata das *Funções urbanas* quando o autor examina a função regional, as funções sociais (política, administrativa, universitária, turística, hoteleira), as funções comerciais e as funções industriais da cidade.

A quarta parte denomina-se *Morfologia e estrutura* e trata a cidade naquele momento, sendo o objetivo essencial do estudo, o “aspecto estático e paisagístico de Granada”. (p. 215) Quando o autor comenta a Morfologia Urbana, considera Granada como uma cidade orgânica, de crescimento lento, vegetal. (p. 217) Segue discutindo os elementos demográficos da cidade, a habitação e a circulação urbana. Conclui examinando a Estrutura Urbana “[...] a paisagem urbana, as células menores da morfologia da cidade e os elementos demográficos e funcionais” e seriam as bases da estrutura urbana. (p. 273) O autor divide a cidade em “centro de atividade”, áreas de degradação material, áreas residenciais interiores, cinturão suburbano e área exterior de influência urbana, onde mostra a influência dos autores norte-americanos, como Park, Hoyt, Harris e Ulman, e do francês Tricart.

A tese de Bosque Maurel se enquadra bem no quadro metodológico das monografias francesas, embora haja alguma influência da Escola de Chicago. Apesar da importância dada pelo autor ao quadro atual, seu maior interesse é a descrição da evolução histórica de uma cidade europeia que recebeu uma forte marca muçulmana. Daí o destaque dado pelo autor aos aspectos da civilização e da cultura, fundamentais no caso de Granada. O livro foi reeditado em 1988 com prefácio de H. Capel.

No ano seguinte, 1957, outro geógrafo espanhol, **Jose Manuel Casas Torres (1916-2010)**, o orientador de Bosque Maurel, escreveu o pequeno artigo *Ciudades, urbanismo y geografía*.

O autor começa lembrando que “[...] o tema do urbanismo está na moda [...], e o crescimento fabuloso” das cidades no último século e meio, seria consequência das revoluções industriais, agrícola e demográfica (p. 261), embora lembre que na Espanha as revoluções tenham chegado com atraso. (p. 266)

O objetivo do artigo era o de “[...] chamar a atenção sobre a complexidade dos problemas urbanísticos.” Quando o autor trata das definições de cidades, recorre ao “magnífico” manual de Chabot. Porém não considera as mesmas satisfatórias, e propõe então, a definição de cidade como “[...] uma coletividade humana, assentada num lugar determinado, abastecida do exterior, e que organiza uma região.” (p. 262)

Para o autor, todas as cidades teriam funções, uma estrutura demográfica e uma morfologia urbana. As funções da cidade seriam o resultado da situação e da história, do caráter de sua região e da atividade de seus habitantes. A dimensão do seu raio de influência era de diversos graus. (p. 263) A cidade seria “[...] uma página escrita na pedra, para que seja lida, onde tudo [...] está registrado.” A morfologia seria então um efeito e não uma causa, um resultado e não um princípio. Todos esses aspectos das cidades seriam “[...] do domínio do geógrafo”, que seria

“[...] talvez o único capacitado a estudá-los.” Porém, na Espanha, os geógrafos seriam muito poucos, e os urbanistas se voltavam preferencialmente para os sociólogos. (p. 264)

No urbanismo, o melhor seria “prevenir que curar”, e prevenir seria “[...] atuar sobre as funções da cidade e sua estrutura demográfica e não sobre o aspecto externo.” Mas, os urbanistas trabalhavam sobre “um organismo vivo” (p. 265). Atuar sobre a morfologia seria mais fácil, quando o diagnóstico é bem feito, quando a enfermidade é conhecida e a cidade e a região são bem estudadas. O autor tenta então uma classificação: haveria cidades compensadas (as que se desenvolvem); cidades em equilíbrio; e cidades mortas; além das cidades congestionadas (as grandes cidades). (p. 267)

Conclui que só trabalhando em equipe se poderia conhecer bem a cidade, sendo a “missão dos geógrafos” fazer a síntese final, a *suma* de todas as ciências parciais que se ocupam da cidade (p. 269-270).

O peso do organicismo é claro no texto de Casas Torres, embora seja interessante a preocupação dos geógrafos ibéricos (como F. Machado), pela relação entre urbanismo e geografia, embora os autores sentissem o atraso de suas realidades concretas.

Bastante diferente é a realidade analisada por **Jean Gottmann (1915-1994)**. Nascido em Kharkov na Ucrânia, estudou com Demangeon, na Sorbonne. Defendeu sua tese em 1970 sobre a irrigação na Palestina, na *Université de Paris X*. Gottmann trabalhou mais de 20 anos em Princeton e nas Universidades de J. Hopkins e Oxford.¹¹

No seu artigo de 1957, *Megalopolis or the Urbanization of the Northeastern Seaboard*, resume o material publicado em 1961, no importante livro *Megalopolis. The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, para o qual o autor levou 10 anos pesquisando, e que conta com 810 páginas.

Gottmann inicia lembrando a existência de um mapa do *Bureau of the Census*, de 1950, que mostrava claramente a continuidade de uma área de economia metropolitana, desde o norte de Boston (Condado de Hillsborough, N.H.) até o sul de Washington (Condado de Fairfax, Va.), passando por Nova York, Filadélfia e Baltimore. Um *continuum* de áreas urbanas e suburbanas, num eixo principal nordeste-sudoeste de 600 milhas de distância, onde moravam 30 milhões de habitantes. Gottmann propõe então o conceito de megalópole, fenômeno que seria único no mundo pela sua dimensão, resultado da coalescência de uma cadeia de áreas metropolitanas, do caráter super metropolitano dessa vasta área e da grandeza de tal crescimento, nunca observado anteriormente. (p. 46)

O artigo é dividido em quatro partes. Na primeira, *Qual a significação do estudo da megalópole?*, Gottmann afirma que megalópole é um crescimento excepcional e uma área pioneira. O caráter polinuclear que originava a megalópole estaria começando a se repetir em torno de Los Angeles, de Chicago, entre Cleveland e Pittsburgh e na Via Marítima do rio São Lourenço. (p. 48)

A segunda parte trata dos problemas da megalópole, começando pelas funções residencial, industrial, da faixa marítima, comercial, financeira (era o principal mercado nacional) (p. 49) e da função de liderança cultural. Os problemas da época seriam as dificuldades de trânsito, os cortiços (*slums*), o abastecimento de água, a administração local e a delinquência juvenil (p. 50), também discutidos nesta escala. Já havia um interesse crescente em zoneamento, jardinagem e conservação da natureza. (p. 51)

A terceira parte trata das *Lições da análise do processo megalopolitano*, cujo exemplo serviria para os próximos 20 anos, na Europa do Noroeste, de Amsterdã até Paris. Outro sistema poderia se formar na Inglaterra. (p. 54)

A última parte denomina-se *Até onde a megalópole poderia crescer*. A maior expansão estaria ocorrendo na direção sul, da Virginia, em

direção ao norte, para o litoral atlântico e para o grande lago. O autor comenta ironicamente que o planalto dos Apalaches estaria atraindo uma “[...] espécie de transumância dos habitantes da cidade para pastos de verão.” Outro sistema anular estaria ocorrendo na Holanda. (p. 55) Conclui afirmando que nossa geração estaria testemunhando o início de uma grande revolução na geografia do uso do solo: as megalópoles marcariam uma nova era na distribuição do *habitat* e das atividades econômicas. (p. 56)

A rápida apresentação das ideias de Gottmann é de interesse pela repercussão do seu neologismo, cuja escala de abordagem (suprarregional) extrapola este estudo, mas justamente, apresenta uma das questões problema: onde acaba o estudo urbano e começa o estudo regional? As megalópoles e as regiões urbanas apresentam duas escalas, que representou um desafio para os geógrafos.

O estudo que deu origem aos quatro volumes de *A cidade de S. Paulo: estudos de geografia urbana*, organizado pelo professor **Aroldo de Azevedo (1910-1974)**, catedrático da Universidade de São Paulo, foi planejado em 1948 e publicado pela Associação dos Geógrafos Brasileiros apenas no ano de 1958, visando comemorar o quarto centenário da cidade, ocorrido em 1954.

O primeiro volume, *A região de São Paulo*, com 254 páginas, é composto de cinco capítulos.

O primeiro capítulo foi escrito pelo próprio Aroldo De Azevedo, totalizando 36 páginas, que inicia comentando o fato de São Paulo encontrar-se sob o trópico do Capricórnio e de ter uma temperatura média anual de 17 a 18 graus, por influência do fator altitude. (p. 5-6) O autor destaca o espetacular crescimento da metrópole paulista, cuja população estimada em três milhões de habitantes em 1956, já se situava entre as 14

ou 15 cidades mais populosas do planeta. (p. 8) Para o autor, o “milagre” teria tido início há 80 anos: com 64.934 habitantes em 1890, a cidade passou para 2.198.096 habitantes em 1950. (p. 10) Enumera então os fatores de crescimento de São Paulo que seriam a expansão da cultura cafeeira; multiplicação de vias férreas; o incremento da imigração; o afluxo de capitais estrangeiros; a criação do parque industrial paulistano; o êxodo de populações rurais e urbanas; e o loteamento de grandes propriedades. (p. 13) Em seguida, trata das características e problemas de São Paulo: a cidade seria uma “cidade americana”, tendo um raio médio de 10 a 15 quilômetros. Segundo o autor, todos os problemas comuns às grandes cidades assumiam um caráter angustiante. (p. 21) Suas funções seriam complexas. Era o mais importante parque industrial do país (com 420.000 operários em 1950) (p. 22-23); um centro comercial e tinha ativa vida cultural (p. 23), atuação destacada na vida política, além das funções administrativa, religiosa, esportiva e de divertimentos. (p. 25)

No texto, o autor deixa evidente a existência de uma “Grande São Paulo” no planalto paulistano, que teria cerca de 3,5 milhões de habitantes (p. 27), já merecendo a designação de metrópole regional. Uma importante bibliografia, em 12 páginas, é anexada ao capítulo.

Do segundo ao quinto capítulo estão englobados os estudos da *Região de São Paulo*, examinando os aspectos da geografia física. Assim, o segundo capítulo trata do *Tietê, o rio de São Paulo* e foi elaborado por Elina Santos. O terceiro capítulo, *O quadro climático-botânico*, foi escrito por Ary França. O quarto capítulo versa sobre *O planalto paulistano*, escrito por Fernando F. M. de Almeida. O quinto capítulo, *O sítio urbano de São Paulo*, foi elaborado por Aziz N. Ab’Saber, totalizando 80 páginas.

O segundo volume, com 256 páginas, discorre sobre *A evolução urbana* e conta com quatro capítulos. O primeiro capítulo, *São Paulo nos tempos coloniais*, foi escrito por Raul de Andrade e Silva, professor de geografia e história. O segundo capítulo, *São Paulo no século XIX*, teve por responsável

Odilon Nogueira de Matos, também professor de história e geografia. O terceiro capítulo, *São Paulo no Século XX*, escrito por Pasquale Petrone, encerra o exame da evolução urbana de São Paulo.

O último capítulo é sobre a *População Paulistana* e foi escrito por J. R. de Araújo Filho, que destaca São Paulo como sendo, provavelmente, a maior “cidade branca” do Mundo Tropical, correspondendo os brancos a 87,7% da população (p. 186), enquanto que apenas 10,2% eram pretos e pardos (224.906 habitantes), que podiam ser comparados aos 29,8% do Rio de Janeiro; aos 50,3% de Recife e aos 66,1% de Salvador. (p. 200) Os japoneses e nipo-brasileiros eram mais de 40.000 habitantes na época. (p.203)

O terceiro volume, *Aspectos da metrópole paulista*, com 375 páginas, é composto de cinco capítulos. O primeiro, o *Parque industrial paulistano*, foi escrito por Dirceu Lino de Mattos. O segundo capítulo trata do *Problema da energia elétrica*, de autoria de Maria de Lourdes P. Souza Radesca.

O terceiro capítulo, com 62 páginas, aborda *A área central da cidade* e foi elaborado por **Nice Lecocq-Muller**, doutora em Geografia pela Universidade de São Paulo. Para a autora, o centro de São Paulo teria uma paisagem inconfundível, com as melhores lojas, os arranha-céus e o intenso tráfego de veículos. (p. 121) Não haveria a coincidência entre o centro da cidade e o núcleo original. (p. 122) A estrutura vertical ofereceria elementos para a caracterização do ponto de vista paisagístico (quando cita Pierre George). (p. 123) Trata também dos aspectos funcionais, citando McKenzie, e mencionando as funções comercial, financeira, administrativa, de pequena indústria, as profissões liberais e os variados ofícios, a função religiosa e de diversões. (p. 125) Dentro do critério funcional, a referida autora distingue três áreas: 1) o centro propriamente dito, com complexidade de funções e quase ausência de residências; 2) as áreas periféricas do centro: mistas e com equilíbrio de funções; e 3) as zonas de transição: predominantemente residenciais e com algumas características do centro.

Em seguida, trata do critério demográfico e das etapas de evolução da área central. Passa a discutir então, a estrutura do centro, composto de núcleo antigo e núcleo novo, onde se registrava a maior concentração de arranha-céus da cidade. (p. 151) A análise sobre os aspectos das funções do centro contou com a participação dos alunos da Universidade para a realização do levantamento. O comércio foi a atividade mais registrada. (p. 159) A autora continua comentando a individualidade da área central, e conclui discutindo a zona de transição do centro.

O quarto capítulo, *Os bairros da Zona Norte e os bairros Orientais* e o capítulo quinto, *Os bairros da Zona Sul e os bairros Ocidentais*, foram elaborados por Renato da Silveira Mendes, estudando em cada caso, a importância histórica, os aspectos físicos (topografia e hidrografia), a estrutura (os arruamentos) e as funções socioeconômicas.

O Volume IV, com 279 páginas, versa sobre os *Subúrbios paulistanos* e inclui quatro capítulos.

O primeiro capítulo intitulado, *Os subúrbios de São Paulo e suas funções*, foi escrito por Antônio Rocha Penteado, cuja síntese final comenta que as três principais funções dos subúrbios paulistas são a industrial, a residencial e a agrícola, as quais já se registravam “[...] expressivos exemplos de conurbação graças à avassaladora expansão da metrópole [...].” (p. 57)

O segundo capítulo é sobre *São Caetano do Sul e Osasco, subúrbios industriais* escrito por Antonio Rocha Penteado e Pasquale Petrone, enquanto que o terceiro capítulo trata de *Cotia e Itapeçerica da Serra, subúrbios agrícolas*, escrito pela historiadora Emilia Viotti da Costa. O quarto capítulo, *Itaquera e Poá*, foi elaborado pelo organizador, Aroldo de Azevedo, autor do texto *Subúrbios Orientais de São Paulo*, escrito em 1945, como sua tese de cátedra.

O estudo é concluído por uma bibliografia geral.¹²

O trabalho, sendo coletivo, dificulta o desdobramento de várias influências, sendo, porém de destaque a referência à Escola de Chicago por

Nice Lecocq-Muller. No conjunto, os estudos acompanham as grandes etapas das monografias francesas.

Milton Santos (1926-2001) defendeu sua tese de doutorado, em 1958, na Universidade de Estrasburgo, sendo publicada no Brasil em 1959, com o título de *O centro da cidade de Salvador. Estudo de geografia urbana*.

O autor agradece inicialmente aos professores P. George, P. Mombeig, M. Rochefort e J. Tricart. Na introdução, Milton Santos lembra que a indivisibilidade da paisagem seria um dos postulados da base da geografia. Os elementos da estrutura urbana possuíam características próprias. (p. 21) O centro seria um desses elementos e se constituiria a síntese, pois refletiria as formas atuais da vida da região e da cidade e o passado. Os fatores ativos seriam representados pelas funções regionais enquanto que os fatores passivos seriam o sítio, a estrutura antiga. O centro seria o teatro desta luta de tendências. Sua síntese seria manifestada pela criação de uma paisagem. A paisagem seria “[...] o resultado de uma combinação de elementos cuja dosagem supõe certo ritmo de evolução e certo dinamismo.” O elemento de contradição seria representado pelos fatores de inércia. (p. 22) Encontramos aqui uma discussão baseada na dialética. Por outro lado, o centro da cidade era também compreendido como um “organismo proteiforme” sujeito a um processo permanente de mudança. (p. 25)

A tese é dividida em quatro capítulos. O primeiro trata da *Formação da cidade e da evolução da região*. Salvador tinha, na época, em torno de 550.000 habitantes. (p. 30) O autor discute a escolha do sítio, a incorporação do sertão à zona de influência de Salvador, a organização do espaço regional, o amortecimento demográfico e a introdução dos transportes mecânicos (1901: automóvel, 1914: bonde elétrico). Analisa o crescimento recente da cidade e a ocupação atual do sítio, onde discute a superavali-

zação dos terrenos com a “autoestrada” ligando o aeroporto ao centro, e a especulação resultante. (p. 57)

No segundo capítulo, em *As funções do centro de Salvador*, Milton Santos faz a relação entre Salvador e o Estado da Bahia como uma réplica de “Paris e o deserto francês”, pois ocorria a macrocefalia e a correspondente pobreza rural. Salvador tinha concentrado historicamente as funções e recursos do Estado, e todas as funções estavam concentradas nos distritos centrais da cidade. (p. 67-68) Discrimina então, a função portuária, a função administrativa, bancária, a função industrial e artesanal. A função comercial é dividida em comércio atacadista; comércio varejista (subdividido em setor de luxo e setor pobre); comércio de alimentação; e comércio de rua, quando trata do comércio ambulante. (p. 84)

O terceiro capítulo trata da *Paisagem urbana e da vida do centro da cidade*. O autor cita Stefan Zweig, que escreveu que, em Salvador “[...] em 10 minutos podemos estar em dois, três, quatro séculos diferentes [...]” (p. 100) Discute a paisagem, a partir da elaboração do quadro, o sítio difícil, os espaços construídos e os espaços vazios. Registra em “A Vida”, aspectos da circulação e a população, quando lembra que a “[...] função pode criar uma paisagem, mas poderia também se aproveitar de uma paisagem pré-existente, e uma paisagem poderia servir a funções diferentes, associadas ou não ao mesmo prédio.” (p. 144)

O último capítulo aborda a *Estrutura urbana dos bairros centrais*, ou seja, a “[...] relação de causa e efeito entre forma e função.” (p. 151) O autor examina os tipos de construções: os “arranha-céus”, os armazéns e trapiches; as casas de “meia-idade” e os cortiços (degradação progressiva de velhos casarões e sobrados) (p. 159), e dá o exemplo das ruas, como o Pelourinho, onde 60% dos habitantes seriam migrantes (p. 167), e da Baixa dos Sapateiros.

Conclui que Salvador é “[...] um fato da economia especulativa pura”, pois é “[...] a ausência de um dinamismo próprio à cidade o res-

ponsável pelo seu crescimento. A Cidade cresce por falta de dinamismo próprio”, ou seja, de função industrial importante, sendo a criação de uma economia agrícola especulativa (p. 186), onde a especulação comercial marcaria todas as formas de vida, sendo também um exemplo típico de metrópole comercial. (p. 191)

Na bibliografia, cita os geógrafos R. Dickinson, P. George, M. Sorre, J. Tricart, assim como outros autores como Chombart de Lauwe (1952), P. Lebret e R. Maunier (1910), e vários cronistas, viajantes e historiadores de Salvador, como G. S. Souza, R. Pita, V. Salvador, L. Vilhena, D. Kidder, Spix e Martius, I. Accioly, T. Sampaio e T. Azevedo.

O estudo de Milton Santos já revela a sua preocupação conceitual, discutindo a indivisibilidade da paisagem, os elementos da estrutura, a dinâmica, a inércia, a paisagem, a forma e a função, o que será objeto principal de seus livros teóricos dos anos 1980, como *Espaço e método*. Algumas metáforas organicistas ainda aparecem (“organismo proteiforme”), mas compensadas pelo interesse do levantamento histórico baseado em documentos primários (cronistas e viajantes). O livro foi reeditado em 2008.

Em 1960 foi publicada a importante tese de Michel Rochefort, *L'organisation urbaine de l'Alsace*, que trata da distribuição das cidades no nível regional.

O geógrafo francês **Yves Lacoste**, nascido em 1929, professor da *Université de Paris VIII* era conhecido, inicialmente, por seus estudos sobre o subdesenvolvimento, tendo defendido sua Tese de Estado *L'unité et diversité du Tiers Monde*, em 1979, na *Université de Paris I*.

O autor escreveu em 1963, o pequeno artigo *Un problème complexe et débattu: les grands ensembles*, republicado na antologia de Roncayolo e Paquot de 1992.

Para Lacoste, o grande conjunto habitacional (*grand ensemble*) constituía “[...] um elemento cada vez mais importante e espetacular da paisagem da aglomeração parisiense e das grandes cidades da província.” Os grandes conjuntos teriam sido apresentados, correntemente, como tristes *casernes* (quartéis), pontos de encontro dos *blousons noirs* (casacos negros), onde a população sofreria da exiguidade dos alojamentos, da ausência de equipamentos, da promiscuidade e do isolamento.

Por outro lado, os habitantes não pareciam tão descontentes. Lacoste descreve o exemplo de Sarcelles, onde 77% dos interrogados declaravam-se satisfeitos com o alojamento, mas criticavam os transportes e os equipamentos comerciais. (p. 498) Já a residência individual (*petit pavillon*) beneficiava-se de preconceito favorável, denominado por Lefebvre de “mito do pavilhão”.

Segundo Lacoste, o grande conjunto teria sido um meio de remediar uma grave crise habitacional. Organismos públicos e semipúblicos tiveram que intervir a partir do recurso a capital com juros baixos, da redução do custo dos terrenos e da construção em série. (p. 499) O grande conjunto seria uma massa de habitações organizadas conjuntamente, contando com equipamentos coletivos e ultrapassando 1.000 habitações. (p. 500) Quase todos os grandes conjuntos construídos na França seriam posteriores a 1954. Apenas um passava dos 10.000 habitações (o de Sarcelles). (p. 501)

Para o autor, uma alternativa aos grandes conjuntos seria a constituição de cidades satélites autônomas, que associariam domicílio e trabalho. (p. 502)

Embora o texto de Lacoste seja uma exceção na sua produção, voltada inicialmente para as questões do Terceiro Mundo, seguida pela

geografia política, após a redação do livro *La Géographie, ça sert d'abord à faire la guerre* (1976), e a criação da revista *Hérodote* [no mesmo ano], ele faz aqui um balanço sobre a questão dos grandes conjuntos de maneira bastante objetiva, enxergando-os como um paliativo num período em que o Estado tinha que dar uma rápida resposta à gravidade da questão habitacional.

Em 1963 foi publicado o livro, *Evolução da Rede Urbana Brasileira*, – hoje um clássico – de **Pedro Pinchas Geiger**, geógrafo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), nascido em 1923.

Na introdução, o autor começa apresentando as várias definições de cidade e cita a legislação de 1938, que define as sedes dos municípios brasileiros como cidades. (p. 7)

O segundo capítulo é denominado *Observações sobre a organização urbana do Brasil*, com comentários sobre a urbanização brasileira, comparada com a de outros países, assim como entre os estados brasileiros, concluindo por uma classificação de cidades (modernas e decadentes).

O terceiro capítulo, de cunho histórico, trata da *Formação da organização urbana brasileira*, fazendo uma análise da estrutura colonial, suas transformações no século XIX e conclui com o desenvolvimento da estrutura industrial.

O quarto capítulo traz o problema da *Classificação das cidades*, quando o autor cita P. James, G. Taylor e M. Rochefort. Discute os resultados da Assembleia Geral da AGB de Viçosa (1959), onde teria havido o debate sobre a classificação das metrópoles brasileiras (nacionais e regionais), a divisão das aglomerações urbanas em zona urbana, zona suburbana, além da faixa pioneira suburbana e as cidades satélites.

O quinto capítulo é sobre as *Metrópoles nacionais*, com 83 páginas. Apresenta em primeiro lugar a metrópole do Rio de Janeiro e sua evolução histórica. Destaca a importância da imigração europeia no final

do século XIX, quando a população “branca” passa a ser maioria. (p. 152) A migração nacional também é importante nos meados do século atual (os cariocas eram apenas 52% da população em 1950). (p. 154) Detalha a estrutura urbana da área metropolitana: o centro da cidade, a zona periférica do centro, com áreas de “degradação ou deterioração”; a zona residencial urbana dividida em zona sul, zona norte e zona suburbana, onde a especulação imobiliária seria responsável pela “extensão exagerada” da cidade (p. 178); e a zona dos “subúrbios periféricos”, composta pelos municípios fluminenses da época e conclui com a “faixa pioneira urbana” (ambas propostas por Therezinha Soares).

Segue comentando a metrópole paulistana, que já era a “[...] maior metrópole brasileira, mais populosa, e que cresceu mais rapidamente.” (p. 189) Trata de sua evolução histórica e de suas funções, citando Caio Prado Jr. e Pierre Mombeig. Termina o capítulo com a discussão sobre a organização do espaço urbano, quando cita Nice L. Muller, o surto industrial dos anos 30 e a implantação da indústria automobilística. Conclui que “[...] uma peculiaridade da metrópole paulista é o caráter fundamentalmente monopolar de sua estrutura [...]” (p. 217)

O sexto capítulo é sobre as *Redes urbanas das Grandes Metrôpoles*, de caráter regional, tratando em primeiro lugar da região de influência do Rio de Janeiro, comentando Belo Horizonte [três páginas], as capitais regionais (Vitória, Juiz de Fora, Campos e Petrópolis), assim como os centros regionais de primeira e segunda categorias e as cidades tipo (funções). Segue pela rede de São Paulo, que contava com Santos, com as capitais regionais maiores (Curitiba, Campinas), as capitais regionais, os centros regionais e as cidades-tipo, incluindo as do Centro Oeste e parte de Santa Catarina.

O sétimo capítulo trata da *Rede de Porto Alegre*, com um exame detalhado da metrópole (21 páginas) e de sua rede urbana, que cobria o estado do Rio Grande do Sul e parte de Santa Catarina.

O oitavo capítulo é sobre *Salvador e sua rede urbana*. Salvador é tratada em 13 páginas, tendo o autor se apoiado nos estudos de Domingos e Keller (1958) e de Milton Santos (1959). Uma distribuição dos bairros por classes é efetuada. Conclui pela análise da rede urbana de Salvador.

O nono capítulo é sobre a Rede urbana do Nordeste. Recife é examinada em 14 páginas, com citações dos estudos de M. Lacerda de Melo e de Josué de Castro. A rede urbana inclui Fortaleza e sua região (cinco páginas), São Luís e sua região (seis páginas), as capitais regionais (Maceió, João Pessoa, Natal, Campina Grande e Teresina) e outros centros nordestinos.

O décimo capítulo é sobre *Belém e sua região*. As cidades de Belém (três páginas) e Manaus (quatro páginas) são examinadas, seguidas pelos centros regionais da Amazônia.

O décimo primeiro capítulo trata de *Brasília*, cidade recém-inaugurada, com comentários sobre o sítio, o plano (quando cita o relatório de Lúcio Costa), a população (64.314 habitantes no Distrito Federal em 1959), na sua maioria composta de migrantes, e construtores da cidade. (p. 452)

O último capítulo faz o paralelo entre *Urbanização e industrialização*, quando o autor destaca a influência do processo de industrialização na fase recente de crescimento da população urbana. (p. 435-436) Esse processo teria tido duas fases: a primeira (1850-1939) e a segunda (1939-1960), essa última ainda dividida no período de até 1950, e de 1950 a 1960. O autor comenta, posteriormente, a industrialização das metrópoles de São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Recife, Salvador e Belém (Belo Horizonte e Fortaleza faziam parte das redes do Rio de Janeiro e de Recife, respectivamente).

Na bibliografia destacamos a predominância de autores brasileiros e a presença de obras de P. George (1952), de M. Rochefort (1958), G. Taylor (1954) e J. Tricart (1951).

A importância do estudo de Geiger é o de ter trabalhado em diferentes escalas, passando das cidades às metrópoles e às regiões. É um dos primeiros trabalhos sobre o conjunto da urbanização brasileira.

No ano seguinte, **Jean Bastié** (nascido em 1919) publica *La Croissance de la banlieue parisienne* (1964), longa tese composta de 624 páginas, que teve Pierre George como orientador.

Dado o gigantismo do assunto, o autor teve que escolher um setor da aglomeração, sobre um dos “tentáculos” do seu crescimento espacial, o da direção sul, ao longo do rio Sena, e das ferrovias Paris-Orléans e Paris-Lyon (p. 4), que conteria a mais possante zona industrial e importante setor de loteamentos. (p. 5) O setor escolhido, com 132 km², contava com 25 comunas e 290.000 habitantes em 1962 (p. 7), correspondendo a um décimo da população da periferia (*banlieue*) parisiense. (p. 8)

Na primeira parte, *Aglomeração e periferia*, com 27 páginas, o autor afirma que as paisagens seriam formadas por uma justaposição de elementos bem diversos. (p. 22) Quando trata da diversidade e da vida na periferia parisiense, lembra que boa parte dos habitantes passava, em média, duas horas diárias deslocando-se para o trabalho. (p. 24) A segunda parte, de interesse menor, trata do *Passado rural* da periferia (69 páginas).

A terceira parte *Das ferrovias aos loteamentos* (123 páginas) trata dos progressos dos meios de transporte, sobretudo ferroviários (1843); da industrialização (inícios entre 1840/1870); das consequências da proximidade de Paris sobre a propriedade e a agricultura; da influência (*emprise*) espacial de Paris, ou seja, a ocupação do solo da periferia pelas necessidades de Paris, e a urbanização da periferia; e do crescimento da população (desde 1836-1918).

A quarta parte é uma das mais interessantes por tratar de maneira aprofundada, em 115 páginas, da Grande Expansão dos Loteamentos.

Segundo o autor, teria havido uma “corrida” em direção à periferia a partir do desejo da casa individual, e essa corrida teria iniciado no período entre 1920/1930. (p. 32) No pós-guerra (1914-1918), os loteamentos, em sua grande maioria, foram implantados sem os equipamentos correspondentes (p. 227), pois os loteadores não se encarregavam da construção das vias. (p. 252) O autor estima em 16.000 hectares urbanizados pelos loteamentos até 1939 (p. 229), totalizando 250.000 lotes, e fixando 700.000 pessoas (de um crescimento total da aglomeração de 1.100.000 habitantes). (p. 232) Os loteadores eram tanto as grandes sociedades imobiliárias, quanto os escritórios imobiliários locais, os tabeliães (*notaires*) ou os pequenos loteadores. (p. 243) Os traçados dos loteamentos eram efetuados por agrimensores e em sua maioria, seus planos eram em tabuleiro de xadrez. (p. 247) As terras agrícolas eram vendidas entre 3.500 a 10.000 francos o hectare; os proprietários fundiários vendiam-nas por 20.000 francos, em média; enquanto que os loteadores e os intermediários as revendiam por 70 a 80.000 francos o hectare, alguns chegando ao preço de 200.000 francos. (p. 262)

Boa parte dos habitantes viveu de oito a dez anos, sem arruamento, água corrente, esgotos, eletricidade e gás. (p. 264) Os poderes públicos começam a intervir a partir das leis de 1919 e 1924, mas apenas as leis de 1928 permitiram a urbanização dos loteamentos da periferia. Taxas começaram a ser cobradas aos moradores. O descontentamento levou a maioria dos habitantes a votar no Partido Comunista entre 1924-1925. (p. 315) Metade dos custos da urbanização teria sido pago pelos habitantes dos loteamentos. (p. 322)

O segundo assunto de interesse foi tratado na quinta parte (com 184 páginas), onde o autor examina os *Grandes conjuntos*, embora outros assuntos sejam discutidos nesta mesma parte. Para o autor os grandes conjuntos correspondiam à produção de massa, de alojamentos uniformes, construídos rapidamente, a baixo preço, que vieram ocupar os

vazios de tecido urbano. (p. 339) A crise da habitação teria se agravado após a Segunda Guerra Mundial (p. 343), pois os capitais privados não eram mais atraídos pelo setor desde meados do século XIX. (p. 347) Então o Estado tentou substituir os capitais privados. (p. 350)

Em 1950, incentivos (*primes*) foram estabelecidos à construção (p. 367), os empréstimos podendo atingir até 70% do preço da construção. (p. 368) A legislação se aperfeiçoa com o novo Código de Urbanismo e Habitação em 1954. (p. 369). A cidade de Paris teve seu plano aprovado em 1959 (p. 377) e criaram-se as Zonas de Urbanização Prioritária (ZUP) e Zonas de Planejamento Diferenciado (ZAD), entre 1958 e 1962. (p. 372-373) No período de 1945-1963, foram construídos 650.000 alojamentos na aglomeração parisiense, sendo que 75% correspondiam às habitações coletivas. (p. 385)

Os grandes promotores eram responsáveis por 60% da construção na aglomeração de Paris nos últimos anos. As construções dos milhares de alojamentos exigiam cinco a sete anos de duração. (p. 399) Dois terços dos edifícios tinham até cinco andares para evitar os elevadores; alguns atingiam 290 metros de fachada. (p. 400)

A população dos grandes conjuntos era basicamente jovem e pagava aluguel em sua maioria. (p. 425) Os equipamentos comerciais eram inferiores e incompletos. (p. 428) Os que habitavam anteriormente em Paris reclamavam da distância, do isolamento, da segregação e da falta de intimidade, mas os mal alojados e os desabrigados consideravam os conjuntos confortáveis. (p. 428-429)

A tese de Bastié extrapola em muito a questão dos loteamentos e dos grandes conjuntos. Podemos destacar a variedade de assuntos tratados, que vão desde a questão rural e fundiária, aos transportes, às indústrias e ao exame dos diferentes agentes. Esse exame inclui o papel do Estado, das comunidades locais dos proprietários fundiários, dos construtores e promotores, entre outros. Sua tese contribui também ao

melhor entendimento da ocupação do solo de um importante setor da periferia da aglomeração parisiense.

O artigo *Géographie et urbanisme*, de **Pierre George (1965)**, trata de temática semelhante à de Falcão Machado, e é um bom exame da evolução do pensamento do autor, quando realiza um balanço dos conceitos utilizados pela geografia urbana.

Para o autor, as duas profissões tratariam do mesmo objeto. Enquanto o geógrafo teria por objetivo definir os sistemas de relações, as relações de força que qualificam uma situação presente na escala local ou regional, o urbanista procuraria as soluções normativas, a partir do balanço geográfico. As relações entre a geografia e o urbanismo seriam dialéticas. (p. 641) O urbanista, para agir e criar teria que considerar também os meios materiais de realização. (p. 642) De fato, Pierre George objetivava mostrar “[...] o que a aplicação do método geográfico pode trazer ao conhecimento do meio sobre o qual o urbanista é chamado a agir.” (p. 644)

Trata, então, a questão em cinco partes:

1. O espaço: o urbanista se ocuparia do espaço atual; o espaço geográfico seria o espaço onde vive o homem; o meio geográfico, concebido como o espaço plástico, ficaria no domínio da descrição morfológica; na escala regional, o espaço seria orientado, daí as noções de posição e situação; (p. 645-646)
2. O lugar (*lieu*): o tema do lugar é o do sítio, da escolha de localização das construções. Uma cidade seria um conjunto de sítios associados. Um lugar urbano seria um espaço mobilizado a partir do sítio inicial sobre diversos sítios sucessivos apropriados às diversas formas de desenvolvimento das funções da cidade; (p. 648)
3. A forma: o quadro, esta paisagem de síntese, feita de natureza e de séculos de ações humanas; (p. 651)

4. A destinação e o conteúdo: cada cidade (e cada região) é caracterizada pela combinação das funções; (p. 654)
5. A reação ao construído, em duas categorias. Primeiro, as reações ao meio ambiente natural, ao clima local, ao barulho. Segundo, a reação dos homens: as preferências, a localização, as densidades, o isolamento. Para o autor, o grande conjunto seria “[...] a vila mineira (*coron*), sem a solidariedade dos mineiros”, em meio da solidão e da monotonia. (p. 657)

Pierre George precisa aqui, de maneira bastante clara, os conceitos que considerava como principais da geografia urbana, e em que medida, a disciplina se diferencia do urbanismo. Em 1965, o autor parece bastante distanciado dos conceitos marxistas apresentados no final dos anos 1940.

Em 1965 foi editado o livro *A Cidade nos países subdesenvolvidos*, de **Milton Santos**, uma das primeiras publicações exclusivamente voltadas para o assunto.

O livro é estruturado em seis partes. Na primeira, *As grandes cidades do mundo subdesenvolvido*, com três capítulos, o autor inicia afirmando que o que “[...] caracteriza as grandes cidades nos países subdesenvolvidos é o seu papel de traço de união entre o mundo industrial [...] e o mundo rural [...]” (p. 2)

No primeiro capítulo, destaca a “proliferação”, nas cidades, de inúmeras formas de subemprego, ao lado do desemprego declarado, e que uma grande percentagem da população viveria de rendimentos ocasionais e de biscates, que corresponderia ao parasitismo urbano do mundo subdesenvolvido. (p. 9) Além das classes altas e das classes médias, as classes pobres seriam divididas em pobres, que disporm de emprego fixo, e os muito pobres ou miseráveis, que viveriam do dia a dia. (p. 10)

Os *bidonvilles* seriam o resultado do desequilíbrio do número de casas construídas e do aumento incessante da população. (p. 12) As consequências dos fatores de diferenciação são tratadas no capítulo três quando o autor destaca que o centro da cidade é o teatro de uma luta de tendências e a síntese se manifestaria na criação de uma paisagem. A paisagem seria o resultado da combinação de elementos cuja dosagem suporia certo ritmo de evolução e dinamismo. (p. 29)

Na segunda parte, o livro aborda as grandes cidades da América Latina, em dois capítulos. Nesse subcontinente existiriam três tipos de cidades: a colonial, composta das séries hispano-americanas e brasileira (p. 39); o tipo neotécnico, em séries planejadas e não planejadas; e o tipo misto, com três séries: as cidades coloniais transformadas, as cidades coloniais com elementos atrasados e as cidades planejadas com justaposição de elementos não planejados. (p. 40)

O autor define, então, no segundo capítulo, a metrópole completa como um “[...] organismo urbano onde existe uma complexidade de funções capazes de atender a todas as formas de necessidades da população urbana”, enquanto que as metrópoles incompletas seriam os grandes organismos onde a maioria dos serviços essenciais estaria presente, mas “[...] onde o nível de vida da população local ou regional, ou fatores econômicos outros, não deixam que se fabriquem bens ou se instalem certos serviços.” (p. 44)

Na terceira parte trata da cidade de Brasília e sua relação com o subdesenvolvimento brasileiro.

Na quarta parte, *Três exemplos africanos*, com três capítulos, são examinadas as cidades de Abidjã, Acra, Lomé, Cotonu, Dacar e Bamaco e Milton Santos afirma que a África se constituiria no “[...] maior e mais vivo laboratório de experiências, no tocante à elaboração urbana.” (p. 71)

A quinta parte é dedicada ao *Fato Urbano na África do Norte*, com dois capítulos, quando comenta Túnis e Kairuan. O fato urbano que seria

antigo e revestiria de características específicas ligadas à religião muçulmana e a instalação ao sul do Mediterrâneo. (p. 113) Quando o autor trata do problema urbano na Tunísia, comenta a “inchação urbana” que se verificava no país. (p. 117)

Na última parte, sobre a *Cidade e a região nos países subdesenvolvidos*, com quatro capítulos, o autor trata de transpor, na escala regional, a teoria dos polos de desenvolvimento. (p. 129) No primeiro capítulo, mais teórico, a cidade é vista como centro de região e são citados: Tricart, Chabot, P. George, Maunier, Sombart, Ratzel, Wagner, Sieveking, Hassinger, Bobeck, Sorre e Juillard. No terceiro capítulo é comentado o método de Rochefort de avaliação da centralidade.

Na bibliografia, o autor cita também Beaujeu-Garnier e Chabot (1963); L. Bernardes e outros (1964), Geiger (1963); AGB e CNG (1962).

Esse livro de Milton Santos foi publicado no Brasil, no ano posterior a sua saída do país. Deu início a uma série de publicações sobre as especificidades e características próprias da urbanização no Terceiro Mundo. O autor já comentava as cidades latino-americanas e africanas, a partir de conhecimento pessoal, resultado de viagens anteriores. Certamente, por esse motivo, não há um maior destaque sobre as cidades asiáticas.

Em 1966, foi lançado o manual em língua italiana, *La Citta (Geografia urbana)*, pelo diretor do Instituto de Geografia da Universidade de Bolonha, **Umberto Toschi**. O livro, com 642 páginas é dividido em quatro partes.

A primeira, composta por três capítulos, denomina-se *A cidade*. No primeiro capítulo, o autor procura discutir a geografia urbana no “sistema da ciência geográfica”, quando propõe uma primeira definição de cidade: “[...] um aglomerado de população instalada num agregado de edifícios, juntamente com o espaço entre os mesmos, ocupando conjun-

tamente um pedaço limitado e circunscrito do solo, porém com certa dimensão e complexidade de estrutura formal e funcional.” (p. 3)

No segundo capítulo, sobre o *Conceito de cidade*, o autor cita a definição de Vidal de La Blache (1922), “[...] como produto de uma civilização superior.” (p. 25) Comenta as propostas dos historiadores, dos sociólogos e dos economistas, citando, entre outros, as de Weber, Lavedan, Maunier, Sombart e Pirenne. Cita também a definição de Ratzel (1903), como “[...] um aglomerado estável de homens e de edifícios, que recobre uma área de certa extensão, situada no cruzamento de vias importantes.” (p. 31)

Toshi continua o capítulo com sua segunda longa definição de cidade: “[...] é um agregado de construções permanentes, complexo e orgânico, exercendo a função de centro de coordenação sobre uma [...] região, na qual a população, as construções e espaços livres se desenvolveram diferenciadamente por funções e por formas, coordenadas em unidades, em função do grupo social localizado [...], constituindo um típico organismo geográfico.” (p. 42)

O terceiro capítulo trata da geografia urbana e o urbanismo (*urbanística*) e da possível colaboração entre as disciplinas.

A segunda parte, *Geografias da cidade*, é composta de quatro capítulos: 1) *A origem e difusão do fenômeno urbano*; 2) *As funções da cidade*. Neste capítulo, quando trata da função industrial, o autor cita Christaller, Lösch, Isard, Berry, Ponsard e Weber, o que demonstra estar informado sobre a economia espacial; 3) *A distribuição geográfica da cidade*, onde os critérios físicos são destacados, mas no nível regional; e 4) *A distribuição regional e os fatores históricos*, quando o autor descreve a distribuição geográfica das cidades, de caráter regional.

A terceira parte, *A geografia da cidade*, é a mais importante, sendo composta por 10 capítulos. O primeiro capítulo é sobre o estudo da cidade isolada, onde a questão é a da localização de cada cidade isoladamente (p. 211). O segundo capítulo trata da população, e o autor dá como exemplo

o caso de Roma. O terceiro capítulo, *O desenvolvimento topográfico*, de fato é sobre a evolução urbana, desde o núcleo antigo à cidade moderna, incluindo a questão dos planos reguladores.

No quarto capítulo, o autor comenta os limites (*confini*) da cidade, quando discute os limites artificiais e naturais com o campo. O quinto capítulo trata da forma de expansão das cidades, onde o papel dos transportes é destacado. O autor cita Geddes e seu conceito de “conurbação”.

No sexto capítulo o autor discute a circulação na cidade, assim como o sistema de vias e praças e no capítulo sétimo ele trata da paisagem na cidade, com considerações sobre o entorno, o relevo, a hidrografia e o clima.

O oitavo capítulo é sobre a fisionomia da cidade, no qual Toschi utiliza as etapas de desenvolvimento tecnológico de Geddes e Mumford. As diferenças internas são tratadas no nono capítulo, onde é realizada a análise do centro e dos bairros, incluindo as diferenças funcionais entre eles. O décimo capítulo, enfim, trata da célula urbana.

A última parte, *Tipologia*, é subdividida nos capítulos sobre tipologia dimensional; tipologia formal; tipologia funcional; tipologia histórica; e tipologia regional, e é de caráter regional e mesmo internacional. O autor conclui com a discussão da cidade região, quando cita Gottmann.

Em geral, os manuais fazem o balanço do conhecimento da disciplina no período, não acrescentando, normalmente, novas formulações. Eles podem servir para examinar o “estado da arte” na disciplina de uma determinada escola geográfica. O que Toschi apresenta de mais original são suas tentativas de definição de cidade, não primando, porém pela tentativa de síntese.

Uma monografia tardia, intitulada *Belém do Pará. Estudo de geografia urbana*, originalmente tese de Livre Docência defendida em 1966, foi

publicada em dois volumes, no ano de 1968, pela Universidade Federal do Pará. A obra é de autoria de **Antonio Rocha Penteado (1924-1994)**, na época, professor titular da Universidade de São Paulo, tendo participado do estudo coletivo sobre São Paulo publicado em 1958.

O referido autor, nas *Considerações iniciais*, informa que visitou a Amazônia pela primeira vez em 1948, (p. 27) sendo convidado pelo Prof. Arthur C. Ferreira Reis para escrever o trabalho, como parte das comemorações dos 350 anos da cidade. (p. 28)

O primeiro volume é composto por duas partes. A primeira, *Belém e sua região*, começa pela discussão da posição geográfica da cidade, sendo Belém a cidade mais populosa do mundo nas proximidades da linha do equador, com 380.667 habitantes em 1960. (p. 37) Sobre as condições da morfologia do sítio de Belém, o autor analisa que “[...] a cidade tem pequena amplitude altimétrica.” (p. 62) Discute o clima e a vegetação: a cidade não possui estação seca (p. 65), e a umidade relativa do ar é sempre superior a 82%. (p. 79) A floresta tropical teria desaparecido, Belém tornando-se a “cidade das mangueiras”, a partir do plantio realizado desde o início do século atual. (p. 84-85) Conclui o capítulo comentando a hidrografia regional.

A segunda parte trata da *Evolução da cidade*, com quase 100 páginas. O autor começa com as origens da cidade e vai até o final do século XVIII. A cidade foi fundada em 1616 “[...] como posse e baluarte de defesa [...]” (p. 95) Colonos açorianos chegaram em 1676 (p.107). Em seguida comenta a cidade na primeira metade do século XIX, a partir dos relatos dos viajantes. Segue por Belém, “Capital da Borracha”, momento em que a cidade foi a terceira praça comercial do Império. (p. 133) Os tempos áureos teriam sido de 1890 a 1906 (p. 135). Conclui com “o desenvolvimento moderno da metrópole da Amazônia”.

O segundo volume também é composto por duas partes. A terceira parte, *A população e a organização do espaço*, começa com a questão popu-

lacional: Belém seria a maior cidade de população “branca” do mundo nesta latitude, embora os mestiços fossem mais numerosos. (p. 191) Entre 1872 e 1920, com o apogeu da borracha, a cidade passou de 34.644 para 236.400 habitantes. (p. 207)

Quanto à organização do espaço, o autor começa comentando o *Centro da cidade e os bairros de sua periferia*. O comércio se localizava no centro (p. 215), as linhas de ônibus tinham seus pontos iniciais nessa área. (p. 224) Mas, o centro era dividido: havia o centro comercial antigo e o novo centro comercial, ao longo de uma avenida larga de 30 metros (p. 256), já contava com prédios de 108 metros de altura. (p. 268) Comenta em seguida os bairros: da Cidade Velha e o Reduto. Segue com os bairros da zona sul, onde predominavam as “barracas” (p. 312); os bairros da zona leste, que concentravam funções importantes (cultural, centro de diversões e esportes, comercial, estabelecimentos públicos, função religiosa) (p. 326); e os bairros da zona norte, que correspondiam à maior área da cidade e à metade da população. (p. 336) Essa parte é concluída com os comentários sobre as áreas suburbanas – em parte por Belém e em parte no município de Ananindeua – com 57.650 habitantes (p. 361-362), divididos em subúrbios imediatos, subúrbios próximos e subúrbios remotos.

Na quarta e última parte são levantados *Os principais problemas urbanos*, que seriam os seguintes: (1) o abastecimento de gêneros alimentícios: o autor informa que a cidade já importava 40% da carne por via aérea (p. 400); (2) os serviços de utilidade pública: com apenas 30 a 35% dos domicílios abastecidos por água, na época (p. 406); (3) a circulação interna e regional: havia má distribuição de linhas de ônibus (p. 418); (4) a projeção e centralidade de Belém: a importância comercial da cidade e a “pobreza da organização industrial”. (p. 425) O autor conclui que Belém seria a cabeça do conjunto de aglomerados semiurbanizados, que se distribuem pela Amazônia. (p. 440)

O volumoso trabalho de Antonio Rocha Penteado, em grande parte, é devido ao elevado número de páginas com fotos, mapas e gráficos (258), que facilitam a apreensão da cidade. A maior qualidade do livro, entretanto, é o levantamento de informações sobre Belém, sendo a parte dedicada à evolução histórica a mais interessante. A bibliografia é predominantemente brasileira, incluindo numeroso material histórico.

Em 1967 foi publicado pelo IBGE, o estudo *A área central da cidade do Rio de Janeiro*, organizado por **Aluizio Capdeville Duarte**, que escreveu a parte inicial da obra (42 páginas) e um dos anexos sobre a “Função de Direção”.

No primeiro capítulo, *A área central e suas características*, Duarte apresenta as características da área central – complexidade de funções, concentração de serviços, preços dos terrenos elevados –, resultando um “imponente” crescimento vertical (quando cita Chambers, 1931). Seria também um lugar de trabalho, um lugar congestionado, movimentado durante o dia e vazio à noite. (p. 15-16) Os prédios de gabarito maior estavam situados, sobretudo no setor financeiro. Menciona ainda a presença do porto e do comércio atacadista.

O segundo capítulo trata das *Funções da área central e das transformações nela operadas*. Para o autor, este setor se distinguia pela função de direção (pública e privada); pela função político administrativa; pela função cultural; pela presença do comércio atacadista; pela função financeira; pela presença do comércio varejista; pela função industrial; pela função recreativa (grandes teatros); pela presença das profissões liberais; pelos serviços de alojamento e de alimentação; e como centro de convergência e comunicações. (p. 19-24) O autor constata que estaria havendo uma descentralização do comércio varejista de luxo em direção ao bairro de Copacabana, enquanto que a área central se especializava

como um lugar onde “proliferavam” os escritórios comerciais, que concentravam a função de direção. (p. 25)

O terceiro capítulo trata da *Estrutura da área central*. A fisionomia dessa área se caracterizava pela heterogeneidade das construções e das ruas. Capdeville Duarte comenta a abertura da Avenida Rio Branco e da Avenida Presidente Vargas. (p. 27-28) Cita Murphy e Vance (1954), quando trata das ruas da área central. Na área central, distingue os seguintes setores: o administrativo, o comercial varejista, o comercial atacadista e portuário, o financeiro e o recreativo. (p. 31)

O último capítulo trata da *Delimitação da área central*, quando o autor considera o “aspecto funcional”, ou seja, a maneira como o solo urbano é utilizado; a valorização dos terrenos; a distribuição da população residente; e a intensidade, ou seja, o grau de concentração. Haveria então no Rio de Janeiro um núcleo central, o “coração econômico da cidade”, a área de maior complexidade funcional, onde seria encontrada a predominância de funções típicas do centro, “os edifícios de maior gabarito”, as ruas mais congestionadas; e uma zona periférica, caracterizada por uma menor complexidade funcional, com atividade comercial predominante, estaria limitada e com a área degradada. (p. 35-40)

Capdeville Duarte conclui que a área central do Rio de Janeiro não se expandiu no sentido horizontal desde a década de 1920, mas se especializou, sendo a sua principal função a de direção e a do poder de decisão. (p. 42)

Uma série de 14 anexos é apresentada por outros especialistas, que examinam as transformações históricas ocorridas na área central; o desenvolvimento da área central; as funções portuárias; político-administrativa; comercial; industrial; financeira; cultural; recreativa; de direção; os serviços prestados pelos profissionais liberais; os serviços de alojamento; os serviços de alimentação; as comunicações e os transportes na área central.

Nota-se neste trabalho o início da influência de autores norte-americanos, ao lado dos franceses. Observa-se o destaque na análise das funções de direção, mas o peso da análise funcionalista é fundamental no conjunto do estudo. Há também, certa admiração da “imponência” dos prédios centrais.

Terence G. Mcgee (nascido em 1936, na Nova Zelândia), trabalhou nas universidades de Malaya, de Hong Kong, na *Australian National University* e na *University of British Columbia*, no Canadá. Um dos seus livros mais importantes é *The Urbanization Process in the Third World*, de 1971.

O livro *The Southeast Asian City: A Social Geography of the Primate Cities of Southeast Asia* foi publicado em 1967.

No Prefácio, o autor afirma que as “cidades primazes” (*primate cities*) tinham um papel vital como centros de disseminação de inovações sociais, políticas e econômicas. O estudo tinha como objetivo investigar o crescimento, as características e os papéis das grandes cidades do Sudeste Asiático. (p. 13)

No primeiro capítulo, *As cidades do Sudeste Asiático e o Terceiro Mundo*, o autor lembra que o Sudeste Asiático é uma das áreas menos urbanizadas no Terceiro Mundo (9,1% em 1960), mas tinha uma das mais altas proporções de população concentrada nas grandes cidades. (p. 23)

No segundo capítulo, o autor comenta a *Cidade indígena*. Os primeiros centros urbanos eram de dois tipos, as “cidades sagradas”, baseadas na agricultura e as “cidades mercados”, ligadas ao comércio marítimo. (p. 30-33) O autor descreve o exemplo de Angkor Thom como cidade sagrada, e de Malaca, como cidade mercantil.

O terceiro capítulo é sobre o impacto do Ocidente e o começo da cidade colonial. A captura de Malaca pelos portugueses é datada de 1511, porém as mudanças radicais só teriam ocorrido no século XIX (p. 42),

quando além das cidades indígenas agrárias e comerciais, aparece a cidade do tipo colonial. (p. 45) O autor dá como exemplo de cidade indígena a cidade de Mrauk-u, na baía de Bengala; de Bantam (Java), como centro comercial indígena; e de Malaca e Batávia, como “transplantes” europeus. Comenta que os holandeses tentaram criar em Batávia (atual Jacarta) uma réplica das cidades holandesas com canais e casas contíguas e abafadas, mas as condições sanitárias obrigaram-nos a se deslocar para as periferias da cidade, em *villas* envoltas em jardins, abandonando a frugalidade puritana para levar uma vida luxuosa e pródiga. (p. 50-51)

O quarto capítulo trata do surgimento da cidade colonial, que ocorreu no século XIX. As novas cidades foram implantadas em padrão de xadrez. (p. 56) A cidade colonial era uma economia intermediária entre o poder metropolitano e a colônia, e dominava o setor terciário. (p. 58) O autor então cita um exemplo de Rangum (atual Yangun) como cidade transplantada (*grafted-city*), fundada em meados do século XVIII, que teria decaído com a anexação britânica em 1826, mas teria voltado a crescer rapidamente: de 92.000 habitantes (1872) passou para 400.000 em 1931. (p. 68-69) Cingapura seria o exemplo de cidade colonial planejada: fundada pelos ingleses em 1819, quando habitava 150 pescadores, passa para 600.000 habitantes em 1947, na maioria, imigrantes chineses (p. 69). Sua importância cresceu como entreposto portuário. (p. 71) O exemplo da cidade colonial indígena é Bancoc, fundada em 1767, e que teria se desenvolvido como uma “cidade dual”: a cidade do palácio e a cidade comercial. (p. 72) Ela teria crescido muito após o tratado de amizade e comércio assinado com os ingleses em 1855. (p. 73)

O quinto capítulo é sobre os centros modernos atuais: a industrialização teria se concentrado nas grandes cidades (p. 87), e o emprego no setor terciário era alto. (p. 91) Parte importante da população era desempregada, ou vivia no desemprego disfarçado (*hidden unemployment*), ou seja, haveria muito mais pessoal empregado que o necessário racional-

mente. (p. 92) Por outro lado, as elites indígenas, que herdaram o poder político dos europeus, eram ocidentalizadas em sua maioria. (p. 95)

No sexto capítulo que trata dos aspectos demográficos das cidades do Sudeste Asiático, o autor menciona a existência de um padrão de expansão centrífuga semelhante ao das cidades ocidentais.

O sétimo capítulo é sobre os padrões econômicos das cidades do Sudeste Asiático: para o autor, haveria uma coexistência entre formas altamente desenvolvidas do capitalismo com formas de organização pré-industrial e semicapitalísticas. (p. 126) Só duas zonas seriam constantes nessas cidades: a do porto e a do mercado, o resto da cidade seria uma tremenda mistura de atividades econômicas e de uso do solo. (p. 127) As cidades teriam um CBD, e em áreas próximas ficariam a *Chinatown* ou a *India Town*, enquanto que as indústrias domiciliares estariam espalhadas por toda a cidade. (p. 133)

O oitavo capítulo é sobre o padrão residencial das cidades do Sudeste Asiático: as cidades eram um mosaico de bairros étnicos (p. 139), a elite vivendo no centro e os pobres na periferia. (p. 140) O autor comenta então o padrão residencial das cidades de Manila, de Kuala Lumpur, e de Petaling Java (Malásia), cidade planejada, habitada em dois terços por chineses. (p. 154)

O nono capítulo é sobre os cortiços (*slums*) e invasões (*squatters*) das cidades do Sudeste Asiático. Para o autor essas habitações eram sintomas dos problemas das cidades da região. (p.156) Os favelados eram 26% da população de Cingapura, 25% de Jacarta e Kuala Lumpur, e 23% de Manila. (p. 157) O autor dá exemplos da favela Kampong Setor (Kuala Lumpur), dos cortiços nas áreas centrais de Cingapura, onde havia um programa de construção de habitações pelo governo. (p. 167)

O último capítulo é sobre o futuro da cidade do Sudeste Asiático: para o autor, devido à ausência de mudanças no campo, a migração rural continuaria. (p. 175)

O interesse do estudo de McGee é o de examinar as cidades do Sudeste Asiático na década de 1960, o autor tendo generalizado suas questões, estabelecendo inclusive um diagrama da cidade do Sudeste Asiático, comparativo ao modelo de Burgess. O desenvolvimento recente dessas cidades, sobretudo de Cingapura, serve de contraste com a pobreza descrita pelo autor.

James H. Johnson, nascido em 1930 na Irlanda do Norte, concluiu seu doutorado em Geografia em Londres. Ensinou na Universidade de Londres a partir de 1954. Seu livro *Urban Geography: an Introductory Analysis*, de 1967, foi traduzido para o castelhano em 1974.

No prefácio, o autor introduz modestamente seu livro, com o objetivo de apresentar o campo de estudo, de modo ordenado. (p. 11)

No primeiro capítulo, intitulado *Os fatores do crescimento urbano*, o autor inicia pela discussão da origem das primeiras cidades. Comenta em seguida a extensão da vida urbana na Europa, inclusive tratando do “despertar urbano” durante a Idade Média, assim como das repercussões da Revolução Industrial e conclui com os fatores atuais do crescimento urbano.

O segundo capítulo é sobre a *Sociedade urbana e forma urbana*. Considera a morfologia das cidades como a paisagem urbana. (p. 41) Comenta a cidade colonial, desde Mileto e a “ambição da monumentalidade”, a partir do desejo do soberano de exibir opulência e esplendor (p. 48), com exemplos de Karlsruhe, Versalhes e Paris. Trata também da “busca da cidade ideal”, com o exemplo de Palma Nuova, e também do período da Revolução Industrial, comentando as ideias de Owen e Howard, concluindo com “o transporte e o plano urbano”.

O terceiro capítulo trata das *Características demográficas da população urbana*, traçando os contrastes entre campo e cidade. Comenta as variações

internas da população; as migrações interurbanas e os gradientes de densidade de população no interior da cidade.

No quarto capítulo, o autor discute as *Características profissionais das populações urbanas*, a partir do exame da estrutura das profissões: os setores básicos e não básicos, assim como as objeções teóricas a esses conceitos, e comenta ainda as profissões em paralelo às classificações das cidades.

O quinto capítulo, *Localização, distribuição e tamanho dos núcleos urbanos*, é de caráter regional, destacando-se o comentário sobre a teoria dos lugares centrais.

O sexto capítulo é sobre o *Centro da cidade*. Inicialmente trata das expressões inglesas *downtown* (centro), CBD (distrito central de negócios) e *central area* (área central). (p. 153) O primeiro traço característico dos centros seria a acessibilidade. Comenta, em seguida, a qualidade tridimensional dos centros da cidade, devido à construção em altura. Trata também da ausência da população residencial nos centros. Comenta as indústrias no CBD, como as de edição de livros e revistas e conclui com a discussão da especialização interna do centro da cidade.

O sétimo capítulo é sobre *As áreas suburbanas residenciais*. O autor compara o crescimento das áreas suburbanas na Grã-Bretanha e nos Estados Unidos no período entre as duas guerras mundiais e continua pela evolução ocorrida desde a Segunda Guerra. Segue tratando do comércio de varejo nas áreas suburbanas. Os movimentos pendulares também são comentados. A “auréola rururbana” é considerada como a faixa onde se mesclam as várias características rurais e urbanas. (p. 201) Conclui com a limitação da extensão das cidades.

O oitavo capítulo trata, especificamente, das *Áreas industriais nas cidades*. O autor aborda a atração das grandes cidades sobre a indústria e analisa as áreas industriais próximas ao centro, dando como exemplo a indústria de confecções. Comenta também a expansão da indústria nas

áreas suburbanas, e conclui com as áreas industriais dependentes do transporte pesado, utilizando o exemplo de Chicago.

O último capítulo é sobre as teorias da estrutura urbana, e nele o autor analisa as teorias de Burgess, de Hoyt e de Harris e Ullman. Em seguida trata da análise de gradientes. Abre espaço para discutir a forma da cidade pré-industrial. Comenta a estrutura dual das cidades coloniais, considerando, sobretudo o estudo de Mabogunge sobre Ibadã. A última parte é sobre *Os modelos atuais de desenvolvimento urbano*, onde o autor discute os modelos de transportes para Chicago, e critica o modelo de crescimento urbano proposto por Lowry.

O livro de James Johnson apresenta os mesmos problemas de quase todos os manuais: fazem um balanço do conhecimento sobre o assunto no momento de sua publicação (que já trata dos modelos), mas trazem poucas contribuições originais do autor.

Em 1967, foi editado o livro *Geography of Market Centers and Retail Distribution*, de **Brian J. L. Berry**. O autor, nascido em 1934, graduou-se no *University College London*. Transferiu-se para os Estados Unidos em 1955, e fez seu doutorado na Universidade de Washington (1958). Engajou-se na Universidade de Chicago (1957-1976), passando em seguida para Harvard, Carnegie-Mellon e para a Universidade do Texas.¹³

Seu livro sobre a geografia dos mercados e do comércio a varejo é, sobretudo de caráter regional, como a maioria dos seus estudos, e é também um bom exemplo dos estudos anglo-saxões, na corrente da geografia dita teórico-quantitativa, que se contrapunha à geografia tradicional.

Berry inicia o livro afirmando que, a tese que é fundamental “[...] é que a distribuição do comércio a varejo e de serviços apresenta regularidades no espaço e no tempo, e que a teoria do lugar central constitui uma base dedutiva que permitiria compreender essas regularidades.” Assim,

a convergência dos postulados teóricos e das regularidades empíricas fornece a matéria de uma geografia dos mercados e de certos aspectos do planejamento urbano e regional.

A primeira parte trata das *Definições e exemplos*. O primeiro capítulo denomina-se *Os sistemas de lugares centrais em economias complexas*. Para Berry, a essência da geografia do comércio varejista e de serviços está no agrupamento de estabelecimentos no mercado frequentado pelos consumidores dos entornos. (p. 13) A centralidade seria a essência deste ponto de reunião. (p. 14)

No segundo capítulo, *As variações sistemáticas da hierarquia*, Berry vai tratar do espaço interurbano na parte referente ao “Caso das cidades”, em 20 páginas. Para ele, a hierarquia dos centros de negócios no interior das cidades seria análoga à dos mercados do meio rural, mas a organização urbana seria diferente da rural: no CBD agrupavam-se as funções de mais alto nível. Os CBD “[...] eram estruturados e organizados, pois os diferentes tipos de comércios se distinguem espontaneamente, pelos preços que eles aceitam pagar para obter um terreno perto do centro, no cruzamento das vias principais.” (p. 80) Berry apresenta Chicago como exemplo, com seus sete milhões de habitantes e descreve a estrutura das zonas comerciais:

1. Haveria uma hierarquia dos centros comerciais: as diversas atividades se agrupariam, seguindo a tendência dos consumidores de realizar várias compras numa só viagem;
2. Os eixos comerciais orientados pelo tráfego rodoviário, como as estações de serviço, restaurantes e motéis;
3. O desenvolvimento comercial ao longo das artérias urbanas, que justificaria o deslocamento do cliente: as lojas de móveis e as de eletrodomésticos;
4. As zonas especializadas numa função: vendedores de automóveis, centros médicos, que facilitariam os consumidores na tarefa de realizar comparações e que deveriam ser acessíveis; (p. 82-83)

Doze ferrovias propagavam-se a partir do CBD (o *Loop*) de Chicago. Os subúrbios tinham se estendido em torno das estações, até uma distância de 45 km.

Em 1958, o *Loop* tinha 2.000 lojas de comércio de varejo, empregando 46.000 pessoas, vendendo um total de 700 milhões de dólares. Os centros comerciais de nível regional, situados no interior da cidade, tinham em torno de 250 estabelecimentos de mais de 70 tipos diferentes cada, empregando mais de 4.000 pessoas, e com vendas de mais de 90 milhões de dólares. A área de mercado de um centro comercial atingiria 350.000 pessoas (p. 90), enquanto que a de mercado de serviços só atingiria 70.000 pessoas.

Os centros comerciais comunitários contavam com 70 lojas, com cerca de 36 tipos, com 500 empregados e vendas de 13 milhões de dólares. A área de mercado teria de 40 a 50.000 pessoas.

Os centros de subúrbios eram divididos em: a) centros regionais, que teriam 80 funções em 300 estabelecimentos e um mercado de 100.000 pessoas; e b) centros comunitários, com 40 tipos e 80 lojas e com mercado de 40 a 50.000 pessoas. (p. 91)

Em torno do CBD haveria uma zona concêntrica, com indústrias urbanas e espaços consagrados ao comércio atacadista e aos armazéns. (p. 95) O autor comenta que, no pós-guerra, o movimento em direção à periferia teria se acelerado, e novos subúrbios se estenderam entre os interstícios das ferrovias: centros comerciais planejados se instalaram nessas zonas (p. 98), nas bordas dos cruzamentos rodoviários; as atividades mais atraentes foram colocadas nas duas extremidades das vias para pedestres. (p. 101)

A segunda parte denomina-se *Em direção a uma teoria*, onde o autor discute a “Teoria Clássica dos Lugares Centrais”, e apresenta os “Desenvolvimentos Teóricos Modernos”.

A terceira parte intitula-se *Perspectivas no tempo e no espaço*, onde Berry examina *Os tipos de organização nas sociedades diferentes das industriais*, e a *Evolução da teoria e dos fatos*, quando o autor volta ao caso de Chicago, onde estaria havendo um declínio de população e do número de estabelecimentos comerciais no centro da cidade. (p. 213), tendo em vista que, desde 1948, os contratos imobiliários “restritivos” aos negros haviam sido considerados ilegais.

Enquanto que, em 1940, havia 300.000 negros, numa população total de 3,4 milhões e em 1960, os negros passaram a 800.000 sobre 2,7 milhões de brancos. (p. 216) Como a renda dos negros era inferior, o mercado teria diminuído e estaria havendo uma “degradação” do sistema comercial que se daria em etapas: 1) antecipação da transformação do bairro; 2) troca de população; 3) estabilização. (p. 218) Neste ponto o autor lembra os processos analisados pela Escola de Chicago.

Para Berry, a elevação da renda e os meios de transporte estariam fazendo desaparecer a “tirania dos transportes”. Os centros comerciais não dominariam mais um mercado limitado e próximo, fazendo com que a “hierarquia de Christaller se desmanche”, formando uma nova especialização. (p. 220)

A última parte trata das *Aplicações e seus métodos*, quando descreve a geografia do *marketing*, seguido pela discussão *Da teoria às aplicações*, sobre questões do planejamento regional e do planejamento urbano.

A importância desse texto de Berry é devido à menor prioridade dada aos estudos intraurbanos pelos autores da corrente da geografia teórico-quantitativa, embora alguns aspectos tratados pelo autor já tivessem sido abordados por outros geógrafos norte-americanos em períodos anteriores. A parte regional do seu trabalho, porém, é bem mais desenvolvida.

Paul Claval, nascido em 1932, ensinou em Besançon e a partir de 1973, lecionou na *Université de Paris IV*.¹⁴ Escreveu em 1968, o artigo *La théorie des villes*, reproduzido em Roncayolo e Paquot (1992).

Segundo Claval, uma primeira teoria global da cidade, a dos lugares centrais, foi proposta por economistas e geógrafos, que permitiu o entendimento das cidades em relação às outras, assim como da sua organização interna. Os sociólogos, historiadores, arquitetos e urbanistas também se interessaram pela cidade. Os geógrafos teriam chegado tarde: o primeiro estudo de geografia urbana seria o de Blanchard, de 1912 [sic]. (p. 196) Os economistas teriam demorado mais ainda.

O autor passa a discutir, em seguida, a *Evolução das reflexões e dos modelos relativos às cidades*: os geógrafos teriam se interessado pela topografia e pelos sítios das cidades. A descrição minuciosa dos bairros teria levado à evidência das regularidades e das similitudes, além das diferenças. Stan de Geer teria evidenciado os setores centrais de Estocolmo. O autor comenta, em seguida, a Escola de Chicago e a teoria da base econômica, aparecida entre as duas guerras mundiais. (p. 197-199)

Claval passa para a discussão dos *Estudos do lugar central*, que teriam originado a primeira grande teoria sintética da cidade. (p. 200) Christaller teria proposto a primeira apresentação geral: a cidade estava ligada à população servida por ela, devido ao fraco alcance (*portée*) dos serviços. (p. 201) Em seguida, comenta a teoria da renda da terra e dos valores fundiários, de W. Alonso. (p. 202) O exame interno das cidades teria sido realizado, a partir da teoria dos lugares centrais, por autores como B. Berry. (p. 203) Mas a teoria só explicaria uma parte das funções das cidades, colocando em dúvida a eficácia da mesma. (p. 204)

Passa, em seguida, a discutir a *Teoria social da cidade*, o autor examina a contribuição dos sociólogos europeus. Propõe então a fórmula: a cidade “[...] permitiria maximizar o nível total de interrelações existentes na sociedade.” (p. 209) Comenta os estudos de J. Remy, e passa

a discutir a teoria das comunicações, onde o estudo de M. Meier é considerado. (p. 211)

Discute então, em duas partes, uma *Teoria geral*. A primeira tratando *O problema da rede urbana*, de caráter regional. Na segunda, sobre *A forma da cidade*, o autor discute sua evolução, desde a cidade pré-industrial até a megalópole. Conclui que a cidade seria mais ou menos um equivalente à moeda no plano temporal: todas as duas seriam meios para triunfar sobre os obstáculos, como o tempo e o espaço. (p. 222)

Em 1981, o autor vai ampliar sua análise sobre as cidades e avançará uma proposição mais geral sobre a teoria urbana. Mas já neste artigo, podemos ver sua preocupação em extrapolar os estudos para além da geografia.

A tese de doutorado de **Juergen Richard Langenbuch**, *A estruturação da Grande São Paulo. Estudo de geografia urbana*, foi defendida em 1968, na Universidade de São Paulo e publicada em 1971, pelo IBGE.

A tese é estruturada cronologicamente, de modo que, primeiro, o autor estuda a evolução da aglomeração. Em seguida, examina a estrutura atual do “organismo metropolitano”.

Na introdução, o autor procura conceituar a metrópole, como um tipo especial de cidade (p. 1), quando cita M. Sorre, P. Lavedan e P. George.

O primeiro capítulo trata dos arredores de São Paulo em meados do século XIX. A cidade era circundada por duas faixas concêntricas: o “cinturão de chácaras” (residências e fruticultura), e o “cinturão caipira” (culturas de subsistência). (p. 76) O segundo capítulo trata da evolução pré-metropolitana dos arredores paulistas entre 1875 e 1915. O antigo cinturão de chácaras foi anexado pela cidade e o cinturão caipira se valorizou. (p. 128) Em função da ferrovia, apareceram os primeiros “povoados estação”. (p. 129)

O período 1915-1940 – *O início da metropolização* – é tratado no terceiro capítulo. Os loteamentos começavam a compactar os bairros isolados do núcleo denso da cidade. As terras baixas, próximas às ferrovias, começavam a ser ocupadas pelas indústrias: São Paulo teria conhecido uma “[...] verdadeira explosão da especulação imobiliária.” O transporte rodoviário era supletivo e possibilitou o surgimento do “subúrbio loteamento”. São Caetano e Santo André se firmaram como a mais importante área suburbana de São Paulo. Também o “cinturão hortense” teria se estruturado com a presença dos japoneses. (p. 177)

O quarto capítulo trata da *Grande metropolização recente*, a partir de 1940, e menciona o crescimento a partir dos processos de compactação e de expansão de áreas edificadas. Agora a expansão metropolitana (p. 179) teria superado todo o desenvolvimento anterior: a cidade anexa numerosos núcleos suburbanos, alguns se fundindo, formando “conglomerados suburbanos” (p. 257) e o desenvolvimento se apoiaria na circulação rodoviária (aparecendo os “subúrbios ônibus”, assim como os “subúrbios entroncamentos”) e nas autoestradas. Uma diversificação funcional acompanharia o crescimento: a horticultura, a avicultura e o reflorestamento se expandiam, juntamente com a implantação de loteamentos de chácaras e de clubes de campo. (p. 259)

O capítulo final trata da *Estrutura atual da Grande São Paulo* e o autor tenta estabelecer uma tipologia. Para Langenbuch, a cidade deveria ser entendida “[...] como porção urbanizada, compacta e contínua, encerrada nos limites do distrito” (de São Paulo). Os “subúrbios do centro urbano” representariam o “[...] prolongamento das formas de uso do solo urbano” fora do bloco compacto da cidade. (p. 260) Seriam os subúrbios estação, os subúrbios entroncamentos, os subúrbios vilarejos, os subúrbios ônibus, os subúrbios loteamentos e os subúrbios criados; existiriam ainda os conglomerados suburbanos ferroviários e rodoviários e áreas industriais de autoestrada.

O autor ainda discute as funções dos subúrbios. (p. 261-281) Os “subúrbios de cunho rural” englobariam “[...] formas de uso do solo, estabelecimentos, paisagens, indiscutivelmente rurais” ou não urbanos. (p. 281) As zonas de urbanização indicariam a disposição geográfica dos subúrbios. Haveria um núcleo de urbanização compacta e contínua ou “Aglomeração Restrita de São Paulo”, circundado por um “cinturão de urbanização intercalar”, onde se destacariam quatro “tentáculos”, comandados por ferrovias (eixos de urbanização em colar), circundados, a seguir, pelo “cinturão suburbano periférico descontínuo”, área de expansão da metrópole relacionada aos três eixos (rodoviários) de urbanização embrionária. (p. 291-304) O autor trata a seguir das migrações pendulares e termina o capítulo com a proposta de delimitação da Grande São Paulo: a área metropolitana englobaria todos os distritos intensamente urbanizados, vizinhos a São Paulo e que mantinham importante migração pendular, e a Região Metropolitana, que incluiria também o cinturão suburbano periférico. (p. 322-332)

Conclui que a Grande São Paulo apresentaria uma estrutura radioconcêntrica e seria um “organismo” altamente centralizado em São Paulo. As várias forças periféricas se diferenciavam entre si. As ferrovias radiais constituiriam os principais eixos de desenvolvimento suburbano e as rodovias teriam uma posição secundária. Por outro lado, o meio natural não teria condicionado a expansão metropolitana.

O autor estava ciente da bibliografia internacional, mas ela ainda era predominantemente francesa. A importância dada aos transportes, na estruturação e no crescimento da Grande São Paulo, não é comum entre os geógrafos. Este trabalho pode ser comparado à tese de Bastié (1964) sobre o crescimento da aglomeração de Paris. O livro conta ainda com uma série de mapas.

Ainda do mesmo ano (1968), temos um geógrafo nigeriano, **Akin L. Mabogunje**, nascido em 1931, Ph.D pela Universidade de Londres, professor de geografia da Universidade de Ibadã,¹⁵ e professor visitante da *Northwestern University*. Seu livro, *Urbanization in Nigeria*, com 353 páginas, é em parte, resultado de sua tese de doutorado. O objetivo era o de analisar a urbanização tradicional e moderna na Nigéria.

A primeira parte do livro trata dos padrões de urbanização na Nigéria, quando é discutida a *Teoria da Urbanização* (segundo capítulo), e a *Urbanização Pré-europeia na Nigéria*, dividida em duas partes. Primeiro, no norte do país (terceiro capítulo), seguida das cidades iorubás (quarto capítulo). Neste capítulo, o autor descreve a origem das cidades iorubás, as atividades comerciais e artesanais, e as características dessas cidades: no centro das cidades estaria o palácio do *Oba* (o chefe da cidade), que também contaria com espaço para recreação e festas. Em frente ao palácio ficava localizado o mercado, ao lado do templo fetichista ou mesquita da cidade. Vias irradiavam a partir do palácio. A cidade era rodeada por um muro, em algumas partes construído em pedra, e por um profundo fosso no lado de fora. Nas portas de madeira ficavam os coletores de impostos. As famílias (ampliadas) habitavam em *compounds*, espaço fechado, geralmente de forma quadrada, cercado por um muro de argila, com uma entrada, dividido em várias peças, correspondendo às famílias. (p. 96-100) As famílias mais ricas e importantes habitavam perto do centro da cidade. (p. 101)

O quinto capítulo trata da moderna retomada da urbanização, após a conquista inglesa e o sexto capítulo, a análise do padrão da urbanização nigeriana, a partir da discussão da teoria do lugar central.

A segunda parte é intitulada Tipos de desenvolvimento urbano e é dedicada a duas cidades: Ibadã, como “[...] representante do apogeu da urbanização pré-européia”; e Lagos, “[...] a criação metropolitana da era colonial.” (p. 27)

No sétimo capítulo são discutidas, para iniciar a segunda parte, as teorias de crescimento urbano (Burgess, Hoyt, Harris e Ullman) e de desenvolvimento (Proudfoot, Garrison, Berry, Marble, Nystuen e Morris), quando o autor propõe o conceito de cidades gêmeas (*twin-cities*) para o entendimento da cidade nigeriana, ou seja, ela seria composta por uma cidade tradicional e por uma cidade moderna. (p. 184)

O oitavo capítulo trata da *Ibadã, metrópole tradicional*, quando o autor comenta o sítio da cidade e sua localização, assim como o seu crescimento. A cidade teria 459.196 habitantes em 1952, e seria a maior da Nigéria (p. 329) na época.

O nono capítulo é sobre a estrutura interna de Ibadã: a cidade representaria um “[...] amálgama de dois processos urbanos diferentes.” Em Ibadã, haveria uma demarcação visível entre a cidade velha e a nova. (p. 205) O autor começa então a comentar o mercado *Iba*, centro do núcleo urbano tradicional, lembrando a posição dominante das mulheres no comércio. Em seguida, trata do centro moderno, deslocado do centro antigo em direção ao oeste, situado próximo à estação ferroviária, já contando com prédios de 10 andares na época. (p. 213) A parte oeste da cidade também concentrava a população mais rica. (p. 214) O autor examina os padrões socioeconômicos – idade, sexo, distribuição étnica – quando informa que a cidade tinha 94,7% de sua população iorubá, havendo um padrão de segregação, os iorubás se concentrando no leste da cidade. Os muçulmanos seriam 60% da população e os cristãos 32%, enquanto que os analfabetos eram 77% da população. Informa que os ricos comerciantes ijebus construíam casas em estilo brasileiro. (p. 230) Os distritos residenciais de “alta qualidade” estariam no norte da cidade. (p. 232) A cidade teria em torno de 50% de sua área e 70 a 80 % da população residindo em domicílios em condição de cortiço, sendo, na maioria, naturais da cidade. (p. 233)

O décimo capítulo trata da cidade de Lagos, a metrópole moderna que teria se desenvolvido sob influência europeia. O autor descreve a fraqueza da fundação tradicional e a chegada dos imigrantes brasileiros (130 famílias em 1851). (p. 241) Discute ainda, a evolução da cidade até a “explosão metropolitana” dos anos 60 (com taxas de crescimento de 9% ao ano). (p. 267)

O décimo primeiro capítulo, trata da *Estrutura interna de Lagos*. A cidade também teria uma estrutura que poderia ser, em parte, explicada pelo conceito de *twin-center*. (p. 274) Trata do moderno centro de negócios (*Marina*), onde já havia prédios de 25 andares. (p. 283) Finalmente, comenta a distribuição dos distritos de Lagos e sua extensão em direção ao noroeste.

O décimo segundo capítulo conclui com os *Problemas e as perspectivas de urbanização da Nigéria*.

O interesse do exame das duas cidades nigerianas, realizado por Mabogunje, é de verificar a tentativa de uso das teorias ocidentais para a explicação das cidades africanas. A proposta do conceito de *twin-city* é uma tentativa de adaptar as diferenças entre a cidade tradicional (africana) e a moderna cidade de estilo europeu justaposta. O autor teve dificuldade em encontrar dados recentes, só dispondo daqueles do censo de 1952, tendo inclusive efetuado análise fatorial para o conjunto das cidades do país, a partir dos dados disponíveis. Mapas e fotos complementam o texto.

Outro autor dedicado à uma cidade africana é **Ilídio do Amaral**, nascido em Angola, no ano de 1926. Estudou na Universidade de Lisboa e realizou suas pesquisas sobre Luanda para a Junta de Investigações do Ultramar, entre 1963 a 1965, o que resultou no livro *Luanda (Estudo de Geografia Urbana)*, editado em 1968.

O autor considera seu livro como a “[...] primeira monografia geográfica, de caráter científico”, realizada sobre Luanda. (p. 11)

Na introdução, informa que a cidade é a mais antiga fundação europeia na África subequatorial, datada de 1576. (p. 13) Sua população, na época, ultrapassava 300.000 habitantes, sendo em sua maioria composta de mestiços, e os brancos eram em torno de 25% da população. Por outro lado, Luanda era uma cidade sem região. (p. 14) Conforme a visão da época, a cidade era considerada pelo autor como o terceiro aglomerado do país, após Lisboa e Porto. (p. 16)

No primeiro capítulo o autor faz a apresentação da cidade, primeiro tratando das características do sítio: a cidade está dividida em dois planos, a Cidade Baixa e a Cidade Alta. (p. 17) A cidade estava numa área de chuvas escassas (p. 20), de solo pobre, e de vegetação rala. (p. 22) Em seguida comenta a morfologia urbana: a cidade estaria perdendo sua originalidade, devido à “ânsia de renovação e modernização”, e os terrenos eram objeto de “especulação desenfreada”. (p. 26) Existiam duas áreas urbanísticas e sociais: uma cidade branca em oposição aos *muceques*, com “cubatas em disposição caótica”. A cidade branca crescia em “tentáculos”, penetrando nos *muceques*, que eram obrigados a recuar. (p. 28)

O segundo capítulo, dividido em três partes, versa sobre a *Gênese e a evolução de Luanda*. A primeira é sobre a fundação e os primeiros tempos da cidade. O autor lembra que a cidade, “[...] em sua forma original, teria seguido como a da Bahia, os padrões das Ordenações do Reino.” (p. 34) A segunda parte trata do *Período de dependência do Brasil*, quando Angola funcionava como centro de tráfico de escravos e depósito penal de degredados. (p. 42) A última parte narra o período colonial do século XIX, quando a cidade tinha apenas 6.813 habitantes, em 1827. O tráfico foi abolido em 1836. (p. 54)

O terceiro capítulo trata da população de Luanda, que em 1960 contava com 224.540 habitantes (p. 61), sendo 32% da população ativa no setor secundário e 59% no terciário. (p. 75)

O quarto capítulo, *Atividades urbanas*, informa que o comércio e os serviços eram as funções mais antigas e de maior importância em Luanda, sendo essas atividades concentradas na “Baixa”. (p. 81) Os mercados indígenas eram importantes nos *muceques* (p. 83), e as indústrias estavam localizadas nas beiras das estradas de saída da cidade. (p. 89) O autor observa que o crescimento da cidade se revestia de um “aspecto caótico”, com a “[...] proliferação de construções em transgressão”, formando bairros “inorganizados”. (p. 95) Nesta parte, comenta ainda, a eclosão do “terrorismo”, em 1961, versão oficial para o início das guerrilhas pela independência. (p. 100)

O quinto capítulo é sobre a *Expansão urbana e seus problemas*. Teria havido uma verdadeira “explosão urbana”, com um aumento de população de 270% entre 1940/1960. (p. 103) O núcleo antigo e as orlas periféricas estariam governados por forças complementares: as do tipo centrífugo, que dispersavam as atividades, e as do tipo centrípeto que mantinham o adensamento das funções no núcleo da Baixa. (p. 110) O CBD de Luanda deteria a maior densidade de funções centrais. (p. 112)

No final do capítulo, o autor comenta os *muceques* da periferia, que seriam o problema de maior gravidade da cidade, embora de “resolução impossível”. Esses *muceques*, que “rodeiam e sufocam” Luanda, teriam nascido com a cidade. (p. 115) Por outro lado, eles estavam recebendo também “[...] uma parte importante da população branca.” (p. 116) Levantamentos governamentais estimavam em 180.000 habitantes alojados nessas áreas em 1962. (p. 117) O autor considera um “cancro social” dos *muceques*, a multiplicação de “[...] pequenos comércios clandestinos”, na sua maioria pertencentes aos europeus. (p. 119)

Na conclusão, o autor comenta os “arranha-céus” atuais, o desaparecimento dos espaços verdes, a predominância da Baixa como local de trabalho, e o “caráter doentio” da ampliação do espaço urbano. (p. 124) A cidade não teria uma auréola rural (p. 126), mas seria a cabeça (*primate-city*) de uma vasta área subdesenvolvida. (p. 128)

Na bibliografia, o autor cita artigos de De Blij (1962) e de Mabogunje (1964). Uma série de mapas (inclusive históricos), fotos e figuras ilustram o texto.

O trabalho de Ilídio de Amaral sobre Luanda é de grande interesse pela própria cidade em exame, com um passado colonial que apresenta grandes semelhanças com cidades brasileiras como Salvador. Por outro lado, o autor estava vinculado ao pensamento oficial da época – a cidade de Luanda para ele era “portuguesa” – e os guerrilheiros angolanos eram “terroristas”. O estilo monográfico é muito próximo da escola francesa, embora o autor dedique um destaque especial à evolução histórica da cidade.

O geógrafo português, **Orlando Ribeiro (1911-1997)**, doutor em geografia pela Universidade de Lisboa, foi professor das Universidades de Coimbra, Lisboa e Sorbonne. Seus principais estudos urbanos estão publicados no livro *Opúsculos geográficos*, de 1994.

Destaca-se o capítulo, *Proêmio metodológico ao estudo das pequenas cidades portuguesas*, publicado originalmente, em 1969. Esse artigo oferece interessante perspectiva crítica aos estudos quantitativos, embora o autor considere inicialmente que “[...] os modelos geométricos desempenham grande papel na interpretação dos factos da superfície terrestre”, quando faz referência a von Thunnen e Christaller. (p. 169) Ele afirma, em seguida, “[...] O que a realidade urbana mais comum nos mostra são, pelo contrário, as assimetrias de posição dos grandes e pequenos centros.” Lembra então que a geografia sempre concedeu importância a “[...] dissimetrias, descontinuidades ou discordâncias.” (p. 169-170)

Para o referido autor, o “[...] ponto de partida do geógrafo é sempre a observação, e a descrição deve proceder as aproximações complexas e a subtil ponderação das relações que poderão abrir caminho a inter-

pretação”. Considera que, uma cidade é uma forma, podendo ser examinada diretamente, como “[...] qualquer rugosidade ou vestimenta da superfície terrestre”. Essa forma se disporia segundo uma estrutura, que resultaria da sua evolução, e as funções modelariam a fisionomia. (p. 170) Segundo Ribeiro, para explicar uma aglomeração urbana, ela deveria ser inserida num contexto complexo: “[...] posição no espaço, lugar que ocupa entre as congêneres, sítio onde se implanta.” (p. 171)

Exemplificando o caso português, informa que o título de cidade corresponde a uma herança do passado e a sua função como centro administrativo. (p. 173) O autor propõe 11 critérios para a definição de “vilas urbanas”. (p. 174-176) Destaca o caráter individual das cidades, cada uma tendo uma personalidade inconfundível, e menciona o “[...] ar de família das cidades, [...] fácil de captar, como difícil de exprimir.” Afirma ainda, que a cidade é muito mais uma forma de civilização do que o produto de ajustamentos ao ambiente. Contrasta a cidade colonial espanhola, regularmente quadriculada em torno da *Plaza Mayor*, as da colonização portuguesa no Brasil, com suas “[...] praças múltiplas e contornos diluídos, atravessadas por uma Rua Direita, que é o seu principal eixo de circulação e comércio”, sendo portanto, cidades do “[...] mesmo tipo, da mesma família”, embora a cidade seja sempre “[...] uma entidade única.” (p. 177) Conclui afirmando que o esforço sério que estava se fazendo, (dando como exemplo o da Escola de Lund), mas lembra que não se deve “[...] perder de vista o manejo hábil de cambiantes subtis que a Geografia clássica [...] deve seus êxitos fundamentais.” (p. 178)

O maior interesse da contribuição metodológica do geógrafo português, que já tinha artigos publicados sobre cidades desde 1938, é a defesa da geografia clássica, realçando a subjetividade, necessária para apreender a cidade, num momento de afirmação da geografia neopositivista.

A década de 1970 começa pelo exame do texto de **Jorge Manuel Barbosa Gaspar**, geógrafo português, nascido em 1942, Doutor pela Universidade de Lisboa (1972) e autor do livro *As regiões portuguesas*. Seu trabalho, *A estrutura funcional do centro de Lisboa*, de 1970, só foi editado em 1976, com o título *Dinâmica funcional do centro de Lisboa* e teve o objetivo de servir de apoio à equipe de planejamento para a área dos Cais do Sodré e Campo das Cebolas. O autor pretendeu “[...] evidenciar os traços fundamentais da estrutura funcional do centro de Lisboa.” (p. 13)

O segundo capítulo trata do centro de Lisboa como centro de gravidade da cidade, da região, do país e da área ultramarina (escrito antes das independências africanas). Lisboa seria uma grande cabeça para um país de 89.000 km² e centro diretivo de um território mais vasto. (p. 16) Para o autor, o processo evolutivo da área central poderia ser comparado ao processo evolutivo dos seres vivos. A dinâmica econômica orientaria a dinâmica do centro direcional, e sobretudo, as transformações tecnológicas marcariam o rumo da evolução física da cidade e do seu centro. (p. 17) Antes, Lisboa era voltada para o rio. Só com a construção da estação do Rossio, na virada do século, o centro teria se “basculado” para o norte, e teria começado a “morrer” progressivamente. Mas o centro da cidade não deveria parar de crescer; as funções diretivas e terciárias superiores teriam quase sempre em Lisboa a sua localização mais lógica. (p. 18)

O terceiro capítulo discorre os *Aspectos da evolução da estrutura funcional do centro de Lisboa até o século XIX*, comentando sobre o centro na Idade Média, com sua descida do Castelo em direção à Ribeira (p. 20) e em seguida, o centro na segunda metade do século XVI, quando já havia um eixo e núcleo diretivos na Rua Nova dos Ferros e no Terreiro do Paço. A terceira parte do capítulo é sobre o centro após o terremoto de 1755: o traçado pombalino teria favorecido as ligações norte-sul. (p. 27) O capítulo conclui com o exame do centro da cidade no século XIX, quando se

dá a decisão da expansão para o norte, verificando maior especialização e decréscimo da função habitacional.

No quarto capítulo, Gaspar discute a dinâmica da localização de algumas funções no século XX. Procura estabelecer a delimitação das áreas funcionais e espacialmente homogêneas dentro da cidade, que seriam “[...] os conjuntos urbanos delimitados não só a partir das atividades, que se processam nesses espaços, como também pela contiguidade [...], pelas semelhanças da paisagem humana, definidas [...] a partir das características físicas, econômicas e sociais, como também pelo seu conteúdo histórico e urbano.”

Nove áreas homogêneas foram propostas pelo autor: 1) Baixa-Chiado; 2) Cais do Sodré; 3) Avenidas da Liberdade-Marquês de Pombal; 4) Avenidas Novas; 5) Avenida Almirante Reis; 6) Áreas Anexas do Centro; 7) Oeste; 8) Norte; e 9) Leste. (p. 30) A Baixa-Chiado constituiu até o segundo quartel deste século o centro de Lisboa, concentrando junto com o Cais do Sodré a quase totalidade das atividades centrais (administração pública central, sedes bancárias e comércio de varejo). A área da Avenida da Liberdade-Marquês de Pombal representaria a primeira expansão do centro para o norte e a área das Avenidas Novas seria a última ocupada por essa expansão. (p. 31) O setor rico da cidade estaria a oeste do centro (p. 35), e a área oriental seria a área pobre da cidade, onde predominavam as indústrias. (p. 37) O autor comenta, a seguir, o movimento de localização de algumas funções centrais durante o século XX, através da apresentação de uma série de mapas.

O quinto capítulo trata da *Delimitação funcional e diferenciação no centro atual*. Segundo o autor, estaria havendo uma subida do centro para o norte e a especialização de áreas no próprio centro. (p. 99)

O sexto capítulo tem como título *O Centro de Lisboa ocupa o escalão máximo numa hierarquia de centros* e o sétimo capítulo é sobre os desequilíbrios funcionais do centro de Lisboa: o movimento atual estaria acentuando

duas funções no centro: as atividades do tipo central e a habitação das classes mais prósperas com as funções terciárias de apoio. (p. 114)

No oitavo capítulo, *Aspectos sociológicos de certas áreas do Centro*, há uma “[...] tentativa de delimitação de áreas sociais no Centro através dos frequentadores e de seu comportamento”: existiriam duas áreas comerciais, uma rica, que tenderia para o norte, e outra pobre, que se desviava para o leste. (p. 116)

No último capítulo, é feita a relação entre a morfologia e as funções. Lisboa teria tido os seguintes padrões morfológicos: o medieval europeu (encosta do Castelo); o muçulmano (Alfama); o geométrico do fim da Idade Média (Baixa); o renascentista (pombalino); o linear do princípio de século; o “Hausmann” do fim do século XX; e o padrão neomedieval geometrizado. (p. 120-121)

São citados autores que trabalharam sobre Lisboa como Jan Bittoun, F. Benhamou, assim como o britânico B. Berry.

Na nota introdutória da edição de 1985, o autor acrescenta que teria havido após 1970: 1) uma dispersão das atividades terciárias do tipo central por toda a cidade (p. 6); 2) uma expansão da área central para o norte, apoiada pelos transportes urbanos, sobretudo pelo metrô (p. 7); 3) uma especialização funcional: a Baixa, com papel de placa giratória nos transportes, teria reassumido o papel de *forum* da cidade. (p. 10)

É interessante observar a análise geográfica do centro de Lisboa, como apoio a um projeto de planejamento. Apesar da ênfase funcionalista da época, a preocupação com a dinâmica é evidente, e o estudo abrange as demais áreas da cidade, onde além do aspecto funcional, uma tentativa de delimitação social é também realizada.

Ainda em 1970, temos o livro *Geographic Perspectives on Urban Systems with integrated readings*, de **Brian J. L. Berry**, da Universidade de Chicago, e **Frank E. Horton**, da Universidade de Iowa.

Para os autores, os paradigmas da geografia urbana teriam sido os seguintes: o ambientalismo, o regionalismo e a análise locacional. (p. v)

O primeiro capítulo é interessante, pois trata do *Surgimento da geografia urbana: fundações metodológicas da disciplina*. Os autores comentam a evolução dos estudos sobre as cidades: Ratzel é colocado em evidência. São citados H. Cooley, A. Weber, J. Brunhes, P. Geddes, M. Hurd, R. Dickinson, R. Blanchard, M. Sorre e H. Mayer, ou seja, tanto as contribuições dos geógrafos, como as dos não geógrafos são examinadas.

Nos capítulos seguintes, a cidade é vista na perspectiva regional: *Urbanização e meio ambiente: mudanças na natureza do sistema urbano* (segundo); *A distribuição das cidades pelo tamanho* (terceiro); *As teorias e técnicas para o estudo do crescimento urbano e regional* (quarto); *Tipos de cidades e o estudo das funções urbanas* (quinto); *Dimensões básicas do sistema urbano* (sexto); e *Hierarquias urbanas e esferas de influência* (sétimo).

No oitavo capítulo, *Problemas de definição das metrópoles*, os autores examinam a história da definição do conceito nos Estados Unidos, comentando, inclusive a questão dos transportes pendulares.

No nono capítulo, *O envelope urbano: padrões e dinâmicas da densidade populacional*, os autores tratam da estrutura urbana, das comparações temporais e culturais; das generalizações e das teorias de valor do solo e de uso do solo.

O décimo capítulo, *Os conceitos do espaço social: em direção a uma geografia urbana social*, também é importante. Os autores comentam os modelos urbanos clássicos: o de Burgess, o de Hoyt, e continuam pela análise das áreas sociais, de E. Shevky e M. Williams (1949), de W. Bell (1953) e de E. Shevky e W. Bell (1955), e concluem com o estudo do caso de Chicago, com a utilização da ecologia fatorial.

No décimo primeiro capítulo, *Bases comportamentais do espaço social em transformação*, os autores examinam a mobilidade intraurbana, a partir de estudo de J. W. Simmons (1968); do estudo sobre impactos das

escolas públicas elementares, de P. de Visé, e do estudo sobre o gueto negro, de R. Morrill (1965).

No décimo segundo capítulo, a *Estrutura interna: o espaço físico*, são apresentados textos de H. Blumenfeld (1964), do *Chicago Area Transportation Study* (1959), de L. Bourne (1967) e de I. Lowry (1965), além dos textos dos dois autores sobre a localização comercial e industrial.

O último capítulo, *Movimento*, reapresenta textos do *Chicago Area Transportation Study* (1959), de C. Clark e G. Peters (1965), de D. Marble (1964; 1965), de J. Shofer, de W. Garrison (1975) e de Horton (1968), sobre modelos de geração de transporte.

O livro de Berry e Horton, considerado por J. B. Racine (1971) como um dos três fundamentais do novo paradigma da análise locacional, é de fato, parte um manual, e parte uma antologia, com reprodução de textos em língua inglesa, das décadas de 1950 a 1970, e também trabalha nas escalas, regional e intraurbana. Entretanto, o livro não se limita à geografia, trazendo a contribuição de não geógrafos que seguiam a mesma perspectiva teórica, reforçando assim a produção da corrente sobre o assunto. É mais temático que geográfico.

Milton Santos, em 1971, era professor associado da *Université de Paris* e pesquisador do *Massachusetts Institute of Technology*, quando publica – o hoje clássico – *Les Villes du Tiers Monde*. O livro, com 428 páginas, é dividido em cinco partes.

No prefácio, o autor informa que estudou as cidades nas óticas da geografia e da economia.

A primeira parte, *Caracteres gerais da urbanização e as cidades dos países subdesenvolvidos*, é composta por três capítulos. No primeiro capítulo sobre a industrialização, a revolução demográfica e a urbanização, o autor lembra que os ritmos de crescimento de população mais elevados

ocorriam na África e na América Latina, e que esta aceleração demográfica era causada pela queda das taxas de mortalidade. (p. 25-26)

O segundo capítulo é sobre as *Gerações e famílias de cidades*. As gerações urbanas contariam, segundo o autor, com: 1) as cidades anteriores ao grande comércio; 2) as cidades do período do grande comércio; 3) as cidades do período industrial; e 4) as cidades da geração contemporânea.

O terceiro capítulo trata da população urbana e das estruturas sociais. Para o autor, as migrações eram causadas pela atração das cidades, assim como pela repulsão dos campos. (p. 59) Nas cidades, a mortalidade era mais fraca do que no campo e a natalidade era mais elevada. (p. 70)

A segunda parte, *Atividade urbana e dinamismo urbano*, é composta por dois capítulos. O quarto capítulo é sobre as profissões e o emprego nas cidades. O autor lembra que a expressão “terciário primitivo” foi criada por J. Beaujeu-Garnier (p. 87), também chamada de “setor refúgio” por J. Lambert. (p. 89)

No quinto capítulo, *O Crescimento econômico das cidades nos países subdesenvolvidos*, é afirmado que a chegada dos imigrantes poderia ser a causa do crescimento econômico urbano. (p. 106) Por outro lado, a burguesia local teria uma ação nefasta, por estar vinculada ao comércio estrangeiro. Milton Santos considera que haveria *take-off* quando o crescimento do produto urbano fosse superior ao da população, provocando uma diversificação crescente de atividades. (p. 140)

A terceira parte, *As Cidades e a Organização do espaço nos países subdesenvolvidos*, conta com quatro capítulos. No sexto capítulo, *A cidade e seu entorno em meio subdesenvolvido*, o autor destaca a existência de dois circuitos da produção e do consumo urbano – o circuito moderno e o circuito tradicional. (p. 151) Haveria também um “parasitismo urbano”, pois as cidades atrairiam os jovens do campo; os proprietários gastariam a maior parte das rendas da terra nas cidades; e haveria também a retirada

fiscal. (p. 162-164) As redes urbanas nos países subdesenvolvidos são tratadas no sétimo capítulo, de caráter regional.

O oitavo capítulo é sobre *O Espaço interno das cidades nos países subdesenvolvidos*. Comentando a morfologia urbana, o autor considera a paisagem urbana como o conjunto dos aspectos materiais pelos quais a cidade se apresenta para nós como entidade concreta e como “organismo vivo”. (p. 199) Por outro lado, não haveria plano tipo nas cidades dos países subdesenvolvidos, sendo corrente os planos “tentaculares”. A cidade seria composta por: 1) bairros ricos, equipados; 2) bairros pobres da periferia, uns irregulares, outros planejados; 3) favelas: implantadas em terrenos de baixo valor, impróprios à construção, em situação geralmente periférica, mas as mais antigas poderiam estar perto do centro da cidade (p. 205); 4) o centro urbano: o nó da rede de vias urbanas, e de forte concentração de serviços. O autor afirma que a especulação urbana levaria o *habitat* popular para a periferia (p. 212), e conclui que o tecido urbano é o reflexo da estrutura social atual.

No nono capítulo, sobre o nível funcional das cidades dos países subdesenvolvidos, o autor propõe uma hierarquização urbana: 1) cidade local: a unidade de base da organização urbana; 2) a cidade regional, menos vinculada ao meio imediato; 3) a metrópole incompleta, dominando uma área mais vasta, mas onde faltava a força de uma indústria moderna completa; 4) e a metrópole completa, que seria uma “cidade verdadeira”. (p. 226-227) A metrópole completa dependeria mais do estrangeiro, devido ao nível elevado de sua tecnologia. (p. 245)

A quarta parte é sobre *A especificidade do fenômeno urbano nos países subdesenvolvidos: a urbanização desigual*, com cinco capítulos. No décimo capítulo, o autor faz um estudo estatístico comparativo entre as cidades. No décimo primeiro capítulo, confronta a evolução demográfica das cidades dos países subdesenvolvidos com a dos países industriais do século XIX. O décimo segundo capítulo é sobre as estruturas socioeco-

nômicas iniciais. Nele, as atividades e empregos são examinados, destacando-se o dinamismo do terciário urbano dos países subdesenvolvidos. (p. 319) O décimo terceiro capítulo é sobre o processo socioeconômico da urbanização, sendo também comparativo entre os países desenvolvidos e subdesenvolvidos. Para o autor, a cidade nos países subdesenvolvidos seria uma “[...] intermediária entre os países dominantes e o campo duplamente dominado”, sendo mais um local de passagem do que um local de produção. (p. 342)

O décimo quarto capítulo tem o título de *As cidades e os espaços nos dois mundos: evolução diferencial e diversidade atual*. O autor utiliza o conceito de “cidade primaz”, citando M. Jefferson. (p. 358) Por outro lado, para o autor, as cidades “macrocéfalas” seriam o reflexo da não fluidez do espaço, de sua desarticulação, que criaria fenômenos de bloqueio. (p. 364) A rugosidade do espaço nos países subdesenvolvidos, ou seja, a não integração do território, tornaria difícil a especialização funcional. (p. 368)

A última parte é sobre *Problemas e métodos* e é formada por dois capítulos. No décimo quinto capítulo, *Articulação cidade-região*, o autor lembra que as relações que as cidades de países ou de regiões dominantes manteriam com o campo, seriam relações de dominação. (p. 391)

O último capítulo, o décimo sexto, antecipa seu livro de 1975, tratando do *Duplo circuito da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. Existiriam dois circuitos: o circuito superior ou moderno, e o circuito inferior, chamado de pré-industrial, de pré-capitalista ou de tradicional. (p. 396) As atividades do circuito inferior estariam ligadas à subsistência, mas os dois circuitos seriam interdependentes. (p. 403)

O livro de Milton Santos é mais uma tentativa de entender e de generalizar as especificidades das cidades do Terceiro Mundo. Essa obra, assim como o seu artigo *L'économie pauvre des villes des pays sous-développés*, publicado na revista *Les Cahiers d'Outre-Mer*, em abril/junho de 1971, trata dos circuitos superior e inferior da economia urbana, antecedendo,

portanto, a palestra realizada por K. Hart, em setembro de 1971, na conferência realizada em Gana, quando lança o conceito de “setor informal”, cuja publicação aparece apenas em 1973.

Jean-Bernard Racine, nascido em 1942, diretor do Instituto de Geografia de Lausanne na Suíça, defendeu em 1973, sua tese de doutorado de Estado *Un type nord-américain d'expansion métropolitaine: la couronne urbaine du Grand Montréal*, e escreveu o artigo *Le modèle urbain américain. Les mots et les choses*, em 1971, período que era professor do Departamento de Geografia da Université d'Ottawa.

O autor começa lembrando que “[...] na hora que se publica a mais importante de todas as obras oferecidas pelos jovens da ‘nova fronteira’ da pesquisa geográfica, como os qualificou [...] B. J. L. Berry”, três obras seriam fundamentais: a de Hauser e Schnore, *The Study of Urbanization* (1965); o manual de R. E. Murphy, *The American City: an Urban Geography* (1966); e sobretudo, a obra de síntese “a meio caminho entre manual e antologia”, de Berry e Horton, *Geographic Perspectives on Urban Systems* (1970). (p. 397) Os jovens pesquisadores procuravam explicações gerais, seguindo o caminho das ciências experimentais: observação – hipótese – experimentação, substituindo o processo observação – hipótese – tratamento estatístico das observações. Após esse comentário, Racine passa então a descrever “[...] os três modelos clássicos da estrutura das cidades americanas: as três generalizações fundamentais” elaboradas por Burgess, Hoyt, e a sugerida por McKenzie, doravante retomada e detalhada por Harris e Ullman. (p. 399-407)

A segunda parte trata das *Descobertas recentes da ecologia fatorial*. A segregação teria modalidades de implantação de grupos étnicos que não se conformariam nem ao esquema concêntrico, nem ao axial. (p. 409) A técnica da ecologia fatorial teria sido desenvolvida pelos psicólogos. O espaço

social teria três dimensões independentes, segundo B. Berry, e os três modelos se completariam. As análises fatoriais permitiriam agrupar as três grandes dimensões principais, variando segundo as três configurações: o *status* socioeconômico variaria, segundo o modelo setorial, a estrutura familiar segundo a variação concêntrica e a segregação localizada dos grupos étnicos. O modelo foi verificado por R. Murdie, aluno de Berry, na zona metropolitana de Toronto (1969). Mas para Racine, essa “[...] radiografia social da cidade norte-americana” não perceberia dois fenômenos: a renovação dos centros e a queda da construção unifamiliar na periferia. (p. 413)

Passa então aos *Fatos novos*, na terceira parte, tratando justamente da renovação e do refinamento dos centros. O arranha-céu seria a expressão de uma verdadeira revolução social e intelectual da nossa era, e corresponderia às novas necessidades da mão de obra. O centro seria então reconquistado pelo “poder hierárquico”. Haveria três tipos de renovação: a privada, a de fins sociais e a histórico-cultural. Outro fato novo seria um novo estilo de vida suburbano: a partir da segunda parte da década de 1960, a periferia participava também a este retorno ao coletivo, marcado pelas novas modalidades (centros de comércio, parques industriais, escritórios, edifícios residenciais, cidades novas) (p. 416), atraindo famílias de idades, de dimensões e de rendas variadas. O terceiro fato novo era um modelo “metropolitano” ainda a definir, pois “[...] maior a cidade, mais complexa é a sua estrutura espacial.” (p. 419)

A quarta parte trata das novas direções da pesquisa. Cita Rogers (1965) e sua teoria matemática, propondo que a estrutura espacial urbana seja estocástica no lugar de determinista.

Conclui que ao paradigma (ou *epistémée*) do meio ambiente, (*environmentalisme*), teriam sucedido os do “possibilismo” e da “análise regional clássica”. Nos Estados Unidos, um novo paradigma teria nascido, do conjunto de trabalhos particularmente estimulantes, “[...] fecundadas pelo aparecimento do computador [...]”: o da análise locacional. (p. 426)

Vemos então que Racine, cujo título e conclusão do artigo mostram a preocupação com epistemologia, conhecia as ideias de Foucault (*Les Mots et les choses*, 1966), e escreveu o texto entusiasmado com os avanços da geografia urbana norte-americana, elaborando um resumo do seu “estado da arte” para difusão junto aos geógrafos franceses. O seu livro com H. Reymond, *L'Analyse quantitative en géographie* (1973), teve o mesmo objetivo.

Em 1972, o geógrafo **Harold Carter**, do University College, do País de Gales, publica o livro *The Study of Urban Geography* que tornou-se um dos manuais de referência em língua inglesa, e teve versão espanhola em 1974.

Na introdução (primeiro capítulo), Carter destaca a necessidade de estudar os processos (econômicos, sociais e políticos) que, num contexto de uma cultura, formariam os modelos espaciais. (p. 9) Faz, em seguida, uma rápida revisão da literatura, começando pela obra de Hassert de 1907 (o primeiro volume que teria apresentado uma perspectiva da geografia urbana). Assim como a de Blanchard em 1911, o “[...] primeiro estudo clássico de uma cidade individual.” (p. 11) Trata dos estudos de “sítio e situação”. Para Carter, o primeiro juízo crítico teria sido emitido por Auroseau, em 1924. (p. 12) Comenta também o trabalho de Christaller, de 1933. Para o autor, com o crescimento das cidades os estudos de sítio e de localização teriam perdido o seu sentido (p. 13). Comenta os estudos da Escola de Chicago e os livros de Dickinson (1947) e de Gottmann (1961).

Segundo Carter a cidade teria dois aspectos associados: o primeiro seria a localização e a situação, e o segundo, a forma e a estrutura urbana. Estes dois aspectos emergiriam quando se leva em conta a escala. Além das três dimensões, o geógrafo deveria levar em conta o tempo. A localização só poderia ser compreendida através da função: o que a cidade faz ou fez “[...] determina a sua localização e dirige sua expansão.”

(p. 16) A morfologia das cidades ou o estudo de sua estrutura interna estaria relacionado a três variáveis: o traçado, o uso do solo e o estilo arquitetônico das construções. (p. 17)

Os capítulos seguintes são voltados para as cidades, vistas a partir da perspectiva regional: processo de urbanização (segundo e terceiro), funções urbanas (quarto e quinto), hierarquia das cidades e área de influência (sexto) e teoria da centralidade (sétimo).

O oitavo capítulo trata da *Análise do plano*, quando o autor cita a definição de paisagem urbana de K. Lynch (1960). (p. 155) O nono capítulo reflete os problemas gerais do uso do solo, o que, para Carter, o interesse geográfico básico estaria no uso do solo como imagem com estrutura própria ou como aspecto diferencial de área. (p. 183) Neste capítulo ele cita os esquemas de Burgess.

Os capítulos seguintes tratam do centro comercial da cidade (décimo), das áreas residenciais (décimo primeiro), da “franja” rural urbana (décimo segundo) e da localização da indústria na cidade (décimo terceiro).

O décimo quarto capítulo é sobre a relação entre a função e a forma, o que seria para o autor, um dos pontos mais débeis da geografia urbana, o da separação entre o estudo da forma do estudo da função, e entre a “[...] cidade como área e a cidade numa área” (p. 347), quando refere-se a W. Davies (1968). O presente caráter da área estaria “determinado” pelo número e pelas variedades das diferentes formas que poderiam ser reconhecidas. (p. 365)

No décimo quinto capítulo, conclui discutindo o problema da escala e a dificuldade de reconciliar o modelo determinístico de grande escala, com os estudos de comportamento de pequena escala. (p. 372)

O maior interesse do livro é a tentativa de recuperação da história da geografia urbana. O autor mostra uma preocupação com os conceitos. A maior parte do livro é dedicada, porém aos aspectos urbanos e regionais.

A PRODUÇÃO DAS OUTRAS DISCIPLINAS

A amplitude da produção no pós-guerra nas outras disciplinas obriga uma maior seletividade na escolha dos autores mais representativos do período 1945-1972.

A sociologia urbana também se destaca com o estudo de Sjoberg (1960), mas, sobretudo sua vertente europeia, com P. Chombart de Lauwe (1952), J. Remy (1966), e em particular a corrente marxista, com os escritos clássicos de H. Lefebvre (1968) e M. Castells (1972). No urbanismo, destaca-se o pioneiro trabalho de K. Lynch (1960) e a excelente antologia elaborada por F. Choay (1965). Historiadores de peso, como F. Braudel (1967), também se interessam pelas cidades.

Pluridisciplinar

A Semana Sociológica realizada em março de 1951, em Paris, sobre o tema *Villes et campagnes. Civilisation urbaine et civilisation rurale en France* (cuja publicação data de 1953), nos dá uma ideia do debate pluridisciplinar sobre as questões urbanas e rurais, na França do início dos anos 50.

O Seminário teve a coordenação de **Georges Friedmann (1902-1977)** e foi dividido em dois ciclos, com 12 sessões.

O primeiro ciclo, *Perspectivas gerais*, foi composto por cinco sessões. A primeira tratava da história e teve como relator Ernest Labrousse. Entre os debatedores, destacaram-se Lucien Febvre e Fernand Braudel. Este último lembrou, nos debates, que na América Ibérica teria havido desenvolvimento urbano antes da constituição do campo. (p. 28)

A segunda sessão foi sobre a geografia, e teve André Allix como relator, que destacou a relação entre a cidade, os transportes, e a periferia (*banlieue*). Max Sorre interveio, propondo incluir o fenômeno urbano dentro do conjunto das manifestações do *habitat* (p. 51). Esse autor imprimiu um sentido à ecologia mais amplo que a dos sociólogos

americanos. Ou seja, “[...] o conjunto de relações dos indivíduos com o meio físico e humano.” (p. 56) Destacou-se também Daniel Faucher, propondo o uso da definição de aglomeração urbana, quando a maioria dos habitantes não tivesse “um gênero de vida rural.” (p. 69)

A terceira sessão foi sobre a economia, e teve como relator Alfred Sauvy, que discutiu a questão de descentralização industrial e lembrou que se manifestava em todos os países uma reação contra o gigantismo urbano. (p. 82-87) A quarta sessão tratou das *Classes urbanas e classes rurais*, cujo relator foi Georges Gurvitch. Na quinta sessão discutiu-se *As origens rurais do proletariado*, e contou-se com as participações de Louis Chevalier, como relator, de Charles Bettelheim, do geógrafo Marcel Roncayolo e de Alain Touraine.

As sexta, sétima e oitava sessões compuseram o segundo ciclo que trataram dos *Problemas de contato*. Na sexta sessão foram discutidas as *Periferias, os deslocamentos diários e as migrações de trabalho*, tendo como relator o geógrafo Pierre George. Entre os debatedores estava o americano Theodore Caplow, que tratou das características das cidades norte-americanas (centralização, mobilidade geográfica e descentralização) e o sociólogo francês, Chombart de Lauwe, que fez referência aos estudos da ecologia americana. (p. 203)

A sétima sessão foi sobre os *Ritmos urbanos anuais e as migrações de turismo*. Max Sorre como relator, ressaltou que “o desenvolvimento das grandes aglomerações urbanas é inseparável do desenvolvimento da vida de relações, isto é, do progresso das comunicações, das facilidades de deslocamento.” (p. 225) Neste grupo, destacou-se o sociólogo suíço M. R. Koenig.

A oitava sessão tratou da *Civilização tradicional e urbanização*, e teve André Varagnac como relator.

O terceiro ciclo foi sobre *Estruturas e atitudes sociais comparadas*, compostas por quatro sessões. Na nona sessão foram discutidas as *Práticas*

religiosas nas cidades e no campo, e contou com Gabriel Le Bras como relator. A décima sessão foi sobre as *Estruturas familiares comparadas* e teve o sociólogo Henri Lefebvre como relator, na época, ainda pouco voltado aos estudos urbanos. A décima primeira sessão tratou da *Evolução recente do gênero de vida no campo francês*, com Daniel Faucher como relator.

A última sessão, *Os condicionamentos psicossociológicos, meio técnico e meio natural* contou com George Friedmann como relator, que procurou diferenciar meio natural, ou seja, “[...] o meio das civilizações e comunidades pré-maquinistas, nas quais o homem reage aos estímulos vindos, em sua maioria, dos elementos naturais [...] ou dos seres vivos”, de meio técnico, que seria aquele que se desenvolve nas comunidades e sociedades industrializadas desde o início da era das revoluções industriais. (p. 402) A sessão contou com a participação do geógrafo J. Gottmann e de Alain Touraine.

O seminário nos dá uma ideia dos temas de interesse no período, e dos participantes envolvidos com as questões urbanas e rurais. A geografia esteve bem representada, com uma seção sobre a visão geográfica da questão e com a participação de vários geógrafos como relatores.

Outro trabalho pluridisciplinar é o livro *The Study of Urbanization*, editado em 1965, por **Philip M. Hauser (1909-1994)**, professor da Universidade de Chicago e **Leo F. Schnore (1927-1998)** da Universidade de Wisconsin, que faz o balanço da produção nas Ciências Sociais sobre a cidade no período.

O primeiro capítulo introdutório, *Urbanização: vista geral*, foi escrito pelo coeditor P. Hauser.

A primeira parte, *O estudo da urbanização das Ciências Sociais*, é composta por cinco capítulos. O segundo se refere ao tema *O historiador e a cidade norte-americana*, escrito por Charles N. Glaab.

O terceiro capítulo, *Perspectiva da geografia urbana*, com 27 páginas, foi escrito por **Harold M. Mayer (1916-1994)** (Professor da Universidade de Chicago). Nesse texto, o autor discute os seguintes pontos: 1) as “Funções urbanas”, a partir dos estudos de base econômica e os estudos sobre a classificação funcional das cidades; 2) o “Sítio” (área ocupada pela cidade) e a “Situação” (“localização relativa de uma cidade e suas interações [...]”) (p. 81); 3) as “Cidades núcleos”, onde o autor comenta a teoria dos lugares (núcleos) centrais; 4) a “Estrutura interna e Padrão urbano”, a partir dos estudos sobre os distritos comerciais centrais, dos estudos de estrutura comercial geral, de localização industrial e usos do solo, das áreas residenciais e habitação; das áreas suburbanas e da orla urbano rural; e 5) os “Transportes e Uso do solo”.

O quarto capítulo é sobre a *Ciência Política norte-americana e urbanização*, escrito por Wallace S. Sayre e Nelson W. Polsby. O quinto capítulo, *Teoria e pesquisa em sociologia urbana*, foi redigido por Gideon Sjoberg, que propõe uma classificação de várias escolas de pensamento dentro da sociologia urbana. O sexto capítulo, *Aspectos econômicos e pesquisa urbana*, foi redigido por Raymond Vernon e Edgard M. Hoover, conhecidos pelos seus estudos sobre a região metropolitana de Nova York.

A segunda parte é sobre a *Pesquisa urbana comparativa*, composta por quatro capítulos. O sétimo capítulo, *Cidades em desenvolvimento e cidades das sociedades industriais: análise pluricultural*, também escrito por Gideon Sjoberg, que retoma seus estudos sobre a cidade pré-industrial, editados em 1960. O oitavo capítulo, escrito por Nathan Keyfitz, trata dos *Aspectos político-econômicos no Sul e no Sudeste da Ásia*.

O nono capítulo, *A geografia urbana e as áreas não ocidentais*, foi escrito por **Norton S. Ginsburg (1921-2007)**. O autor examina a literatura geográfica, começando por *O exemplo de Região africana do sul do Saara*, destacando a antiguidade do artigo de Whittlesey sobre a cidade de Kano (1937) e comenta os estudos de Mabogunge. A segunda parte trata do Tri-

ângulo Asiático – do Paquistão ao Japão, onde o autor discute a literatura sobre as cidades da Índia, seguida pela literatura sobre as cidades japonesas, na sua maior parte escritas por autores desses países. Comenta ainda, a escassa literatura sobre as cidades chinesas, e finalmente, trata da literatura sobre as cidades do Sudeste Asiático.

O décimo capítulo, *Sobre a estrutura espacial das cidades nas duas américas*, foi escrito por Leo F. Schnore, com maior detalhamento sobre as cidades hispano-americanas.

A terceira parte, *Problemas selecionados de pesquisa*, é composta por quatro capítulos.

O décimo primeiro capítulo, *Fronteiras da pesquisa da geografia urbana*, foi redigido pelo geógrafo **Brian J. L. Berry**, e é dividido em cinco partes. Na primeira, o autor comenta a literatura sobre o sistema de cidades; na segunda trata dos estudos sobre o relacionamento entre padrões urbanos e as redes de transportes; na terceira, a *Estrutura espacial dos usos do solo urbano*, o autor discute os trabalhos sobre o padrão residencial, as densidades de população e o padrão comercial. A quarta parte trata da literatura sobre os modelos de simulação e a última é intitulada *Retrospecto e prospecto*.

O décimo segundo capítulo, *Crescimento e desenvolvimento econômico urbano no sistema nacional de cidade*, foi redigido por Wilbur R. Thompson.

O décimo terceiro capítulo, *Tipos ideais urbanos e de folk*, é dividido em duas partes. A primeira *Outras observações sobre o continuum folk-urbano com referência especial à Cidade do México* foi escrita pelo antropólogo Oscar Lewis. A segunda parte, *Observações sobre a dicotomia folk-urbano e urbano rural como forma de etnocentrismo ocidental* é de autoria de Philip Hauser. O último capítulo, *Aspectos históricos da urbanização*, ficou sob a responsabilidade de Eric E. Lampard.

O livro editado por Hauser e Schnore nos dá uma visão da literatura sobre as cidades nos meados dos anos 1960, nas várias disciplinas voltadas às questões urbanas, ao mesmo tempo em que indica os autores

responsáveis pelos levantamentos realizados, no mundo anglo-saxão. Embora coordenado por sociólogos, o livro dá um importante destaque à produção geográfica do período.

A Sociologia Urbana

Este é um período brilhante da sociologia urbana europeia e seis autores foram considerados de maior importância.

Paul-Henry Chombart de Lauwe (1913-1998), na época pesquisador do Centre national de la recherche scientifique (CNRS) e diretor de pesquisas do *Centre d'Etudes Sociologiques*, dirigiu em 1952 o estudo coletivo *Paris et l'agglomération parisienne*.

A introdução, sobre o *Estudo do espaço social*, foi escrita por Chombart de Lauwe, que inicia declarando que os trabalhos dos historiadores, dos geógrafos, dos demógrafos e dos economistas tinham trazido resultados mais importantes para os urbanistas, que os da sociologia, da psicologia e da etnografia. Trata de uma série de espaços justapostos, cujas estruturas às vezes se recobrem e às vezes escapa a toda superposição. (p. 20) Para o autor, o espaço social seria a “[...] divisão do espaço segundo as normas particulares a um grupo.” Do ponto de vista metodológico, se refere à ecologia humana anglo-saxã, mas de um ponto de vista diferente. (p. 21). O estudo estaria mais próximo “[...] das concepções de certos especialistas da geografia humana, como M. Sorre.” (p. 22) O meio que era considerado como o espaço em que se insere, seria um meio transformado pela técnica (citando G. Friedmann). O autor se voltou também à morfologia social e às obras de Halbwachs, que tratam das representações coletivas. (p. 23) Assim um bairro não seria determinado apenas pelos fatores geográficos e econômicos, mas também pela representação que seus habitantes e de outros bairros tem dele, considerando que as estruturas espaciais seriam determinadas, em parte, pelas condições materiais e técnicas e, em parte, pelas representações coletivas. (p. 24)

A primeira parte, *A aglomeração parisiense*, também escrita por Chombart de Lauwe, começa pelo primeiro capítulo, *O meio parisiense*. A economia capitalista agiria sobre a estrutura e a forma da cidade. Os fatos sociais nas grandes cidades pareciam ser diferentes dos fatos da mesma natureza nas pequenas aglomerações (p. 29-32). O autor propõe a divisão do meio social em meio técnico, meio natural e em meio misto. Elabora então as primeiras hipóteses de trabalho: 1) as classes operárias pareciam as mais submetidas às influências da vida urbana e apresentariam o máximo de possibilidades de adaptação (p. 33); 2) a repartição das classes no espaço e a segregação social: a existência de bairros burgueses e operários; 3) a existência de unidades elementares (pequenos bairros) (p. 34); 4) e a existência de zonas concêntricas. (p. 35) Discute, em seguida, os limites e funções da aglomeração parisiense, quando destaca o papel de Paris como centro industrial mundial. Quanto às populações e os seus deslocamentos, o autor separa a população residencial, da população ativa e da passiva. (p. 38)

O segundo capítulo trata da *Expansão urbana e as zonas concêntricas*: referindo-se às zonas concêntricas de Burgess, e confirmando a existência dessas zonas em Paris. Mas elas seriam diferentes, pois os “setores de distribuição de classes sociais” se superporiam às zonas concêntricas.

Começa então a determinar as zonas concêntricas: a primeira zona seria constituída pelo núcleo de Paris, tendo uma forma de elipse, com os quatro primeiros distritos (*arrondissements*) e parte do VIII, IX e X formando o centro comercial e financeiro. A segunda zona seria formada pelo que restaria dos dez primeiros distritos e pela parte interna dos distritos periféricos: seria uma “zona de aculturação”. (p. 42) A terceira zona seria composta pela parte excêntrica dos distritos periféricos, que formaria a transição entre a cidade central e a periferia próxima. O lado burguês era a parte “mais luxuosa de Paris”. (p. 46) A quarta zona compreenderia as cidades da periferia próxima, e seria a zona das gran-

des empresas e de *habitat* concentrado. A quinta zona seria a da periferia média, formada pelos municípios (*communes*) dormitórios. A sexta zona seria formada pela *banlieue* periférica, de loteamentos distantes. A sétima zona, finalmente, seria marginal e apenas influenciada pela proximidade da aglomeração. (p. 47)

As concentrações industriais e de população operária modificariam os contornos da primeira zona. Seria necessário superpor às zonas concêntricas a divisão do interior de Paris em duas “regiões sociais” opostas: burgueses no oeste e operários no leste. A oposição de classe também tenderia a se manifestar no exterior de Paris. (p. 47-48) Em seguida, trata do deslocamento de Paris em direção ao oeste e noroeste, já observada por Halbwachs em 1909. (p. 50)

O terceiro capítulo trata dos *Setores urbanos e os bairros*, onde o autor considera a divisão administrativa por distritos como artificial, mas as estatísticas só estariam disponíveis nessas divisões. (p. 54) Distingue, a partir do uso de fotografias aéreas, os setores geográficos, ou seja, um “[...] conjunto de grupos de habitações delimitado por obstáculos materiais às trocas sociais da vida quotidiana”, o que o levou a examinar as noções de “tecido urbano” e de cortes. (p. 55) O bairro, como unidade elementar, seria “[...] um conjunto de ruas, às vezes de casas, com limites mais ou menos precisos e comportando um centro econômico [...] e geralmente vários outros pontos de atração diferentes”. Os limites dos bairros seriam margens e zonas fronteiras. (p. 57) O autor não usa a expressão “unidade de vizinhança”, pois estaria ligada a uma preocupação de “reconstrução orientada”, conforme G. Bardet. O estudo deveria, portanto ser sobre as estruturas urbanas, as estruturas sociais e as relações sociais. (p. 60)

A segunda parte, *As pesquisas sobre estruturas de conjunto*, conta com quatro capítulos. O quarto capítulo trata da *Morfologia geral de Paris*, elaborado por S. Antoine. O quinto capítulo, *A Distribuição geral das popula-*

ções na aglomeração parisiense é coletivo (S. Antoine, Chombart de Lauwe, L. Couvreur, J. Gauthier e A. Gaye). O sexto capítulo, *Estudos particulares de distribuição no espaço*, foi redigido por J. Trémolières, J. Daria, Chombart de Lauwe, A. Rouiller e L. Couvreur, onde são mapeados os habitantes originários da Bretanha e a concentração dos 300.000 norte-africanos de Paris. O sétimo capítulo, *Exemplo de Estudos Sociais*, foi elaborado por S. Antoine, Chombart de Lauwe e M. Albert.

A terceira parte, *Pesquisas sobre as estruturas locais*, é composta por cinco capítulos. O oitavo capítulo, *Introdução ao estudo do espaço social num distrito e num setor de Paris*, escrito por L. Couvreur examina o XII distrito e o setor Wattignies (no mesmo distrito). O nono capítulo, *O espaço social e o equipamento comercial em Paris*, foi elaborado por B. Moreau, J. Lacombe, L. Chauvet, C. Flassch, C. Wery e M. Alibert, e se refere ao estudo de um bairro do XVI distrito; do comércio da rua do Faubourg Saint-Honoré; da clientela de um cinema, de uma farmácia e de uma loja de luxo.

O décimo capítulo, escrito por J. Gauthier se denomina o *Espaço social e a vida cotidiana num setor proletário* e trata do *habitat*, dos transportes e do lazer num setor do XIII distrito. O décimo primeiro capítulo, *O espaço social numa periferia próxima*, consta do estudo de Boulogne-Billancourt e Montreuil-sous-Bois, elaborado por A. Gaye e A. Vieille. O último capítulo trata dos *Aspectos da vida cotidiana num loteamento da Banlieue Periférica*, Le Petit-Clamart, por Chombart de Lauwe.

A conclusão também foi escrita por Chombart de Lauwe, na qual constata que para definir o quadro espacial, quatro elementos seriam necessários: 1) a aglomeração parisiense teria contornos; 2) o espaço se estruturaria em zona de *habitat* (parcialmente diferente das zonas concêntricas de Burgess) e setores sociais, correspondendo às diferenciações de classe; 3) existiriam núcleos econômicos secundários (centros de produção e troca; centros de consumo; centros de direção); 4) as divisões apareceriam nas cidades da periferia.

Propõe uma definição de quadro espacial como uma “[...] rede dos limites, de divisões e dos pontos de atração tais quais eles aparecem do exterior para um conjunto humano dado.” (p. 243) Quando nota que as divisões deste quadro social evoluem segundo processos ecológicos de segregação, de sucessão, ligados às estruturas econômicas e às transformações técnicas, o autor aproxima-se da ecologia urbana norte-americana. O espaço social tem uma segunda definição como “[...] o quadro espacial no qual evoluem as coletividades e os grupos de um conjunto humano dado (*biotope*) e cujas estruturas são comandadas por fatores ecológicos e representações.” (p. 244) O autor discute ainda, a relação entre o quadro espacial e os diversos espaços sociais e culturais correspondendo às representações dos grupos, quando menciona a noção de “gênero de vida” de Vidal de la Blache.

Um Apêndice conclui o tomo primeiro, “Espaço Social e Urbanismo das grandes cidades”, também redigido por Chombart de Lauwe.¹⁶ Começa lembrando que os urbanistas classificaram os principais problemas em quatro pontos de vista: habitar, trabalhar, cultivar o corpo e o espírito e circular, conforme a Carta de Atenas. Mas um plano deveria, antes de tudo, ser “popular”, devendo atrair a adesão entusiástica de todas as categorias da população. (p. 357) As representações coletivas comandariam as distribuições espaciais, por isso o aspecto cultural não poderia ser separado do aspecto biológico. (p. 359) Destaca o problema da circulação, quando lembra que as artérias poderiam ser tanto uma ligação quanto um corte. As praças seriam ao mesmo tempo “vazios sociais” e pontos de atração (p. 363) e conclui com a ecologia e os problemas de urgência: 1) prioridade de habitações: 80 a 100.000 famílias se encontravam em condições de habitação inadmissíveis; 2) planejamento da vida local: os bairros (p. 365); 3) problemas de transporte, as ligações rápidas, para permitir às pessoas do centro atingir o campo, e às da periferia ter acesso às distrações do centro. (p. 366)

O exame detalhado do trabalho coordenado por Chombart de Lauwe é necessário, considerando a importância do mesmo no período, e a adaptação dos esquemas da Escola de Chicago à aglomeração parisiense, assim como o uso abundante de uma cartografia urbana, bastante inovadora, incluindo até fotos aéreas. A referência aos trabalhos de geógrafos é frequente. Uma série de conceitos foi preciso para delimitar o campo da sociologia urbana. O destaque dado às “representações coletivas” ultrapassa a visão naturalista dos sociólogos de Chicago.

Em 1982, Chombart de Lauwe, como diretor de estudos na *Ecole des hautes études en sciences sociales*, publicou seu livro *La fin des villes*, no qual reúne artigos elaborados durante os anos 1970 e 1980.

O sociólogo sueco **Gideon Sjoberg**, vinculado à *University of Texas*, teve seu livro *The Preindustrial City. Past and Present*, publicado em 1960.

O livro é composto por onze capítulos. No capítulo introdutório, o autor se propõe a descrever e analisar a estrutura social e ecológica da cidade pré-industrial (ou não industrial). (p. 1)

Sua hipótese principal é de que as estruturas ou as formas das cidades pré-industriais se parecem entre si, sejam as da Europa Medieval, as da China Tradicional ou as da Índia, e diferem dos centros urbanos industriais modernos. (p. 4-5)

O autor considera a existência de três tipos de sociedades: a sociedade *folk*, a sociedade feudal, e a sociedade industrial/urbana. A variável independente chave para diferenciar essas sociedades seria a tecnologia. (p. 7) Na ordem *folk*, anterior à escrita, as cidades seriam ausentes; (p. 8) nas sociedades feudais, as cidades, além de grandes, densas e heterogêneas (o que segue Wirth), incluiriam um grande número de especialistas não agrícolas; (p. 11) nas sociedades industriais urbanas, uma grande parte da população habitaria nas cidades. (p. 12) Em seguida, examina as

orientações teóricas existentes e constata que: 1) os sociólogos americanos – como Wirth e Redfield – teriam considerado a cidade como variável independente chave (p. 13); 2) outra orientação enfatiza os valores culturais e sociais para explicar a estrutura das cidades, como a seguida por Firey, Kolb e M. Weber; 3) outra escola de pensamento considera o poder social como a principal variável para entender as estruturas urbanas. (p. 17) O autor conclui que a tecnologia será o principal mecanismo para explicar as diferenças entre cidades pré-industriais e cidades industriais. (p. 18)

No segundo capítulo, *Cidades: seus inícios*, texto elaborado em parceria com sua esposa Andrée Sjoberg, os autores consideram que para a cidade emergir é necessário uma base “ecológica” favorável, um avanço tecnológico e uma organização social complexa. (p. 27) As cidades teriam se desenvolvido primeiro na região da Mesopotâmia. (p. 31) Outras regiões onde surgiram cidades foram o Vale do Nilo, o Vale do Indus, o Vale do Huang Ho e na América Central.

No terceiro capítulo, também em coautoria com Andrée Sjoberg, os autores tratam do padrão de proliferação das cidades pré-industriais. Comentam a disseminação dessas cidades no Oriente Médio, na Europa, na Ásia do Sul e Sudeste, no Extremo Oriente, na América Central e seus entornos. O capítulo é concluído com a afirmação de que a tecnologia e o poder social eram as variáveis principais para explicar o crescimento urbano, a dispersão e o declínio das cidades.

O quarto capítulo, *Demografia e Ecologia* é o mais interessante. Nele, o autor considera como tarefa principal do seu trabalho, o delineamento da estrutura da cidade. Os fatores de localização urbana seriam o meio ambiente, a estrutura econômica, a estrutura do poder e os valores culturais. (p. 85) Quanto às funções-chaves, elas seriam as políticas, as econômicas, as religiosas e a educacional. (p. 87) Em relação aos padrões de uso do solo urbano, três contrastariam com os da cidade industrial:

1) a preeminência da área central sobre a periferia; 2) as diferenças espaciais de acordo com os vínculos étnicos, ocupacionais e familiares; e 3) a baixa incidência da diferenciação funcional nos outros padrões de uso do solo urbano. (p. 95-96) O autor conclui que a configuração do uso do solo na cidade “feudal” seria o reverso das comunidades industriais. (p. 103)

Os capítulos seguintes tratam da *Classe social* (quinto), do *Casamento e família* (sexto), da *Estrutura econômica* (sétimo), da *Estrutura política* (oitavo), da *Estrutura religiosa* (nono) e da *Comunicação, da educação e da natureza do conhecimento* (décimo).

No último capítulo (décimo primeiro), o autor resume as questões tratadas anteriormente. O produto fim, a cidade industrial tipo, teria como características, um sistema de classes fluido; uma organização familiar pouco sólida; uma economia orientada para a produção de massa; uma estrutura de poder frouxamente definida; uma burocracia governamental com ênfase nas regras formais; normas religiosas permissivas; e educação de massa difundida por meios de comunicação de massa. (p. 339-341) Atualmente, a cidade industrial seria a comunidade dominante.

A obra de Sjoberg, hoje um clássico, parte da ideia da similaridade das cidades pré-industriais, sejam aquelas existentes em outros períodos do passado, sejam as das sociedades atuais não industriais. O autor utiliza para ambos os casos a terminologia de “cidade feudal”. Para ele, é a tecnologia que revelaria as maiores diferenças entre as cidades pré-industriais e as cidades industriais. Seu interesse maior está no exaustivo levantamento sobre as cidades do passado, na busca de generalizações. Porém, as cidades atuais, mesmo aquelas fracamente industrializadas, não estão isoladas das transformações modernas, sobretudo resultantes dos novos meios de comunicação.

O sociólogo belga **Jean Remy**, nascido em 1928 e professor da *Université de Louvain*, teve seu livro pioneiro, *La Ville, phénomène économique*, publicado em 1966.

Na introdução, Remy define a cidade como “[...] uma unidade de produção específica, gerando, segundo processos originais, certo número de produtos dos quais ela tem o monopólio, e que se encontra tanto no plano dos fatores de produção e dos bens de investimento, como no nível de consumo final.” (p. 13)

Em seu primeiro capítulo, *Significado da justaposição espacial do ponto de vista do empresário*, o autor afirma que a concentração espacial é a característica mais visível da cidade. (p. 21) Na primeira parte, o autor discute as “localidades-centros”, a partir de modelo inspirado em Lösch, numa discussão de caráter regional. Na segunda parte trata da justaposição espacial, também numa perspectiva regional.

O segundo capítulo, *Análise do conteúdo das economias de aglomeração do ponto de vista do empresário*, Remy trata, na sua primeira parte, da “análise indutiva”, quando afirma que uma grande cidade aumenta a concorrência, aumentando conseqüentemente, a especialização, citando Gottmann. (p. 70) Ela também criaria e agruparia a mão de obra qualificada e diversificada. (p. 72) Mas a cidade atual seria também unidade de produção e de distribuição de conhecimento: nas “megalópoles” estaria havendo aumento dos colarinhos brancos, e uma diminuição das atividades industriais. (p. 76) Empresas de produtos não estandardizados e institutos de pesquisa preferiam a aglomeração. (p. 77) O mundo financeiro deveria se encontrar num cruzamento de informações. A grande cidade dominaria o mercado de informações e o ensino. (p. 79) O autor afirma ainda que o conhecimento é um fator de produção. (p. 87) Na segunda parte, sobre a contribuição teórica, afirma que existiriam vantagens imateriais (como a organização do mercado de trabalho e o meio favorável ao conhecimento) e equipamentos materiais indivisíveis. (p. 92)

A cidade seria um centro de decisões e de inovações. (p. 95) O autor passa em seguida a discutir os polos de desenvolvimento e as redes de cidades.

O terceiro capítulo é denominado *A cidade na organização e o crescimento de um conjunto social. O ponto de vista do sociólogo*. Para Remy, a existência de um “sistema sócio-cultural” adequado seria tão importante para o crescimento econômico como a existência de equipamentos suficientes. (p. 104) O autor discute, em seguida, as etapas de desenvolvimento das cidades, a partir da tecnologia.

O quarto capítulo trata das *Economias de aglomeração. O ponto de vista do consumidor final*. Destaca que a autonomia do consumidor estaria ligada ao nível de renda. O meio ambiente urbano seria um “bem coletivo indivisível” que ninguém conseguiria reconstituir individualmente. (p. 134) O prazer da escolha seria um reflexo fundamental no homem urbano. (p. 134-135) Por outro lado, alguns equipamentos só seriam rentáveis no interior de uma aglomeração urbana. (p. 138) O autor trata também do consumo ostentatório (p. 150) e da competição pelos melhores lugares para habitar, sendo os principais fatores a acessibilidade, a salubridade e os espaços disponíveis. (p. 151) O local de residência teria também uma função simbólica importante. (p. 153) Os centros das cidades seriam depositários das funções lúdicas, simbólicas e afetivas da cidade, citando Labasse. (p. 156) À vontade de deslocar, por outro lado, tornar-se-ia uma condição de participação e num índice de integração na vida urbana. (p. 161)

O quinto capítulo trata das *Deseconomias geradas pela aglomeração e a organização do espaço como meio de remediar*. Algumas deseconomias estariam ligadas à dimensão crescente da aglomeração (aumento dos custos, de espaço e dos deslocamentos) (p. 181), outras estariam ligadas a incompatibilidades espaciais (indústria versus habitação) (p. 182-183), mas o espaço poderia ser organizado: as zonas especializadas, a população educada e os equipamentos desenvolvidos. (p. 185-187)

No último capítulo, *O desenvolvimento urbano como objetivo de uma política econômica*, o autor inicia comentando os mecanismos de mercado, e afirma que a renda urbana seria monopolística, enquanto que a renda rural seria concorrencial. (p. 228) Seria necessário considerar as repercussões coletivas das decisões individuais e as repercussões individuais das decisões coletivas. (p. 243) Em seguida, compara a cidade a uma empresa: a cidade seria baseada numa dependência polivalente e informal dos agentes micro-econômicos, nas economias externas e nas vantagens coletivas (p. 250) e conclui discutindo a cidade como uma “unidade econômica”, ou seja, uma justaposição de atividades heterogêneas. (p.254)

O livro de Remy tem a marca das análises da economia neoclássica, mas o autor vai mais longe, e propõe conceitos como o de indivisibilidade, que ampliam a discussão das vantagens da aglomeração. A questão da cidade como local de informações e do conhecimento é de um grande avanço para os anos 60. Uma influência dos trabalhos da Escola de Chicago também pode ser notada.¹⁷

Jean Remy publicou com Liliane Voyé, em 1976, o livro *La Ville et l'urbanisation*, onde apresentam um importante capítulo intitulado “Resumo histórico da Sociologia Urbana”, com quase 100 páginas, destacando a contribuição da Escola de Chicago, os trabalhos de Karl Marx, de Émile Durkheim e de Max Weber, e concluem com as tendências atuais nos Estados Unidos e na França.

O sociólogo francês **Henri Coing**, professor do *Institut d'Urbanisme de Paris*, defendeu sua tese de doutorado no *Centre d'Ethnologie Sociale*, dirigido por Chombart de Lauwe. Ela foi editada em 1966, com o título de *Renovation urbaine et changement social*.

O estudo trata das consequências da renovação urbana para os habitantes do quarteirão número 4, do 13º distrito (*arrondissement*) de Paris.

O total do projeto de renovação previa a demolição de uma zona habitada por 80.000 habitantes, sobre uma população de 165.000 no conjunto do distrito, enquanto que o quarteirão estudado tinha 12 hectares e 6.200 habitantes. (p. 17)

O primeiro capítulo trata do quarteirão considerado insalubre pelo autor. De fato, em 1954, 50% das habitações não tinham água e 86% não tinham W.C. (p. 33) A proporção de operários na população era de 60%. (p. 39) O segundo capítulo trata dos fatores de coesão do bairro: o apego ao bairro; a importância da proximidade dos locais de trabalho; a relevância do comércio (com 180 lojas no bairro), comércio que tinha também um papel social. (p. 51) No terceiro capítulo, o autor comenta o ambiente do bairro: as festas, a participação política (com a preponderância do Partido Comunista), os cafés, assim como as relações de vizinhança. O quarto capítulo é sobre a unidade de vida social: os valores comuns, a existência de uma área cultural e a memória coletiva.

A partir do quinto capítulo, o autor trata da renovação urbana, começando por discutir as rupturas: as mudanças ecológicas, sobretudo resultantes da saída de numerosos comerciantes. Comenta também as mudanças demográficas e sociais: a população torna-se mais jovem, as categorias sócio-profissionais superiores aumentam. O capítulo é concluído com o comentário sobre a evolução social: as condições de moradia teriam melhorado. (p. 105)

O sexto capítulo é sobre os realojamentos diretos da população, os mais importantes, e os realojamentos por troca. A área renovada atraiu, principalmente, as famílias mais jovens e mais qualificadas. (p. 116) No sétimo capítulo, o autor comenta as atitudes da população sobre a habitação e a renovação: as reações desfavoráveis são, sobretudo, dos habitantes mais pobres, dos mais ligados ao bairro e dos que trabalham próximo ao local de trabalho. (p. 123) Faz a relação, em seguida, entre o nível dos alugueis e a vida operária, concluindo com as novas atitudes,

principalmente a abertura ao “progresso” de parte da população, que se contrapõe à mentalidade “tradicional” de outra parte. (p. 137)

A partir do oitavo capítulo, passa a comentar o bairro renovado, começando pelo orçamento das famílias: os comportamentos tradicionais; as ambições frustradas, devido às despesas com as novas moradias; as novas esperanças e o consumo ostentatório dos moradores.

O nono capítulo, *Comunidade de bairro ou meio urbano*, é sobre as modificações das relações e dos comportamentos: em parte devido ao próprio desaparecimento dos locais de encontro (p. 174), assim como o isolamento em relação aos vizinhos.

No décimo capítulo, o autor comenta a diversidade dos comportamentos e a condição operária. Primeiro, trata dos meios afluentes, das famílias operárias e a perda dos “valores” operários tradicionais, fechando o capítulo com a pergunta - o que é um operário?

Na conclusão, H. Coing faz um balanço dos fatores que ajudaram os habitantes ou impediram-nos de se aproveitar da renovação, ou seja, os fatores de evolução: a abertura à mudança seria inversamente proporcional à idade, seria também ligada ao tamanho da família, à experiência habitacional anterior; assim como à estrutura familiar. O autor destaca os equipamentos do bairro, a animação do mesmo, a informação e a participação dos habitantes. Termina com a questão do realojamento: a mudança de política permitiu que 60% das famílias fossem realojadas no próprio bairro. (p. 244) Conclui comentando as contradições entre os custos de rentabilidade econômica e os custos de valorização humana e coletiva. Para ele, remodelar a cidade, “[...] é destruir o que os homens tinham fabricado pouco a pouco.” (p. 251)

O livro de H. Coing é importante na medida em que ele é um dos pioneiros no estudo dos impactos da renovação urbana sobre a população residente no setor. O livro serviu de reflexão para as operações de urbanismo posteriores. A preocupação do autor com a população ope-

rária, no nível micro-urbano, é uma das contribuições mais relevantes da sociologia, que nessa escala aproxima-se dos estudos da antropologia urbana.

O ano de 1968 é também importante para a sociologia urbana, destacando-se o lançamento do livro do sociólogo e filósofo **Henri Lefebvre (1900-1991)**, *Le Droit à la ville*, composto por 15 pequenos capítulos.

Para iniciar, o autor considera que o urbanismo estava na moda, e que ele teria se tornado uma ideologia e uma prática. (p. 9)

No primeiro capítulo, *Industrialização e urbanização*, afirma que o processo de industrialização “[...] é o motor das transformações na sociedade desde um século e meio.” (p. 11) Propõe então a tese: “[...] a cidade e a realidade urbana são relacionadas ao valor de uso. O valor de troca, a generalização da mercadoria pela industrialização tendem a destruir, subordinando a cidade e a realidade urbana.” (p. 14) Para o autor, as indústrias nascentes tenderiam a se implantar fora das cidades. (p. 15) Contudo, a cidade permitiria a concentração em um espaço reduzido dos meios de produção. (p. 16) Atualmente estaria se aprofundando um processo induzido de “implosão-explosão” da cidade. O fenômeno urbano estaria se estendendo sobre uma grande parte do território dos países industriais. (p. 18) O tecido urbano seria o suporte de uma maneira de viver: a “sociedade urbana”, mas os núcleos urbanos não desapareceriam. (p. 19-20)

Após comentar as obras de Haussmann, Lefebvre afirma que, com a mobilização da riqueza fundiária e com o acesso à propriedade, a consciência social “vai deixar de se referir à produção para se centrar em torno da cotidianidade, do consumo”. Com a periferização a consciência urbana seria dissipada. (p. 26) Lefebvre distingue, em seguida, três períodos: no primeiro a indústria “assalta e devasta” a realidade urbana

pré-existente; no segundo, a sociedade urbana se generaliza; e no terceiro, a realidade urbana é reinventada e tenta restituir a si a centralidade. (p. 30) Ele distingue ainda entre: 1) o urbanismo dos “homens de boa vontade” (arquitetos e escritores), humanistas, em geral, mas que resulta num formalismo ou num esteticismo; 2) o urbanismo dos administradores ligados ao setor público, que se considera científico, um urbanismo “tecnocrata e sistematizado”; e 3) o urbanismo dos promotores: quando o urbanismo torna-se um valor de troca. (p. 33-34)

O segundo capítulo trata da *Filosofia da cidade*. Lefebvre afirma que, desde Platão até Hegel, a cidade teria sido um tema secundário. (p. 36) Por outro lado, apenas a Filosofia propunha uma totalidade. (p. 43)

Em *As ciências parcelares e a realidade urbana*, terceiro capítulo, Lefebvre começa comentando que as ciências da realidade social se constituíram no século XIX, e fragmentaram a realidade para analisá-la, (p. 45) e que os especialistas concebiam a cidade como um organismo. (p. 46)

No quarto capítulo, *Filosofia da cidade e ideologia urbanística*, o autor considera necessário distinguir entre: 1) os filósofos e as filosofias da cidade; 2) os conhecimentos parciais sobre a cidade; 3) as aplicações técnicas dos conhecimentos; e 4) o urbanismo como doutrina e como ideologia. (p. 49)

No quinto capítulo, *A especificidade da cidade*, o autor aproxima a cidade à uma obra de arte. Mas a cidade teria uma história, e na história teria havido produção de cidades, como teria havido produção de conhecimentos, da cultura, de bens materiais. (p. 55-56) A cidade também seria uma obra de certos “agentes” históricos e sociais. (p. 56) A cidade seria então uma realidade presente, um dado prático-sensível e arquitetural, enquanto que o urbano seria uma realidade social composta de relações a conceber pelo pensamento. Mas o urbano não poderia passar sem uma base, sem uma morfologia.

No sexto capítulo, *Continuidades e discontinuidades*, o autor continua avançando: “a cidade e o urbano não poderiam ser compreendidos sem as instituições” (p. 60) e “[...] No curso do desenvolvimento, as formas se transformariam em funções e penetram nas estruturas que as retomam e as transformam.” O autor dá exemplos para entender os conceitos: as trocas comerciais, na Idade Média, dariam como resultado a cidade comercial. Com a industrialização, mercados locais se constituíam. (p. 61) A cidade seria também a projeção da sociedade sobre o terreno. (p. 64)

O sétimo capítulo é sobre os *Níveis da realidade e de análise* e Lefebvre retoma os “instrumentos metodológicos”: a forma da simultaneidade, o campo de encontro e de trocas; as funções: funções internas à cidade, funções da cidade no conjunto social; as estruturas: da cidade, a estrutura urbana da sociedade, a estrutura social das relações cidade/campo. O autor define, as isotopias, ou seja, o espaço político, religioso, cultural e comercial. Os outros níveis seriam as heterotopias. Menciona ainda, a análise semiológica da cidade: haveria uma palavra da cidade (o que se diz); uma língua da cidade (particularidades, gestos, palavras); uma linguagem urbana e escritura da cidade (disposição dos lugares). (p. 71)

A cidade e o campo é o título dado ao oitavo capítulo. No nono capítulo, *Em torno do ponto crítico*, o autor afirma que um duplo processo (de industrialização-urbanização) produziria um duplo movimento: de explosão-implosão e de condensação-dispersão (p. 79).

A Forma urbana é tratada no décimo capítulo. Para o autor, haveria uma pluralidade desse termo, pois a forma se liberta do conteúdo. (p. 93) *A Análise espacial* é o título do décimo primeiro capítulo e nele o autor trata da segregação espontânea (vinda das rendas e ideologias), voluntária (estabelecendo espaços separados) e programada (sob pretexto de ordenamento e do plano). (p. 99) O espectro da cidade seria o da sociedade urbana. (p. 102)

O décimo segundo capítulo tem o mesmo título do livro e afirma que uma ciência analítica da cidade ainda estava em estágio de esboço. (p. 108) Retoma então, os “três conceitos fundamentais” – a estrutura, a função e a forma –, que constituiriam um todo. Privilegiar um deles resultaria numa ideologia (um sistema dogmático e fechado de significação), como o estruturalismo, o formalismo ou o funcionalismo. Uma função poderia ser realizada por intermédio de estruturas diferentes. A função e a estrutura se revestiriam de formas que as revelariam ou as esconderiam. Comenta também o “sistema de significações”, que é percebido pelo habitante. (p. 113)

Propõe então os “direitos concretos”, que completariam os “direitos abstratos do homem e do cidadão”: os direitos das idades e dos sexos; o direito das condições (o proletário, o camponês), o direito da instrução e educação; o direito ao trabalho, à cultura, ao repouso, à saúde, à habitação; também o direito à natureza, e sobretudo o direito à cidade, que o autor anunciava como exigência, que deveria ser formulado como “direito à vida urbana”, transformada e renovada. Mas para o autor, apenas a classe operária poderia ser o agente dessa realização. (p. 119-121)

No décimo terceiro capítulo, *Perspectiva ou prospectiva*, é comentado que a cidade capitalista teria criado o centro de consumo. Na cidade neocapitalista haveria uma superposição do centro de consumo com o centro de decisão. (p. 135) O décimo quarto capítulo é intitulado *A realização da Filosofia*.

No último capítulo, *Teses sobre a cidade, o urbano e o urbanismo*, a questão do direito à cidade é retomada: o direito à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas. A classe operária deveria se encarregar do planejamento, abrindo uma nova era, a do “Socialismo”, daí o autor avança o conceito de revolução urbana, tema do seu livro de 1970.

A riqueza das ideias elencadas por Lefebvre, e parcialmente aqui apresentadas, não pode ser comparada às suas propostas práticas de transformar a classe operária no agente de transformações através do

planejamento. A presença de seus textos em várias antologias, mostra o prestígio intelectual do autor, pioneiro em ideias que vão do marxismo à discussão do cotidiano e à fenomenologia.

No livro *La Révolution urbaine*, publicado em 1970, Lefebvre aprofunda ainda mais os conceitos apresentados no seu livro de 1968, No capítulo sobre *A forma urbana*, as funções teriam um caráter duplo: por um lado, em relação ao território administrado, dominado e coberto de redes; e por outro, em relação à própria cidade. As estruturas também seriam duplas: ou morfológicas (sítios e situações, imóveis, ruas e praças, monumentos, vizinhanças e bairros) ou sociológicas (repartição da população, idade e sexos, famílias, categorias socioprofissionais, dirigentes e dirigidos). A forma, geométrica ou plástica, seria um arranjo espacial: em quadrícula ou radioconcêntrica.

Para o autor, o essencial do fenômeno urbano estaria, entretanto, na centralidade. (p. 223) A cidade aproximaria os elementos da produção, reuniria todos os mercados e centralizaria as criações, pois nada existiria sem relações, enquanto que o urbano seria uma forma pura: um ponto de encontro, um lugar de reunião, a simultaneidade. O urbano seria o cumulativo de todos os conteúdos. Mas o urbano não constituiria um sistema, em razão da independência relativa entre as formas e os conteúdos. Seria antes, uma forma, tendendo à centralidade e à policentralidade. (p. 224-225) A forma seria “[...] geradora de um objeto virtual, o urbano.” (p. 226)

Lefebvre ainda publicou *La Pensée marxiste et la ville*, em 1972, (traduzido no Brasil como *A cidade do capital*) recuperando, sobretudo, os textos de Marx e Engels sobre a cidade. Publicou em 1974, o livro em que o autor avança mais na compreensão das questões espaciais, embora não especificamente urbanas, *La Production de l'espace*, considerado por muitos teóricos como o seu melhor livro.

Manuel Castells, sociólogo espanhol de formação francesa, nascido em 1942, concluiu seu doutorado em 1967, na Universidade de Paris/Nanterre, com a tese *Les Politiques d'implantation des entreprises industrielles dans la région de Paris*. O autor ensinou na França (Nanterre), no Chile, no Canadá (Universidade de Montreal) e nos Estados Unidos (Universidade da Califórnia, Berkeley).

No seu livro *Problemas de investigación en Sociología Urbana*, de 1971 (traduzido para o português em 1975), o autor, a partir de textos publicados anteriormente, introduz várias questões que serão abordadas no seu livro de 1972.

O segundo capítulo, *O que é a Sociologia Urbana*, retoma publicações de 1968 e 1969. Na primeira parte, *Há uma Sociologia Urbana?*, o autor apresenta a Escola de Chicago, considerando a cidade como variável independente (explicativa) – a partir dos trabalhos de Park e Wirth; e a cidade como variável dependente – a partir dos estudos de Burgess e Sjoberg. Comenta também a sociologia francesa, considerando H. Coing influenciado por O. Lewis. (p. 42) Na segunda parte, *Teoria e ideologia em Sociologia Urbana*, o autor retoma a discussão da Escola de Chicago e faz a afirmação de que a “sociologia urbana não tem objeto teórico próprio”. (p. 68) Propõe então, uma análise sociológica da produção do espaço e apresenta uma primeira definição dos elementos do sistema urbano: produção, consumo, intercâmbio e gestão. (p. 75)

O terceiro capítulo é sobre *O processo de urbanização*, a partir de texto de 1968. Nele o autor comenta o fenômeno urbano; o processo histórico da urbanização; as áreas metropolitanas nas sociedades capitalistas industrializadas; a urbanização e dependência; e o fenômeno urbano nos países socialistas.

O quarto capítulo é sobre o *Estudo de elementos da estrutura urbana*, texto de 1967. O autor discute as teorias do sistema ecológico, voltando a tratar da Escola de Chicago; discute a lógica da implantação industrial na região de Paris (1967); e o centro urbano (texto de 1969).

O último capítulo é sobre o *Planejamento urbano*. O primeiro texto, *Para uma teoria sociológica do planejamento urbano*, é de 1969, com estudos de casos. O segundo texto é sobre *A renovação urbana nos Estados Unidos*, datado de 1970.

O autor escreve ainda uma *Conclusão* e uma *Inconclusão*, indicando a abertura de novas tarefas, nos temas da organização social do espaço; nas perspectivas diacrônicas (processo) e sincrônicas (estrutura urbana), os meios sociais urbanos e a política urbana. (p. 297-298)

Este livro permite verificar a gênese dos temas que serão tratados, de forma mais aprofundada, no seu principal livro de 1972.

De fato, o livro mais famoso de Manuel Castells é *La Question urbaine*, de 1972, que causou grande impacto junto aos estudiosos dos problemas urbanos, mas só foi traduzido para o português em 1983.

O volumoso livro começa com um *Modo de uso* e é dividido em quatro partes. O autor comenta que o marxismo teria abordado marginalmente a “questão urbana” (Engels escrevendo sobre a habitação e Marx numa perspectiva historicista, na *Ideologia Alemã*). (p. 11) O livro é considerado como uma obra teórica, articulada aos processos políticos (relativos ao Aparelho do Estado e à luta de classes). (p. 14)

A primeira parte trata do *Processo histórico de urbanização*, composta por quatro capítulos. O primeiro capítulo é sobre o *Fenômeno urbano: delimitações conceituais e realidades históricas*, que apresenta inicialmente uma história da urbanização. No lugar de “urbanização”, o autor prefere o tema da “produção social de formas espaciais.” (p. 32)

O segundo capítulo discute a *Formação das regiões metropolitanas nas sociedades industriais capitalistas*. Essa nova forma se distinguiria pelo tamanho e pela “[...] difusão no espaço, das atividades, das funções e dos grupos, e de sua interdependência, seguindo uma dinâmica social largamente independente da ligação geográfica”, e essa forma espacial “é o produto direto de uma estrutura social específica.” (p. 35) O autor passa

ao exemplo do “sistema metropolitano” nos Estados Unidos, seguido pela produção da estrutura espacial da região de Paris, quando cita J. Bastié, P. Chombart de Lauwe e H. Coing.

No terceiro capítulo, *Urbanização, desenvolvimento e dependência*, é tratada a aceleração do crescimento urbano nas sociedades subdesenvolvidas capitalistas, que teria ocorrido sem o crescimento econômico concomitante (p. 59), seguida pela discussão da “urbanização dependente”, quando cita F. H. Cardoso e E. Faletto. Critica certos autores que teriam interpretado inocentemente a relação cidade-campo, com a assimilação das formas espaciais a atores sociais, e conclui com o exemplo da América Latina.

O quarto capítulo é sobre *Modo de produção e processo de urbanização: observação sobre o fenômeno urbano nos países socialistas*. Neste caso, a propriedade privada e o mercado seriam substituídos pelo papel do Estado e do partido no poder. Examina então o caso da URSS e da China.

A segunda parte, *A ideologia urbana* contém três capítulos. O primeiro capítulo trata do *Mito da cultura urbana*, onde critica o pensamento evolucionista funcionalista, a Escola de Chicago e a teoria do *Folk-Urban Continuum* de Redfield. No segundo capítulo, *Da sociedade urbana à revolução urbana*, o autor comenta a contribuição de Lefebvre, que a partir da análise marxista do fenômeno urbano, teria alcançado uma “[...] teorização urbana da problemática marxista.” (p. 118) O terceiro capítulo é sobre os *Meios sociais urbanos*, onde examina a discussão entre o quadro ecológico e o sistema cultural.

A terceira parte, *A estrutura urbana*, é constituída de três capítulos e traz a contribuição teórica mais importante do autor. No primeiro capítulo, *O debate sobre a teoria do espaço*, define o espaço como um produto material, em sua relação com outros elementos materiais, entre os quais os homens, que dariam ao espaço uma forma, uma função e uma significação social. (p. 152) O espaço urbano seria estruturado, não seria orga-

nizado ao acaso. (p. 153) Comenta novamente a contribuição da Escola de Chicago, os estudos da *Social Area Analysis* e os trabalhos de Ledrut. Não haveria uma teoria específica do espaço, mas o desenvolvimento e a especificação da teoria social para compreender as características de uma forma social particular, o espaço. (p. 164)

Comenta a seguir os três sistemas de estrutura social: 1) o “Sistema econômico”, composto dos elementos Produção, Consumo, Troca e Gestão, e sua relação com o espaço; 2) o “Sistema político institucional” e suas relações de domínio-regulação e integração-repressão com o espaço; e 3) o “Sistema ideológico”, que marcaria o espaço por uma rede de signos.

No segundo capítulo, o autor vai detalhar os *Elementos da estrutura urbana*. Inicia pela (1) *Articulação do sistema econômico ao espaço*, examinando os elementos Produção, Consumo e Troca. A produção estaria na base da organização do espaço numa sociedade onde o modo de produção capitalista é dominante. (p. 172) O exemplo da implantação industrial de Paris é dado. Segue pela análise do espaço do consumo. Ou seja, “[...] o processo espacial da reprodução da força de trabalho” (p. 189), onde trata da questão da habitação, a partir do exemplo francês; da segregação urbana, a partir da situação americana; e do meio ambiente. Conclui pela análise do elemento troca, utilizando o exemplo dos transportes intraurbanos. Trata a seguir (2) da *Organização institucional do espaço*, começando por indicar a inadequação entre as unidades econômicas e as unidades territoriais de gestão administrativa. Dá os exemplos dos governos metropolitanos da América do Norte, dos casos de Grenoble e de Dunkerque, na França. Prossegue tratando (3) da *Simbólica urbana*. Para ele estaria havendo uma “[...] perigosa tendência em desenvolver uma análise semiológica do espaço urbano”, onde o espaço seria “significante” do “significado-estrutura social”. (p. 273) Lynch, Bachelard e Ledrut são citados. O tema da simbólica urbana, para o autor, deveria ser colocado

no nível das determinações ideológicas. (p. 276) Conclui com a discussão sobre (4) a *Centralidade urbana*, a partir da noção dada pelos urbanistas.

O terceiro capítulo é sobre o *Do estudo do espaço a análise da 'cidade': o Sistema Urbano*, que está dividido em duas partes. A primeira trata da *Delimitação teórica do urbano*, onde o autor propõe a discutida hipótese de que “[...] nas sociedades capitalistas avançadas, o processo que estrutura o espaço é aquele que diz respeito à reprodução simples e ampliada da força de trabalho”, e reforça ainda com a afirmação de que “[...] as unidades urbanas estão para o processo de reprodução como as empresas estariam para o processo de produção.” (p. 298) A segunda parte do capítulo trata do *Sistema Urbano*, que é definido como a “[...] articulação específica das instâncias de uma estrutura social no interior de uma unidade (espacial) de reprodução da força de trabalho.” Cada elemento (Produção, Consumo, Troca, Gestão e Simbólica) é então decomposto em sub-elementos. O Consumo exprimiria, no nível da unidade urbana, o processo de reprodução da força de trabalho, e o autor dá como exemplos a habitação, os equipamentos mínimos, os espaços verdes, a poluição, o equipamento escolar e sociocultural. (p. 300) Segue comentando os elementos Produção e Troca. A Gestão se definiria pela posição na dupla dicotomia: global/local e específico/geral. Conclui o capítulo com o elemento Simbólico.

A última parte do livro é sobre a *Política urbana*, dividida em quatro capítulos, que seria para o autor, “o coração da análise sociológica” da questão urbana. (p. 307) O primeiro capítulo é sobre *A emergência do campo teórico da política urbana*, quando o autor comenta o estudo realizado sobre Grenoble. O segundo capítulo trata dos *Instrumentos teóricos para o estudo da política urbana*. Para Castells, a política urbana se decomporia em dois campos analíticos: 1) o planejamento urbano, a partir do estudo de intervenções dos aparelhos do Estado; e 2) os movimentos sociais urbanos, como estudo da articulação das lutas de classe. (p. 329) No terceiro

capítulo, *Pesquisas sobre o planejamento urbano*, são examinadas as cidades novas britânicas, seguido pela discussão da renovação urbana nos Estados Unidos; pelo exame da reconquista de Paris, quando o autor utiliza análises estatísticas, como os índices de diferenciação. O último capítulo trata das *Pesquisas sobre os movimentos sociais urbanos*, considerados como um espaço teórico mal delimitado. O caso da *Cité du Peuple*, de Paris, é seguido pelo estudo dos Comitês de cidadãos de Montreal, e pelo Movimento de *Pobladores* do Chile.

A conclusão do livro é denominada *Teses exploratórias sobre a questão urbana*. A questão urbana, para o autor, é uma questão ideológica, e não confundiria no mesmo discurso a problemática das formas espaciais, que trata do processo de reprodução da força de trabalho e da especificidade cultural da sociedade moderna. (p. 474) O espaço seria sempre conjuntura histórica e forma social. (p. 475) Assim, propõe que o espaço da produção seja o espaço regional, enquanto que o espaço da reprodução seria o espaço urbano. (p. 476) Define então estrutura urbana como “[...] conceito que especifica a articulação das instâncias fundamentais da estrutura social no interior das unidades urbanas consideradas.” As instâncias econômicas, políticas, jurídicas e ideológicas especificariam cinco elementos fundamentais da estrutura urbana: produção, consumo, troca, gestão e simbólica.

Já o planejamento urbano ele define longamente como a “[...] intervenção do político sobre a articulação específica das diferentes instâncias de uma formação social no seio de uma unidade coletiva de reprodução da força de trabalho, no sentido de assegurar sua reprodução ampliada, de gerir as contradições não antagônicas suscitadas e reprimir as contradições antagônicas, assegurando os interesses da classe social dominante [...] e a reorganização do sistema urbano, de maneira a assegurar a reprodução estrutural do modo de produção dominante.” (p. 477-478), enquanto que o movimento social urbano seria “[...] um sistema de prá-

ticas resultando de articulação [...] pela inserção dos agentes-suportes na estrutura urbana e na estrutura social, e que seu desenvolvimento tende [...] em direção à transformação estrutural do sistema urbano ou a uma modificação substancial da relação de força na luta de classes, isto é, em última instância, do poder do Estado.” (p. 478)

Em 1975, Castells escreve um *posfácio*, onde afirma que seu livro continha limites sérios e erros teóricos que necessitavam de retificações. (p. 483)

A primeira parte tem o título de *Algumas retificações e precisões teóricas*: o autor constata que mais importante que definir elementos e formalizar a estrutura do sistema urbano, seria detectar as “leis históricas” que determinaram as formas da estrutura. O trabalho teria sido influenciado por uma certa interpretação, pelo autor, do pensamento de Althusser. (p. 484) Para Castells, a teoria não poderia ser produzida fora de um processo de conhecimento concreto, e o sistema urbano definido no livro não seria um conceito, mas uma ferramenta formal. (p. 485)

Outra questão seria a definição do urbano em termos de reprodução coletiva da força de trabalho, e da cidade como unidade no processo de reprodução: o essencial dos problemas urbanos estaria ligado aos processos de consumo coletivo (ou à organização dos meios coletivos de reprodução da força de trabalho). (p. 486) Ele precisa que a cidade concreta não é apenas uma unidade de consumo: deveriam ser estudados também o capital, a produção, a distribuição, a política, a ideologia etc. Os conceitos seriam ferramentas de trabalho teórico. (p. 488) Do ponto de vista social só haveria espaço tempo, historicamente definido, construído, trabalhado e praticado pelas relações sociais. As “teorias do espaço” seriam teorias da sociedade. (p. 489) O autor menciona a deslocalização da gestão e da circulação do capital, que estaria levando a uma “eliminação tendencial do espaço enquanto fonte de especificidade” (p. 490), – questão de grande interesse para os geógrafos. A unidade urbana seria

o espaço quotidiano de uma fração limitada da força de trabalho. (p. 492) O autor dá uma nova definição de estrutura urbana como “[...] composta de articulações [...] das instâncias econômicas, políticas e ideológicas dos modos de produção no âmbito da formação social, no interior do processo de reprodução coletiva da força de trabalho.” (p. 497)

A terceira retificação é sobre os movimentos sociais urbanos: deveria ser delimitada a diferença entre o estudo das lutas urbanas e a descoberta dos movimentos sociais, e deveria haver uma articulação com outros movimentos, como o operário e a luta política de classes. (p. 501)

A segunda parte é *Sobre a teoria do consumo coletivo no capitalismo avançado e sua relação às contradições políticas urbanas*. Para o autor, o consumo seria o processo social de apropriação do produto pelas classes sociais. (p. 504)

A última parte do Posfácio apresenta as *Novas tendências da pesquisa urbana*. São citados, entre outros, os trabalhos de Topalov (1973), de Preteceille (1973), de Lipietz (1974), de Lojkine (1973; 1974), de Castells e Godard (1974), de Lefebvre (1972; 1974), de Ledrut (1973), de Remy e Voyé (1974), de M. Della Donne (1973), de D. Harvey (1973). Os brasileiros citados são L. Kowarick e P. Singer.

A riqueza do livro de Manuel Castells está na variedade dos temas tratados, inclusive temas novos como o dos movimentos sociais urbanos. Por outro lado, abrindo muito o leque, o autor, na época com 30 anos, recebeu muitas críticas, sobretudo sobre o seu conceito restrito de urbano, como espaço de reprodução da força de trabalho. Um exemplo do impacto do seu livro é o espaço consagrado à sua obra em livros como o de P. Saunders. Castells, entretanto, encontrou novos caminhos teóricos nos seus trabalhos em universidades norte americanas, tendo sido um dos primeiros autores famosos a abandonar o referencial teórico marxista. Os seus livros mais recentes sobre a temática são *The City and the Grassroots* (1983) e *The Informational City*, de 1989.

A Antropologia Urbana

O antropólogo **Gilberto Velho (1945-2012)**, a partir de sua dissertação de mestrado no Museu Nacional, em 1970, publica o livro *A utopia urbana. Um estudo da Antropologia Social*, em 1972, cujo orientador foi Roberto da Matta.

O estudo é sobre o bairro de Copacabana, no Rio de Janeiro, lugar onde o autor morou 18 anos, a partir do exame do prédio em que viveu, onde residiam 450 moradores. O autor informou que examinou três variáveis fundamentais: a estratificação social, a residência e a ideologia. (p. 7)

O livro começa pelo capítulo *O bairro*. O autor apresenta Copacabana como “[...] uma estreita faixa de terra de 5,2 km² entre o oceano e as montanhas. Com três artérias principais e três praças” e “[...] uma floresta de prédios, geralmente entre 8 e 12 andares.” (p. 17) O Túnel Velho foi inaugurado em 1892, ligando o bairro a Botafogo. Tinha 17.823 habitantes em 1920 e 250.000 em 1970, crescendo 1.500% em 50 anos, enquanto a cidade teria crescido 240%. (p. 22) A expansão vertical do bairro teria começado a partir de 1940. (p. 23) Cerca de 59% das moradias do bairro seriam apartamentos, e estavam derrubando prédios velhos e menores, para construir edifícios novos e maiores. (p. 24) Havia diferenças internas: umas eram áreas “decaídas”, outras de cinemas e residenciais. A densidade do bairro era de quase 50.000 habitantes por km², tendo o bairro 1.800 prédios. (p. 28)

O segundo capítulo é denominado *O prédio*. O edifício Estrela estava numa das áreas mais movimentadas do bairro, perto dos cinemas. O edifício foi iniciado em 1954 e começou a ser habitado a partir de 1958. Tem 10 andares e 16 apartamentos por andar. (p. 29) Os apartamentos tinham 39 m² de área. Dos moradores, apenas 25% eram proprietários. (p. 30) Havia apartamentos ligados à prostituição e *garçonnières*. (p. 33) O autor comenta o estigma de morar no prédio (citando Goffman), en-

quanto que morar no bairro era considerado positivo. (p. 37) Foram entrevistadas 79 pessoas em 60 apartamentos. (p. 38) Da zona sul, teriam vindo 22 pessoas, 20 da zona norte e seis dos subúrbios. (p. 39) A maior ocupação era a de funcionário público. (p. 41) O autor constatou que os habitantes do prédio não se relacionavam entre si. (p. 43) Por outro lado, as relações com os parentes eram importantes. (p. 49) Havia o predomínio das pequenas famílias no prédio. (p. 50)

O terceiro capítulo, *Os outros moradores do bairro*, é realizado a partir dos resultados dos 142 questionários aplicados a moradores de Copacabana: 55 eram naturais da Guanabara, 10 do Estado do Rio e 13 de Minas Gerais. (p. 58) Sobre onde moravam anteriormente: 70% teriam vindo de outros bairros da cidade e 30% de outros estados, sendo que 45 pessoas vieram da zona sul, 34 da zona norte e sete dos subúrbios. (p. 60) Os “colarinhos brancos” eram de 52 a 60% dos respondentes. (p. 61)

O capítulo quatro denomina-se *Ideologia e imagem da sociedade*. O autor pesquisou a imagem de Copacabana junto a 221 moradores e 30 pessoas de outros bairros. (p. 66) Das motivações de morar no bairro, 43 mencionaram “o comércio”. (p. 67) Algumas entrevistas foram resumidas. Copacabana teria “mais coisas, qualidades” que outros locais do Rio. (p. 79) Haveria um mapa social onde as pessoas se definiriam pelo lugar onde moravam. (p. 80) Para o autor, a distribuição espacial seria fundamental para definir o *status* dos indivíduos. (p. 81)

Nas conclusões o autor comenta a utilidade da investigação da antropologia social no meio urbano. O autor estava preocupado com as representações dos entrevistados: “[...] como eles se viam, como se situavam no mundo, como organizavam e classificavam a sociedade.” (p. 87)

Um anexo inclui parte das entrevistas de antigos moradores de Copacabana, de moradores de outros bairros e de pessoas que saíram de Copacabana.

Em 1978, o autor escreve *A utopia revisitada*, quando lembra que pretendeu investigar a camada média baixa, *white-collar*, com fortes aspirações de *status* em uma sociedade hierarquizada (p. 113), quando cita C. Geertz.

O pequeno livro é interessante pelo seu pioneirismo no estudo antropológico de cidades brasileiras, sobretudo em se tratando das escalas de um bairro e de um prédio.

A Economia Urbana

William Alonso (1933-1999), economista norte-americano, defendeu seu doutorado em 1960, *A Model of the Urban Land Market: Locations and Densities of Dwellings and Businesses*, na Universidade de Pennsylvania. O autor escreveu, no mesmo ano, o artigo *A Theory of the Urban Land Market*, bastante conhecido, reeditado em 1971.

O autor começou comentando o paradoxo das cidades norte-americanas: o pobre vivia perto do centro em terrenos caros, enquanto que os ricos habitavam na periferia, em terrenos baratos.

Para Alonso, quando o comprador adquire o solo, ele adquire dois bens: o “solo” e a “localização”, numa só transação e num só pagamento. Quando analisa o assunto, o autor encontra um bem negativo (a distância), com custos positivos (custos de deslocamento diário), ou um bem positivo (a acessibilidade), junto com um custo negativo (a economia no deslocamento diário). (p. 154) A análise do autor é baseada na teoria da renda agrícola, a partir do exame do modelo simplificado de mercado de terra agrícola.

Em seguida o autor considera os negócios urbanos, quando lembra que o volume de negócios de uma firma, assim como seus custos operacionais, variam com sua localização, pois quanto mais alta é a curva de renda, mais baixos são os lucros, considerando os preços dos terrenos mais caros.

Quanto às residências, as famílias estariam mais preocupadas com sua própria satisfação do que com os lucros. O consumidor faria o balanço entre os custos crescentes e os custos de deslocamentos diários (*commuting*), em relação às terras baratas e mais espaço para viver, pois o preço que o indivíduo oferece pela terra decresceria com a distância do centro. (p. 157)

A situação do equilíbrio individual, as funções de renda ofertadas seriam derivadas tanto do orçamento familiar como de considerações de preferência. Já as firmas urbanas considerariam as curvas de isolucro (*isoprofit*). O indivíduo se decidiria pelo ponto em que a curva de preços vigentes tangenciaria a curva de renda ofertada mais baixa, aí ele encontraria o ponto de equilíbrio locacional e o equilíbrio da renda do solo.

A última parte do artigo trata do equilíbrio do mercado. Na busca da acessibilidade ao centro, as curvas das firmas seriam mais elevadas do que as residenciais e essas seriam mais elevadas que as agrícolas, resultando numa organização em que os negócios seriam localizados no centro, sendo cercados pelas residências, e essas seriam envolvidas pela agricultura.

Do ponto de vista dos indivíduos, o pobre tenderia a uma localização central, pois não poderia comprar muita terra e seria, segundo o autor, mais importante para ele evitar os inconvenientes dos deslocamentos diários, enquanto que o rico preferiria a periferia, pois poderia comprar maior quantidade de terra e seria afetado pelas mudanças de preço dos terrenos.

Finalmente, o preço dos terrenos do centro determinaria o preço de outras localidades, no mercado competitivo, e as ofertas mais elevadas capturariam as localizações preferidas.

O modelo foi apresentado no caso de uma cidade hipotética, com um único centro, numa planície isotrópica, com transportes disponíveis em todas as direções. (p. 159)

Essas condições de simplificação mostram os limites do modelo neoclássico de Alonso, tendo em vista as complexidades do mundo real, e as características de controle do mercado de terrenos por grandes grupos, o que não é considerado no estudo. A própria justificativa do comportamento diferenciado do indivíduo o “pobre” escolhendo a proximidade do centro, enquanto que os grupos “as famílias” são comparados com as atividades “negócios” ou “agricultura”, o que parece uma simplificação muito grande. Ainda podemos mencionar a questão dos inquilinos (pobres), que não participam do mercado como compradores de terrenos. A questão racial também não é considerada. Outra questão é que a teoria se apoia no contexto norte-americano diferente de outros contextos, como o europeu e latino-americano em que os mais pobres habitam nas periferias.

Os Historiadores

Três historiadores destacaram-se nesse período, devido ao seu interesse pelas cidades.

Louis Chevalier (1911-2001), historiador e demógrafo, foi professor do *Collège de France* e do *Institut d'Etudes Politiques*. Seu texto demonstra também um interesse pela sociologia. O autor é conhecido pelo seu livro clássico *Classes laborieuses et classes dangereuses*, de 1958.

Chevalier escreveu *Le problème de la sociologie des villes*, publicado no *Traité de Sociologie*, também de 1958, organizado por Georges Gurvitch, reeditado em Roncayolo e Paquot (1992).

O objetivo do texto é “expor as principais características da sociologia das cidades” (p. 336), e faz uma distinção entre a descrição social das cidades e a sociologia urbana, que ainda não era reconhecida universalmente.

A primeira parte, *A descrição social das cidades*, é dividida em vários tópicos: 1) “as circunstâncias”: a própria expansão urbana obrigaria a criação dos instrumentos novos de conhecimento e de medida (p. 338);

2) “as pesquisas”: uma primeira definição de sociologia urbana é dada: “uma descrição contínua, homogênea e cifrada de uma determinada sociedade” (p. 339); 3) “as experiências estrangeiras”: Chevalier analisa os trabalhos realizados na Inglaterra e nos Estados Unidos; 4) “a experiência francesa”: que destaca a estatística de opinião. Para o autor haveria uma ausência de medida dos fatos sociais, o que diferia da sociologia dos Estados Unidos, e haveria um contraste entre a expansão da sociologia (francesa) e o fracasso da sociologia urbana. (p. 343-344)

Na segunda parte, *A Sociologia das cidades*, o autor afirma que os estudos propriamente sociológicos das cidades seriam a “aplicação no meio urbano das vistas gerais da sociologia.” As pesquisas sociológicas urbanas seriam muito diversificadas segundo o período, e elas reproduziriam as “diversidades dos meios urbanos”. (p. 348) As pesquisas americanas eram “mais completas, mais diversas e mais precisas.” Menciona então os trabalhos da ecologia social, de Chicago. (p. 349) Na França, os estudos das sociedades urbanas apresentavam grande heterogeneidade, pois “existe uma geografia das cidades (p. 350) e um estudo sociológico das cidades”, os primeiros reunindo elementos indispensáveis a um estudo social da cidade, mas “sem nunca se elevar à análise dos grupos e de seus membros, constituindo um conjunto que não se pode decompor”, enquanto que os estudos sociológicos eram efetuados acidentalmente e marginalmente por sociólogos que se preocupavam em implantar pesquisas comparáveis às americanas, como Halbwachs.

Chevalier conclui que já existia no interior da sociologia, um estudo que “merece ser qualificado de sociologia urbana.” (p. 351) Quanto à história das cidades, a ausência de documentos antigos comparáveis às descrições contemporâneas impedia essa disciplina de “descrever fatos numerosos, sem os quais, não se poderia falar de estudo social.” Só se edificaria a sociologia das cidades, “a partir da sociologia no seu conjunto e da morfologia social em particular.” (p. 352)

O artigo de Chevalier é uma das tentativas de determinar os campos de disciplinas que se superpunham, lembrando a preocupação anterior de Lucien Febvre no caso da geografia (1922).

Fernand Braudel (1902-1985), ensinou na Argélia e no Brasil (1935-1937), escreveu o clássico *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, publicado em 1949. Foi diretor da revista *Annales* e criou em 1968 a *Maison des Sciences de l'Homme*, em Paris, que se tornou, em 1975, a *Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales*.

O seu livro *Civilisation matérielle, économie et capitalisme*, também um clássico, no primeiro volume *Les Structures du quotidien*, publicado em 1967, tem o seu oitavo capítulo denominado *As cidades*, com 91 páginas.

Braudel inicia afirmando que “[...] as cidades são como transformadores elétricos: aumentam as tensões, precipitam as trocas e misturam sem fim a vida dos homens”, e se pergunta se elas não teriam nascido da “mais antiga e da mais revolucionária divisão do trabalho”, quando cita Karl Marx e a *Ideologia Alemã*. (p. 547)

A primeira parte trata *Da cidade em si*. Não existiriam cidades sem divisão do trabalho, nem mercado, nem cidade sem poder. (p. 548) Braudel discute em seguida o peso das cidades, quando declara que “a cidade é uma anomalia do povoamento.” A cidade, para ser uma cidade, deveria dominar um império, mesmo minúsculo. (p. 549) Discute a seguir a divisão do trabalho entre o campo e os centros urbanos, quando o autor compara essa divisão a uma “luta de classes”. (p. 553) O campo e cidade obedeceriam à “reciprocidade de perspectivas”, as cidades urbanizariam o campo, mas o campo ruralizaria as cidades. Para o autor, as cidades e o campo não se separariam nunca. (p. 554-555) Comenta em seguida, os recém-chegados, sobretudo, os miseráveis. Quanto à “Reserva” das cidades, lembra que toda cidade gostaria de ser um mundo à parte, e por isso

tinham muros (p. 562), e que só duas civilizações teriam criado grandes cidades misturadas e irregulares: o Islã e o Ocidente medieval. (p. 566) Trata em seguida da artilharia e dos veículos: no século XV a artilharia teria tornado as muralhas ilusórias, enquanto que os veículos já teriam feito sua entrada maciça no século XVI. (p. 568-569)

Discute a “geografia e as ligações urbanas”, a seguir, quando afirma que toda cidade cresce num determinado lugar (*endroit*). O sítio seria mais ou menos favorável, quando cita os comentários da visita de F. Co-real a Salvador em 1684. Os inconvenientes do sítio seriam compensados pelas vantagens da situação da cidade. (p. 570) Lembra que a geografia “é de certa maneira ligada à velocidade, ou antes, à lentidão dos transportes.” Mas a cidade seria antes de tudo um mercado. (p. 572) Todas as cidades teriam seus subúrbios (*faubourgs*) onde residiam os pobres. Trata ainda da hierarquia urbana, assunto de caráter regional e conclui com o caso do Islã: as casas altas seriam proibidas, como exibição de orgulho, mas as ruas seriam mal defendidas da invasão das construções pelo direito muçulmano. (p. 578) Comenta o plano da cidade muçulmana, que seria bastante regular. (p. 579)

A segunda parte denomina-se *A originalidade das cidades do Ocidente*: primeiro pela liberdade sem igual das cidades europeias. O autor lembra que algumas cidades tiveram seu destino ligado ao comércio internacional, e não ao crescimento do campo circunvizinho. Por outro lado, teria havido uma competição entre o Estado territorial e as cidades, e o Estado teria ganhado. (p. 583) Outro aspecto examinado pelo autor é a modernidade das cidades ocidentais: a partir da difusão de técnicas modernas e da mentalidade nova do primeiro capitalismo (p. 584-585). Discute também as formas urbanas, que seriam de três tipos: 1) as cidades abertas, como as cidades que não se distinguem de sua região em torno; 2) as cidades fechadas sobre elas mesmas, como as medievais; e 3) as cidades “sob tutela”, que seriam submetidas ao Príncipe ou ao Estado. Discute,

para concluir a segunda parte, as diversas evoluções fora da Europa Ocidental: as cidades da América Colonial, onde os proprietários fundiários seriam os dominadores, como os “homens bons” no Brasil (p. 594); as cidades russas; as cidades imperiais do Oriente (quando inclui a África do Norte) e as do Extremo Oriente.

As *grandes cidades* são tratadas na terceira parte. Para Braudel o crescimento tardio das cidades no Ocidente seria da responsabilidade dos Estados. (p. 598) Elas serviriam para “fabricar” os mercados nacionais. Trata, a seguir, dos “universos desequilibrados”, examinando os casos de Amsterdã, de Paris e de Berlim. Detalha ainda os casos de Nápoles (três páginas), de São Petersburgo (sete páginas), de Pequim (sete páginas) e de Londres (10 páginas).

Braudel conclui com a *Urbanização, o anúncio do homem novo*. As grandes cidades estariam “no coração do capitalismo”. (p. 635) As cidades populosas seriam em parte parasitas, não se formando por elas próprias. Elas seriam o “que a sociedade, a economia, e a política lhe permitem ser.” (p. 637)

Braudel neste livro, que trata apenas das cidades do período entre o século XV e o XVIII, procura sempre generalizar os traços comuns entre elas, e estabelecer uma tipologia, apesar de dar exemplos de casos específicos. O mais interessante na sua contribuição é a disputa que se verificou entre as cidades e os Estados territoriais em formação.

Arnold Toynbee (1889-1975) foi professor do *King's College* de Londres e da *London School of Economics*, e pesquisador do *Royal Institute of International Affairs*. Escreveu sua principal obra, *A Study of History* entre 1934 e 1961, em 12 volumes.

Toynbee publicou em 1970, sob o patrocínio da Escola de Arquitetura da Universidade de Columbia (p. 7), o livro *Cities on the Move*, com o objetivo de examinar a “explosão urbana”, a partir da história passada

das cidades. No prefácio fez menção aos estudos de Charles Abrams, de Doxiadis, e do geógrafo J. Gottmann.

O livro é dividido em nove capítulos. O primeiro capítulo discorre sobre a cidade tradicional e a explosão urbana atual. A “explosão” das cidades, para o autor, teria começado na Inglaterra, no final do século XVIII. (p. 17) Ele define uma cidade como uma aglomeração humana cujos habitantes não podem produzir todos os produtos alimentares que necessitam (p. 19) e afirma que todas as cidades que sobreviveram até a Revolução Industrial eram cidades comerciais. (p. 31)

O segundo capítulo é sobre as cidades-estados, em que afirma que tanto os terrenos escarpados quanto os pântanos foram favoráveis para a criação das cidades-estados. (p. 60) Seu declínio no mundo ocidental teria começado durante o século XIV. (p. 67)

A partir do terceiro capítulo o autor começa a tratar das capitais, iniciando pelas suas características específicas. Uma capital seria apenas a sede do governo e esta sede teria uma razão histórica. (p. 84) A cidade seria habitada não apenas pelo soberano e sua corte, mas também pelo pessoal administrativo, pela guarda imperial, pelos domésticos, pelos artesãos e comerciantes. (p. 86)

O quarto capítulo é sobre a escolha das capitais por questões de prestígio, que seria um fator importante nas relações psicológicas de um governo e seus súditos. (p. 95) Uma cidade poderia tornar-se capital em virtude do prestígio adquirido pelo heroísmo demonstrado numa crise histórica, como no caso de Paris. (p. 100)

O quinto capítulo trata da escolha das capitais pela conveniência e suas vantagens práticas: o local conviria à importação de produtos alimentares, ou seria bem localizado como centro de administração. (p. 109) A escolha da capital num estado composto de vários estados reunidos seria mais difícil, segundo o autor. (p. 125) Por isso os Estados Unidos, o Canadá e a Austrália construíram cidades novas para capital. (p. 126)

O sexto capítulo é sobre a escolha das capitais pelo seu interesse estratégico, ou seja, a partir de considerações militares, mas também demográficas e culturais.

O sétimo capítulo trata das capitais como “cadinhos e barris de pólvora”. As capitais produzem produtos de luxo para exportação (p. 161) e elas atraem imigrantes: a nobreza provincial (p. 163); os artistas e artesãos; os empregados domésticos (p. 164); e os missionários religiosos. (p. 165) O autor comenta a existência de mercenários estrangeiros. (p. 168) A capital poderia se tornar um “barril de pólvora” com a existência de um proletariado urbano composto de imigrantes. (p. 170)

O oitavo capítulo é mais original e é sobre as *Cidades santas*. Para o autor “[...] todas as cidades antes do reino da máquina foram mais ou menos cidades santas”. Na cidade tradicional, o monumento público mais importante era a catedral, a mesquita ou o templo. (p.173) Algumas capitais se tornaram cidades santas depois de perderem seu *status* político anterior. (p. 189)

O nono capítulo trata das *Cidades mecanizadas*. Esse novo tipo de cidade teria aparecido há 200 anos, e era diferente de todas as cidades precedentes. Foram verdadeiras “colmeias” industriais e comerciais. (p. 197) A consequência da revolução dos meios de transportes foi a separação da cidade em bairros residenciais, comerciais e industriais, e no aumento da superfície e da população das cidades. (p. 201) O autor comentou a poluição do ar, sobretudo devida à gasolina dos automóveis (p. 213), sendo, portanto “barulhenta suja e sem alma” (p. 214), e de “uma feiura repulsiva”. (p. 215)

O último capítulo, o mais longo (58 páginas), é sobre *A cidade mundial do futuro*. As cidades mecânicas seriam animadas, incorporando-se umas às outras para formar as megalópoles, e essas megalópoles se fusionariam para formar a ecumenópolis, quando a “superfície do globo seria uma única conurbação.” (p. 220) Toda humanidade salvo uma

pequena parte viveria então numa cidade mundial. (p. 225) Os bairros burgueses ameaçados da invasão dos cortiços poderiam voltar à prática do isolamento através da implantação de recintos formados por muros. (p. 236) O autor considerou a necessidade de novos serviços administrativos correspondentes à nova configuração. (p. 241) Os cortiços deveriam ser destruídos, após a construção de novas residências para todas as famílias. (p. 250) Deveria haver limites ao direito de circular em automóveis na cidade mundial. (p. 262) As cidades hoje estariam em declínio em consequência da saída dos residentes ricos, das indústrias e dos escritórios (p. 269), e necessitariam da criação de novos centros comerciais. (p. 270) Uma série de mapas de localização das cidades conclui o livro.

O livro de Toynbee não apresenta bibliografia e só faz referências aos três autores citados no prefácio. O texto parece resultar de uma reflexão complementar após os estudos das civilizações. Ele dá muito destaque às capitais, e se preocupa com o abastecimento das mesmas. As cidades pré-industriais são comparadas independentemente de seu período histórico e mesmo do seu contexto geográfico (cidades antigas e modernas, europeias ou muçulmanas). É curioso também verificar as previsões sobre o futuro realizadas por um historiador, certamente influenciadas pelas propostas de Doxiadis. Deve ser destacado o uso da noção de “cidade mundial”.

Os Urbanistas

Kevin Lynch (1918-1989) foi professor de Planejamento Urbano no *Massachusetts Institute of Technology*, e é bastante conhecido pelo seu livro *The Image of the City*, de 1960.¹⁸

Para Lynch, a cidade “existe mais do que a vista alcança, mais do que o ouvido pode ouvir.” (p. 11) Ele define inicialmente legibilidade (ou clareza) de uma cidade, como “a facilidade com a qual as partes podem ser reconhecidas e organizadas numa estrutura coerente.”

Deveríamos considerar a cidade como objeto da percepção de seus habitantes. (p. 13) A imagem do meio ambiente, a imagem mental generalizada do mundo exterior, seria “o produto da percepção imediata e da memória da experiência passada [...]” (p. 14) Por outro lado, as imagens do meio ambiente “seriam o resultado de um processo bilateral entre o observador e o meio.” (p. 16) Essa imagem do meio ambiente poderia ser analisada em três componentes: a identidade (individualidade ou particularidade); a relação estrutural ou espacial do objeto com o observador e com os outros objetos; e um significado (prático ou emocional). (p. 18)

Examina então as cidades norte-americanas de Boston, de Jersey City e de Los Angeles, para perceber o papel da imagem na vida cidadina.

Em seguida, Lynch examina os cinco elementos da imagem: 1) as vias (*paths*), ou seja, os canais ao longo dos quais o observador se move; 2) os limites (*edges*): são os elementos lineares que não são usados, nem considerados pelos habitantes como vias, ou seja, as fronteiras e interrupções na continuidade; 3) Os bairros: as “regiões” urbanas de tamanho médio ou grande, sendo reconhecidos como tendo algo em comum e identificável; 4) os nós (ou cruzamentos): ou seja, pontos e locais estratégicos da cidade, e focos intensivos para os quais e dos quais o observador se desloca (p. 58); 5) os elementos marcantes ou de referência (*landmarks*): objetos físicos, como edifícios, sinais, lojas, montanhas, externos ao observador. (p. 59)

Em seguida, trata da forma da cidade. As funções fundamentais poderiam ser expressas pelas formas de uma cidade. Se o meio ambiente for organizado e identificado, o habitante conhece-o, por meio de seus significados e relações, tornando-se um lugar notável e inconfundível. (p. 103-104) Para o autor, a forma teria as seguintes qualidades: singularidade; simplicidade; continuidade; predominância de uma parte; clareza de ligação; diferenciação direcional; alcance visual; consciência do

movimento; séries temporais (percebidas); e nomes e significados (que cristalizam a identidade). (p. 118-121)

Para Lynch, a forma de uma cidade ou de uma área metropolitana, seria uma estrutura complicada, contínua, como um todo, intrincada e móvel. Conclui afirmando que um vasto ambiente urbano pode ter uma forma perceptível, mas esse ambiente não deve ser apenas bem organizado, mas também “poético e simbólico”. (p. 132)

Kevin Lynch foi um dos autores pioneiros na questão da percepção urbana. Sua influência extrapola as fronteiras disciplinares. Seu livro foi traduzido pelos portugueses. Em 1984 ele lançou o livro *Good City Form*, também traduzido em Portugal.

O livro da jornalista, crítica da arquitetura e urbanismo, **Jane Jacobs (1916-2006)**, *Death and Life of Great American Cities*, publicado em 1961, teve um sucesso que extrapou sua área profissional e inspirou os movimentos de bairros e o remodelamento dos centros das grandes cidades norte-americanas.¹⁹

Ela começa o livro de 435 páginas (na versão francesa), por uma introdução, denominada *A ideia que eu faço de uma grande cidade*, com a seguinte frase: “[...] o livro ataca as ideias recebidas em matéria de planejamento e de reconstrução. Ele constitui também uma tentativa de formular princípios novos [...]” (p. 17) Ela critica que os programas de alojamento social teriam sido transformados em focos de delinquência e vandalismo; os de alojamento para a classe média eram tristes e uniformes; os programas de luxo eram vulgares; os centros culturais não conseguiam manter uma livraria; os centros administrativos afastavam todo mundo; os centros comerciais eram fracas imitações das grandes lojas da periferia; os passeios eram vazios e as vias rápidas rompiam as grandes cidades. Por outro lado, os programas de reconstrução teriam

amputado setores das cidades, as pessoas teriam sido repartidas nos alojamentos em função de seus recursos financeiros e teria havido erradicação do comércio e das atividades culturais da vida familiar e quotidiana das cidades (p. 18); comunidades inteiras teriam sido desmembradas e “semeadas ao vento”. (p. 19)

Por outro lado, as teorias de urbanismo não teriam evoluído desde a geração anterior. (p. 25) Analogias da ciência médica eram aplicadas às estruturas sociais. (p. 26) Para a autora, o urbanismo seria uma pseudo-ciência. (p. 27) Ela critica as ideias de E. Howard, que prescrevia “matar a cidade para salvar as pessoas” (p. 30), e as de P. Geddes, que tiveram grande aceitação na América nos anos 1920, por L. Mumford, C. Stein, H. Wright e C. Bauer. (p. 32)

O resumo dessas ideias era: a rua é ruim; as casas deveriam dar as costas para as ruas; a unidade de base deveria ser o superbloco; o comércio deveria ser separado das zonas residenciais; as necessidades dos bairros deveriam ser “cientificamente calculadas”; deveria ser oferecida a ilusão de isolamento e de intimidade. (p. 33) A autora critica, portanto, as ideias de Le Corbusier e faz a relação entre a *Cité Radieuse* e as Cidades-Jardins (p. 35) e comenta ainda o movimento *City Beautiful*.

A primeira parte do livro, com 108 páginas, trata das *Especificidades das grandes cidades* onde é discutido, no segundo capítulo, *A rua e a segurança*: as ruas e suas calçadas não deveriam servir apenas para circular automóveis e pedestres, mas deveriam ter outras funções indispensáveis ao bom funcionamento humano. O primeiro dever das ruas e das calçadas era o de preservar a segurança. (p. 41) Nas grandes cidades, a segurança reinaria nas ruas mais frequentadas: deveria haver uma separação clara entre os domínios públicos e privados; as fachadas deveriam dar para as ruas. As ruas deveriam ser frequentadas quase continuamente. (p. 46) Ela observa ainda que quando se realiza uma cidade renovada, o conceito “bárbaro” de território viria junto.

O terceiro capítulo é sobre *A rua e os contatos humanos*, quando a autora menciona que os contatos e a segurança na rua, tomados em conjunto, constituiriam os dados essenciais do problema mais grave colocado no país (Estados Unidos): a segregação e a discriminação racial. (p. 80)

O quarto capítulo trata de *A rua e da ocupação das crianças*: os urbanistas considerariam a rua nefasta para as crianças. (p. 83) Mas, para ela o mundo protegido dos jardins só seria conveniente para crianças de menos de quatro anos. (p. 88) O quinto capítulo trata dos *Espaços verdes de proximidade*.

O sexto capítulo discute *O papel dos bairros na cidade*: deveria ser abandonada a ideia de um bairro voltado para si mesmo. (p. 121) Os bairros nas grandes cidades não deveriam dar a ilusão de se viver numa aldeia. (p. 125) Por outro lado, os distritos seriam o nível ideal para as reivindicações dos habitantes. (p. 131) A autora discute a criação de organizações de distritos, que necessitariam da formação de redes de relações internas. (p. 141)

A segunda parte trata da *Diversidade urbana e suas condições*. No sétimo capítulo são discutidas *As condições geradoras de diversidade*: a diversidade seria inerente às grandes cidades. (p. 149) Deveria haver misturas de funções “suficientemente ricas para gerar segurança, possibilidade de contatos e mistura de atividades.” (p. 150) O tamanho da cidade também seria importante, e nelas seria possível encontrar serviços especializados. (p. 152)

A autora detalha as condições geradoras da diversidade nos capítulos seguintes: a primeira condição seria uma mistura das funções primárias, que é tratada no oitavo capítulo: “[...] O conjunto do distrito, e se possível cada bairro, deveria possuir mais de uma função primária, mais de duas de preferência [...] para que as ruas fiquem cheias de gente que circulem a todas as horas do dia [...] e com a possibilidade de utilizar os mesmos equipamentos.” (p. 157) A segunda condição é tratada no

nono capítulo: a de que as quadras (*blocks*) deveriam ter uma dimensão razoável: de pequena dimensão para que os freqüentadores tivessem a possibilidade de tomar uma rua transversal. A terceira condição geradora da diversidade do distrito era a de ter uma certa proporção de imóveis antigos (idade e estado de conservação), tratada no décimo capítulo. A quarta condição, discutida no décimo primeiro capítulo, era de ter um mínimo de densificação no distrito.

A segunda parte é concluída com o décimo segundo capítulo, quando são discutidos *Os mitos da diversidade*, ou seja, as misturas das funções seriam as causas de congestão e que favoreceriam a presença de funções inconvenientes.

A terceira parte trata dos *Fermentos do declínio e da regeneração*, com quatro capítulos. O décimo terceiro capítulo é sobre *A autodestruição da diversidade*, e relembra a necessidade de todas as formas de diversidade possível, estreitamente misturadas, completando-as umas às outras. A mistura “bem dosada” de imóveis de diferentes épocas e uma forte densidade de população eram desejáveis. (p. 241) Seria necessário combinar três meios: um zoneamento favorecendo a diversidade; a utilização de edifícios públicos como pontos de apoio estratégico; e a derivação funcional em direção aos sítios competitivos. (p. 251) O décimo quarto capítulo trata da *Maldição das fronteiras desertas*: a autora lembra que as funções únicas, ocupando vastos locais, gerariam, na sua periferia fronteiras perigosas no meio urbano. (p. 257) O décimo quinto capítulo é sobre a *Absorção e formação da insalubridade*, onde é tratada a grave questão dos cortiços: seria necessário que a zona seja animada e ativa para conhecer uma verdadeira vida social e se ter segurança nas ruas (p. 277), assim como uma maior ligação dos habitantes com o seu bairro. (p. 284) O décimo sexto capítulo discute a questão do financiamento dos distritos.

A quarta parte do livro trata das *Táticas de intervenção*, começando pela discussão da ajuda ao alojamento no décimo sétimo capítulo.

A “erosão” da cidade pelo automóvel é o assunto do décimo oitavo capítulo: haveria um conflito entre pedestres e automóveis: separar os antagonistas seria tomar o problema ao inverso. (p. 342) A ordem visual na cidade, seus campos e limites é discutida no décimo nono capítulo; e a discussão de como salvar os grandes conjuntos é tratada no vigésimo capítulo; o gerenciamento e o planejamento dos distritos são discutidos no vigésimo primeiro capítulo e o último capítulo (vigésimo segundo), trata da natureza do problema urbano, quando a autora conclui que as grandes cidades e o campo poderiam se entender: as grandes cidades teriam necessidade de estar próximas a um campo verdadeiro, e o campo teria necessidade das grandes cidades com suas oportunidades e sua produtividade. (p. 432)

As ideias de Jane Jacobs são claras na defesa da vida nas grandes cidades, embora não sejam necessariamente formuladas de forma acadêmica, mas valem pela crítica aos urbanistas que não consideravam o ponto de vista do habitante (e ainda menos o ponto de vista feminino) e que se destacavam por serem propostas elaboradas no interior da tradição antiurbana norte-americana. Seu livro foi traduzido para o português apenas no ano 2000. A autora também escreveu o livro *The Economy of Cities* (1969).

O Relatório *Traffic in Towns* presidido por **Colin Buchanan (1907-2001)**, apresentado em 1963 ao governo inglês, teve grande repercussão. Choay considera-o como a primeira análise qualitativa e quantitativa da circulação nas cidades.²⁰

No resumo da obra apresentado por Choay, a primeira parte é relativa à questão do método. Para Buchanan, nas cidades deveria haver zonas protegidas ou zonas de meio ambiente (*zones d'environnement*) agradáveis, onde a vida quotidiana aconteceria e onde se poderia viver

ao abrigo dos perigos do tráfego rodoviário, enquanto que corredores urbanos assegurariam a distribuição primária da circulação em direção às zonas protegidas, e a função da rede viária seria a de servir essas zonas. As zonas protegidas deveriam ter as seguintes características: exclusão do trânsito, ou seja, nunca deveriam ser atravessadas por tráfego exterior de passagem; nunca deveriam ter uma dimensão muito grande; e deveriam possuir uma capacidade máxima de circulação. (p. 323-324)

Três variáveis definiriam o problema da circulação: a qualidade do meio ambiente, sua acessibilidade e os custos de transformação. Assim, haveria uma “lei” aproximativa: “no interior de toda zona urbana, o estabelecimento de normas do meio ambiente determina automaticamente a acessibilidade, mas esta pode ser acrescida em função da despesa consagrada às transformações materiais.” (p. 325-326)

O estudo analisa também casos concretos: um setor da parte central de Londres, uma pequena cidade (Newbury), uma grande cidade industrial (Leeds) e uma cidade histórica (Norwich). (p. 328)

O interesse pelos resultados do Relatório ajudou a que se tentasse dar uma resposta aos problemas causados pela circulação urbana, sobretudo nas antigas cidades europeias. Os geógrafos não tinham sido atraídos pelo assunto. Esse tema ficou mais sob o controle dos especialistas de transportes, sobretudo dos engenheiros. O relatório foi traduzido para o castelhano em 1973.

No texto *L'Urbanisme en question* (de 77 páginas), introdutório de seu livro de 1965, *l'Urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*, **Françoise Choay**, nascida em 1925, filósofa, crítica de arte e professora na Universidade de Paris VIII,²¹ faz um excelente balanço sobre as “ideias que fornecem suas bases do urbanismo.” (p. 8)

O texto é dividido em três partes: a primeira trata do *Pré-urbanismo*. Para a autora, a gênese dos textos teria sido a crítica da cidade industrial. Nesse período, os estudos seriam descritivos, polêmicos (p. 12), baseados em sentimentos humanitários, mas também originados de pensadores políticos, como Engels, que poderia “ser considerado como um dos fundadores da sociologia urbana.” (p. 13)

Em seguida, Choay propõe a divisão desses estudos em dois modelos: o modelo “progressista”, que teria como base à “concepção do indivíduo humano como tipo” e certo racionalismo. Este pensamento otimista seria dominado pela ideia de progresso (p. 16); o modelo consideraria também as exigências da higiene (p. 17); a recusa da herança artística do passado; a importância do alojamento *standard*. A autora conclui que o modelo progressista se apresenta como um sistema limitador e repressivo. (p. 18-19) O segundo modelo seria o “culturalista”: teria como ponto de partida a nostalgia, a possibilidade de reviver o passado. A chave desse modelo seria o conceito de cultura. (p. 22) A estética seria importante (p. 23), mas havia também certo “anti-industrialismo”. (p. 24)

Choay discute em seguida, a *Crítica sem modelo de Engels e Marx*: haveria nesses autores uma tendência a um pragmatismo e à redução da questão urbana à habitação. (p. 27) Choay conclui a primeira parte comentando o *Anti-Urbanismo Americano*, a partir da nostalgia da natureza, mas que não teria formado um método. (p. 29)

A segunda parte trata do *Urbanismo*, que a autora diferencia do pré-urbanismo, por ser domínio dos especialistas, sobretudo dos arquitetos, assim como por sua despolitização e por sua aplicação prática. (p. 30) Começa então pela *Nova versão do modelo progressista*, onde comenta a influência da obra de Tony Garnier. (p. 31) A ideia chave do urbanismo progressista seria a de modernidade (p. 33); a indústria e a arte se juntariam num alcance universal; as necessidades humanas se enquadrariam nas quatro grandes funções da *Carta de Atenas*. (p. 34) A eficácia esta-

ria ligada às questões da saúde e da higiene: daí a “desdensificação” e a construção em altura. (p. 35) Uma ordem rigorosa separaria as funções e criaria áreas especializadas (p. 36); lembra que a “[...] geometria viria ao encontro do belo e do verdadeiro”, para Le Corbusier. (p. 37)

Em seguida, Choay discute *Uma nova versão do modelo culturalista*, que teria entre seus fundadores, Camillo Sitte e Ebenezer Howard: a totalidade se imporia às partes e o cultural sobre o material (p. 42), o modelo seria nostálgico e cultuaria os valores do passado. (p. 45-46)

Discute então um terceiro modelo, *O naturalista*, baseado na corrente antiurbana norte americana, a partir do modelo de *Broadacre-City*, de F. L. Wright. (p. 46) A natureza seria o meio contínuo e todas as funções urbanas estariam dispersas e isoladas. (p. 47) A autora conclui a segunda parte lembrando que a divisão em três modelos teria nuances e reservas. (p. 49)

A terceira parte trata de *Uma crítica de segundo grau: o urbanismo colocado em questão*, quando trata da crítica aos modelos, ampliada, sobretudo após a Segunda Guerra mundial. (p. 53) Começa pela *Tecnotopia*: ou seja, a tentativa, pelos técnicos, arquitetos e engenheiros, de pensar a cidade do século XX “[...] em função das novas técnicas de construção e do estilo de vida, e das necessidades próprias do homem do século XX.” (p. 54) A cidade torna-se um objeto técnico, inteiramente determinado e encerrado. (p. 57)

A seguir, Choay trata com mais detalhes, da *Antrópolis: por um planejamento humanista*. A crítica humanista ao urbanismo progressista teria sido efetuada pelos sociólogos, historiadores, economistas, juristas e psicólogos, sobretudo anglo-saxões (p. 58): 1) Haveria os que pretenderiam, como P. Geddes, examinar os estabelecimentos humanos, com a ajuda do maior número possível de setores da realidade (*survey*), com influência das ideias evolucionistas. (p. 58-59) Essas ideias foram desenvolvidas por L. Mumford, que propôs um polinuclearismo urbano, integrando a

natureza ao meio urbano. (p. 60-61) Nessa parte, Choay lembra que os trabalhos da geografia urbana teriam autoridade (citando R. Blanchard, M. Sorre, P. Lavedan, J. Tricart, P. George, J. Beaujeu-Garnier e G. Chabot). (p. 62-63) A visão de P. Geddes era baseada numa concepção do tempo como criação permanente e contínua; 2) Outro ponto de vista seria o da “higiene mental”, onde se destacam as ideias de J. Jacobs e de psiquiatras como L. Duhl; 3) A terceira análise é baseada na crítica humanista, e seria ligada à análise estrutural da percepção urbana, onde se destacam os trabalhos de K. Lynch.

Na conclusão a autora sugere uma análise estrutural dos diferentes sistemas semiológicos ligados à aglomeração urbana. Para ela, o planejamento das cidades não seria objeto de uma ciência rigorosa. (p. 74) Estaria havendo a reintrodução de ideologias progressistas (como nas teorias de previsão), da ideologia culturalista (como em L. Mumford) ou de ideologia naturalista (com D. Riesman), na ausência de um modelo. (p. 76)

A síntese e a classificação propostas por F. Choay mostram que sua contribuição ao debate sobre as cidades extrapola em muito a escolha e a apresentação dos autores em sua antologia.

Ela produziu outras obras, como *La Règle et le modèle* (1980), porém mais voltadas às questões arquitetônicas do que ao urbanismo. No seu artigo *L'Histoire et la méthode en urbanisme* (1970), republicado em Roncayolo e Paquot (1992), Choay retoma sua grande divisão em “urbanismo culturalista” e “urbanismo progressista”, e comenta a obra de autores não tratados na sua antologia de 1965, como Ildefonso Cerdá e Siegfried Giedion.²²

Em 1968 foi publicado o livro de **Nestor Goulart Reis Filho**, denominado *Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil (1500/1720)*, baseado em sua tese de livre docência, defendida na Faculdade de Arquitetura da Universidade de São Paulo em 1964, com acréscimos realizados a

partir das críticas da banca examinadora. O autor é professor titular da referida faculdade.

O livro objetivava contribuir para o conhecimento sistemático do processo de urbanização no Brasil Colonial. (p. 11)

Na introdução, o autor procura apoio teórico, citando os trabalhos de G. Taylor (1954), de G. Chabot (ed. 1958), de D. Martindale, de M. Weber de M. Harris (1956).

A primeira parte é composta por três capítulos: o primeiro trata do *Sistema social da colônia*, começando pela organização político-administrativa, com o exame das capitanias e Governo Geral, seguido pela organização municipal. A segunda parte do capítulo trata da organização econômica e da estratificação social, quando o autor coloca que a economia urbana teria sido subordinada à agro-indústria do açúcar. (p. 38) Discute as atividades econômicas rurais e as camadas sociais correspondentes, na agricultura de exportação e na produção de subsistência e conclui examinando o papel dos proprietários rurais. Comenta ainda as atividades econômicas urbanas e as camadas sociais correspondentes: o comércio e os comerciantes; os ofícios mecânicos, o funcionalismo e as profissões, e conclui discutindo a mineração e os mineradores.

No segundo capítulo, *A política urbanizadora*, o autor faz referências às semelhanças da política francesa no Canadá com a realizada por Portugal no Brasil. (p. 71) O terceiro capítulo é sobre a “Rede Urbana”, com tabela anexa com a data de fundação das vilas e cidades brasileiras.

A segunda parte do livro é composta por dois capítulos: no primeiro, sobre *Os núcleos urbanos*: o autor vai discutir em primeiro lugar a dispersão dos referidos núcleos, seguida da centralização. O segundo capítulo, o mais interessante, é sobre *A organização espacial dos núcleos urbanos*, e tem duas partes. Na primeira, *O crescimento dos núcleos*, o autor começa por definir “termo” e “rossio” (p. 112), e discute também as doações e sesmarias, e as posturas.

A segunda parte trata dos *Elementos da organização espacial*, começando pela situação, (cita Chabot); pelo sítio (cita Lavedan); e pelo traçado, quando discute sua regularidade, as ruas e praças: o seu uso; o cuidado com as ruas (limpeza, alinhamento, nivelamento), quando cita várias documentos da Câmara de Salvador; a aparência das ruas e praças, quando comenta a inexistência de arborização das ruas e de jardins públicos (p. 146); as quadras e lotes; os bairros e o zoneamento; e as construções: as particulares, quando define o cenário urbano pela “forma de relacionamento entre o lote e a arquitetura.” (p. 156); as construções oficiais (para fins militares e de administração pública); e as construções religiosas.

Nas conclusões, o autor espera ter demonstrado “o estudo da urbanização como processo social”. (p. 183) A organização da vida urbana seria “[...] o produto de cada época, das condições históricas precedentes e da atuação dos agentes do processo de colonização e urbanização.” (p. 188)

No apenso são anexadas plantas de grande valor, inclusive de outras áreas do antigo Império Colonial Português, algumas das quais ampliadas pelo autor, para verificar detalhes de importância. Salvador é a cidade mais representada nessas reproduções.

O arquiteto Nestor Goulart fez um excelente levantamento literário e iconográfico sobre a urbanização colonial, que encerra-se antes do fim do período colonial (1720), embora com visão do conjunto do espaço colonial brasileiro. No último capítulo, o autor detalha as questões intra-urbanas. No apoio teórico, contou sobretudo com a geografia urbana e, de forma suplementar, com trabalhos de sociólogos, como M. Weber.

Em 1994, o autor lançou o livro *São Paulo e outras cidades*, examinando a cidade do final do século XIX e dos inícios do século XX e no ano 2000, o livro *Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial*.

NOTAS

- 1 JAMES, 1972, p. 595 e 610.
- 2 RONCAYOLO in RONCAYOLO; PAQUOT, 1992, p. 444; DICKINSON, 1969; LIVINGSTONE, 1992.
- 3 FREEMAN, 1961; JAMES, 1972, p. 605; LIVINGSTONE, 1992, p. 227.
- 4 JAMES, 1972, p. 591.
- 5 BEAUJEU-GARNIER, 1976, p. 99-100; PINCHEMEL in PINCHEMEL; ROBIC; TESSIER, 1984, p. 156.
- 6 CASTRO, 1969, p. 80.
- 7 RONCAYOLO in RONCAYOLO; PAQUOT, 1992, p. 521; DICKINSON, 1969, p. 244-246; JAMES, 1972, p. 325 e 593.
- 8 O artigo de Jean-François Deneux *La Ville: une relecture (Villes en Parallèle, 7, 1983, p. 121-136)* faz uma releitura do livro *La Ville* de Pierre George, que considera a primeira obra de geografia urbana geral, e constata o abandono, pelo autor, nas obras seguintes, das referências marxistas. Na mesma revista, escrevendo *A Propos de Marxisme et Géographie Urbaine* (p. 33-36), Pierre George afirma que seria inútil se privar da ótica marxista, assim como seria inútil tentar tudo ver através dela.
- 9 GEORGE, 1962, p. 449-459.
- 10 DICKINSON, 1969, p. 241-243; PINCHEMEL in PINCHEMEL; ROBIC; TESSIER, 1984, p. 262.
- 11 FENELON, 1963, p. 237-240; BLOUET in ROGERS; VILES; GOUDIE; 1992, p. 275; RONCAYOLO in RONCAYOLO; PAQUOT, 1992, p. 587. Nessa coletânea é apresentada uma versão em francês publicada originalmente em 1962.
- 12 O longo período de redação desse trabalho coletivo permitiu a introdução de diferentes visões e conceitos.
- 13 BLOUET in ROGERS; VILES; GOUDIE, 1992, p. 270-271.
- 14 RONCAYOLO in RONCAYOLO; PAQUOT, 1992, p. 195.
- 15 BLOUET in ROGERS; VILES; GOUDIE, 1992, p. 279.
- 16 Reproduzido em Roncayolo e Paquot, 1992, p. 354-367, do qual conservamos a numeração das páginas.
- 17 CAPEL, 1975c, p. 277-278.
- 18 MUMFORD, no livro de 1961, cita um artigo de Lynch datado de 1954, *The Form of Cities*, no *Scientific American*.
- 19 CHOAY, 1965, p. 367; PARIN-SENEAUD in Jacobs, 1991, p. 5-9.
- 20 CHOAY, 1965, p. 321.
- 21 RONCAYOLO, in RONCAYOLO; PAQUOT, 1992, p. 270.
- 22 RONCAYOLO, in RONCAYOLO; PAQUOT, 1992, p. 270-278.

CAPÍTULO 5

A PRODUÇÃO ATUAL SOBRE A CIDADE

CONTEXTO DO PERÍODO 1973-1994

Nesse período há uma aceleração da história – com a crise do petróleo de 1973, encerraram-se os “trintas anos gloriosos” de prosperidade internacional do pós-guerra. Começa a crise do sistema fordista de produção em massa, da sociedade de consumo e do estado previdência. Sistemas econômicos flexíveis e formas alternativas de trabalho apareceram. Há uma nova divisão entre concepção e produção industrial que mudou a face do mundo.

De fato, a crise do petróleo desencadeada pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) abalou a economia ocidental (aumento de 70% dos preços). Parte dos novos recursos “petrodólares” voltou para os países industrializados e parte foi emprestada aos estados do Terceiro Mundo.

Por blocos regionais, os principais eventos do período foram:

1. os Estados Unidos, após o fracasso do Vietnã (1975), envolveram-se numa ampliação da corrida armamentista e espacial (1980-1984) que levaram a um agravamento de sua crise econômica. Com a desagregação da URSS (1991), passaram a líder hegemônico mundial, papel representado na Guerra do Golfo (1991) e procuraram compensar suas

- dificuldades econômicas com a assinatura do Acordo do Livre Comércio da América do Norte – ALENA/NAFTA com o Canadá e o México (1992);
2. na Europa, as últimas ditaduras caíram em Portugal, Grécia (1974) e Espanha (1975), condições para entrada na Comunidade Econômica Europeia, ocorrida entre 1981 e 1983. A reunificação da Alemanha em 1990, acabou com o equilíbrio europeu. A União Europeia substituiu, em 1993, a Comunidade Econômica Europeia. Em 1995 o número de estados participantes chega a 15, formando assim o maior bloco comercial do planeta;
 3. a economia japonesa, pela primeira vez, perde velocidade, embora mantenha os rendimentos mais elevados *per capita*, entre as grandes potências. Agora conta com concorrentes semelhantes: os novos estados industriais, conhecidos como “tigres asiáticos”;
 4. a crise no leste europeu e na URSS foi o maior evento do período: desde 1975, a economia soviética apresentava sinais de estagnação. O envolvimento no Afeganistão (1979-1989) só piorou o quadro. As greves operárias iniciadas na Polônia, em 1979, mostravam a insatisfação nos “satélites”. A situação foi agravada com a ampliação da corrida armamentista e nuclear (1980-1984). As tentativas de reforma (*Glasnost* e *Perestroika*), na URSS em 1987, foram tardias e insuficientes, levando à crise política iniciada com a queda do muro de Berlim (1989), seguida pela queda dos regimes “populares” da Europa Oriental. O processo culminou com a queda do regime comunista, com a desagregação da URSS em 15 novas repúblicas (1991), seguido pelo desmembramento da Iugoslávia e pela formação de mais cinco repúblicas, desta vez acompanhada por violentas guerras étnicas, sobretudo na Bósnia;
 5. no Sudeste Asiático, com o fim da guerra do Vietnã em 1975, passaram para o controle comunista três estados locais. Em 1978, o governo chinês iniciou reformas abrindo controladamente a economia, mas reprimiu violentamente o movimento para democratização do regime (1989). A China se torna uma das potências emergentes no fim do século, com o mais acelerado crescimento econômico;

6. a América Latina inicia o período com um violento golpe militar no Chile (1973). Mediante o recebimento dos “petrodólares”, passou por um período de expansão econômica, mas entrou na sua década perdida, destacando-se a crise das dívidas externas em 1982 (México e Brasil) e o fracasso dos modelos econômicos excludentes. A redemocratização política, como no Brasil (1985), compensou parcialmente os problemas econômicos que ampliam as desigualdades sociais;
7. na África Negra, em plena crise econômica, foram concedidas independências às últimas colônias pelo novo regime português (1975), que tornaram-se palcos de guerras ideológicas e étnicas. Crises políticas graves ameaçam frágeis estados (Libéria, Somália, Ruanda). Na África do Sul, o *apartheid* terminou com as eleições livres e o primeiro governo de maioria negra, em 1994;
8. no Oriente Médio, local de conflagração da crise inicial do período (1973), consequência das várias guerras árabe-israelitas (1948, 1956, 1967-1973), o fundamentalismo islâmico tomou o poder no Irã (1979), resultando na guerra Irã-Iraque (1980-1988) e no segundo choque do petróleo (20% de aumento dos preços). No norte da África, na Argélia, começou a guerra civil desencadeada por fundamentalistas islâmicos, em 1992. A guerra do Golfo (1990-1991) levou ao esmagamento do Iraque por tropas internacionais, lideradas pelos Estados Unidos. Foi iniciada a autonomia parcial da Palestina no fim do período (1994).

Em 1975, Nova York contava com 19,7 milhões de habitantes, a aglomeração de Tóquio com 17,7 e Shangai aparecia com 12,4. Dados de 1990 colocam Tóquio como primeira aglomeração mundial com 23,4 milhões de habitantes, seguida pela Cidade do México com 22,9, e por Nova York, com 21,8. (BONNET, 1994) As previsões indicam a passagem da Cidade do México como a maior metrópole, acompanhada da aglomeração de São Paulo.

A continuidade sobre as repercussões das contestações de maio de 1968 aos sistemas universitários existentes, juntamente com as transfor-

mações econômicas mundiais de 1973, levaram a transformações radicais nas correntes dominantes do pensamento.

Na economia, apareceu a Escola da Regulação que procura entender as novas transformações do capitalismo, no início do período, com destaque para *O capital e seu espaço* (1977), de A. Lipietz. Na sociologia destacam-se os livros *La Distinction* (1979), de P. Bourdieu, *A invenção do cotidiano* (1980), de M. De Certeau e *A constituição da sociedade* (1984), de A. Giddens.

Na filosofia, as tendências novas são denominadas de pós-estruturalistas, e destacam-se no período os trabalhos *A Instituição Imaginária da Sociedade* (1975), de C. Castoriadis; *Contra o método*, do cientista anarquista, (1979), de P. Feyrabend; *A condição pós-moderna* (1979) e *Le Différend* (1984), de J.-F. Lyotard; e a *Teoria do agir comunicativo*, de J. Habermas (1981).

Com a crise do socialismo real (1989/1991), as grandes teorias, inclusive marxistas, são postas em cheque. O campo intelectual fica aberto para novas propostas que vão ao reforço das questões locais, das minorias, do efêmero, da estética, num ecletismo de ideias desde o neoliberalismo na economia, até ao pós-modernismo no campo artístico e cultural.

Na geografia, o período é iniciado com dois trabalhos revolucionários, o livro *Social Justice and the City*, de D. Harvey, que propõe soluções socialistas, e *La Géographie*, texto escrito por Y. Lacoste, ambos de 1973. Em 1975, um grupo liderado por J. Levy lançou a revista contestadora *Espace et Temps*. Lacoste publica em 1976, o livro denúncia, *La Géographie ça sert, d'abord, à faire la guerre*. No mesmo ano, este autor lança a revista *Herodote*. Milton Santos publica em 1978, *Por uma Geografia nova*, também contestando a geografia neopositivista e propondo novos caminhos. Uma das vias de penetração do estruturalismo na geografia é através da proposta de R. Brunnet, da utilização do *corema* como estrutura espacial elementar.¹ Em 1989, a questão da pós-modernidade é tratada na geografia por autores como D. Harvey e E. Soja, indicando novas mudanças paradigmáticas.

Os congressos internacionais de geografia aconteceram em Moscou (1976), Tóquio (1980), Paris (1984), Sydney (1988), Washington (1992) e Praga (1994), que refletiram a internacionalização da disciplina.

A PRODUÇÃO ATUAL NA GEOGRAFIA

Embora o limite de 1973 possa ser discutido, de fato, os autores posteriores a 1973 pertencem à atual geração, e em sua maior parte, continuam produzindo. O exame de suas obras não é definitivo, pois novos trabalhos ainda serão editados, inclusive, podendo superar os já publicados até o presente. Alguns geógrafos destacam-se pela atenção que extrapolam as fronteiras disciplinares, como M. Santos, D. Harvey, E. Soja, H. Cappel, P. Claval e M. Roncayolo, entre outros, embora seus estudos não se limitem apenas ao nível urbano. Finalmente, os conflitos ideológicos dos anos 70 dividiram os geógrafos em vários segmentos, ampliando a separação já existente entre clássicos teóricos e quantitativos.

Em 1973, foi publicado o livro *Les Paysages urbains*, de **Sylvie Rimbert** (nascida em 1927), cartógrafa e geógrafa, diretora de pesquisa do CNRS em Estrasburgo, tendo ensinado nessa cidade, como também nas cidades de Caracas, Ottawa e Friburgo.

O pequeno livro é dividido em duas partes. A primeira, *A Ideia de paisagem urbana* é composta por quatro capítulos. O primeiro capítulo trata da *Cidade dos poetas e dos turistas*. A autora estava interessada nas representações que o homem da rua faz das paisagens urbanas. (p. 13) Os testemunhos eram expressos através de imagens coletivas. As testemunhas poderiam ser os escritores, os turistas ou os habitantes. As imagens seriam as metáforas, os estereótipos, as descrições subjetivas. (p. 14) As paisagens urbanas eram feitas de uma reunião de formas, cada uma

portadora de significações. As formas signos emitiriam sinais. A paisagem portadora de signos seria um suporte indispensável às referências. (p. 16)

Quanto às *Atitudes em relação à cidade*, os poetas e romancistas teriam atitudes antagonistas – recusa à cidade ou sedução. (p. 17) A autora discute em seguida, a *Psicanálise da geometria urbana*, através das tendências inconscientes, do pensamento subconsciente e das influências conscientes. (p. 37) Em *As imagens da cidade turística* são examinadas, a partir dos sentimentos de liberação, o desejo de evasão, de diferença. (p. 48) Rimbart termina o capítulo com a *Geografia da percepção*, segundo o qual seria a paisagem percebida subjetivamente que teria um impacto cultural. A geografia que estuda a concepção do espaço subjetivo seria a geografia do comportamento (*behavioural*). (p. 58) A autora apresenta o mapa de Estrasburgo “que todo mundo conhece”, elaborado com seus estudantes. (p. 60-61)

No segundo capítulo, *A cidade dos construtores*, a autora examina o papel dos arquitetos, engenheiros, promotores e clientes, seguido de um resumo da história das técnicas.

No terceiro capítulo, sobre *As concepções ideológicas, utópicas e jurídicas*, ela toma como base o livro de Choay (1965), ao fazer uma revisão dos autores classificados como utópicos, naturalistas, culturalistas, e humanistas, concluindo com a discussão das ferramentas legislativas a serviço das ideologias.

O quarto capítulo, a *Paisagem-sistema dos teóricos*, tem como primeira parte o tema, *A cidade é um tudo*. A autora parte da noção de sistema, definido como “[...] uma reunião de elementos ligados uns aos outros, de sorte que se um dentre eles é perturbado, ele é capaz de desencadear uma série de reações, a fim de voltar ao [...] equilíbrio.” (p. 135) Para ela, a geografia, considerada como “ciência das relações espaciais”, não poderia ficar indiferente a essa noção. (p. 136) *Os métodos e tentativas*, formam a segunda parte do capítulo, quando são examinados os modelos para o estudo das cidades.

A segunda parte do livro denomina-se *Descer na rua*, e é formada por dois capítulos. O quinto capítulo, *A observação morfológica estática*, começa pela *Importância do acessório*, quando a autora examina as mensagens (documentais, conceituais e afetivas). (p. 162) Em seguida, são observados os *Levantamentos das características das paisagens*, e a *Análise de um documento*. A autora conclui o capítulo com *Aterrisar na megalópole*, quando comenta as aglomerações polarizantes (como Londres, Paris, Moscou), os cinturões verdes, as cidades novas e as paisagens polinucleares.

O último capítulo é sobre *A dinâmica das paisagens urbanas*, iniciado com os *Processos evolutivos individuais*, quando são examinadas as construções polivalentes e as células adaptativas. Os *processos evolutivos de conjunto* são tratados a seguir, destacando que a noção de escala se aplicaria aos lugares, e a autora considera delicado passar do sítio ao espaço topológico que é a situação. (p. 199) Em seguida, descreve as mudanças da paisagem urbana, dando o exemplo de Paris, e fornece também uma ilustração da colonização “em ondas”, a partir dos casos canadenses. A última parte discorre sobre a *Evolução e perspectiva*, na qual são discutidos os processos de sucessão, de filtragem e de troca.

Na conclusão, discute futurologia, quando, citando Brzezinski, avança questões como, “[...] o despertar das etnias [...]”, as “[...] forças de fragmentação”, (p. 222) e as soluções para economizar o espaço: aumentar as densidades, ganhar espaço em profundidade e sobre a água. (p. 224) Comenta ainda, os projetos de construções móveis e adaptados. A autora conclui com a necessidade de colocar o urbanismo ao alcance do povo. (p. 236)

O livro de Rimbert é mais uma obra de caráter pluridisciplinar, pela abrangência dos temas examinados. O primeiro capítulo é o que apresenta maior interesse pela discussão dos conceitos ligados às correntes da geografia da percepção. As ilustrações têm um papel importante no livro.

David W. Harvey, nasceu em 1935, na Inglaterra. Concluiu seu Ph.D. na Universidade de Cambridge, em 1961. Ensinou nas universidades de Bristol, Penn. State, Johns Hopkins e em Oxford. Sua reputação internacional inicia-se em 1969, com a publicação do livro, *Explanation in Geography*, um dos mais importantes da geografia neopositivista.²

Em 1973, Harvey publica o seu famoso livro, *Social Justice and the City*, traduzido para o português em 1980, pelo geógrafo Armando Corrêa da Silva.

O livro é composto por uma série de ensaios, sendo inéditos apenas os correspondentes aos capítulos quinto e sexto.

Na Introdução, o autor afirma que as formas espaciais são vistas como coisas que “contêm” os processos sociais, do mesmo modo que os processos sociais são espaciais. (p. 2-3) Os quatro temas fundamentais para o autor seriam: 1) a natureza da teoria; 2) a natureza do espaço; 3) a natureza da justiça social e; 4) a natureza do urbanismo.

A primeira parte é denominada *Formulações liberais*, e é composta por três capítulos. O primeiro capítulo denomina-se *Processos sociais e forma espacial: (1) os problemas conceituais do planejamento urbano*. Segundo o autor, “[...] nenhuma disciplina tem proposições e teorias sobre a própria cidade.” (p. 13) Começa então a discutir a “imaginação geográfica” versus a “imaginação sociológica”, a segunda definida por S. Mills, e a primeira vista também pelo autor como “consciência espacial”, que habilitaria o indivíduo a reconhecer o papel do espaço e do lugar em sua biografia, mas sua tradição analítica ainda era frágil e precária. (p. 14-15) Critica o planejamento urbano, que seria dominado pela tendência de “[...] copiar desenhos na prancheta” e seria desatento ao processo social. (p. 16) Reafirma então, que forma espacial e processo social seriam formas diferentes de pensar a mesma coisa. (p. 17) Segue discutindo a *Filosofia do espaço Social*, sendo este um espaço “[...] complexo, não homogêneo, talvez descontínuo, e quase certamente diferente do espaço físico [...]” (p. 25) Continua

tratando de alguns problemas metodológicos de interseção: 1) a individualização (o processo de definir o indivíduo); 2) confusões, e; 3) inferência estatística. (p. 27-28) O capítulo é concluído com a estratégia na interseção entre análise social e espacial. Nessa parte surge sua primeira definição de cidade, “[...] sistema dinâmico complexo no qual a forma espacial e o processo social estão em contínua interação.” (p. 34)

O segundo capítulo tem o mesmo título do primeiro, variando-se pelo subtítulo de *A redistribuição da renda real em um sistema urbano*. Comenta a reconciliação das políticas para mudar a forma espacial e as políticas para afetar os processos sociais. (p. 39) A primeira parte é sobre a distribuição da renda e os objetivos sociais de um sistema urbano, seguida por algumas condições que governam a redistribuição de renda, quando são comentadas as análises de equilíbrio, a acessibilidade, o custo de proximidade, e as externalidades (traduzidas por “efeitos de exteriorização”). O autor segue discutindo os efeitos redistributivos das mudanças de localização de empregos e de habitação; a redistribuição e o valor mutável dos direitos de propriedade; a disponibilidade e preço de recursos; os processos políticos e a redistribuição de renda; os valores sociais e a dinâmica cultural do sistema urbano; a organização espacial e os processos políticos, sociais e econômicos. Nesta parte, ele afirma que a forma espacial física de um sistema urbano “[...] é uma construção geométrica tridimensional euclidiana”, e os fenômenos poderiam ser conceituados como pontos, linhas, áreas e volumes. (p. 72)

O terceiro capítulo é sobre *A justiça social e os sistemas espaciais*. A ideia do autor era a de “[...] construir uma teoria normativa de alocação espacial ou territorial, baseada em princípios de justiça social. (p. 82) Inicia pela “distribuição justa”, seguida pela “justiça distributiva territorial”, onde comenta os conceitos de necessidade e a contribuição ao bem comum e o mérito e prossegue em *Para obter distribuição com justiça*. Comenta o paradoxo do capital afastar-se das áreas de grande necessi-

dade para prover comunidades afluentes, mas isto seria racional, pois o mercado requeria alocação ótima de recursos. (p. 95) A escassez também seria socialmente organizada – emprego escasso e necessidade de trabalhar; espaço restrito e terra vazia; alimento escasso e agricultores pagos para não produzir. (p. 96-97) Conclui com *Justiça social territorial*.

A segunda parte denomina-se *Formulações socialistas*, e comporta três capítulos. O autor tinha informado que o capítulo quatro marcaria uma ruptura com a abordagem anterior. (p. 9) De fato, no capítulo quatro, *A teoria revolucionária e contra-revolucionária em geografia e o problema da formação do gueto*, Harvey discute a revolução do pensamento geográfico, definindo paradigma como “[...] uma série de conceitos, categorias, relações e métodos que são geralmente aceitos por toda uma comunidade em dado momento no tempo [...]” (p. 103) O autor lembra que o paradigma da revolução quantitativa não estava resistindo bem, estando “maduro para cair”. (p. 110) Haveria necessidade de uma revolução no pensamento geográfico e a estratégia mais frutífera seria a de explorar o pensamento marxista. (p. 111) O método dialético inverteria a análise, encarando as soluções como problemas e as questões como soluções. (p. 112) Harvey postula à questão da formação do gueto, citando os trabalhos da Escola de Chicago, a teoria do mercado de solo urbano e os trabalhos de Engels. As “soluções liberais” reconheceriam a iniquidade do gueto, enquanto que as “soluções revolucionárias” teriam o objetivo de eliminar os guetos. (p. 117-118) Conclui o capítulo fazendo um comentário sobre as teorias revolucionárias e contra-revolucionárias – a organização do saber, incluindo as divisões das disciplinas teria uma postura contra-revolucionária. Haveria três espécies de teorias: 1) a teoria do “*status-quo*”; 2) a teoria “contra-revolucionária”; e 3) a teoria “revolucionária”. Esta última, seria formulada dialeticamente e poderia trazer o conflito e a contradição dentro de si. (p. 130)

O quinto capítulo discute o *Valor de uso, valor de troca e a teoria do uso do solo urbano*. Primeiro, o autor discute os significados da palavra valor. Cita A. Smith, Jevons e Marx, e apresenta seu entendimento de “valor de uso” e de “valor de troca. Considera então, o valor de uso, o valor de troca do solo e as benfeitorias, como sendo mercadorias diferentes, pois não poderiam deslocar-se livremente. (p. 135) Passa assim, a investigar a Teoria do uso do solo urbano, seguido pela Teoria microeconômica de uso do solo urbano, quando lembra a existência dos diferentes atores no mercado da moradia: os usuários da moradia; os corretores de imóveis; os proprietários; os incorporadores; as instituições financeiras; e as instituições governamentais. Afirma que “[...] o rico poderia dominar o espaço enquanto que o pobre estaria aprisionado nele.” (p. 146) Em *A renda e a alocação do solo urbano para obter vantagens*, comenta as espécies básicas de renda, a partir de Marx: a renda de monopólio, a renda diferencial e a renda absoluta. A produção capitalista não poderia destruir a instituição da propriedade privada, e estaria “[...] preparada para pagar uma taxa na produção (renda) como preço para perpetuação da base legal da sua existência.” (p. 156) Reconhece que o espaço urbano seria simultaneamente absoluto, relativo e relacional. (p. 158) As rendas absolutas e a de monopólio nas áreas centrais entrariam no custo de produção, enquanto que as rendas diferenciais não entrariam. Se as rendas absolutas e de monopólio dominam as locações centrais, o valor do solo determinaria seu uso, se as rendas diferenciais dominam, o uso é que determinaria o valor do solo. (p. 160) Conclui o capítulo definindo renda como “[...] a parte do valor de troca que se destina ao proprietário e possuidor do solo.” (p. 162)

Harvey passa então ao sexto capítulo, *O urbanismo e a cidade - um ensaio interpretativo*, com 80 páginas na versão brasileira e é composto por quatro partes. Inicia afirmando que uma teoria geral do urbanismo seria provavelmente impossível de ser construída. (p. 167) A primeira

parte trata dos *Modos de produção e modos de integração econômica*. Começa analisando os modos de produção que teriam dominado cada período histórico. Faz então a relação entre o urbanismo (como forma social), cidade (como forma construída) e o modo dominante de produção. A cidade poderia ser o “[...] lugar das contradições acumuladas” e o berço provável do novo modo de produção. (p. 174) Mas o autor prefere utilizar o conceito de “Modo de integração econômica”, citando Polanyi e os seus três modos que seriam: a 1) reciprocidade; 2) a integração redistributiva, e; 3) o mercado de troca, que funcionariam para caracterizar uma formação econômica e social.

Continua a discussão das *Cidades e o excedente*, na segunda parte, quando cita Marx e Rosa Luxemburgo. Haveria um acordo geral de que algum produto agrícola excedente teria sido necessário para a emergência das formas da cidade. (p. 185) Retoma então o conceito marxista de mais valia – a parte do valor total da produção que seria posta de lado, depois que o capital constante e o capital variável fossem computados –, e seria realizada nas formas de renda, juros e lucro. (p. 192) Retoma o conceito de acumulação primitiva: a exploração de certa parte da população para obter um produto excedente para investir na reprodução ampliada. (p. 195) Segue tratando do *Trabalho excedente, mais valia e natureza do urbanismo*: com a industrialização a cidade torna-se o lugar da produção, assim como da extração da mais valia. Com as relações comerciais entre cidades, a mais valia poderia ser extraída através do comércio e dos negócios. (p. 198) Comenta então, as cidades “geradoras” e as “parasitárias” de Hoselitz e passa para *O urbanismo e a circulação espacial da mais valia*: o urbanismo implicaria na concentração do excedente em algum tipo de cidade. (p. 203) Nas conclusões da segunda parte, propõe um novo conceito de cidade – como formas criadas e produzidas para mobilização, extração e concentração geográfica de quantidades significativas do produto excedente socialmente definido. (p. 204)

A terceira parte do capítulo versa sobre os *Modos de integração econômica e a economia espacial do urbanismo*. A tese central do ensaio seria que, a mais valia circula dentro da sociedade. Essa circulação se manifestaria na forma de fluxo de bens, serviços e informações. Por outro lado, as formações sociais dependeriam da proximidade espacial, havendo uma economia espacial tangível. O autor junta os conceitos de “excedente”, de “modo de integração econômica” e de “organização espacial” para interpretar o urbanismo e sua “expressão tangível”, a cidade. (p. 210) Comenta a seguir, os padrões de circulação geográfica do excedente; as cidades da Europa medieval; o processo de troca e o urbanismo metropolitano: as metrópoles propiciariam campo para aplicação de inovações tecnológicas e seriam lugares para operações das grandes corporações. (p. 228)

O capítulo é concluído com a *Redistribuição e a reciprocidade como forças contrabalançadoras ao mercado de troca na metrópole contemporânea*, quando o autor discute o papel do Governo e do Estado nas cidades: o objetivo da intervenção do Governo seria o de manter o mercado funcionando e o de amenizar as consequências destrutivas derivadas do mercado auto-regulador. (p. 235)

A terceira parte do livro, *Síntese*, é composta pelo capítulo *Conclusões e reflexões*. Primeiramente, em *Sobre métodos e teorias*, o autor examina a ontologia (uma teoria do que existe) de Marx (p. 248). Define então estrutura, como “[...] um sistema de relações internas” (p. 251); e epistemologia (que procura descobrir os procedimentos e condições que tornam possível o conhecimento) de Marx (p. 256), e termina com a discussão sobre a natureza do urbanismo, quando interpreta os estudos de Lefebvre: discorda da afirmação de que “[...] a urbanização está agora chegando a dominar a organização e a produção industrial.” (p. 264) Para Harvey, a sociedade industrial e as estruturas que a contêm continuavam a dominar o urbanismo. (p. 268) Uma cidade (como forma edificada), e o urbanismo (como modo de vida), teriam que ser considerados separada-

mente, porque teriam se separado na realidade. O “antagonismo” entre cidade e campo teria sido vencido: agora a cidade, subúrbio e área rural estavam incorporados ao processo urbano. (p. 265)

O livro de David Harvey apresenta vários interesses: o primeiro, é o de passar, numa mesma obra, de uma parte inicial baseada na “concepção liberal”, a uma segunda, voltada para a “concepção socialista”. É um dos livros mais representativos da geografia crítica, em que o autor apóia-se no pensamento marxista, para romper com as correntes neopositivistas dominantes na época. Percebe-se neste livro, a influência dos determinantes econômicos, a cidade sendo definida como *locus* de extração de excedentes, não tendo o autor ainda se voltado para as questões culturais. Por outro lado, quase não aborda as questões das cidades do Terceiro Mundo.

Como resultado de uma bolsa da Fundação *Guggenheim*, em Paris (1976), Harvey vai se interessar por estudar a capital francesano século XIX. O autor publicará ainda *Consciousness and the Urban Experience* e *The Urbanization of Capital*, em 1985.

O geógrafo norte-americano, **William Bunge**, nascido em 1928, de ascendência indígena, destacou-se na corrente denominada geografia neopositivista, ao lançar na Suécia, seu livro *Theoretical Geography*, em 1962.

Nos anos 70, Bunge, já como professor visitante na *York University*, muda completamente de orientação e publica em 1971, *Fitzgerald: Geography of a Revolution*. Esse novo estilo pode ser observado a partir de seu artigo de 1974, *The Human Geography of Detroit*.

Bunge começa declarando que “[...] estamos em crise biológica”, e que estaria interessado “[...] na política, na economia, na psicologia, na arte e sobretudo, na geografia da sobrevivência.” (p. 50) Analisando Detroit, o autor a considera como um caso de patologia biológica, levando em

conta, a extrema irregularidade de rendimentos da cidade. Os mapas apresentados mostravam uma região com membros de “espécies saciados com a abundância” (a cidade do supérfluo), vivendo perto de membros de uma região “abaixo de níveis de sobrevivência animal” (a cidade da morte), havendo ainda uma cidade intermediária, em constante “[...] medo de cair na região da não sobrevivência” (a cidade das necessidades). (p. 51) As pessoas dessa última área só faziam trabalhar o tempo todo nas fábricas. (p. 56)

O autor denuncia que nas cidades da América do Norte, as crianças estariam morrendo de fome e gastava-se cinco bilhões de dólares por ano, para não plantar alimentos. Os vidros das lojas serviriam de proteção contra as moscas e contra “as mordidas maciças das crianças”. Compara a atitude das formigas, das abelhas, e dos índios “primitivos”, que compartilhavam os alimentos com as suas colônias, enquanto que não havia partilha na “biologicamente pervertida Detroit”.

Dentro de Detroit, haveria um mundo inteiro: a região negra, no lado leste da cidade, que tinha uma taxa de mortalidade infantil igual a de El Salvador, enquanto que a região de Grosse Point seria parte da região do *jet set* internacional. (p. 51)

Por outro lado, as cidades teriam a mesma estrutura: as grandes cidades teriam grandes cortiços (*slums*), e as pequenas cidades teriam pequenos cortiços. (p. 55) Mas observa que, a milha quadrada, onde viviam 20.000 pessoas, como na região de Fitzgerald, se estivesse no meio do estado de Michigan, seria uma grande cidade, mas no meio de Detroit, não era nada. (p. 58) Comenta ainda que rodovias expressas cortavam o centro das comunidades urbanas (p. 59) e os cortiços dominavam as cidades americanas e faziam medo aos ricos.

Bunge conclui com a afirmação que “[...] somos o pior estado nacional do mundo”, pior que a Bulgária, pois tanques teriam sido usados em Detroit, em 1967. (p. 60)

O tom utilizado por Bunge, que também ficou conhecido pelas “expedições” realizadas com seus alunos aos bairros pobres da Detroit, resultou no seu afastamento da carreira universitária. A sua comparação entre os dados socioeconômicos da cidade de Detroit com dados de Estados do Terceiro Mundo e da Europa, serviram de inspiração para a publicação de trabalho em 1990, no qual comparo os dados socioeconômicos dos estados brasileiros, aos dados de Estados europeus e do Terceiro Mundo.³

Yi-Fu Tuan (nascido em 1930, na China), estudou em Oxford e Berkeley, onde concluiu seu Ph.D em 1957, e ensinou nas universidades de Indiana, New Mexico, Toronto, Minnesota e Wisconsin.⁴

Escreveu, *Topophilia: a study of environmental perception, attitudes, and values*, publicado em 1974, e traduzido em 1980 para o português, pela geógrafa Lívia de Oliveira.

Para Tuan, topofilia “[...] é o elo afetivo entre a pessoa e o lugar ou ambiente físico.” (p. 5) No oitavo capítulo, o autor retoma o conceito como “[...] sentimentos para com o lugar, por ser o lar, o *locus* de reminiscências e o meio de se ganhar a vida.” (p. 107)

Os quatro últimos capítulos do livro abordam a questão urbana.

No décimo segundo capítulo, *Ambiente físico e estilos de vida urbana*, o autor comenta as cidades chinesas de Ch’aang-an e Hang-chou. A primeira teria alcançado um milhão de habitantes nos 78 km da área envolvida pelas muralhas, com avenidas de até 137 metros de largura. (p. 204) Comenta, em seguida, as cidades de Atenas e Roma, destacando o contraste existente entre os edifícios públicos e os precários alojamentos privados. Trata das cidades medievais, informando que Londres tinha apenas 50.000 habitantes na época da peste negra. (p. 211) Segue analisando as cidades georgianas e vitorianas. Conclui com Los Angeles, e lembra que a criação das suas vias expressas foi resultado de estudo de 1938.

O décimo terceiro capítulo é sobre as *Cidades americanas: simbolismo, imagem e percepção*. Inicia lembrando que, nenhuma pessoa pode conhecer bem as grandes metrópoles, mas apenas fragmentos da cena urbana total. (p. 222) Na América, os mitos dominantes não seriam urbanos. (p. 223) Comenta os símbolos urbanos, como as pontes ou o arco da cidade de Saint Louis, assim como os cognomes das cidades. Quanto à imagem, para ser eficaz, ela deveria ter algum fundamento nos fatos. Mas lembra que as cidades americanas não tinham identidade visual, quando cita K. Lynch. (p. 236) Discute ainda os bairros urbanos: não haveria coincidência entre a ideia do planejador e a do morador. (p. 243) Para o autor, o bairro “[...] é o distrito no qual nos sentimos em casa.” (p. 249) A satisfação do bairro dependeria mais da satisfação com os vizinhos do que das características físicas da área residencial. (p. 252) Conclui com a visão dos moradores do Harlem e do *Skid Row* (bairro de vagabundos das grandes cidades). Nas Recapitulações, o autor relembra que bairro é uma ideia difícil de apreender; que a imaginabilidade de uma cidade, no sentido de nitidez e da quantidade de imagens percebidas e retidas na mente, não melhoraria com a experiência, e enfim, a grande cidade seria conhecida em dois níveis: um, de grande abstração e outro, a partir da experiência específica. (p. 259)

O décimo quarto capítulo é denominado *Subúrbios e cidades novas: a busca do meio ambiente*. O subúrbio seria o ideal, para as pessoas de renda média dos países ocidentais e sugeriria um estilo de vida combinando o melhor da vida rural e da urbana. (p. 260) O autor comenta a origem dos subúrbios. No Século XIX, lembra, graças à melhoria dos transportes e ao aumento das rendas, o subúrbio serviu também para se “escapar dos novos imigrantes”. (p. 264-265) O subúrbio também teria assumido os valores do campo. (p. 274) O autor conclui comentando as *Vilas modelos e cidades novas*.

No último capítulo, *Resumo e conclusões*, retoma a questão da cidade: a cidade antiga era um símbolo do cosmo: “[...] dentro de suas muralhas

o homem experimentava a ordem celestial”, e todas as cidades contêm símbolos públicos que as identificariam, através de sua imagem, como o *skyline* de Nova York. Para o autor, teria havido uma inversão dos conceitos de core, de periferia, de centro e de borda: a cidade simbolizava a ordem, liberdade e a glória, mas também mundanismo, corrupção e opressão. Com a Revolução Industrial, a cidade tornou-se caótica, uma “selva governada por párias sociais”, e o subúrbio passou a ter mais prestígio que o centro decadente. (p. 288)

Yi-Fu Tuan, da corrente geográfica humanística, no seu livro de 1974, apresentou interesses ligados à percepção. Suas preocupações com a cidade partem da releitura de outros autores, quando destaca as diferentes visões da cidade no tempo e no espaço. Mas é a cidade norte-americana seu maior exemplo incluindo os seus subúrbios afluentes.

O autor continuou sua produção escrevendo *Space and Place* (1977), como um tentativa de reduzir o enfoque geral da percepção nos conceitos de espaço e lugar, traduzido para o português em 1983 e *Landscapes of Fear* (1979), traduzido tardiamente em 2005.

Guy Burgel (nascido em 1939), professor de geografia na Universidade de Paris X (Nanterre), defendeu sua tese orientada por Pierre George, em 1974, e reeditada em 1981, com o título de *Croissance urbaine et développement capitaliste. Le ‘miracle’ athénien*.

No *Avant-propos*, de 1974, Burgel comenta que Atenas seria uma cidade sem situação, vivendo acima dos seus meios. (p. 20). Para entender os problemas de crescimento, ele utilizou três categorias: o espaço, em três níveis: a região, as outras cidades gregas e a estrutura interna; o tempo (a história); e os mecanismos de crescimento: as decisões políticas, as iniciativas dos grandes agentes da economia (industriais e banqueiros) e o crescimento demográfico. (p. 22) O crescimento formaria a

cidade em dois temas inseparáveis: espaço e as paisagens urbanas de um lado, e a sociedade e as classes cidadinas, do outro lado. (p. 23)

O livro primeiro, *A capitalização urbana 1950-1970*, conta com três capítulos. No primeiro capítulo, Burgel trata de Atenas, *capital demográfica tentacular*. Em 1971, a aglomeração tinha 2.530.207 habitantes, correspondendo a um terço da população da Grécia. (p. 32) O autor detecta a tendência da formação de uma região urbana ateniense: a partir de uma homogeneização dos ritmos de crescimento no interior da Grande Atenas, no crescimento da aglomeração ao longo das autoestradas em direção à Patras (oeste) e a Salônica (norte) (p. 34), e a atração exercida pelo mar. Estaria havendo um rápido crescimento dos bairros centrais da capital, o que seria uma tendência excepcional numa aglomeração desse porte (p. 41), resultando na demolição do centro, visando uma reconstrução mais alta e mais densa. (p. 46)

No segundo capítulo, *Atenas, metrópole do desenvolvimento grego*, é feita uma reflexão sobre a significação regional da cidade: sua riqueza dependeria das energias catalisadas pela presença do Estado. (p. 49) A potência de uma região urbana dependeria menos de suas relações com o espaço próximo, do que da rede de interconexões que a unem a outras regiões nacionais e internacionais. (p. 50) Algumas medidas da riqueza ateniense poderiam ser realizadas através do exame do consumo da energia elétrica (40% da Grécia), da parte da aglomeração nas rendas do Estado (3/4), e no capital coletivo (9/10). (p. 51-54) O terceiro capítulo é sobre o papel de Atenas como capital econômica do país, de nível regional.

O livro segundo, *As etapas do crescimento*, contém dois capítulos. O quarto capítulo é sobre *A escalada ateniense*, trata das diferentes fases de crescimento da cidade e considera que seria enganoso estabelecer um vínculo entre a cidade antiga, o burgo medieval e a aglomeração contemporânea. O ano 1834 teria sido o da segunda fundação da cidade. (p. 109) A cidade teria menos de 10.000 habitantes após a guerra da

independência, 50.000 em 1861, 150.000 em 1869 e 450.000 em 1920. (p. 111) Com a chegada dos 1,5 milhões de refugiados da Ásia Menor, Atenas teria recebido mais 230.000 habitantes. (p. 125) O quinto capítulo, *O Declínio dos Centros Regionais*, é também de caráter regional.

O terceiro livro, *Os mecanismos de crescimento*, conta com três capítulos. O sexto capítulo, é sobre *A Força do Estado*. Para o autor, o crescimento ateniense seria resultante de três mecanismos fundamentais: a força do Estado (fator político); a potência do capital (fator econômico) e a pressão dos homens (fator demográfico). (p. 181) O Estado teria um papel importante no recrutamento do pessoal político. O conteúdo da decisão política foi também examinado. Conclui com o papel da formação dos homens.

O sétimo capítulo trata da *Potência do capital*. A influência do capital é examinada por dois dos seus aspectos: os bancos e os investimentos estrangeiros. Os bancos são examinados pelo seu papel regional. Os investimentos estrangeiros são também analisados na sua ação no conjunto do país.

No oitavo capítulo, a *Pressão dos homens*, são tratados o movimento natural da população; o movimento migratório; as consequências da imigração ateniense sobre as estruturas demográficas do país e a pressão demográfica e a especulação financeira: o setor da construção civil era responsável por 10,4% da população ativa. (p. 253)

Nas conclusões, Burgel compara a ordem e a anarquia: a cidade de Atenas, desde 1833 era uma cidade planejada (p. 263). Na época do liberalismo, o “[...] espírito do lucro, e a especulação constroem a cidade.” Com a instalação dos refugiados da Ásia Menor, a ordem urbana é ainda mais desequilibrada: só haverá planos de loteamentos. Em seguida, compara a capital com a sociedade global. A cidade bicéfala (Atenas-Pireu), de 90.000 habitantes em 1879, onde predominavam os artesãos e comerciantes (37% dos ativos) e numerosos domésticos (25%

dos ativos), torna-se uma aglomeração de 2.500.000 habitantes (em 1971), com 45% de trabalhadores manuais e 28% “colarinhos brancos”. (p. 264) O autor procura teorizar quando afirma que o espaço intraurbano é o resultado “[...] das lutas e das contradições entre a apropriação privada dos meios de produção e a socialização [...] da cidade-*habitat*.” O espaço urbano não seria um espaço neutro. (p. 265-266) Finalmente, o espaço ateniense seria um espaço concreto, resultante da construção da “burguesia helênica”, do capital internacional e da sociedade mediterrânea. (p. 268)

O livro de Burgel, engajado, como ele mesmo declara na conclusão, é muito mais sobre o papel de Atenas sobre o espaço grego, do que uma discussão dos seus aspectos intraurbanos. Merece destaque a ênfase dada ao papel do Estado e do Capital, este último através do exame dos bancos e dos investimentos estrangeiros.

O geógrafo espanhol, **Horácio Capel Sáez** (nascido em 1941), doutorou-se em 1972 pela Universidade de Barcelona, defendendo a tese *La Red Urbana Española 1950-1960*. Foi professor da Universidade de Murcia (1963-1966), e desde 1966 é professor da Universidade de Barcelona. Destacou-se pela publicação do livro *Filosofía y Ciencia en la Geografía Contemporánea*, em 1981.

Escreveu, em 1975, dois trabalhos no domínio da geografia urbana. O primeiro, é o livro *Capitalismo y Morfología Urbana en España*, reeditado em 1990.

O livro foi estruturado em três grandes capítulos. No primeiro capítulo, *As etapas do crescimento e a elaboração da trama urbana*, Capel inicia com a afirmação de que “[...] uma parte essencial da trama urbana das cidades espanholas se desenvolveu nos últimos cem anos”, ou seja, a paisagem urbana espanhola era uma paisagem nova.

Passa então a comentar seis elementos dessa trama urbana:

1. Os centros (*cascos*) antigos: correspondem à cidade pré-industrial espanhola, frequentemente rodeada por muralhas, e tendo experimentado mudanças desde o século XIX. Não haveria nenhuma marca das cidades pré-romanas, enquanto que algumas cidades atuais ainda seguiam o traçado romano. (p. 17) A influência medieval teria sido maior (muçulmana e cristã). Com a Idade Moderna novas formas ocorreram (novos arrabaldes e proliferação de edifícios religiosos). Madri só torna-se capital do Império em 1565. (p. 19) A Revolução Industrial teria causado várias consequências: o crescimento populacional, com piora das condições de vida da população (p. 21); a necessidade de reformas urbanas; ao tempo que a burguesia inicia o processo de especulação do solo e a produção da mercadoria habitação, como fonte de acumulação do capital, quando o espaço urbano adquire um valor de troca mais importante que seu valor de uso. (p. 25)
2. As extensões (*ensanches*) das cidades, desde a metade do século XIX: são o resultado dos projetos elaborados para as áreas liberadas com a derrubada das muralhas. (p.35) Foram áreas destinadas para a burguesia e classes médias, que podiam pagar a construção de prédios de vários andares. (p. 38)
3. O crescimento e a anexação da periferia (*extrarradio*): onde teria se instalado a população operária e migrante, tanto nos arrabaldes como nos núcleos rurais próximos. (p. 42) Essa seria a forma mais corrente de extensão das cidades, e não contou com o ordenamento público. (p. 43)
4. Os bairros de cidade-jardim: a ideia de combinação de residência e natureza se difundiu no início do século XX, com projetos em Bilbao e Barcelona. (p. 48-49)
5. As barracas e a autoconstrução: os bairros de “morfologia deteriorada” e carentes de serviços elementares, também local de residência dos imigrantes, do proletariado e subproletariado urbano. (p. 51) Em 1970, haviam ainda na Espanha 111.826 barracas (*chabolas*) nas quais

residiam 557.000 pessoas. (p. 52) O autor adiciona a precariedade da ocupação do solo. (p. 53) Casas eram levantadas numa noite, sem licenças. (p. 54) Seria o resultado da existência de “[...] classes sociais exploradas e miseráveis.” (p. 56)

6. Os polígonos de habitação: realizados a partir de operações urbanísticas pontuais, com localização periférica, equipamentos deficientes e construção de baixa qualidade. (p. 57)

O segundo capítulo é sobre *A lógica do crescimento urbano*, dividido em duas partes. Na primeira comenta os fatores do crescimento urbano, que seriam: 1) centralização administrativa, a partir da criação das capitais provinciais no século XIX; 2) as crises das estruturas pré-capitalistas, com o desaparecimento do artesanato, da pequena indústria e a desorganização das estruturas rurais tradicionais (p. 69); 3) a concentração dos meios de produção nas áreas urbanas. A segunda parte trata dos *Custos sociais do crescimento urbano*, ou seja, da “patologia da cidade”, resultante do sistema baseado na acumulação e crescimento econômico, a partir da exploração da mão de obra, da concentração de investimentos em função dos interesses do capital, ficando os equipamentos coletivos a cargo do Estado. (p. 77-78)

O terceiro capítulo, *A produção do espaço urbano*, que para o autor era “[...] o resultado da prática dos agentes que atuam dentro do marco do sistema capitalista.” (p. 83) Começa com *O marco jurídico*, que regularia a ação dos agentes, sobretudo a partir dos planos urbanos. Passa em seguida a comentar: 1) as estratégias das grandes empresas industriais e de serviços; 2) a estratégia dos proprietários do solo, divididos em grandes proprietários, que realizariam parcelamentos legais no interior do perímetro urbano e parcelamentos ilegais na periferia (p. 96), através da conversão clandestina de solo rústico em urbano (p. 101); e em pequenos proprietários; 3) as estratégias dos promotores e empresas construtoras: o autor discute a construção de habitações segundo a lógica do capital,

e as características da habitação; 4) e o Estado como agente na produção do Espaço, com o seu papel de produtor e de árbitro dos conflitos e contradições entre os diferentes agentes. (p. 129)

Na Edição de 1990, Capel apresenta um epílogo especial: *O planeamento urbano na Espanha (1975-1989)*, com 15 páginas.

O livro de Capel, embora voltado à situação urbana espanhola, apresenta todo um quadro conceitual referenciado no marxismo, com um equilíbrio entre a discussão das etapas de crescimento (da cidade espanhola), da lógica desse crescimento, e sobretudo, do papel dos agentes na produção do espaço urbano. As semelhanças com o quadro brasileiro (e latino-americano) parecem evidentes, sobretudo na última parte.

O segundo trabalho de Capel é o artigo, também datado de 1975, *L'image de la ville et le comportement spatial des citadins*, publicado na revista *L'Espace Géographique*, com apenas oito páginas.

Capel inicia pela afirmação de que os cientistas se especializaram no estudo da cidade, mas a cidade também seria vivida (*vécue*) pelos cidadãos, que por “[...] suas práticas sociais e a utilização cotidiana do espaço urbano [...] constróem uma imagem própria da cidade em função de suas percepções particulares.” Essa imagem seria uma mistura de elementos reais e ideias falsas . (p. 74)

Na primeira parte, Capel trata da *Distribuição entre imagem e o real*: os estudos na geografia urbana seriam bastante numerosos. Cita, D. Lowenthal e K. Lynch (1960). Na segunda parte, trata da *Percepção e representação mental do espaço*: haveria a descontinuidade entre o nível da percepção e o nível da representação. Menciona Piaget, lembrando que os indivíduos possuem esquemas mentais do espaço, “[...] nos quais os elementos distintos são localizados em função da posição relativa.” (p. 75) Na terceira parte, *Imagem, decisão e comportamento espacial*, o autor afirma: a imagem da cidade se desenharia através de um fluxo de informações

procedentes do meio real, e essa imagem decidiria o comportamento espacial. (p. 75)

A quarta parte trata da *A Autonomia da imagem*: a estabilidade das imagens da cidade, em geral, seria muito forte. A imagem teria autonomia em relação ao meio. (p.76) A quinta parte é sobre a *Imagem visual e a imagem simbólica*. Para o autor, as obras de K. Lynch estariam na tradição da psicologia da forma (*gestalt*), e a paisagem urbana possuiria uma lisibilidade. Acrescenta que os psicólogos transacionalistas afirmam a importância da experiência perceptiva do sujeito. Cita também, R. Le-drut, segundo o qual as evocações estariam ligadas às palavras, ideias e sentimentos.

Imagem, atividade e processo exploratório, corresponde à sexta parte. O habitante da cidade possuiria uma representação mental na qual uma série de setores e elementos se destacariam: seriam os mapas mentais (quando cita Horton e Reynolds). (p. 77-78) A parte sétima trata da *Configuração geral do mapa mental da cidade*. A imagem espacial variaria segundo o nível socioeconômico dos cidadãos. O mapa mental se apoiaria em três pontos: a habitação, o local de trabalho e o centro da cidade, ligados por vias de comunicações. (p. 78)

A oitava parte, é sobre a *Imagem e o comportamento mental*. A imagem delimitaria os limites entre os quais os deslocamentos tenderiam a se repetir. (p. 79) A última parte é sobre *A Imagem simbólica do centro*: o centro teria um papel “extraordinário”, do ponto de vista simbólico. Os cidadãos se identificariam com a sua cidade e adquiririam o sentimento de pertencer à cidade. O centro seria também a imagem que a classe dominante pretenderia dar a si mesma.

Capel conclui que o espaço é um produto social, e que no futuro, numa sociedade sem classes, a concentração do poder não existiria mais, os equipamentos centrais seriam difundidos, e o centro não seria mais necessário. (p. 79-80)

Capel termina sua revisão sobre as questões de interesse da geografia da percepção referidas à cidade, com considerações utópicas de uma sociedade sem classes, resultando em um espaço descentralizado, mas o elo dos dois trabalhos está nesta conclusão.

Capel publicou o tratado, *La morfología de las ciudades*, em dois tomos. O primeiro, em 2002, com 544 páginas e o segundo, em 2005, com 656 páginas.

Em 1975, foi publicado o livro *Kingston, Jamaica. Urban Development and Social Change, 1692-1962*, de **Colin G. Clarke**, do Departamento de Geografia da Universidade de Liverpool, que corresponde à atualização de sua tese de doutorado de 1967, defendida na Universidade de Oxford.

O livro é composto por oito capítulos. No prefácio é definido como objetivo do estudo a análise da estrutura social e da mudança social em Kingston, examinando o crescimento da cidade desde sua fundação (1692) até a independência (1962). Os censos de 1943 e 1960 permitiram um exame mais detalhado nessas datas. (p. X)

O primeiro capítulo é sobre o meio ambiente físico. O autor destaca a qualidade de porto (p. 1), e comenta as perturbações devidas aos terremotos (1692 e 1907) e aos furacões. (p. 2)

O segundo capítulo aborda a evolução de Kingston durante o período escravista (1692-1820). A população da cidade passou de 5.000 habitantes em 1700, para 35.000 em 1828. (p. 6) Em 1788, os brancos eram 25%, os libertos 12% e os escravos 63% da população da cidade. (p. 8) A repressão era grande: os libertos tinham que usar uma cruz azul no ombro direito (p. 19), porém eles possuíam escravos. (p. 22) A “magia negra” era punida por morte em 1760 (p. 25), e as milícias eram separadas racialmente. (p. 27) Por outro lado, devido à ausência de escolaridade das

moças brancas, no período escravista, elas adquiriam o falar e as maneiras das domésticas negras. (p. 25)

O terceiro capítulo trata da evolução entre 1820 e 1938. A escravidão foi abolida em 1834, com pagamento de indenizações (p. 46) e a capital da ilha foi transferida para Kingston em 1872 (p. 29). Em 1891, a população era de 56.400 habitantes, dos quais 65% viviam na área central. Em 1865 começou a imigração dos trabalhadores indianos para substituir os ex-escravos. Em seguida, foram introduzidos os trabalhadores chineses. Os sírios chegaram em 1891. De 1881 a 1921, o total de emigrantes que deixa a Jamaica é de 146.000 pessoas. (p. 30) O autor destaca que o processo de “embranquecimento” (*marrying light*) era o principal método para a obtenção da mobilidade social. (p. 34) Em 1921, a população passa para 89.400 habitantes, caindo a parte da área central para 46%. (p. 36)

O quarto capítulo discorre sobre a cidade em 1943: nesse ano, a cidade contava com 237.000 habitantes (p. 54), sendo 45% nascidos fora da cidade. (p. 55) Metade das casas da cidade era construída de madeira (p. 57), e 15% da população de mais de 14 anos estava desempregada, não havendo seguro social. (p. 59) Os brancos contavam com apenas 2,5% da população (p. 63), enquanto que os negros eram 60%, mas com apenas 2,5% com escolaridade secundária. (p. 65) Os mestiços (*coloureds*) passavam para 30% nesse ano. (p. 67) As minorias eram formadas por judeus; sírios e sírios-*coloured*; chineses e chineses-*coloured*; indianos e indianos-*coloured*, formando dez “grupos raciais” na cidade. (p. 63) O autor acrescenta que os indianos eram socialmente subordinados aos negros. (p. 73)

No quinto capítulo, o autor comenta as mudanças econômicas e sociais ocorridas no período 1944-1960. Desde 1950, a cidade contava com um Departamento de Planejamento. (p. 80) Populações foram transferidas dos cortiços. (p. 81) O incentivo ao desenvolvimento industrial foi iniciado a partir da Segunda Guerra Mundial (p. 83) e o turismo começou a prosperar a partir de 1959. (p. 86)

O sexto capítulo comenta a urbanização de Kingston na véspera da Independência. Em 1960, a cidade contava com 379.600 habitantes (p. 88), porém 120.000 viviam em condições precárias, principalmente na parte ocidental da cidade. (p. 91) O estatuto sócioeconômico caía do leste para o oeste da cidade, e do norte para o sul. (p. 98) De uma força de trabalho de 179.000 pessoas, 18% estavam desempregados. (p. 94) O total de favelados (*squatters*) era estimado em 20.000. (p. 96)

O sétimo capítulo, trata da estrutura social em Kingston em 1960, agora com novo enquadramento racial: os brancos (“europeus”) continuavam declinando, passando para 0,4% da população; os negros (“africanos”) para 73% (p. 109); os *coloured* (“afro-europeus”) para 14%. As “outras raças” contavam 5% da população. (p. 110). O autor comenta a sequência de invasões e sucessões envolvendo os “africanos”, os “afro-europeus”, os chineses, os “afro-chineses” e os “afro-indianos orientais”. (p. 112) O autor, ainda neste capítulo, comenta o culto de *Ras Tafari*, dominante nas favelas, com uma estimativa de 10 a 15.000 membros. (p. 120) O autor lembra que as favelas de Kingston Ocidental eram evitadas até pela polícia. (p. 122)

O último capítulo denomina-se *Neocolonialismo e colonialismo*, e versa sobre as mudanças de uso do solo na cidade, com o relativo declínio do CBD e o crescimento de *shopping plazas* nos subúrbios. Também o planejamento da área portuária já estava iniciado e uma cidade nova (Portmore), estava sendo criada em 1969. Em 1970, a população de Kingston alcança 550.000. (p. 128) O autor comenta que o padrão de uso do solo segue parcialmente o esquema de Burgess. (p. 132) A distribuição das favelas corresponderia parcialmente ao esquema de Sjoberg, e a expansão radial das áreas sociais começa a ser importante, a partir de 1920. (p. 133) O autor também entende que o comportamento das camadas inferiores corresponderia à “cultura da pobreza” de O. Lewis. (p. 136) Finalmente, o sistema seria mantido pela coalizão entre os estratos médios e altos da sociedade desde a independência. (p. 138)

O livro de C. Clarke tem vários interesses: é um dos raros livros de geografia histórica sobre cidades do Terceiro Mundo e trata de uma cidade caribenha, com uma população predominantemente de origem escrava. A sua abordagem, com grande ênfase nas questões sociais, é rara na geografia urbana, e em alguns pontos, lembra as análises realizadas por Gilberto Freyre, no caso da sociedade nordestina brasileira.

Em 1975, já acumulando sua grande experiência internacional, tendo sido professor em Paris, Nova York, Toronto e Dar Es-Salaam, **Milton Santos**, lança o livro *L'Espace partagé. Les deux circuits de l'économie urbaine des pays sous-développés*, que teve sua tradução para o inglês em 1978, e para o português em 1979. O livro conta com 11 capítulos, e é dividido em quatro partes.

No prefácio, à edição francesa, o livro é considerado pelo autor como “[...] uma nova contribuição à busca de uma teoria do espaço e da urbanização, que faz tanta falta no Terceiro Mundo” (p. 9), tendo para tanto consultado as bibliotecas da Sorbonne, de Harvard, do M.I.T., e da Universidade de Toronto. (p. 10)

A introdução tem o subtítulo, *Em busca de um novo paradigma*. O autor começa pela discussão da literatura sobre a urbanização em países subdesenvolvidos. Passa a discutir a planificação e os atrasos teóricos, cujos resultados seriam frustrantes: a dimensão histórica seria a mais justa, considerando a especificidade da evolução dos países subdesenvolvidos. (p. 13-14) O espaço também seria específico, considerando que foram organizados segundo interesses distantes, e marcados pelas desigualdades de rendimentos da sociedade. (p. 15) A cidade, então, deveria ser estudada em dois subsistemas: o circuito superior, originado da modernização tecnológica, enquanto que o circuito inferior seria formado por atividades de pequena dimensão e interessaria às populações pobres.

(p. 16) Conclui com o exame da literatura antecedente sobre o assunto, geralmente restrita aos estudos dos mercados urbanos.

A primeira parte do livro trata dos *Dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*, e é composta por dois capítulos. O segundo capítulo, *Formação e características*, começa pela relação entre a modernização tecnológica e a formação dos dois circuitos. As diferenças entre os consumidores seriam causa e efeito da existência dos dois circuitos da produção, da distribuição e do consumo dos bens e serviços (p. 29) e passa em seguida, à *Anatomia dos dois circuitos*: a ideia central do estudo é a de que a cidade dos países subdesenvolvidos não funcionaria como um bloco, existindo dois circuitos econômicos. Em 1966, o autor já teria tratado os “circuito moderno/circuito tradicional.” (p. 30)

A diferença fundamental entre os dois circuitos estaria na tecnologia e na organização. (p. 33) O circuito inferior estaria baseado na tecnologia de trabalho intensivo, na organização primitiva, em capitais reduzidos, no emprego volumoso, em pequenos estoques, em preços submetidos à discussão, no crédito pessoal, numa margem de lucro elevada por unidade, e numa frequente reutilização dos bens, o que se contrapunha às características do circuito superior. (p. 34) O autor continua pela discussão da inexistência de um circuito intermediário ou do *continuum* proposto por outros autores, e conclui pela existência de uma “bipolarização”, mas que não seria um dualismo: os dois circuitos teriam a mesma origem, as mesmas causas e estariam interligados. (p. 43)

O terceiro capítulo, é sobre a *Especificidade do fenômeno dos dois circuitos da economia urbana*. O autor comenta a especificidade em relação à Europa durante a Revolução Industrial, assim como em relação ao gueto: não seria possível falar de um circuito inferior da economia urbana dos países desenvolvidos (p. 58); também a favela não deveria ser assimilada ao circuito inferior, pois as favelas não reuniriam todos os pobres da cidade. (p. 59) Conclui pela atualidade do fenômeno dos dois circuitos:

seria um fenômeno contemporâneo ao período de modernização tecnológica. (p. 61)

A segunda parte, com três capítulos, trata do *Circuito superior*. O quarto capítulo tem o mesmo título. O autor começa pela discussão do comércio varejista moderno; da indústria; do comércio e da indústria de exportação. Mas haveria um “circuito superior marginal” constituído pelas formas de produção menos modernas do ponto de vista tecnológico e organizacional. (p. 80) Discute em seguida, os bancos, a questão da importação, a dependência do setor externo, os capitais estrangeiros, as firmas multinacionais e os conglomerados, as transferências de recursos e reinvestimentos, a dependência tecnológica, e conclui com a discussão “da não-integração local ao sistema mundial de relações.”

O quinto capítulo trata dos *Monopólios*. Começa pela concentração, quando a questão da economia de escala é discutida. Segue pelas condições de entrada no mercado das indústrias modernas; discute, depois, a força dos monopólios e conclui com a relação entre monopólio e seu ambiente.

O sexto capítulo é sobre o *Estado e o circuito moderno*: o Estado seria um “aliado” do circuito moderno da economia nos países subdesenvolvidos. (p. 125) Discute a industrialização e as políticas de desenvolvimento, o Estado financiador das grandes firmas e fornecedor de infraestrutura, e o empobrecimento do Estado. Conclui com *O Estado é menos Estado*, considerando a divisão do seu poder com os monopólios e as sociedades. (p. 135)

A terceira parte, *O circuito inferior*, é composta por dois capítulos. O sétimo capítulo trata da *Pobreza urbana e o circuito inferior*. O autor inicia afirmando que “[...] as situações de pobreza no Terceiro Mundo são devidas, em grande parte, à ação conjugada das estruturas monopolísticas e do Estado”, assim como pelo “[...] atual modelo de crescimento econômico” responsável pela injusta distribuição de renda. (p. 147) Começa

discutindo a industrialização e o emprego; segue pelos salários desiguais e a criação da classe média; continua pelo “não emprego, sub-emprego e terciarização” e conclui por “modernização, pobreza e circuito superior”.

O oitavo capítulo é sobre o *Circuito inferior*. Milton Santos começa tratando de sua originalidade e complexidade: haveria um circuito econômico “não-moderno” que induziria a pequena produção manufatureira, o pequeno comércio e serviços de toda espécie. (p. 155) O circuito inferior recobriria uma realidade mais ampla que o terciário. (p. 157) Já os pequenos estabelecimentos industriais, poderiam pertencer ao circuito moderno. (p. 159) O trabalho seria o fator essencial no circuito inferior, enquanto que o capital seria o fator principal no circuito superior. O trabalho no circuito inferior incluiria também o trabalho temporário e instável. (p. 160) O autor discute, em seguida, as facilidades de entrada no circuito inferior: nos serviços, no trabalho doméstico, no comércio e no artesanato. Comenta também as pequenas dimensões das atividades: pulverização e estoques reduzidos, espaço ocupado, trabalho domiciliar, os vendedores de rua, o emprego familiar, os autônomos e o número de empregos oferecidos, assim como a dependência dos intermediários (atacadistas e transportadores).

Segue com os *Mecanismos financeiros* de funcionamento do circuito inferior e da necessidade de dinheiro líquido; do crédito ao endividamento, aos agentes e clientes. Discute ainda as margens do lucro: o lucro seria elevado por unidade. (p. 193) O mecanismo dos preços também é discutido. Quando comenta a “[...] força e a fraqueza do circuito inferior”, o autor afirma que ele seria autoinflacionário, e a “[...] importância do circuito inferior seria diretamente proporcional à massa da população que dele faz parte.” (p. 197) Seria também flexível, com grande fluidez de emprego, adaptado à modernização. Destaca sua produtividade, o dinamismo e a racionalidade do sistema, através da integração dos migrantes. Conclui o capítulo com as relações entre os dois circuitos

e as variáveis de seu crescimento: os dois circuitos estariam em interação permanente, em relações de complementaridade, mas também de dependência e dominação. (p. 204)

A última parte trata do *Espaço dividido*: composto por dois capítulos. O nono capítulo, *O Estado, os monopólios e a macroestruturação do espaço*, começa pela análise geográfica: o nível macroespacial. Continua pela discussão das metrópoles completas/metrópoles incompletas, e seu atendimento regional. Comenta, em seguida, a integração e reorganização do espaço: o Estado, a industrialização e a integração; a integração e o curto circuito; o centro e as periferias; a periferia e empobrecimento: estar distante seria sinônimo de prejudicado. (p. 229) Discute também as desigualdades regionais e a colonização interna: as migrações e a organização do espaço; a concentração cumulativa; a macrocefalia: as cidades inicialmente privilegiadas seriam beneficiadas com uma acumulação seletiva. (p. 240) O autor conclui com comentários sobre as cidades intermediárias.

O décimo capítulo é intitulado, *Os Dois processos de industrialização e os dois subsistemas urbanos*: um processo estaria ligado ao consumo doméstico (industrialização A) e o outro ao mercado não doméstico (industrialização B). São examinadas as empresas e as cidades (formas) e os dois tipos de industrialização (processos) (p. 257), havendo também dois subsistemas urbanos: duas redes superpostas, uma ligada às atividades industriais voltadas ao país e outra às atividades de exportação. (p. 259) Examinando o Subsistema 1 e o Subsistema 2, o autor trata das redes urbanas, de caráter regional, e em seguida discute os “dois circuitos na rede”: haveria a possibilidade do comércio do circuito inferior aumentar “[...] em razão inversa do nível funcional das cidades.” (p. 263) Haveria ainda um “circuito inferior central”, ligado às populações do centro e com relações com outras atividades centrais, e um “circuito inferior residencial”, totalmente ligado à população, nos bairros. (p. 274). Comen-

ta ainda, os dois *urban fields*, discutindo as duas zonas de influência e contestando a aplicação da teoria dos lugares centrais aos países subdesenvolvidos. (p. 277) A influência do circuito inferior ficaria circunscrita aos limites das metrópoles, e ultrapassaria os limites das aglomerações locais (o que levaria a rever as noções de limiar e alcance). (p. 279) Trata ainda da dialética espacial entre os dois circuitos, através da competição entre os circuitos pela conquista do mercado e conclui com os problemas teóricos e de planejamento: o planejamento seria comprometido pela incapacidade nacional de comando e porque as teorias não davam resultados apreciáveis. (p. 284-285)

Na conclusão, Milton Santos lembra que o circuito inferior é a estrutura que acolhe as pessoas expulsas do campo e que deveria ser preservado. (p. 287) Mas seria também um “perpetuador de pobreza” através da coleta da poupança popular. (p. 288) Conclui que “pobreza e circuito inferior são sinônimos”. (p. 290) O autor adiciona uma respeitável bibliografia internacional de 669 títulos.

A importância maior deste livro de Milton Santos é a de consolidar suas ideias sobre os dois circuitos, já propostos desde 1971, e por seu tratamento conjunto, com a análise de suas interligações, o que se contrapõe aos conceitos dualistas de “setor formal/setor informal” propostos no início da década de 1970, e difundidos por instituições como a Organização Internacional do Trabalho (OIT). A espacialização do conceito, na última parte do trabalho, porém é de caráter mais regional, tratando sobretudo das redes urbanas.

Jean-Robert Pitte (nascido em 1949), Professor da *Université de Paris IV*, defendeu sua Tese de Estado em 1986, *Hommes et paysages du chataignier, de l'Antiquité à nos jours*. O seu livro mais conhecido é a *Histoire du paysage français*, de 1983. Dirigiu o *Atlas Paris, Histoire d'une ville* (1993).

Sua tese de doutorado, de 1975, foi publicada com o título de *Nouakchott. Capitale de la Mauritanie*, em 1977, tendo ensinado nessa cidade entre 1972 e 1974. A tese teve a direção do Professor Xavier de Planhol.

Na introdução, o autor observa que a Mauritània era administrada a partir de Saint-Louis, no Senegal, até 1957, numa colônia onde dois terços da população eram formados por mouros e nômades, e um terço por negros sedentários. (p. 4)

A primeira parte do livro é sobre a fundação de Nouakchott. O primeiro capítulo vai tratar da *Localização: uma escolha política e geográfica*. Uma das razões da construção da nova capital era a ameaça da anexação pelo Marrocos. A proposta de localização foi efetuada pelo governador colonial francês (p. 13): os critérios seriam os de uma zona de nomadização moura, mas perto do rio Senegal, formando um símbolo de unidade nacional. (p. 15) O autor, em seguida, comenta o valor do sítio escolhido, a partir do exame do relevo e do substrato geológico, o clima (temperaturas de até 45°), e o problema da água, pois só havia água salgada no local. (p. 29) Conclui o capítulo com, o *Histórico e o planejamento anterior*, quando menciona que as invasões de bérberes nômades teriam expulso as populações negras para o sul. Os portugueses ocuparam a ilha de Arguim, em 1444, onde iam realizar o comércio da cola, sendo seguidos pelos holandeses (p. 33). Pelos acordos de 1900 com a Espanha, a zona ficou sob a influência francesa. (p. 34)

O segundo capítulo trata das *Escolhas urbanísticas*. Os vários projetos realizados em 1957, para a nova capital são examinados. Um projeto é adotado em 1958, ano do início da construção da cidade. (p. 45) Com a independência, em 1960, os prédios governamentais ainda não estavam concluídos. (p. 50)

A segunda parte trata de *Um processo acelerado de crescimento*. No primeiro capítulo são examinadas as motivações dos imigrantes, quando o autor constata as reticências da elite moura, pois “[...] os princípios europeus

ou negro-africanos de administração sedentária não tinham sentido [...]” para eles. (p. 55) Comenta em seguida, a seca de 1968-1973, quando o gado bovino teria sido quase eliminado, o que levou ao aumento da sedentarização e da migração para Nouakchott. A população da cidade duplicou desde 1970 dando origem a bairros formados por barracas e habitados por populações negras da Mauritânia e por migrantes africanos, assim como por bairros compostos apenas por tendas. (p. 59-60)

O segundo capítulo trata da *População atual* da cidade, estimada entre 100 e 130.000 habitantes (1974), enquanto que em 1964, ela só tinha 12.500 habitantes (p. 63). Em 1972, é estimado um total de 25.000 pessoas residindo no *habitat* espontâneo. (p. 64) Quanto à composição da população, estimou-se que os negros eram 11% da população. (p. 68) Mas a implantação do *habitat* espontâneo foi impedido na cidade e ele começou a se agrupar na periferia, sobretudo no sul. (p. 75)

O terceiro capítulo é sobre *Os aspectos de Nouakchott hoje*, que trata no “Modo de vida”, da permanência dos hábitos nômades, como o de manter uma tenda armada no quintal, onde se receberiam as visitas. (p. 81). O capítulo conclui com o atraso nas atividades e infraestruturas: 12.000 empregos estariam localizados no setor tradicional (5.000 domésticas e 5.000 na criação de gado) e 11.700 no setor moderno (dos quais 4.500 na administração e 3.200 independentes). Dois loteamentos foram organizados para recolocar os habitantes das favelas (*bidonvilles*), com 7.000 parcelas loteadas. (p. 91)

A última parte trata das *Funções de Nouakchott*. No primeiro capítulo, *A função cultural*, são examinadas as funções política, militar, judiciária, religiosa, cultural e médica. Em seguida, o autor trata de Nouakchott como capital econômica, quando discute as comunicações (nível regional) e as funções econômicas centrais (indústrias e serviços privados). No segundo capítulo, são examinados as atividades de abastecimento da capital e o comércio a varejo.

Pitte, conclui o livro lembrando que, Nouakchott “[...] é o símbolo da evolução da Mauritânia desde duas décadas.” A cidade concentraria o papel administrativo e econômico e o essencial da vida cultural do país. (p. 149) A cidade, porém, não corresponderia ao modelo islâmico, tendo em vista a fraca ação estruturante da grande mesquita e do grande *suq* e ela teria sido traçada ainda segundo o modelo colonial. (p. 151)

O interesse do livro de Pitte está no exame da criação de uma cidade nova de um país cuja maioria dos habitantes é nômade. A existência de bairros periféricos compostos de tendas, e o uso das tendas nos quintais, refletem a adaptação dos habitantes de tradição nômade ao novo meio urbano.

Wolfgang Schoop, nascido em 1940, era professor catedrático de geografia cultural da Universidade de Aachen. Sua tese de doutorado foi sobre a colonização agrária no Oriente boliviano, defendida em 1970. É autor do livro *Ciudades bolivianas*, obra editada em 1981, como tradução do original alemão de 1977.

No prólogo, as cidades bolivianas são consideradas como um objeto notável de estudo, pois as estruturas coloniais do início da república ainda poderiam ser estudadas. (p. 7)

O primeiro capítulo, *Desenvolvimento urbano e o estado de sua pesquisa na Bolívia*, trata dos dados sobre o conjunto do país, que ainda contava com 66% da população formada por camponeses. Há, por outro lado, uma forte proporção de indígenas (53%) e de mestiços (32%) na sua população, assim como possuía um baixo grau de industrialização (14% do PIB), pouca urbanização e alta taxa de analfabetismo (60%). (p. 10-11)

O segundo capítulo, sobre as *Fases de fundação e de desenvolvimento das cidades*, quando são discutidas as características dos povoados desde a época pré-colombiana. Lembra da proibição dos espanhóis de vive-

rem no campo, no período colonial. (p. 21) Por outro lado, a maioria das cidades iniciais teriam tido relações com o desenvolvimento mineiro, e teriam sido desenhadas em tabuleiro de xadrez. (p. 24-25) As cidades teriam sido implantadas com a imposição de submeter o meio, dominando-o e fazendo-o útil, através do uso de servos da gleba (*yanaconas*) nas áreas agrícolas, e o recrutamento de trabalhadores para as minas (*mitayos*). (p. 27-28)

O terceiro capítulo, *O desenvolvimento das áreas rurais aldeãs, como condição e consequência do desenvolvimento urbano*, começa pela discussão dos *Fundamentos do espaço natural para o desenvolvimento urbano*: o relevo; as comunicações; o clima: acima de 3.500 metros, o clima exerce efeito inóspito e a existência de cidades só é compreensível com a presença de minerais. (p. 36) O autor trata também da *Interdependência do desenvolvimento espacial e urbano; da Formação do território total*, quando lembra que 49% da superfície territorial teria sido anexada pelos diferentes países vizinhos (p. 41); segue pela *Genêse dos departamentos*; e conclui com *O mosaico de superfície nas províncias bolivianas*: eram 26 províncias em 1826, e alcançaram o número de 100 em 1979. (p. 45)

Os capítulos seguintes foram dedicados às diferentes cidades bolivianas: La Paz (4°), Oruro (5°), Potosi (6°), Cochabamba (7°), La Plata-Sucre (8°), Tarija (9°), Santa Cruz (10°), Trinidad (11°), e Cobija (12°).

La Paz, (examinada em 44 páginas), a capital, tinha 650.000 habitantes em 1976. Está situada entre 3.250 e 4.100 m. de altura, sendo a cidade mais elevada da terra. (p. 47) A cidade tem uma situação favorável em relação às comunicações e o sítio é composto do altiplano, de vales e fraldas e de vertentes de cordilheira. O autor discute inicialmente os problemas topográficos e o clima local. As classes altas preferiam as zonas residenciais das regiões mais baixas.

O desenvolvimento urbano até os finais do século XIX é comentado na segunda parte: os espanhóis chegando em 1535, já encontraram

um povoado indígena de 1.000 habitantes. Em 1538, começam a explorar o ouro nas proximidades da cidade. (p. 53) O governo é transferido de Sucre para La Paz em 1898-1899. (p. 55) A terceira parte trata do desenvolvimento da capital no século XX. A partir dos anos 1960, foram construídos de 50 a 70 edifícios de 10 a 25 andares, sendo formado um eixo de modernização na direção sul ocidental. (p. 64)

A economia urbana é discutida na quarta parte: La Paz tem a função de sede do governo e centro administrativo principal. É também o centro político e o centro industrial mais importante do país (66% da produção industrial, em 1972). (p. 65)

A parte quinta trata do seccionamento funcional e social da cidade: haveriam as áreas industriais; as áreas militares; um bairro clínico; dois bairros diplomáticos; e o setor central de negócios e comércio, que apresentava uma clara divisão entre as ruas comerciais de consumo elevado e o mercado autóctone. (p. 71) O tecido antigo hispano-colonial mostrava uma extrema decadência social. O autor comenta o êxodo das classes altas da parte antiga, em direção à periferia, sendo substituída por habitantes da classe média superior. (p. 76) Os bairros novos de classe alta, vinham sendo preenchidos por habitantes procedentes da cidade baixa. Por outro lado, a cidade alta, “termicamente desfavorecida”, estaria sendo reservada à classe média inferior e à classe baixa (compostas por indígenas e mestiços), o que estaria levando a uma divisão étnico-cultural da cidade. (p. 79) Por outro lado, o clima frio no alto da cordilheira, obrigava os habitantes dos “bairros marginais” a construir casas sólidas. (p. 85) A última parte discute o crescimento e as tendências de desenvolvimento futuro de La Paz.

Santa Cruz (examinada em 29 páginas), teria sido a única cidade na região oriental, até o século XIX. (p. 194) Nos anos 1950, foi iniciado um impetuoso desenvolvimento econômico (p. 197), devido à produção agrícola e florestal (78%), petrolífera (75%) e de gás natural (90%), levando

a cidade a possuir a mais alta renda *per capita* da Bolívia, tendo alcançado 256.946 habitantes em 1976 (segunda cidade), considerando sua taxa de crescimento de 7% entre 1950 e 1976. (p. 198-199) A cidade era importante também pelo comércio realizado com o Brasil e Argentina. (p. 200) O planejamento de extensas áreas nas regiões suburbanas e o “anties-tético crescimento vertical”, comentado pelo autor, lembraria o modelo brasileiro. (p. 204)

A cidade de Santa Cruz teria tido um crescimento inicial de forma retangular (1595/1906), passando para um crescimento em forma de estrela (1931/1959) e, finalmente, em forma de anel (1969/1972). (p. 206) O seccionamento social da cidade é mostrado em mapa, com a classe alta localizada em pequenos setores de noroeste e do sudoeste da cidade, a classe média alta no centro, envolta pela classe média, enquanto que a classe baixa se distribuía na periferia. (p. 211) Quando o autor trata da vida dos habitantes de Santa Cruz, lembra que eles têm alegria de viver, que inclui o carnaval, em contraste com a reprimida seriedade dos habitantes da cordilheira. (p. 214)

O maior interesse do livro de Schoop é pela raridade de estudos sobre cidades da Bolívia. A comparação entre as cidades e a análise específica de cada caso é sua maior contribuição. O autor também destacou a influência brasileira na cidade de Santa Cruz.

Antoine S. Bailly (nascido em 1944), Professor da *Université de Genève*, publicou em 1977, *La Perception de l'espace urbain. Les concepts, les méthodes d'étude, leur utilisation dans la recherche urbanistique*, um extrato da sua tese de doutorado de Estado, do mesmo ano, dirigida por P. Claval, com uma pequena diferença no subtítulo: *Leur utilisation dans la recherche géographique*. O livro é também, neste caso, pluridisciplinar, pois faz

o levantamento da bibliografia sobre a questão da percepção nas várias disciplinas.

Para o autor, a geografia e o urbanismo tratariam de tipos de espaço desde a vizinhança até ao ecúmeno, mas as unidades inferiores teriam sido deixadas para outros domínios como a psicologia e a sociologia. (p. 11)

No primeiro capítulo, *A percepção das paisagens urbanas*, Bailly prefere chamar de “geografia behaviorista” (no lugar de geografia da percepção e do comportamento), a corrente que se ocuparia dos fenômenos da percepção. A abordagem behaviorista se oporia à lógica positivista. (p. 12-13) Esta crítica estaria ligada à “[...] introdução do subjetivo na explicação das relações homem-meio.” (p. 21)

O segundo capítulo trata dos *Sistemas perceptivos*, onde são discutidos os vários sistemas de orientação. O *Sentido do lugar* é título do terceiro capítulo, onde são discutidas as várias noções de territorialidade. Os territórios, segundo Bailly, englobariam as estruturas físicas, os espaços abertos, os seres humanos, os símbolos e a noção de movimento. (p. 87)

O quarto capítulo (p. 87), é sobre *A percepção da cidade e os deslocamentos. O impacto da mobilidade sobre o comportamento* (p. 87), e o quinto capítulo discute *A percepção da cidade no romance do século XIX*, a partir do exame dos conteúdos das obras de Victor Hugo, de Balzac e de E. Zola.

O sexto capítulo revê as *Técnicas de medidas da percepção do meio ambiente urbano*. Neste capítulo, o autor comenta que a abordagem microgeográfica teria sido empregada pelas Ciências Sociais, que se dedicam ao homem ou aos pequenos grupos, e por alguns geógrafos como Gould. (p. 185-186) A abordagem macrogeográfica poderia fornecer as generalizações e as previsões, através da utilização da análise fatorial, da análise discriminante e de índices de concentração. (p. 187-188) O último capítulo, examina *As teorias da estrutura urbana, ecologia fatorial e percepções*.

A bibliografia apresenta mais de 600 títulos. No anexo, o autor resume o conteúdo de sua tese: informa que aplicou a metodologia microgeográfica ao caso de duas cidades europeias (Belfort e Besançon). A macrogeografia foi examinada a partir da comparação de duas cidades canadenses (Quebec e Edmonton), assim como através do exame do conjunto das cidades canadenses.

Bailly, conclui com afirmação de que, “[...] os estudos da percepção adicionam ao espaço geográfico (horizontal), o espaço social e psicológico (vertical).” (p. 256)

Como o livro de Bailly é, sobretudo, a parte de sua tese que cobre a revisão da literatura sobre o assunto, é muito menos um livro de geografia, do que um livro interdisciplinar sobre a questão da percepção do espaço. Mas é muito útil, devido à extensão e à profundidade de seu levantamento.

Antoine Bailly, já tinha publicado em 1973, *L'Organisation urbaine, théorie et modèles*, manual que faz o balanço das teorias e modelos, sobretudo os de origem anglo-saxã. Bailly coordenou a edição do excelente livro, *Les concepts de la géographie humaine*, de 1984, que apresenta um capítulo dedicado à geografia urbana, assinado por M. Cosinschi e J. B.-Racine, com 19 páginas.

O livro *Metropolização e subdesenvolvimento. O caso do Recife*, de **Mário Lacerda de Melo (1913-2004)**, professor da Universidade Federal de Pernambuco, foi publicado em 1978, para a comemoração dos 150 anos da elevação de Recife à capital do estado.

O autor inicia afirmando que, Recife situa-se em um “[...] espaço de uma economia deprimida”, relacionado ao “subdesenvolvimento regional”. (p. 15)

Na introdução, o autor refere-se a Recife, como “metrópole por inchação”, considerada a partir da expressão “cidade inchada” de Gilberto Freyre. (p. 27) Esse caráter de “inchação” era devido ao “crescimento sociopático”, ou seja à “[...] agregação da parcela derivada de fluxos centrípetos formados por gente pobre vinda da hinterlândia” resultando em “amplas áreas cobertas por mocambos ou casebres.” (p. 29)

No primeiro capítulo, *O meio natural e o aglomerado recifense*, trata dos condicionantes climáticos, dos condicionamento da economia costeira e das várzeas e colinas.

O segundo capítulo estuda a *Evolução do espaço urbano recifense* e comenta a ocupação urbana do sítio deltaico e o aumento da expansão espacial, quando destaca o papel dos holandeses, sobretudo, o de Pieter Post “o primeiro urbanista que trabalhou no Brasil”, a construção de dique e de forte. (p. 54) Segue pela discussão da incorporação dos “nódulos periféricos”, ou seja, dos engenhos e dos loteamentos; da ocupação por sobrados “magros”, tendo em vista a escassez das terras firmes (quando cita Josué de Castro); e da ocupação dos mocambos nos manguezais. O crescimento espacial na primeira metade do século XX é comentado a seguir: esse crescimento é representado por mapas. A cidade teria um total de 45.521 mocambos em 1939. (p. 70)

O autor segue pela discussão da expansão recente e da nova fisionomia urbana: a expansão teria se dado para o alto, e cita Pierre George (1974), que considera a cidade cada vez mais um produto técnico. (p. 73) Com o aumento dos aterros, o mocambo teria sido expulso dos alagados, passando a localizar-se na periferia da cidade. (p. 74) A última parte do capítulo é sobre a “metropolização espacial”, que teria se dado, em Recife, a partir de um crescimento do “[...] tipo predominantemente radial e estrelar”. (p. 78)

O terceiro capítulo é sobre a área de influência de Recife, e é de caráter regional. O quarto, é sobre a evolução populacional, onde o cresci-

mento, de lento, teria passado para acentuado e “explosivo”. As variações internas e a repartição da população urbana também são comentadas. No quinto capítulo é discutido o processo de concentração demográfica e a contribuição dos fluxos migratórios, a partir do exame das áreas de emigração, ou seja as regiões canavieiras e a zona do Agreste.

O sexto capítulo trata da concentração econômica, seja da concentração da industrialização recente, seja da população economicamente ativa. O autor conclui com a análise da evolução locacional do parque fabril da região metropolitana de Recife. A *Problemática fundamental*, é tratada no sétimo capítulo, qual seja, os problemas do domínio das necessidades sociais básicas, a questão da absorção da força de trabalho na aglomeração recifense e o problema das desigualdades da renda.

O livro é concluído com o capítulo, *Diretrizes estratégicas gerais*, onde são discutidas as considerações de natureza regional, ou seja o desequilíbrio entre o “binômio necessidades e recursos” (p. 227); os fatores endógenos; e os fatores exógenos: o desequilíbrio das deficiências de sua estrutura econômica e do intenso crescimento de sua população. (p. 231)

Em um anexo é comentada a questão do meio ambiente na área metropolitana de Recife.

Destaca-se no trabalho de Mário Lacerda uma preocupação com o caráter “patológico” do crescimento urbano, denominado de “inchação”, e que seria devido aos fluxos de “gente pobre” do interior, em desequilíbrio com a estrutura econômica metropolitana. Outra preocupação é a necessidade que os geógrafos deste período sentiam em propor diretrizes, que extrapolam as questões puramente acadêmicas.

Ainda em 1978, foi publicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e pelo Instituto Pan-Americano de Geografia e História (IPGH), o livro *Tendências atuais na geografia urbana/regional*:

teorização e quantificação, seguindo a decisão da Comissão de Geografia do referido instituto, de estabelecer um grupo de trabalho com o objetivo de elaborar “[...] um texto básico que descrevesse as mais recentes tendências na geografia [...] e torná-lo acessível aos geógrafos da América Latina.” (p. v)

O livro, elaborado por equipe composta por quinze profissionais, teve **Speridião Faissol (1923-1995)**, na época no IBGE, como organizador. Ele é dividido em duas partes, a primeira tem dois capítulos escritos por Faissol.

No primeiro capítulo, *Teorização e quantificação na Geografia*, Faissol afirma que o nível regional seria “[...] aquele em que a geografia poderá prestar contribuição maior ao desenvolvimento das ciências sociais.” (p. 14) O autor faz a relação entre escala e processo (p. 11), e retoma a discussão sobre o objeto da geografia e o excepcionalismo. Comenta ainda a corrente da percepção na geografia e a visão sistêmica.

No segundo capítulo sobre *O processo de organização espacial como problema central da análise geográfica*, o autor discute a questão do “ponto”: sua natureza, os espaçamentos e sua distribuição. (p. 36) Discute também escala e processo; o efeito de proximidade; e o conceito de região, visto “[...] como um agregado de lugares homogêneos” ou como “uma área de qualquer dimensão territorial [...] a diferentes níveis de agregação.” (p. 51)

A segunda parte, composta por oito capítulos, é escrita por vários autores. O primeiro capítulo trata da *Análise da matriz geográfica: estruturas e interrelações*, apresentando o exemplo de análise fatorial utilizada para 50 cidades brasileiras. Foi elaborado por Antonio Carlos F. de Menezes, Speridião Faissol e Marilourdes L. Ferreira. O segundo capítulo é sobre o *Processo de classificação*, redigido também por Marilourdes L. Ferreira e Olga M. Buarque de Lima, com apresentação da análise de agrupamento (*Cluster Analyses*), também realizada sobre 50 cidades brasileiras, e da análise discriminante.

O terceiro capítulo, *A análise de relações entre conjuntos de variáveis na matriz geográfica: correlação canônica*, foi elaborado por Maurício de A. Abreu e David Vetter, a partir do exame das áreas metropolitanas de Rio de Janeiro e de São Paulo.

O quarto capítulo, *A cidade e seu campo de ação. Suas relações e seu papel no processo de desenvolvimento*, foi escrito por Speridião Faissol, Lana L. Moreira e Armindo A. Pedrosa. A cidade é examinada como “polo” de desenvolvimento. Segue pelo exame do *Efeito multiplicador espacial*, onde são examinadas as áreas de influência de Recife e de São Paulo, e o modelo baseado na teoria dos grafos. O capítulo é concluído com *O sistema de cidades visto como pontos em uma superfície de desenvolvimento*.

No quinto capítulo é retomada a Cadeia de Markov como *Instrumento de mensuração de uma distância funcional percebida entre lugares*, escrito por Maria das Graças de O. Nascimento e Olga M. S. Becker. O sexto capítulo é sobre os *Padrões de distribuições espaciais*, redigido por Nadja L. P. da Silva, Marília B. Chaves e Ramonaval A. Costa. O fenômeno geográfico é tomado como um ponto e um evento no espaço (p. 227), seguido pelo exame dos padrões de concentração e desigualdade. O sétimo capítulo é sobre a *Difusão de inovações*, elaborado por Lawrence A. Brown e Evangelina X. G. de Oliveira, a partir do estudo da difusão das emissoras de televisão nas cidades brasileiras.

O oitavo capítulo conclui o livro, *Fronteiras da pesquisa na Geografia*, e é assinado por Faissol, que comenta que a geografia urbana estaria mais associada à *Urban Economics*. (p. 299) A relação “ponto/espço” seria uma das fronteiras da pesquisa, pois a região urbana/industrial, mais que a cidade central, seria o “[...] pólo de interação dos impulsos de desenvolvimento.” (p. 300)

Este livro, mostra a tentativa de introdução, via IBGE, das novas correntes geográficas de origem anglo-saxã no Brasil, mas trazendo uma

maior aplicação aos estudos na escala regional, quando a cidade passa a se constituir em um “ponto” no espaço.⁵

Manuel Correia de Andrade (1922-2007), professor titular da Universidade Federal de Pernambuco, e pesquisador da Fundação Joaquim Nabuco, coordenou, em 1979, o livro *Recife: problemática de uma metrópole em uma região subdesenvolvida*. O autor já tinha apresentado monografia sobre a cidade de Ubá, desde 1961, embora a maioria dos seus trabalhos trate da questão agrária e regional, como o clássico *A terra e o homem no Nordeste* de 1963.

O livro é o resultado de pesquisa realizada em equipe, para o CNPU, da qual Manuel Correia foi o relator, além de coordenador da equipe.

Na introdução, Manuel Correia afirma que, para realizar os estudos da reorganização do espaço nas áreas urbanas, seria necessário conhecer a distribuição das atividades econômicas no referido espaço e as razões dessa distribuição. As cidades se organizariam em função de fatores de ordem física e de ordem socioeconômica. O relator dá importância também às relações entre o centro e a periferia. (p. 11)

O primeiro capítulo, *A região metropolitana do Recife*, é dividido em duas partes. A primeira trata das características da R.M.R.: com 2.201 km², e 2.153.435 habitantes (p. 15), o grande Recife seria uma “autêntica metrópole tropical”, porém “subdesenvolvida”. O grande Recife drenaria recursos da região, mas não a irrigaria, provocando seu empobrecimento. (p. 16) Na segunda parte, sobre a composição da região metropolitana, o relator informa que Recife tinha apenas 58% da população regional (p. 17), o núcleo da região sendo formado por Recife e Olinda (p. 18), e um terço da população era composto por migrantes. (p. 23)

O segundo capítulo, *Atividades econômicas* (que inclui também as sociais), é dividido em nove partes: a população e as atividades econômicas;

as atividades industriais; a importância do porto; as funções comerciais; os equipamentos ligados ao setor saúde; os equipamentos de educação; os equipamentos de lazer e o potencial turístico; os transportes; e a importância da atividade agrícola.

O terceiro capítulo trata da *Formação da aglomeração recifense*, e é iniciado pelas características da formação da rede urbana brasileira, que seria artificial e implantada em função do mercado externo. (p. 72) Em seguida, é discutida a formação de Olinda e Recife; depois é tratado o papel dos holandeses; seguido pela luta pela supremacia entre Olinda e Recife; e pelo desenvolvimento do Recife no século XIX: com a abolição da escravatura, a migração teria aumentado em direção a Recife, tendo ampliado também o número de mocambos. (p. 93) A última parte é sobre a vocação metropolitana do Recife. Os arrabaldes se expandiram como “manchas de óleo”. (p. 95) Nos anos 1930, foi realizada a modernização do bairro de Santo Antônio, com a destruição de “velhas ruas” e a abertura da Avenida Guararapes, seguida pelas avenidas Conde da Boa Vista e Dantas Barreto, com a destruição de monumentos históricos de grande importância. Os mocambos também foram destruídos em campanhas. (p. 96)

O último capítulo é sobre a *Problemática atual*, e é dividido em quatro partes:

1. As características gerais do grande Recife: haveria uma pequena atuação do setor público em obras de infraestrutura (p. 99);
2. A distribuição geográfica dos bairros e suas funções;
3. Os principais problemas da aglomeração: foram destacados a “marginalização” de grande parcela da população; a falta de equipamentos básicos nos bairros das classes menos favorecidas; as cheias do rio Capibaribe; e os desequilíbrios espaciais: haveria ainda pouca oferta de empregos (p. 105); os equipamentos se concentravam nos bairros de

população de nível elevado (p. 106); e os desequilíbrios maiores eram, entretanto, entre o centro e a periferia (p. 108);

4. A problemática e o planejamento urbano: o relator lembra que o primeiro plano do Recife data da época dos holandeses. (p. 109)

Nas *Considerações finais*, Manuel Correia lembra os graves problemas de circulação (p. 112); as áreas “marginais” são também comentadas, destacando a necessidade da população residir nas proximidades dos locais de trabalho. Por outro lado, o centro estaria se descongestionando de forma espontânea. (p. 113) Lembra ainda, a importância da memória da cidade e da necessidade de preservar os velhos centros. (p. 114)

Uma série de mapas acompanha o trabalho, incluindo reproduções de mapas de 1650, de 1876 e de 1906.

O estudo coordenado por Manuel Correia de Andrade é não só sobre a cidade do Recife, mas também sobre o conjunto dos municípios de sua região metropolitana. A maior parte das comparações é efetuada no interior da própria região. É interessante verificar a comparação deste livro, realizada por Jan Bitoun (1994), com as obras anteriores de Josué de Castro e de Mário Lacerda sobre Recife.

Ainda em 1979, foi defendida na Universidade de São Paulo, a tese de doutoramento da geógrafa brasileira **Helena Kohn Cordeiro**, *O centro da metrópole paulistana. Expansão recente*, publicada no ano seguinte pelo Instituto de Geografia da mesma universidade.

Na introdução, o centro é definido como “[...] uma parcela urbana cujo arranjo funcional de comércio a varejo, serviços e escritórios [...] aparece num nível de intensidade e de forma tão compacta, como não ocorre em toda a extensa massa de edificações da metrópole.” (p. 8) São

Paulo capital, tinha na época seis milhões e meio de habitantes, e a área metropolitana alcançava 10 milhões. (p. 26) A autora informa que contou com a participação de 400 estudantes secundários para a realização de suas pesquisas. (p. 19)

O segundo capítulo é sobre a metodologia e técnicas de pesquisa. A autora escolheu para delimitar o centro as seguintes variáveis básicas: valor imobiliário, área construída, densidade demográfica e ocupação funcional. A metodologia proposta pela autora procurava se adequar à teoria dos lugares centrais no meio intraurbano, desenvolvida por B. Berry (1975).

No terceiro capítulo, a *Setorização do centro metropolitano*, a autora afirma que o adensamento e a saturação do centro nos anos 60 teriam provocado deseconomias, levando à procura de novos espaços, resultando no desdobramento do centro metropolitano em dois núcleos: o centro ou o *core* original (ou centro principal) e o centro paulista. (p. 59-60) A autora comenta então o centro principal: ele era dividido em centro tradicional e centro novo, tendo o vale do Anhangabaú como “espinha dorsal”. No centro principal as atividades comerciais e de serviços estariam mais fortemente concentradas: o ponto de máximo rendimento comercial por metro quadrado de área, a esquina de maior valor imobiliário, a de maior concentração de pedestres, e a de maior movimentação de trânsito, numa área de 471.933 m². (p. 62-64) A autora comenta em seguida, o centro paulista e seu *core*, que teria surgido do encontro do corredor comercial da rua Augusta, com a área de expansão do corredor de serviços da Avenida Paulista, onde teria sido inaugurado o primeiro grande edifício de escritórios, o Conjunto Nacional, nos inícios dos anos 50. (p. 66) Passa em seguida a discutir o setor de transição, que seria composto por três subsetores: 1) o de “assimilação”, área de crescimento recente, vetor em direção ao sudoeste, próximo aos Jardins (p. 73-74); 2) o subsetor de “degradação e de descarte”, que seria a área de declínio material e moral,

incluindo a *Boca do Lixo* (p. 74-75); 3) e o subsetor de “remanejamento”, correspondendo ao bairro de Bela Vista, área das cantinas e teatros. (p. 76) A autora completa o capítulo comentando a ocupação dos corredores metropolitanos, situados no quadrante sul-sudoeste da metrópole, destacando o da Avenida Faria Lima, que ganhou importância com a inauguração do *shopping center* Iguatemi. (p. 78-79)

O quarto capítulo é o mais longo, e trata da *Análise da atual distribuição espacial das principais variáveis da delimitação*. A autora começa com a discussão do valor imobiliário: o “modelo brasileiro de urbanização seria o de excesso de verticalização no centro, e de excesso de dispersão na periferia.” (p. 100) Os valores imobiliários são comparados na moeda da época: centro novo e centro paulista (23 mil o metro quadrado) e centro tradicional (12 mil o metro quadrado). Segue pelo exame da área construída na época, o prédio mais alto do centro era o Edifício Itália, com 42 andares. (p. 102) A terceira variável, a densidade demográfica é comentada: estaria havendo um declínio da população residencial no centro. (p. 104) A autora conclui com a ocupação espacial das atividades funcionais: comenta então as “forças centrífugas” que governariam o processo de expansão funcional do centro: congestionamento, dificuldade de acesso, estacionamento, poluição (sonora, olfativa e visual), alta densidade, restrições municipais, declínio social de certas áreas, taxas e valores imobiliários; que seriam compensadas pelas “forças centrípetas”: proximidade de bairros de alto padrão, facilidade de acesso, terrenos em proporções ideais para edifícios, prestígio, imponência paisagística e vizinhança social, e padrão do comércio a varejo. (p. 107-108) Comenta em seguida a composição funcional do setor, por quadra, definindo as atividades quanto à centralidade intra-urbana. Continua discutindo o zoneamento funcional: comércio a varejo, função financeira (o centro tradicional ainda era o principal), escritórios e firmas, profissões liberais, funções públicas, de lazer e outras funções.

No quinto capítulo, *Mudanças espaciais do centro metropolitano de São Paulo a partir da década dos cinqüenta*, a autora nota que as quadras com 60% dos valores acima do pico concentravam-se no Triângulo (área central) de São Paulo e adjacências. (p. 161) Em seguida, a autora cita os processos, já examinados por Vance em seu artigo de 1971, e adaptados ao caso de São Paulo: os de inserção: observados a partir das ligações por viadutos e vias elevadas; os de exclusão: a partir da formação de áreas de degradação, com os terrenos aguardando valorização; os de segregação: através da “fuga” do comércio de luxo a varejo; os de extensão: pela expansão da mobilidade individual; os de reajustamento: pelas transformações funcionais do centro; os de redensenvolvimento: pela revitalização, remanejamento ou reconstrução de edifícios, pela implantação do metrô. Para a autora, os processos de exclusão e os de extensão eram os mais importantes. (p. 162-164)

No último capítulo, *Tendências de expansão do centro metropolitano de São Paulo*, a autora afirma que a área de maior expansão seria a do centro paulista. (p. 171) Por outro lado, o centro principal metropolitano deveria deslocar-se em direção ao centro paulista. O centro principal metropolitano teria se transformado no maior *shopping center* do comércio de varejo de massa, enquanto que o centro paulista seria o centro de comércio especializado mais importante. (p. 172) Conclui que o centro metropolitano desdobrado se afirmaria como “centro de poder, sobretudo financeiro e administrativo.” (p. 174)

Na tese de Helena K. Cordeiro, podemos observar a influência dos estudos geográficos norte-americanos, assim como referências à Escola de Chicago, sobretudo diante da maior semelhança entre o processo de crescimento de São Paulo com as metrópoles norte-americanas do que com as aglomerações européias. As pesquisas da autora sobre São Paulo foram interrompidas, em 1994, devido ao seu falecimento.

Marc Pain (nascido em 1942), viveu no Congo (Kinshasa), de 1971 a 1981. É professor da *Université de Paris X - Nanterre*. Sua tese de doutorado de Estado defendida em Toulouse, em 1979, foi publicada em quatro partes e 13 capítulos, em 1984, com o título de *Kinshasa, la ville et la cité*.

No prefácio, o autor informa que, ainda com a denominação de Léopoldville em 1923, a cidade tornou-se capital do antigo Congo Belga, com 20.000 habitantes. No momento da redação do livro, estaria com dois milhões de habitantes, cobrindo uma área de 200 km² (p. 5), tornando-se a segunda cidade da África Negra em população, após Lagos. (p. 6) O título do livro corresponde à oposição entre a *ville*, a cidade dos ricos e a *cité*, a cidade dos pobres. (p. 15)

A primeira parte do livro trata do crescimento urbano em dois capítulos. O primeiro capítulo cobre o período desde a chegada de Stanley (1881), até os anos 30, do século XX. O desenvolvimento da cidade se deu após a construção da ferrovia de 388 km (1890-1898), ligando a cidade até o porto de Matadi (no Atlântico). Um segundo desenvolvimento decorreu da construção do novo porto entre 1910 e 1912. (p. 12-15)

O segundo capítulo trata de meio século de transformação de uma pequena cidade colonial numa capital milionária: a cidade cresceu no enorme ritmo de 9% ao ano, no período de 1924-1970. (p. 17) O crescimento foi ainda mais elevado após a independência: 11,6% ao ano entre 1960 e 1967. (p. 21) Este crescimento se deu espacialmente em “mancha de óleo”. Com a independência, a planície de Kinshasa foi invadida, mas a ocupação do espaço manteve a forma ortogonal do resto da cidade. (p. 38) A cidade se estruturou em um centro de negócios, o antigo núcleo colonial; em conjuntos planejados, que se transformaram em bairros privilegiados; ambos cercados por bairros periféricos. (p. 45)

A segunda parte trata da crise urbana, com quatro capítulos. O terceiro capítulo é sobre o peso desmesurado da capital: a cidade é uma “área de atração nacional”, exercendo verdadeira “sucção” das regiões

vizinhas. (p. 51) A cidade dominava 50% da indústria manufatureira, 42% da construção e 40% do comércio do país. (p. 57) Quanto às etnias dominantes, 40% são bakongo. Os estrangeiros mais numerosos são os angolanos, que correspondiam a 15% da população total. (p. 55-56)

No quarto capítulo, o autor trata da crise ecológica: a destruição do “tapete vegetal” e a degradação do sítio, com destaque da erosão das colinas periféricas, com o aparecimento de vossorocas com 15 a 20 metros. (p. 71)

O quinto capítulo trata da degradação da cidade antiga e o subequipamento da cidade recente: a rede viária datava dos anos 50 (p. 75) e 700.000 habitantes residiam em zonas inacessíveis aos veículos comuns. (p. 77) A rede de água só cobria parte da cidade e a do esgoto era restrita e medíocre. (p. 78) O serviço de coleta dos resíduos sólidos só funcionava em alguns bairros. (p. 79) O número de ligações elétricas era baixo e a rede de telefones era saturada e vetusta. (p. 81) Havia carência de equipamentos sanitários, o ensino era degradado e os equipamentos socioculturais eram muito restritos.

No sexto capítulo, o autor discute os desequilíbrios de crescimento e a crise da sociedade. Com 62% da população com menos de 20 anos, os problemas de escolarização e de emprego eram graves. (p. 87) As dificuldades acentuaram-se com a presença dos migrantes, com a crise dos valores tradicionais e com as diferenças sociais.

A terceira parte é sobre a pobreza urbana, com quatro capítulos. O sétimo capítulo inicia discutindo o mercado de trabalho: em 1975, 71% da população estava empregada no setor terciário, sendo que 22% do total estava no “terciário informal”. (p. 106) O restante do capítulo é sobre o custo de vida. O índice de inflação ultrapassava 100% em 1978. (p. 111)

No oitavo capítulo é comentada a vida no cotidiano. Levanta o peso econômico das pequenas atividades: havia 11.782 empresas artesanais e comerciais na cidade, em 1974. (p. 117) O capítulo se encerra com um comentário do funcionamento do sistema, através da multiplicação das

fontes de renda, quando o autor cita os conceitos de circuito inferior e circuito superior propostos por Milton Santos. (p. 140)

O nono capítulo é sobre a maneira de habitar na periferia, começando pela aquisição das parcelas. Os loteamentos na periferia eram efetuados pelos chefes de terra tradicionais. Novas construções planejadas de vulto não ocorriam desde os anos 1950: daí as soluções da autoconstrução. O autor comenta a seguir, os vários tipos de construção existentes. Conclui com a vida nas parcelas e a evolução do *habitat*.

No décimo capítulo é analisado como a população enfrentava a carência dos equipamentos. A questão dos deslocamentos: em 1979, 65% eram realizados à pé e 85% dos deslocamentos motorizados eram efetuados em transportes coletivos. (p. 172) Parte da oferta era originária do transporte informal (1.000 “taxibus” e *fula-fulas*) (p. 174). Como seis de cada sete famílias não tinham eletricidade, e cinco sobre seis não tinham água corrente, a população se abastecia em poços, e os bairros populares eram escuros à noite. (p. 181) O Estado organizava mutirões (*salongo*) nos dias de sábado para a realização de obras urbanas. (p. 182) O horário de ensino era de um turno para tornar rentáveis os locais, e grande parte da população tinha que recorrer à “medicina” tradicional. (p. 183-184)

A última parte, em três capítulos, é sobre os bairros e a vida urbana. O décimo primeiro capítulo trata da formação e organização dos bairros periféricos, e da evolução das densidades na cidade. As atividades econômicas, incluindo as informais, ordenavam-se em função dos eixos e polos preferenciais. (p. 200) O capítulo é concluído com a importância das feiras no ordenamento urbano: algumas tinham mais de 5.000 vendedores. Nesta parte, Pain constatou a satelitização dos mercados secundários em torno dos principais. (p. 209-210)

O décimo segundo capítulo é sobre a segregação e hierarquia dos bairros. Os fatores étnicos de segregação da época colonial, após independência, foram substituídos por critérios socioeconômicos. (p. 213)

O autor comenta os bairros pobres, as “extensões” que cobriam 10.000 hectares da periferia da cidade. (p. 214) Em seguida, trata das antigas e novas *cités* (conjuntos residenciais), que se transformaram em centros de acolhida e bairros comerciais, pois possuíam infraestrutura mais completa. (p. 217) As *cités* planejadas estavam no topo da hierarquia, habitadas por quadros médios. (p. 221) Finalmente, os bairros residenciais, cobrindo mais de 1.000 ha, nos melhores locais, concentravam os estrangeiros e a alta burguesia local: com residências individuais e equipamento completo. (p. 222)

O último capítulo é sobre a vida e a dinâmica urbana: Pain destaca os bairros ligados por relações de complementaridade, os bairros isolados, e os bairros polarizados por aqueles melhor infraestruturados, e conclui com um comentário sobre a diferença entre a *ville* e a *cité*. A primeira é a cidade do trabalho, concentrando a metade dos trabalhadores ativos de renda fixa, é o centro de negócios, de comércio e administrativo, onde a língua francesa é falada. (p. 235) A *cité* é o lugar de habitação dos *kinois* mas é também lá que estão localizados o estádio e os bairros de animação noturna.

Na conclusão, o autor comenta que a cidade modela o cidadão: comportamentos urbanos, casamentos interétnicos, individualismo. O Estado administra ao acaso e só responde às pressões mais fortes e imediatas, e os planos foram ultrapassados pela dinâmica interna. Apesar da deterioração presente e do empobrecimento contínuo da maioria, o autor considera que não se chega à miséria das grandes cidades asiáticas. A própria expansão da cidade é espontânea, mas não é desordenada e não é comparável às favelas das cidades do Terceiro Mundo. A catastrófica descrição da aglomeração de Kinshasa por Marc Pain, é concluída por sinais de esperança: a capacidade de produzir o espaço urbanizado pelos habitantes da cidade (p. 242) e de a manter funcionando precariamente, substituindo o Estado em quase falência.

A riqueza da análise feita pelo autor compensa a sua pouca preocupação teórica e serve para confrontar com a situação de outras cidades do Terceiro Mundo, inclusive as brasileiras, embora as condições de infraestrutura de Kinshasa sejam bem mais precárias.

Outro livro que pode ser comparado com o de M. Pain é o do urbanista René de Maximy, *Kinshasa, ville en suspens*, também publicado em 1984. Pain e Maximy foram coautores do *Atlas de Kinshasa (1975-1978)*.

Jacqueline Beaujeu-Garnier (1917-1995), foi professora universitária em Lille (1948-1960) e na Université de Paris I. Defendeu sua tese de doutorado *Le Morvan et sa bordure. Etude morphologique*, em 1947. Com interesses bastantes diversificados, voltou-se também aos estudos urbanos: escreveu o *Traité de géographie urbaine*, com G. Chabot em 1963, quando ficou responsável pela redação da primeira parte, *As Cidades e o Mundo*, com cinco capítulos, da quarta parte, *A vida nas cidades*, com três capítulos, e do capítulo *O papel demográfico e regional*, na quinta parte. Elaborou também o *Atlas de Paris et de la Région Parisienne* com J. Bastié, em 1967, editou o *Atlas et Géographie de Paris et de la Région d'Ile-de France*, em 1977, e dirigiu a coleção *La France des villes (1978-1980)*.

Seu manual *Géographie urbaine*, de 1980, foi traduzido em Portugal em 1983, pela geógrafa Raquel Soeiro de Brito. O manual é dividido em quatro partes e contém 21 capítulos. A autora considera seu texto como um “[...] ensaio de síntese de fenômenos e de ideias”, dando seguimento a seu trabalho anterior. (p. 9)

A primeira parte, *As cidades*, é formada por quatro capítulos. No primeiro capítulo, sobre o *Fenômeno urbano*, a autora cita várias definições de cidade de diferentes autores. Ela define urbanização como o movimento de desenvolvimento das cidades. (p. 24) No segundo capítulo, *O sistema urbano*, utiliza a análise sistêmica. Conceitua sistema como

“[...] um conjunto complexo, formado por componentes distintos, ligados entre si por um certo número de relações.” (p. 32) Considera como componentes do sistema: o capital, o trabalho, a população e a política. No terceiro capítulo trata das *Funções urbanas*, destacando as funções de enriquecimento; as funções de responsabilidade e as funções de criação e de transmissão. O quarto capítulo é sobre as classificações das cidades de nível regional.

A segunda parte, *O espaço urbano*, é composta por oito capítulos. O quinto capítulo, *As condições espaciais do desenvolvimento*, trata do nascimento das cidades; do sítio e da situação; da evolução dos sítios, onde cita o caso de Salvador da Bahia; e conclui com a discussão do consumo do espaço. No sexto capítulo, sobre *A planta e a extensão urbana*, a autora comenta os tipos de traçado (plantas em quadrícula, radio-concêntrica, linear, sem plano e planta de prestígio), assim como as adaptações da planta e conclui discutindo o volume urbano (em altura ou subsolo). O sétimo capítulo, trata dos *Limites e diferenciações do espaço urbano*, ou seja, das divisões administrativas; do núcleo e da periferia. Comenta os tipos de crescimento e conclui com os “organismos urbanos”: a aglomeração seria uma cidade envolta por arredores. (p. 135) Para ela, a conurbação seria uma “[...] aglomeração com várias cabeças”. (p. 136)

O oitavo capítulo é sobre a *Utilização e preço do solo urbano*, onde a autora comenta os modelos teóricos descritivos, os modelos econômicos, inclusive realizando uma discussão sobre o preço do solo. No nono capítulo, *As comunicações*, as questões dos transportes urbanos são comentadas. O décimo capítulo é sobre *Os espaços residenciais*, onde ela discute desde a habitação urbana até a ocupação dos solos. No décimo primeiro capítulo, a autora trata do *Comércio na cidade*, – tema de seu domínio –, com comentários sobre os tipos de comércio central e periféricos. O décimo segundo capítulo é sobre a *Indústria na cidade*, onde a autora discute os fatores de localização industrial, incluindo a localização intraurbana.

A terceira parte, *Os urbanos. Vida e trabalho na cidade*, contém quatro capítulos. O décimo terceiro capítulo é sobre a *Concentração urbana*, medida através da densidade, incluindo o exemplo da cidade de São Paulo. A desconcentração urbana também é tratada pela autora. No décimo quarto capítulo, ela analisa a *População urbana*, onde é examinada a composição por sexo, por idade, o comportamento familiar e a saúde dos habitantes. No décimo quinto capítulo, *Vida e atividade dos urbanos: o consumo*, são tratados o abastecimento de água e de energia, e o consumo de serviços. O décimo sexto capítulo, tem o mesmo título do anterior, com o subtítulo *O trabalho*, onde aparece o exame da população ativa e a relação emprego/habitação. Uma parte é sobre a vida quotidiana e o espaço vivido e a percepção do espaço, questões um tanto deslocadas neste capítulo.

A quarta parte é sobre *Os poderes e a cidade*, com três capítulos. No décimo sétimo capítulo, *Os capitais e a cidade*, a autora discute a formação e a reprodução do capital urbano; a cidade como espaço financeiro privilegiado; concluindo com a discussão das necessidades e recursos das cidades. O décimo oitavo capítulo é sobre *A política e a cidade*. Para a autora, a política regiria às relações entre espaço, população e capital. (p. 331) Após o ambiente geral, ela passa para os agentes locais, dando o exemplo de Nancy e Bordeaux, cuja burguesia teria impedido a industrialização das cidades. (p. 335) O décimo nono capítulo parece como o mais original: *O poder e formas urbanas*. A autora começa discutindo o centro de negócios, “a própria expressão do poder urbano”. O CBD seria o “[...] local onde se reúnem as atividades que dirigem e que relacionam, tal como as que visam dar à população a possibilidade de satisfazer as suas mais elevadas exigências.” (p. 339-340) Comenta também as “cidades novas”, que seriam “[...] a expressão dos poderes exógenos [...] sobre um ambiente anteriormente mais ou menos ocupado, com o objetivo de instalar uma população nas condições mais adaptadas a um certo objetivo [...]” (p. 350)

A última parte é sobre a *Cidade e o ambiente*, com dois capítulos. O vigésimo capítulo, trata das *Relações cidade-campo*, e o vigésimo primeiro capítulo, *A cidade e a organização do território*, ambos de caráter regional.

Na conclusão, *As cidades e a organização do território*, a autora afirma que a cidade ainda é a “[...] engrenagem administrativa indispensável à vida de um país, de uma região, de um Estado.” (p. 421)

O grande número de capítulos, embora organizados em quatro partes, abrange uma quantidade muito vasta de questões, não havendo uma unidade aparente entre eles. A própria ideia dos sistemas não é mantida ao longo do texto, e a discussão do poder, a parte mais interessante do livro, é pouco desenvolvida. Porém a contribuição à geografia urbana da autora é bem mais ampla que o manual analisado.

Outro manual, de 1980, é o de **Jean Bastié e Bernard Dezert** (nascido em 1925, professor da *Université de Paris IV*), com o título de *L'espace urbain*, composto por 25 capítulos.

Os onze capítulos iniciais foram escritos por Bastié, cuja tese de 1964 já foi comentada. O primeiro capítulo intitula-se, *O espaço urbano: da realidade à teoria e à prática*. A noção de cidade, como “espaço organizado, mononuclear” teria sido substituída, segundo o autor, pela noção de aglomeração ou espaço urbano. (p. 15) As teorias, porém, dificilmente dariam conta de uma microrrealidade infinitamente complexa. (p. 25) O autor utiliza a analogia médica, considerando que a geografia está para o urbanismo como “[...] a anatomia e a fisiologia estão para a medicina.” (p. 34)

O segundo capítulo é sobre a *Natureza do espaço urbano*. O espaço urbano é conceituado como um espaço geométrico, mas também como um espaço físico, um espaço-tempo, um espaço econômico, um espaço social e um espaço percebido e vivido. (p. 39) O espaço urbano seria também a sede de múltiplas contradições e conflitos. (p. 48)

O terceiro capítulo é sobre a *Expansão espacial urbana*: a expansão espacial se efetuaria na periferia das cidades e em “mancha de óleo”. (p. 53) O capítulo seguinte é sobre as estatísticas urbanas. O quinto capítulo, trata dos *Sítios urbanos*: a situação seria caracterizada pela relação aos grandes traços da situação da geografia regional e nacional (p. 74), enquanto que o sítio seria a localização da cidade. (p. 76)

No sexto capítulo, *O Solo urbano e seu valor*, Bastié conceitua renda fundiária como o lucro permanente que o proprietário retira de um solo de sua produção. (p. 95) O sétimo capítulo é sobre a *Estrutura urbana*: haveria as tramas urbanas e os tipos de planos. A estrutura seria também função da forma do espaço urbano e a forma condicionaria o desenho e o funcionamento da rede de circulação e o papel do centro. A estrutura urbana seria o resultado de todas as forças em jogo no espaço urbano. (p. 115-116)

O *parque imobiliário e a habitação* são tratados no oitavo capítulo: o parque imobiliário constituía o essencial da paisagem urbana. (p. 117) O nono capítulo é sobre os *Equipamentos* e o décimo capítulo é sobre a *Circulação urbana*: a circulação se efetuaria em duas escalas geográficas, e haveria três naturezas de circulação interna: a dos homens, dos produtos, e das informações. (p. 139-140) O décimo primeiro capítulo trata da *População urbana*, quando é lembrado que teria sido Gottmann quem propôs a noção de atividades quaternárias, em 1966. (p. 160)

Do décimo segundo ao vigésimo, os capítulos foram escritos por B. Dezert. O décimo segundo capítulo trata de *As cidades com funções e atividades especializadas*: a função urbana seria “[...] a razão de ser da cidade.” (p. 168) As funções e localizações industriais são tratadas no décimo terceiro capítulo. O comércio e os serviços são tratados no capítulo seguinte.

O décimo quinto capítulo é sobre *O Centro de Direção de Negócios* ou CBD. Para Dezert, o centro da cidade estaria “hipertrofiado”. (p. 218) O capítulo seguinte é sobre o *Terciário público, os serviços e a administração*

e trata das capitais federais. A *Circulação geral e as cidades* são tratadas no décimo sétimo capítulo, de caráter regional, assim como é de âmbito regional o décimo oitavo capítulo, *As zonas de influência, as redes e a hierarquia urbana*.

O *Espaço urbano vivido* é o tema do décimo nono capítulo, quando são discutidas as modalidades de percepção do espaço urbano. O vigésimo capítulo, trata do *Meio ambiente*, considerando as diferentes formas de poluição no espaço urbano.

O vigésimo primeiro capítulo, escrito por Bastié, é sobre o urbanismo, tendo sua história comentada desde a Idade Média. O décimo segundo capítulo, também escrito por Bastié, é sobre a *Renovação e conservação*. A renovação após as destruições seria denominada reconstrução. Já a renovação voluntária dos centros seria uma tarefa difícil. (p. 314) *As Cidades novas* são comentadas pelo mesmo autor no vigésimo terceiro capítulo.

O vigésimo quarto capítulo foi escrito por Dezert, e é sobre a “rurbanização”: o fenômeno que caracterizaria, sobretudo o espaço rural em volta das grandes aglomerações, onde a influência urbana se exerceria de maneira preponderante. (p. 335) O último capítulo, também escrito por Dezert, trata dos *Tipos de espaço urbano*: o autor afirma que a forma das cidades seria hoje menos ligada ao sítio do que às atividades que a estruturam. (p. 348)

O manual de Bastié e Dezert peca pela tentativa de abranger um número de assuntos muito extenso, em 25 capítulos, não permitindo um maior aprofundamento. Fica também difícil seguir o fio condutor do livro: a própria questão da circulação é tratada em capítulos separados. Por outro lado, a noção de cidade é substituída pela de espaço urbano, que conta com uma definição bastante interessante.

Claude Chaline (nascido em 1929), professor do *Institut d'Urbanisme de Paris*, da *Université de Paris XII* (Créteil) é especialista sobre a Grã-Bretanha. Sua tese, *L'aménagement de la métropole londonnienne*, é de 1971. Publicou em 1972, *L'Urbanisme en Grande-Bretagne* e *Les villes du monde arabe*, em 1989. Chaline está na fronteira da geografia urbana e do urbanismo.

Seu livro de 1980, *La Dynamique urbaine*, é composto de três longos capítulos. Na introdução, informa que o objetivo do livro é entender “[...] as transformações que perturbam a vida e a paisagem urbanas.” (p. 7) Ele procura examinar os conflitos de forças: concentração-dispersão; especialização-homogeneidade do espaço; segregação-integração dos grupos humanos. (p. 8) Para tanto, propõe uma metodologia “qualitativa e dedutiva”. (p. 9)

O primeiro capítulo trata das *Forças motoras*. Examina, na primeira parte, a permanência da dinâmica no espaço urbanizado. Na segunda parte, *A cidade no seu meio ambiente global*, trata das “forças exógenas”. A terceira parte é sobre o *Dinamismo intra-urbano*, e comenta as “forças endógenas”, onde o mesmo vai discutir as “deslocalizações” funcionais: a desindustrialização urbana, a dualidade das dinâmicas do terciário (centro/periferia); e os movimentos migratórios intraurbanos. A quarta parte é sobre o impacto dos transportes nas cidades.

O segundo capítulo tem o título de *Os mecanismos*. O autor começa pela avaliação da dinâmica urbana; segue pelos signos da dinâmica do quadro construído; os ritmos urbanos; as inércias e obstáculos; o processo de obsolescência; os mecanismos de decisão, quando compara o “renascimento” dos bairros centrais de Boston, de Washington e de Nova York, e da estagnação dos de Dallas e de Los Angeles. (p. 110) Comenta também, a economia política urbana; o caso das cidades das democracias populares da época; e continua pelo controle ou enquadramento da dinâmica urbana, que é concluída com a discussão da preservação das heranças urbanas, a partir dos centros das cidades históricas.

O terceiro capítulo, é sobre *A Diferenciação geográfica*, e começa tratando da dinâmica do centro das cidades, examinando os centros das cidades anglo-saxãs. Segue pelos centros urbanos da Europa Ocidental; pelos centros das cidades dos Estados Socialistas (da época); e pelos centros urbanos do Terceiro Mundo, quando cita a “recolonização” dos velhos bairros de Salvador, e sobretudo as modernizações ocorridas nas cidades do Oriente Médio. A segunda parte é sobre a reconquista e a regeneração das zonas internas: o conjunto de bairros antigos que envolvem o centro. (p. 177) A terceira parte, trata da *Intensificação e reconversão do espaço suburbano*, seguido pela discussão do crescimento suburbano das cidades do Terceiro Mundo. A última parte trata de uma especialidade do autor: os “corredores fluviais” e seu potencial de reconversão e renovação.

Na conclusão, o autor considera que a compreensão dos mecanismos de decisão, que transformam a cidade ainda é muito fragmentária. (p. 193)

O estudo de Chaline antecipa várias questões que serão tratadas na década de 1990: a desindustrialização, a terciarização, o renascimento, o declínio das partes das cidades. Os conceitos utilizados ainda estavam em formação.

A geógrafa francesa **Anne-Marie Seronde-Babonaux**, nascida em 1928, foi professora da *Université de Caen*, tendo publicado em 1980, o livro *De l'Urbs à la ville, Rome, croissance d'une capitale*, a partir da atualização de sua tese de Doutorado de Estado, defendida em 1975. O livro foi prefaciado por Giulio Argan, escritor e prefeito de Roma entre 1976 a 1979.

Na introdução, *Roma um caso singular de desenvolvimento urbano*, a autora começa por um “olhar sobre a cidade”, a partir da cúpula da basílica de São Pedro. Segue dando um resumo sobre o quadro natural e sobre o desenvolvimento populacional da cidade. A população teria passado de

213.633 habitantes em 1871 a 2.781.993 habitantes, em 1971. (p. 18) O crescimento teria sido em 78,5% de origem migratório. Conclui pela extensão do espaço construído, extensão que teria dado ao conjunto urbano a forma de um “X”, no final do período citado. (p. 24) Roma seria, para a referida autora, “[...] uma capital de Estado sem região”. (p. 25)

A primeira parte do livro, *A formação da capital*, é composta por quatro capítulos. O primeiro capítulo, trata da Roma de 1870, quando a cidade torna-se capital do novo estado italiano. A autora resume a evolução da cidade desde a Antiguidade, quando ela teria alcançado 800.000 habitantes no ano 5 a.C. (p. 42) A população da Roma medieval teria caído para 40.000 habitantes em 962. (p. 44) A cidade teve um certo dinamismo no Renascimento, mas sofreu novo declínio e estagnação durante os 250 anos seguintes. Em 1850, a cidade teria alcançado 172.000 habitantes. (p.48) Descreve, em seguida, a Roma de 1870, com 245.000 habitantes e 383 hectares construídos, na época a segunda cidade da Itália, ultrapassada por Nápoles (448.000 habitantes. (p. 50-51) O território era ocupado em 20% por edifícios religiosos (p. 52), e conservava uma estrutura medieval. Mas a transferência da corte para Roma trouxe 40.000 novos habitantes. (p. 66)

O segundo capítulo é sobre o período de 1870 a 1922, *Da unidade ao fascismo*. A cidade passou de 398 hectares em 1881 a 646 em 1921, e a população atingiu 637.100 habitantes nesse último ano. (p. 66) Neste período, a extensão da cidade se deu em direção ao leste e ao noroeste. (p. 73) O terceiro capítulo é sobre o mesmo período, mas destacando “as cobiças fundiárias”: o desenvolvimento da cidade teria se dado a partir dos interesses privados, e não de um plano pré-estabelecido. (p. 89) A compra de terrenos teria sido realizada, em grande parte, pelas famílias nobres romanas e pelos capitais católicos. Mas a construção teria sido dirigida por grandes financistas externos à Roma. (p. 91) O capítulo é concluído com o papel dos poderes públicos: os planos não eram obedecidos pelos

proprietários. (p. 98) A criação de casas populares é iniciada a partir de 1903, com a fundação do Instituto da Casa Popular. (p. 104)

O quarto capítulo é de interesse, pois discute a *Roma mussoliniana*, a partir de 1922: uma das primeiras atitudes do novo governo teria sido a de valorizar os monumentos antigos. (p. 112) O urbanismo mussoliniano, para destacar esses monumentos, passa a demolir todas as residências da época do Renascimento (p. 119), porque as diretrizes de Mussolini eram de isolar os monumentos principais. (p. 122) Um plano regulador foi aprovado em 1931, mas foi desmembrado em vários planos particulares, perdendo sua substância. (p. 125) Na época, nenhuma zona foi considerada como *non-aedificandi*. (p. 126) Neste período, o crescimento urbano teria sido maior em direção ao sudeste, com 27% das novas construções. (p. 138) Com o crescimento migratório, as autoridades criam então as *borgates*, construções rápidas; distanciadas da cidade, para resolver a crise habitacional. A autora conclui a primeira parte mostrando que a cidade teria crescido em forma de “estrela”, não encontrando nenhum obstáculo, e já haveria contraste entre os bairros abastados ao norte e os bairros populares do sul e do sudeste da cidade. O urbanismo mussoliniano teria embelezado a cidade, mas teria deixado os especuladores livres. (p. 145)

Na segunda parte, a autora comenta a evolução da população, entre 1871 e 1945, quando a cidade atinge 1,5 milhão de habitantes (p. 148), e examina também a estrutura socioprofissional: em 1936, 34% da população ativa estavam no setor industrial e 58,3% no terciário. (p. 205)

A terceira parte do livro, trata de *Um crescimento acelerado (1945-1978)*, com um capítulo sobre a contribuição dos migrantes regionais no pós-guerra, seguido por capítulo que trata da mobilidade interna, e conclui com os tipos de variação de população. É lembrado que no interior do espaço urbano teria se afirmado um movimento centrífugo de povoamento, típico das grandes cidades. (p. 302)

A quarta parte, *As dificuldades de crescimento*, começa com a afirmação de que em 1975, o espaço urbanizado já alcançava oito quilômetros a partir do Capitólio. (p. 304) O primeiro capítulo discute a “trabalhosa gestação” do Plano Regulador. Comenta que reinava grande anarquia na construção em 1953, e que sete proprietários possuíam 5.000 hectares de terrenos. (p. 308-309) O plano aprovado em 1959, propõe um crescimento de 40% em direção ao sul, e de 30% em direção ao leste. (p. 312) No segundo capítulo, a autora comenta a “ocupação desordenada” do espaço nos anos de 1951 a 1971. A forma da cidade teria mudado: o “X” não mais existiria. O espaço urbano teria contornos maciços no oeste, e teria a forma de dedos a leste. (p. 338)

O terceiro capítulo trata das habitações precárias (*borgates*): “um abscesso difícil de reabsorver”. As fontes de informação seriam díspares, com estimativas de 30.000 alojamentos precários e 100.000 residentes em 1969. (p. 342) As *borgates* ocupavam os terrenos vagos em solos que não tinham utilização produtiva, não eram urbanizados e eram pouco visíveis das vias de circulação. (p. 346) A população era composta em 80% por imigrantes (p. 348), dos quais, 54% eram do sul da Itália. O emprego mais fácil para os habitantes das *borgates* era a construção civil. (p. 352) A autora escolhe dois casos como exemplos. O capítulo é concluído com *Um paliativo à miséria dos borgates: as construções populares*, ou seja, os grandes conjuntos e a construção de bairros populares, que teriam sido insuficientes. As famílias teriam optado pela “urbanização selvagem”, fora dos limites do plano, sem autorização de construir e sem equipamentos, totalizando cerca de 300.000 pessoas. (p. 359) No quarto capítulo, é discutida a *Fraca sustentação da indústria* na cidade de Roma e conclui a parte lembrando que os responsáveis pelo espalhamento urbano desorganizado teriam sido as pessoas abastadas e os especuladores. (p. 389)

A quinta parte é sobre *As Divisões do espaço urbano*, começando o primeiro capítulo pelo exame do espaço central. É comentada a situação do

centro histórico, do centro administrativo, do centro de negócios e de relações (englobando a informação, a vida política e sindical e a ajuda mútua social); o centro comercial; e o centro simbólico (quando cita K. Lynch). O capítulo conclui com a “medida do espaço central”, delimitado a partir de vários critérios (presença de hotéis, bancos e seguros; comércios não alimentares e relações). O espaço central romano teria se dilatado em direção ao nordeste e teria tomado a forma de uma “borboleta” com asas dissimétricas. (p. 423) O segundo capítulo trata da conservação e desdobramento do centro: discute as soluções para remediar a situação do centro e do segundo centro de Roma (o E.U.R.), bairro criado para a Exposição Universal de 1942. (p. 432)

O terceiro capítulo trata dos grandes tipos de bairros modernos: os bairros da alta burguesia do norte e do sul e os bairros operários do oeste e do leste. Quatro bairros diferenciados profissionalmente e quatro bairros diferenciados socialmente foram examinados. A quinta parte é concluída com a síntese das divisões do espaço urbano: haveria uma disposição concêntrica, com uma primeira coroa envolvendo o espaço central romano. (p. 459) Em seguida, o espaço tomaria a forma de uma “estrela”. (p. 460)

A autora conclui que a especulação e a construção civil foram os dois motores principais da vida romana. (p. 463)

Como comentou Dalmasso,⁶ Roma necessitava de um grande estudo de síntese. De fato a autora cobre um século de evolução de uma grande metrópole e coloca em destaque o papel dos agentes no desenvolvimento urbano. A análise do regime fascista e a atenção às construções precárias numa metrópole europeia são os pontos fortes. Excelentes mapas, inclusive coloridos, compõem o estudo. A situação de Roma, em muitos aspectos (cidade terciária, migrantes, bairros precários, fraqueza do planejamento, forte especulação), lembra em muito, as cidades brasileiras.

Em 1981, foi publicado o resultado dos estudos de **Paul Claval** sobre as cidades no seu livro *La Logique des villes. Essai d'urbanologie*, em parte, já abordados no artigo de 1968.

O autor inicia comentando que, no século XIX, a preocupação das Ciências Sociais era a de criticar o crescimento das cidades, no lugar de descobrir o seu dinamismo. (p. 3) Claval, parte da ideia de que a cidade é “[...] uma organização destinada a maximizar a interação social” (p. 4), retomando sua afirmação de 1968.

A primeira parte, *Princípios de interpretação*, conta com três capítulos. No primeiro capítulo, *O dinamismo da urbanização do mundo*, o autor discute o crescimento da cidade, a dinâmica e os limites da urbanização, quando lembra que as possibilidades de comunicar que a cidade oferece tornariam a urbanização desejável. (p. 34) Em seguida, trata da modernização da sociedade industrial.

O segundo capítulo, *Comunicação, nodalidade, hierarquia*, começa pela afirmação de que a “[...] urbanização encontra seu dinamismo na necessidade de interação” (p. 53), e em nota correspondente, o autor afirma que “[...] essa é a ideia que vai nos guiar ao longo de nossa análise teórica.” (p. 73) As forças de interação, a comunicação e a centralidade são examinadas. A comunicação implicaria “[...] os parceiros, um conteúdo a comunicar [...] e um meio que serve de obstáculo a troca.” (p. 56)

No terceiro capítulo, trata da *Teoria do campo urbano*: em torno do centro da cidade e dos equipamentos que facilitam as interações, existiria um campo de valores, que seriam decrescentes com a distância e com as condições de acessibilidade. (p. 79) Seria o campo urbano que explicaria “[...] os valores atribuídos por cada tipo de usuário às localizações – e na competição que se instala, a cada zona se viriam alocados os usos que lhe conferem maior valor.” Existiriam campos secundários de externalidades (p. 91), como os centros comerciais (p. 97), pois as dificuldades de acessibilidade ao centro levariam à inversão do campo,

resultando na criação de uma estrutura policêntrica. (p. 98-99) O desenvolvimento linear ao longo das estradas levaria ao aparecimento de faixas (*rubans*) de comércio e de atividades e serviços. (p. 100) Por outro lado, as formas das cidades teriam evoluído: a forma grosseiramente circular das cidades tradicionais, teria passado para rádio-concêntrica no século XIX. Atualmente a impressão de estrutura anelar ainda continuaria. (p. 101). Claval conclui o capítulo afirmando que, “[...] a formação dos lugares centrais, sua disposição no espaço e a maneira pela qual as atividades são comandadas pelo campo urbano, se explicariam pelo mesmo corpo teórico.” (p. 111)

A segunda parte, *O espaço urbano*, é composta por quatro capítulos. O quarto capítulo, *Mecanismos de alocação dos solos e a Organização do espaço urbano*, é seguido do subtítulo, *Mercado fundiário e planos urbanos*. O mercado de terrenos seria limitado ao campo urbano. (p. 127) Neste capítulo, Claval critica a *New Urban Economics*, sistematizada por Richardson, considerando que seus modelos seriam limitados, pois “[...] supõem um mercado fundiário perfeito e um espaço homogêneo” (p. 139), e a economia matemática da cidade seria “[...] um exercício um pouco acadêmico.” (p. 142) Os mecanismos de alocação do solo seriam incapazes de assegurar a implantação de vias de circulação e a reserva de espaços às atividades não remunerativas. (p. 149)

O quinto capítulo, com o mesmo título do anterior, tem o subtítulo de *Efeitos globais e controle do mercado fundiário*, no qual são tratados as antecipações, a especulação fundiária e seus efeitos, os espaços de regulação dos mercados fundiários e o problema da habitação social, e as cidades sem mercado fundiário (as socialistas). Claval afirma que, a mobilização da mais valia fundiária permaneceria um dos elementos fundamentais do dinamismo econômico do mundo atual. (p. 167) No caso das economias socialistas (da época), a densidade dos novos bairros não cairia logo que a distância do centro aumentasse. (p. 187) O autor conclui

o capítulo com a afirmação de que “[...] o objetivo de toda organização urbana seria o de multiplicar as oportunidades de relações.” (p. 190)

O sexto capítulo, trata dos *Obstáculos técnicos e Organização do espaço urbano*, e inclui a discussão da questão dos transportes. Claval afirma que as técnicas de circulação modelariam as cidades mais do que todos os outros fatores. (p. 215) A segunda parte, trata das redes de abastecimento de água e esgotos. O autor conclui o capítulo tratando da construção civil: ela teria sido revolucionada, há um século, pela utilização do cimento e do aço, e pela construção de casas leves (*Balloon frame*), sobretudo nos Estados Unidos. (p. 226)

No sétimo capítulo, *Arquitetura social e organização do espaço urbano*, Claval começa a discutir a forma que toma a cidade, que seria um reflexo da “arquitetura social” dos grupos que a habitam, assim como a tradução da estrutura social na estrutura urbana, que se faria pelo jogo de múltiplas decisões. (p. 242) Discute em seguida, o centro da cidade: o valor do centro de negócios estaria ligado à presença simultânea de todos os que participam das trocas (p. 256) e eles permitiriam a interação individual e as interações entre organizações. (p. 258) As operações de renovação e de reabilitação estariam levando a uma rápida “gentrificação” de zonas bem localizadas do centro. (p. 262) Quanto à periferia, seu espaço seria estruturado pelas grandes vias radiais e de contorno que a servem. (p. 266) Quanto aos componentes do espaço urbano, o autor crítica as ecologias fatoriais por ignorarem as estruturas sociais: as diferenças entre coletividades, classes ou grupos organizados não seriam observadas nesses estudos. (p. 285)

A terceira parte, *A cidade e o mundo exterior*, é composta de quatro capítulos e seu caráter é regional. O oitavo capítulo é sobre a *Economia natural e o metabolismo das cidades*. O autor compara o conjunto urbano com um “[...] organismo vivo que consome, produz e mantém trocas necessárias com o exterior.” (p. 307)

O nono capítulo tem o título *Economia urbana: princípio, evolução e mecanismos*. Claval afirma que, a análise dos multiplicadores urbanos não seria suficiente para explicar o dinamismo das cidades: o crescimento seria comandado pelo “[...] jogo de investimentos e pelos ganhos de produtividade.” (p. 351) O capítulo é concluído com a observação do autor de que a ótica econômica teria guiado desde o início da obra, mas o modelo econômico seria “[...] muito estreito para incluir tudo.” (p. 356-357)

No décimo capítulo, sobre as *Redes urbanas e a organização do espaço*, embora de caráter regional, consta a importante afirmação de Claval, de que a cidade não dependeria mais do campo para a sua localização. A cidade não teria mais como função dominante a de servir ao meio rural. Agora ela trabalharia “[...] para ela mesma ou para outros espaços urbanos.” (p. 404)

No décimo primeiro capítulo, sobre *Os modelos urbanos*, é lembrado que a lógica da cidade teria sido concebida segundo a fórmula de Braudel, como instrumento de controle do espaço. (p. 425) O autor afirma que as abordagens anteriores (Lösch, Christaller, Burgess, Hoyt, Harris e Ullman) seriam parciais, que só estariam de acordo quando “[...] ligadas a uma teoria global do espaço urbano – a da vantagem urbana, do campo urbano e do jogo da concorrência pelo uso do solo, como nós fizemos.” (p. 426)

A última parte, *A civilização urbana: o cidadão e a cidade*, é composta por três capítulos. No décimo segundo capítulo, *Experiência vivida e sociedade urbana*, são tratadas as questões de percepção; das identificações territoriais; do ambiente e da sociabilidade urbana; e da cidade como ser coletivo. Nessas perspectivas, o território seria bem mais que um abrigo, seria um espaço planejado, conhecido e carregado de afetividade. (p. 456)

O décimo terceiro capítulo, denomina-se *Os componentes da paisagem urbana*, com o subtítulo de *Formas populares e ações urbanísticas*. Muitas cidades seriam vernaculares nas suas formas. (p. 493) A maior parte

do capítulo trata da evolução do urbanismo (antigo, medieval, renascentista, barroco e clássico), tendo em vista que o autor considera “[...] que o estudo das formas é um dos capítulos mais apaixonantes da geografia urbana.” (p. 514)

O último capítulo, com a mesma denominação do anterior, tem como subtítulo, *Do urbanismo ao planejamento*, dando continuidade às questões urbanísticas a partir do século XIX, quando o autor afirma que com a generalização dos transportes individuais, a forma da cidade teria deixado de ser indiferente à função. Seria necessário considerar também os fluxos entre os bairros. Com esses novos fatos, as doutrinas da forma urbana estariam ficando desvalorizadas. (p. 559)

Na conclusão do livro, Claval afirma que a forma urbana não refletiria mais a busca da eficácia. Os princípios comuns a todas as aglomerações seriam suficientemente numerosos para que uma teoria unitária da cidade fosse possível. (p. 574) Ele conclui afirmando: “[...] nós tentamos [...] propor um quadro geral de interpretação e uma teoria unitária da cidade.” (p. 576)

De fato, o esforço globalizante de Paul Claval é respeitável: um estudo de 622 páginas, com 1.123 obras citadas, numa abrangência que extrapola as fronteiras disciplinares, às vezes superpondo o urbanismo. O aporte da cartografia e das ilustrações também é considerável. No nível regional, destaca as mudanças das relações urbano/rurais. Embora esteja próximo das correntes anglo-saxãs, o autor critica a economia espacial, os multiplicadores urbanos e os modelos ecológicos. Finalmente, a proposta de examinar a cidade como lugar de máxima troca social é mantida ao longo do livro, independente dos vários subcampos abordados.

No momento, Paul Claval está mais voltado à geografia cultural, tendo sido editor da revista *Géographie et Cultures*.

Xavier de Planhol, nascido em 1926, foi professor da *Université de Paris IV*, tendo apresentado, no colóquio de Geografia Histórica das Cidades da Europa Ocidental, realizado em Paris, em 1981, comunicação com o longo título, *La Cour, la Place, le Parvis: éléments pour une morphologie sociale comparée des villes islamiques et ouest-européennes*, publicado em 1984.

Para o autor haveria numerosos contrastes fisionômicos entre as cidades islâmicas e as cidades européias, tendo destacado o número, a natureza e a função dos espaços livres, ou seja, as praças públicas abertas, os espaços de circulação e os espaços de reunião na Europa. No Islã esse papel seria o do pátio da mesquita. Nas cidades islâmicas, as praças teriam sido concebidas como local de pastagem. No caso da implantação cristã em cidades muçulmanas na Espanha, a criação da *plaza mayor* era um dos símbolos da reconquista. (p. 9)

O autor compara, em seguida, dois planos derivados da quadrícula greco-romana: o primeiro, o de Pávia, cidade cristã, que teria conservado várias praças, enquanto que o segundo, o de Damasco, a partir da conquista muçulmana apenas o pátio da grande mesquita teria sido conservado como espaço livre. (p. 14)

A partir da conquista islâmica, haveria uma reserva de espaço nas cidades para as necessidades da comunidade muçulmana, como a oração comum, para o recrutamento militar e para o recolhimento de taxas. (p. 15) Este espaço, era denominado de *Masdjid*, de onde derivaria a palavra “mesquita”. Locais secundários de culto ou de atividades especializadas foram criados, como as *madrasas*, *ribâts* e mosteiros. (p. 16) Por outro lado, a mesquita não teria relações especiais com o espaço exterior, pois seu pátio concentrava todas as funções coletivas. (p. 17) Os muçulmanos refugiados da Espanha teriam introduzido a *plaza mayor* nas cidades que fundaram na África do Norte. (p. 20)

O autor mostra o exemplo da cidade circular de Bagdá, no século VIII, com a preocupação de delimitação de espaço livre perto do palácio

do soberano. (p. 21) A partir do século X, no Cairo, aparecem as esplanadas, espaços de desfile e de paradas, diante do palácio. (p. 22-23) As corridas de cavalo eram realizadas fora dos muros no Ocidente muçulmano.

O autor conclui que a civilização muçulmana teria conhecido duas categorias de locais de reunião: “[...] o espaço fechado voltado ao culto e o espaço aberto voltado às atividades guerreiras” e a separação precoce de atividades laicas e da vida religiosa seria o fundamento de “[...] uma certa civilização urbana europeia, à qual os países islâmicos ficaram totalmente estrangeiros.” (p. 25)

A conclusão de Xavier de Planhol completa as observações de M. Weber sobre as cidades ocidentais, e o tratamento sobre as praças pode ser confrontado com as visões de C. Sitte e de P. Lavedan. Sua obra sobre as cidades é bem mais ampla do que este texto, tendo o autor publicado *Villes du Proche et du Moyen Orient*, em 1961. Ele é também autor da *Geographie Historique de la France*, de 1988, com 634 páginas, que conta com um capítulo conclusivo elaborado por P. Claval.

O manual *Urban Geography: an Introductory Guide*, de **David Clark**, nascido em 1937, do Departamento de Geografia do *Coventry Polytechnic*, Reino Unido, foi editado em 1982, e traduzido para o português em 1985.

Na introdução, o autor define a geografia como o estudo científico dos padrões espaciais, e a geografia urbana como o “[...] ramo da geografia que se concentra sobre a localização e o arranjo espacial das cidades.” (p. 18) Conclui apresentando uma resenha da literatura sobre a geografia urbana. O segundo capítulo, *Definindo os lugares urbanos*, começa pela discussão da percepção da cidade, seguida pelo comentário das definições objetivas, administrativas e funcionais da cidade.

O terceiro capítulo é sobre o crescimento das cidades: o crescimento urbano seria um processo espacial e demográfico, a partir da concen-

tração das populações nas cidades, enquanto que a urbanização seria um processo social, relacionado com as mudanças comportamentais e sociais que ocorrem na sociedade. (p. 61-62) O autor comenta em seguida as teorias do crescimento urbano, os estágios do crescimento urbano (no Reino Unido, nos Estados Unidos e no “Terceiro Mundo”), e ainda trata do futuro urbano, quando afirma que os novos serviços de telecomunicações eliminariam o tempo e superariam o espaço, sendo possível uma civilização urbana sem cidades. (p. 98)

No quarto capítulo, *A urbanização da sociedade*, o autor trata do modo de vida urbano (sociologia), do *continuum* rural-urbano (antropologia), das teorias alternativas do urbanismo e do urbanismo num mundo não espacial (economia). O quinto capítulo, *A localização urbana e o sistema urbano*, é sobretudo, de caráter regional.

O sexto capítulo, *A estrutura interna da cidade*, é iniciado pelo comentário da abordagem ecológica (os estudos da Escola de Chicago), segue pelas abordagens econômicas (o modelo de livre comércio); a análise da área social (a partir dos estudos de Shevky e Bell); a abordagem da ecologia fatorial; a abordagem conflito/administração; e a análise marxista da cidade (a partir do estudo de David Harvey de 1973).

O último capítulo é sobre, o *Planejamento urbano e a política urbana*, e começa comentando as origens do planejamento urbano; continua pelo planejamento urbano no Reino Unido e nos Estados Unidos; trata dos problemas das áreas urbanas centrais; das estratégias para as áreas internas (fortalecimento da economia, melhoria das habitações e descentralização). Conclui o capítulo afirmando que os geógrafos contribuem com a perspectiva espacial, mas não têm o monopólio do saber urbano.

Este manual de origem inglesa, foi traduzido pelas geógrafas Lúcia Gerardi e Silvana Pintaudi, e coloca à disposição dos estudantes brasileiros uma atualização da matéria. Como manual, o livro é bem estruturado, mas a contribuição principal do autor é de ter realizado a síntese

do conhecimento produzido por outros autores, não contando com nenhum trabalho próprio na bibliografia de 17 páginas.

Philippe Pinchemel, nascido em 1923, ex-professor da *Université de Paris I*, coautor do livro, *Le fait urbain en France* (1963) e um dos editores da importante antologia, *Deux siècles de géographie française* (1984), publica em 1983, no livro, *The Expanding City*, o capítulo *Geographers and the City. A contribution to the History of Urban Geography in France*.

O capítulo é dividido em seis partes. Na primeira, *A entrada da cidade no campo da geografia*, o autor afirma “[...] que a história da geografia urbana ainda está para ser escrita”, lembrando que poucos trabalhos teriam tratado do assunto, com a exceção do livro de H. Carter (1972). Nos congressos de geografia, apenas no nono teria havido referências a assuntos da geografia urbana. (p. 296)

A segunda parte, tem o título de, *A geografia urbana e a escola francesa de geografia*. Para o autor, a geografia francesa desde 1870, estabelecida por Vidal de la Blache, e com raízes nas ciências naturais, teria tido seu interesse desviado dos fenômenos urbanos devido à sua preocupação básica com as relações entre a sociedade humana e ambiente natural. Como a cidade era um dos produtos mais artificiais, ela se apresentava como um sério problema para os geógrafos. (p. 297) A primeira tese sobre a cidade só teria sido defendida em 1930: a de Lèspes sobre Bône. Comenta, a seguir, os primeiros trabalhos de Blanchard, e as críticas efetuadas por L. Febvre (1922). (p. 313)

Na terceira parte, trata das *Outras correntes das análises urbanas*, onde menciona os trabalhos de Levasseur e de autores de outras disciplinas, como P. Meuriot, A. Coste e R. Maunier. Menciona a existência do artigo de E. Reclus de 1895. Destaca, a seguir, que no início do século XX, os geógrafos começaram a aplicar as fórmulas das monografias re-

gionais aos estudos urbanos, mencionando as monografias de Vacher e de Levainville.

A quarta parte tem o interessante título, *Das condições geográficas da cidade à cidade como objeto geográfico*. Pinchemel relembra a visão de J. Brunhes, que considerava a cidade como “fato visível”. (p. 303) Com P. George (1952) teria sido apresentado o tema da “paisagem urbana”. (p. 304) Mas, segundo o autor, os geógrafos estavam mais interessados na grande escala. (p. 305)

Na quinta parte, *Populações e análise ‘geográfica’ da cidade*, o autor mostra o interesse devotado à população nos estudos da geografia urbana, dando como exemplo o livro de P. George de 1961, que trata da população urbana, do trabalho urbano e dos aspectos da vida social urbana. Por outro lado, J. Tricart teria sido o primeiro a utilizar os conceitos oriundos do pensamento marxista nos anos 1950/1960 (p. 307) (não considera, portanto, o texto de Pierre George de 1949). Comenta ainda que as cenas urbanas e as monografias urbanas teriam sido apagadas pela análise dos habitantes, das classes sociais e das atividades, através do estudo da distribuição no espaço desses fenômenos. (p. 308)

A última parte, *O exemplo das redes urbanas*, é de caráter regional. Pinchemel relembra os estudos de L. Lalanne (1867), como predecessor de Christaller. As ideias desse último autor teriam sido apresentadas na França por G. Chabot. O autor menciona ainda, os trabalhos de M. Rochefort e da tardia penetração na geografia francesa dos estudos de G. Zipf. Finalmente, a mudança na França só teria ocorrido nos anos 60, na passagem da “[...] indução para a dedução, do idiográfico para o nomotético e da relação entre o meio e a sociedade para o conceito de espaço e dos problemas de organização do espaço pelas sociedades.” (p. 314) Uma bibliografia de 64 títulos conclui o capítulo.

O texto de Pinchemel, embora com apenas 23 páginas, é restrito ao caso francês, mas é uma das melhores análises sobre a evolução da

geografia urbana e foi escrito com o objetivo de promover um melhor entendimento da história da geografia urbana francesa para os leitores de língua inglesa.

O autor evoluiu bastante de sua posição de 1974, quando considerava que “[...] a geografia não se ocupa diretamente dos homens”, e que a disciplina se ocuparia da paisagem urbana, “[...] deixando o estudo da sociedade, da população, da economia para os outros especialistas.”⁷

Em 1983 foi publicado o número 7º da revista *Villes en Parallèle*, dedicada ao marxismo e à geografia urbana, com entrevistas com Y. Babin, H. Lefebvre e M. Rochefort, e com comentários escritos por J. Beaujeu-Garnier, P. Claval, P. George e A. Reynaud.

O artigo *Histoire de la conquête de l'espace: vers le concept géographique de ville*, foi a contribuição de **Jacques Levy**, nascido em 1952, autor mais voltado à geografia política, com tese de Doutorado de Estado, *L'Espace legitime. Sur la dimension géographique de la fonction politique*, defendida em 1993. É Professor no *Institut de Géographie de Reims*.

O autor inicia seu longo artigo de forma agressiva: “[...] o marxismo foi enterrado há muito tempo e por várias vezes, quanto à cidade, a morte é uma questão de horas”, não vendo então justificativa para evocar “[...] relações entre dois cadáveres” [!] (p. 79)

Na primeira parte, *Recuo: Marx, Engels, a Cidade*, Levy comenta as observações de Engels sobre Londres. Considera que esse autor poderia ter sido “[...] um eminente representante da geografia clássica.” Em seguida, comenta as observações de Marx e Engels na *Ideologia alemã* e no *Capital*, e as de Engels na *Questão da habitação*. O autor destaca ainda a relação estreita que Marx e Engels faziam entre cidades e o capitalismo, e da contradição entre a cidade e o campo. (p. 87-88)

Levy passa em seguida a outro esquema de leitura: a reconstrução da posição da cidade no sistema conceitual marxista. A palavra cidade esconderia vários conceitos distintos. (p. 90) A conceituação de cidade ocuparia uma posição secundária no dispositivo teórico marxista. (p. 91) Na tentativa de demonstrar os motores essenciais do capitalismo, Marx teria privilegiado a abordagem sincrônica totalizante, ou seja, uma “abordagem sistêmica”. (p. 93) O autor lembra também, que é preciso considerar o que eram as cidades capitalistas no meio do século XIX: a cidade era essencialmente o lugar (*lieu*) da “industrialização/proletarização/ exploração”. (p. 94-95) Levy conclui a primeira parte afirmando que “[...] restituir Marx e Engels no seu contexto [...] confirma a riqueza de suas contribuições ao conhecimento da cidade.” (p. 96)

Na segunda parte, *Em direção a um novo paradigma*, o autor afirma que Marx tinha razão na sua ideia do nível de desenvolvimento exercer uma verdadeira ditadura sobre a sociedade. (p. 100) A geografia, por outro lado, teria se desinteressado da dimensão sociológica dos problemas que ela abordava: Pierre George poderia ter realizado a interseção do dogmatismo político com o empirismo geográfico. Mas, quem teria aberto a geografia urbana a perspectivas menos estreitas teria sido, paradoxalmente, Paul Claval, em seu livro de 1981. (p. 103) Para Levy, o lugar da geografia aparecerá a partir da construção do seu ponto de vista próprio, o do espaço. Afirma que a pesquisa das sociedades deveria ser liberada da visão religiosa da política; assim como do controle da política. (p. 106) Em matéria de filosofia, o materialismo teria se imposto como pano de fundo da prática científica e suas ideias teriam impregnado em profundidade o pensamento contemporâneo, daí a necessidade de rejeitar o “anti-marxismo *a priori*”. (p. 107-108)

A terceira parte começa com a questão: *Há um conceito geográfico de cidade?* O conhecimento da cidade teria progredido consideravelmente desde as últimas duas décadas, graças aos avanços da sociologia urbana.

Teria também emergido a noção de espaço, sobretudo porque Castells e Lefebvre teriam dado uma importância considerável a essa noção. A sociologia haveria compreendido o caráter “societal” dos fenômenos urbanos. (p. 109) Para o geógrafo, o espaço poderia ser uma grade de leitura da totalidade social e dos seus sub-conjuntos. (p. 110)

Finalmente, a abordagem da cidade impõe se situar em relação à produção. O autor propõe aproximar a noção de produção em três níveis: 1) a produção de riquezas; 2) a produção da produção, ou seja, a de valores de uso; e 3) a produção da sociedade: as estruturas de regulação das relações entre os dois primeiros setores e das relações de força e de poder entre atores. (p. 111-112) A produção permitiria unificar o conceito de cidade. A cidade, então, representaria a opção de concentração num local em relação aos elementos que entram na troca produtiva.

Com o deslocamento da matéria e as telecomunicações, a superfície tornaria-se ponto, mas este ponto tornaria-se tão atraente que “incharia” e tornaria-se superfície. O espaço poderia ser pensado como ponto de concentração. (p. 113) Uma função predominaria se o benefício que ela tirasse da centralidade fosse pelo “[...] menos igual ao preço pago para eliminar as funções concorrentes.” Daí o autor comenta as rendas diferencial e de monopólio e cita D. Harvey (1973). Seria a concorrência espacial entre as produções de valor, entre as relações sociais, de poder e de indivíduos, que faria a cidade. A cidade, para Levy, seria então um conceito socioespacial, seria um conceito geográfico. (p. 115)

O autor conclui que a cidade aparece como um espaço da (re)produção sistêmica de indivíduos. (p. 116) A cidade “[...] representaria a parte dominante da espacialidade de nosso ser social, com seus limites e suas aberturas.” (p. 117)

A riqueza do artigo de Jacques Levy deriva de seu avanço em vários campos conceituais. Recupera a contribuição do marxismo, embora reconheça que as questões espaciais tiveram um caráter secundário. Neste

ponto, aproxima-se de trabalhos anteriores de H. Lefebvre e M. Quaini. Mas não se limita a esse campo, apoiando-se também na visão sistêmica, e propõe novos conceitos ou reinterpreta conceitos e noções com novos conteúdos.

Andre Vant, nascido em 1941, professor universitário em Saint-Etienne, defendeu sua Tese de Doutorado de Estado, *Imagerie et urbanisation. Recherches à partir de l'exemple stéphanois*, na *Université de Lyon*, em 1980.

Vant participou, com seu capítulo, *La Géographie sociale face aux avatars de l'analyse urbaine*, na publicação do *Collectif français de géographie sociale et urbaine*, denominada *Sens et non sens de l'espace*, de 1984.

Começa comentando as tentativas da geografia francesa de se situar no conjunto das ciências humanas, tendo contado inicialmente com L. Febvre na sua defesa contra a expansão da sociologia, através da explicitação dos campos da geografia humana e da morfologia social, e sendo novamente defendida por Braudel trinta anos depois. (p. 249)

O capítulo é dividido em três partes. A primeira, *As recentes metamorfoses da análise urbana*, trata da liberação dos geógrafos, nos anos 50, do determinismo dos lugares e dos eventos localizados, que teria sido imposto pela escola de Grenoble, e da orientação em direção a uma geografia “mais social que humana”, com a volta do espaço ao primeiro plano, através da “demo-geografia” da escola de Lyon, representada por A. Chatelain, e pela “geografia social marxizante” de P. George, J. Tricart e J. Dresch. (p. 250) Por outro lado, considera que os geógrafos também teriam se afirmado como os melhores auxiliares dos planejadores.

Os trabalhos de P. George (1952) centrados sobre o “fato urbano”, e os de F. Carière e de P. Pinchemel (1963), teriam tido o mérito de colocar o problema do poder do Estado e a pertinência das várias escalas de intervenção. (p. 251) A partir de 1968, teria surgido a sociologia crítica, com os

trabalhos de Castells, com a descoberta da ordem (do lucro e do capital) e do ordenador (o Estado). Vant, menciona então, os trabalhos de H. Lefebvre, de R. Ledrut, de J. Remy e de J. Lojkine. Quanto à antropologia, na segunda metade dos anos 1970, observa que teria começado a se verificar um ceticismo crescente quanto à eficácia das grandes teorias, levando a um recuo em direção ao local (p. 252) (cita então Schumacher) e ao triunfo da análise micro. Os antropólogos Hannerz (1980), F. Levy e M. Sigaud (1983) apresentaram a disciplina como ciência de síntese, procurando assumir a herança da etnologia, da sociologia e da geografia. (p. 255)

A segunda parte trata de *A geografia urbana e o retorno da análise micro*. Nessa parte, Vant comenta que as pesquisas urbanas, durante uma década, teriam abandonado o terreno espacial, denunciando as “ilusões geográficas” em nome do papel fundamental das relações sociais e das estruturas de poder. Mas essa mudança de objeto teria levado à redescoberta da dimensão territorial através dos conceitos de “território” e de suas “territorialidades”. Teria havido um sucesso dos estudos de comunicação (*Communications Studies*), quando cita Young e Wilmot (1983) e o retorno da Escola de Chicago. (p. 254) O local teria se tornado um “geossistema” específico, a monografia voltou a ser revalorizada, e a escala do bairro também foi privilegiada. Cita ainda, A. Bourdin, que opõe o “local tradicional” ao “neolocal”. (p. 255) Outro ponto destacado pelo autor é o estudo das redes. Esse estudo surgiu como reação aos esquemas estruturais/funcionalistas, que decompunham a sociedade em grupos e instituições. Os estudos de redes territoriais, redes setoriais e redes étnicas se difundiram entre os geógrafos que estudavam a urbanização africana. (p. 256) Ao mesmo tempo começava-se realmente a considerar os atores sociais indo contra “um certo discurso marxista”. (p. 257)

Na terceira parte, *Por uma geografia social e uma articulação das análises ‘micro’ e ‘macro’*, Vant afirma que não seria possível fazer a geografia urbana sem fazer, em primeiro lugar, a geografia social. O autor pergunta

se o “micro, o conjuntural e o efêmero” seriam mais verdadeiros que o “macro, o estrutural e o durável”. Cita então, P. Sansot, R. Rochefort (geografia da fenomenologia) e M. Roncayolo. Lembra que a geografia social estaria fortemente enraizada na história. O autor considera que bastaria que a geografia urbana fosse construída através da dialética “do micro empírico” e do “macro teórico”. Quanto à reabilitação da monografia: estaria havendo afinidades e uma linguagem comum entre várias equipes francesas, como as de *Villes en Parallèle*, do CERA de Caen, do CREGS de Lyon. Mas o autor alerta ainda que, deveria ser evitada a “deslocalização” (dizer o global a partir do local), assim como a “sobrelocalização” (dizer o local a partir do global). (p. 261)

Conclui que há uma geografia social preocupada em hierarquizar o conjunto das dimensões, “[...] cujas combinações múltiplas fazem a especificidade dos espaços e dos lugares.” (p. 262)

O artigo de Vant, avança várias questões que serão discutidas no período atual: mostra que ele acompanha os progressos nas questões tratadas pelas demais ciências sociais, sobretudo na antropologia. Também recupera conceitos antigos, que tomam novo sentido.

A contribuição teórica de Vant, e do conjunto dos demais autores, que participaram do livro coletivo de 1984 – publicado na ocasião do XXV Congresso Internacional de Geografia – do qual não tomaram parte,⁸ pode ser contraposta aos trabalhos apresentados pelos participantes oficiais do simpósio organizado pelo Grupo de Trabalho da UGI – União Geográfica Internacional, *Les Grandes métropoles mondiales*, publicados ainda em 1984, pelo Centre de Recherches et Etudes sur Paris et l’Île-de-France (CRECIF).

A produção total resultou em 32 trabalhos publicados. Os geógrafos franceses apresentaram nove trabalhos, sendo cinco sobre a aglomera-

ração parisiense: Jacqueline Beaujeu-Garnier sobre o despovoamento da periferia próxima de Paris; Michel Carmona sobre o raio de ação de Paris, enquanto que Jean-Robert Pitte especificou o seu raio de ação gastronômico; Jean Bastié sobre os parisienses no ano 2000; e Marie-France Caralp sobre o crescimento demográfico e a adaptação dos equipamentos na região Ile-de-France. O trabalho de Pierre Bruyelle foi sobre a metrópole de Lille. Bernard Dézert estudou os transportes internacionais nas grandes metrópoles, enquanto que Claude Chaline examinou os *fronts* fluviais e portuários, e Gabriel Wackermann comparou as funções metropolitanas e a mobilidade espacial da França e da Alemanha.

O geógrafo belga, Walter de Lannoy, examinou a diferenciação residencial na aglomeração de Bruxelas, enquanto que Bernadette Merenne-Scheumaker analisou os novos polos econômicos na periferia de Bruxelas e de Liège. Os espaços periféricos da aglomeração de Madri foram analisados pelo geógrafo espanhol Manuel Valenzuela; a crise urbana de Atenas pelo geógrafo grego Georges Prevelakis; e o emprego e a mudança social em Londres pelo geógrafo inglês James Simmie. O geógrafo alemão Dietrich Otto Muller estudou a aglomeração de Berlim, dividida na época, enquanto que Josef Matznetter estudou Viena e sua posição na Áustria. O geógrafo norueguês Leif Ahnstrom examinou a evolução da população ativa de sete capitais da Europa ocidental.

O geógrafo canadense de língua francesa, Paul-Yves Denis analisou a conurbação de Montreal, enquanto que a geógrafa mexicana Maria Teresa Gutierrez de MacGregor estudou a zona metropolitana do México, como uma carga para o país.

O geógrafo brasileiro Pedro Geiger examinou as estratégias espaciais nas políticas do Estado no Brasil, enquanto que Helena Kohn Cordeiro discutiu a reorganização do centro da Grande São Paulo, aglomeração que foi também examinada pelo geógrafo americano Michael Storper, na perspectiva da descentralização urbana.

O uso do solo da cidade de Lagos foi examinada pelo geógrafo nigeriano James N'Wafor, enquanto que o Grande Cairo foi analisado pelo geógrafo egípcio Mohamed El-Sayed Ghallab. O geógrafo saudita M. El-Fadly examinou a expansão recente da cidade de Riad, enquanto que o geógrafo Baruch Kipnis estudou os processos metropolitanos em Israel. Calcutá foi analisada pelo geógrafo francês Jean Racine, enquanto que o geógrafo americano Gérald Krausse discutiu o planejamento de Jacarta para o ano 2000. O geógrafo japonês Nabuo Takahashi examinou a estruturação da área metropolitana de Tóquio, e Mitsunori Saito estudou o papel das grandes sociedades no desenvolvimento da zona metropolitana de Osaka-Kobe-Kyoto. Um terceiro geógrafo japonês, Kiyotaka Jitsu, fez uma análise comparativa entre as estruturas regionais das grandes cidades americanas, européias e japonesas.

Finalmente, o geógrafo americano Richard Walker examinou a questão temática da localização e crescimento das indústrias.

O conjunto dos trabalhos mostra a internacionalização da geografia urbana, com uma predominância de estudos de casos (realizados em sua maioria por autores nacionais) sobre os estudos comparativos e temáticos, devido ao próprio tema do simpósio.

Do Simpósio de 1984, destacamos a comunicação, *Calcutta: pratiques de l'habitant et stratégies des décideurs dans une ville en crise*, de **Jean Racine**, do Centre d'Études de Géographie Tropicale du C.N.R.S., em Bordeaux.

O autor inicia lembrando que a aglomeração de Calcutá era um dos “[...] símbolos do desastre urbano” no Terceiro Mundo, mas para ele, apesar de tudo, a cidade continuava resistindo.

A comunicação é dividida em quatro partes. Na primeira, *A cidade e suas crises*, o autor informa que a cidade de Calcutá tinha 3,29 milhões de habitantes, e sua aglomeração 9,16 milhões, em 1981. Era a maior co-

nurbação indiana, nascida das feitorias do século XVII, tendo sido sede colonial britânica e também o primeiro porto, praça financeira e aglomeração industrial da Índia. Com a perda da função de capital (1911), com a independência e a separação do Paquistão (1947), a cidade recebeu milhões de refugiados e não se recuperou mais deste choque, segundo o autor. (p. 67)

Racine destaca então, três crises anteriores à crise mundial: 1) a pobreza maciça de metade da população, da qual um terço habitava em cortiços (*bustees*), além das invasões e dos sem teto que viviam nas calçadas; 2) a crise econômica: o porto caiu para o sexto lugar; um tecido industrial envelhecido; a praça financeira caindo para terceiro lugar; a falta de infraestrutura de base; 3) a crise urbana: a inadequação do quadro urbano e o subequipamento. (p. 68)

Na segunda parte, o autor examina as práticas dos habitantes, as modalidades de adaptação à cidade: até 1971, as operações de urbanismo só tinham se ocupado dos antigos bairros ingleses, daí uma longa tradição de abandono, tendo levado ao adensamento dos velhos bairros indianos, e na periferia, a uma mistura de indústrias, cortiços e bairros pobres.

Em 1971, 50.000 pessoas sem teto viviam nas calçadas; 16,7% dos adultos estavam desempregados e havia uma estimativa de 42% do emprego adulto no setor informal (p. 69); 20.000 crianças trabalhavam; e havia ainda 80.000 empurradores de *rikshaws* na cidade. Mas a cidade contava também com bairros de classes média e rica, com jardins ingleses. A cidade contava, também em 1971, com 74% de hindus, 440.000 muçulmanos, 44.000 cristãos e 11.000 *sikhs*. Os bengalis eram 61% da população em 1961, havendo ainda fortes minorias de baiharise oriya. Mas os pobres contavam com as solidariedades das aldeias ou regionais. (p. 71) Como a população tinha sido abandonada por muito tempo, ela teria aprendido a não esperar nada das autoridades, estando voltada às questões de emprego e de subsistência. (p. 72)

A terceira parte trata das estratégias dos que decidem: os industriais e financistas; mas também, a Frente de Esquerda, dirigida pelo Partido Comunista Indiano Marxista, no poder desde 1972, e os sindicatos ligados ao Partido Comunista e ao Partido do Congresso. O autor destaca que na situação de pobreza e dependência, há um aumento da potência de quem dispõe de poder: daí uma fonte de corrupção, de práticas ilegais, da especulação, mercado negro e fraudes. (p. 73)

A última parte trata da política urbana. Do dilema das esquerdas: para quem planejar? As dificuldades de definir prioridades: aos investimentos industriais maciços, segundo a “esquerda economista” mas denunciada pela “esquerda social” (p. 74), ou à melhoria dos setores-chaves (habitação, saúde, educação), segundo a “esquerda no poder”. Mas as três esquerdas estariam de acordo em ir contra um crescimento baseado na intrusão de capitais multinacionais, como em outras cidades asiáticas. Esse consenso teria raízes na “indianidade” e nas duras realidades econômicas. O autor conclui que todas as comunidades teriam suas modalidades de defesa de sua identidade coletiva, sendo Calcutá um espelho ampliado da Índia inteira. (p. 77)

A comunicação de Jean Racine trata de questões importantes existentes em outras cidades do Terceiro Mundo, que vão da situação de pobreza às estratégias de adaptação. Resume as principais questões tratadas no seminário realizado em novembro de 1979, e atualizado em 1982/1983, publicado em francês em 1986, com o título de *Calcutta. La ville, sa crise, et le débat sur la planification et l'aménagement urbain*.

Jean Racine escreveu o Prólogo, quando afirmou que seria útil apresentar ao leitor francês uma imagem de Calcutá vista por autores da própria cidade (quatro páginas). Também escreveu o Prefácio, com informações semelhantes às da sua comunicação de 1984 (oito páginas). O autor apresentou ainda um texto sobre Calcutá e seu *hinterland*, de caráter regional (38 páginas); algumas observações sobre habitação (seis

páginas); sobre a crise portuária (nove páginas); sobre a violência em Calcutá (duas páginas); sobre os *bustees* de Calcutá (sete páginas) e observações sobre como administrar a cidade (quatro páginas). Dois geógrafos indianos participaram dessa publicação pluridisciplinar: Sunil K. Munsî, que escreveu um artigo sobre a gênese da metrópole (21 páginas), e Bireswar Banerjee, que tratou do futuro da metrópole e do novo equilíbrio regional (22 páginas).

Maria Clara Mendes, nascida em 1947, em Angola, é doutora em Geografia pela Universidade de Lisboa. Foi assistente na Universidade de Lourenço Marques e professora da Faculdade de Arquitetura da Universidade Técnica de Lisboa. Escreveu a monografia *Maputo antes da independência. Geografia de uma cidade colonial*, de 526 páginas, em 1985.

No mesmo ano, escreveu o capítulo, *Les Repercussions de l'indépendance sur la ville de Maputo*, publicada no livro *Bourgs et villes en Afrique Lusophone*, de 1989.

A autora inicia o capítulo informando que Moçambique tinha uma fraca taxa de urbanização (13% em 1980), porém registrava um crescimento urbano rápido. A cidade de Maputo, ex-Lourenço Marques, teria se desenvolvido em função do porto, terminal da ferrovia do Transvaal. (p. 283) Ela lembra que durante o regime salazarista, as colônias deveriam produzir matérias primas para as indústrias portuguesas. Entre 1940/1970 a cidade teria crescido em 454%, e com a independência a população teria continuado a aumentar, alcançando 755.300 habitantes em 1980. (p. 284)

A primeira parte do capítulo é sobre a estrutura interna da cidade, e a autora começa com a discussão do “modelo colonial”. Este modelo teria sido caracterizado pela oposição entre a “Cidade de Cimento”, ocupada pelos europeus e a “Cidade Negra”, esta denominada localmente de

“Caniço”. O Central Business District estava situado perto do porto e era dividido em zona europeia e zona indiana. Centros secundários e faixas (*ribbons*) completavam a concentração de comércio e serviços. Os bairros do leste eram mais salubres (p. 287), enquanto que o Caniço era o local de residência de 348.000 negros em 1970. Em 1974, a cidade era pouco industrializada e a maioria da população estava dedicada ao terciário ou ao subemprego. A segregação de classes e a polarização de rendimentos e do consumo caracterizavam o espaço urbano.

A autora comenta as consequências da independência, em 1975: o solo, o ensino e a saúde foram nacionalizados, e o Estado criou unidades de produção industrial e de comércio, ao mesmo tempo em que ocorria a partida dos europeus e indianos. A população negra invadiu então a “Cidade de Cimento”, ocupando os imóveis abandonados. O Partido e o Estado retiraram os invasores e organizaram a locação dos imóveis, o que teria levado a uma manutenção dos “privilégios e discriminações”. (p. 289-290)

O fracasso dos programas econômicos e sociais nacionais teria resultado num aumento dos fluxos migratórios para a cidade. O Estado se responsabilizou pelas infraestruturas e equipamentos sociais, ficando a construção de residências a cargo da população. Projetos de reabilitação foram realizados no “Caniço”. (p. 291) Com o aumento da penúria alimentar, o Estado começou então a exigir “licenças de estadia” para se residir nas cidades[!], mas não conseguiu frear as migrações.

A segunda parte trata dos organismos da gestão urbana, que comenta a criação de “Conselhos Executivos”, presididos por membros da FRELIMO (partido no poder, na época), da criação de “unidades de vizinhança” e da organização de “mobilizadores” junto à população. Mas, com a introdução dos aluguéis impostos pelo Estado, a segregação teria sido acentuada, agora baseada no conceito de “classe” e não mais no de “raça”. (p. 292-293)

A última parte é sobre o planejamento urbano em Moçambique. A autora elabora uma série de considerações indicando as prioridades para Moçambique e para a cidade de Maputo.

Esse estudo tem vários interesses: trata-se de uma cidade colonizada pelos portugueses na África, e da discussão das dificuldades e experiências tentadas na capital pelo novo regime social-nacionalista, num contexto de crise e de guerra civil.

José William Vesentini, nascido em 1950, professor do Departamento de Geografia da USP, editou em 1986, sua tese de doutoramento, *A capital da geopolítica*, defendida em 1985, que teve Manoel Seabra como orientador.

Na introdução, o autor informa que buscou na geografia política os subsídios teórico metodológicos para analisar Brasília. (p. 10) O estudo sobre a implantação de Brasília deveria, portanto, reconstruir a abordagem geográfica do político. (p. 12)

O primeiro capítulo tem por título, *Sociedade, estado e espaço. A problemática teórica da cidade-capital*, e discute a capital e sua historicidade, quando examina comparativamente outras capitais nacionais. Segue discutindo a geografia política; a geografia crítica; o capitalismo, o Estado-Nação e o espaço. Conclui com a questão da geopolítica, quando o autor afirma que o Estado é o principal agente da produção do espaço.

O segundo capítulo trata da *Interiorização da Capital Federal na perspectiva geopolítica*, com cinco partes. Inicia historiando a “controvérsia geográfica e política” relativa à transferência da capital, seguida da história do movimento da ideologia; a terceira parte é sobre os “argumentos geopolíticos”, incluindo os dos autores militares, como Golbery do Couto e Silva. A quarta parte é sobre a operacionalização da geopolítica. A última parte é sobre a “redemocratização” e o controle social.

O terceiro capítulo, *O Governo JK e a construção de Brasília*, é iniciado pelo comentário do Plano de Metas. O autor trata da “super exploração da força de trabalho e a cooptação”. A terceira parte é sobre *Integração territorial e regionalização*, trabalhando na escala nacional. A quarta parte é sobre o “projeto de dominação do empresariado industrial”, e conclui com, *Brasília e o nacional-desenvolvimentismo*, onde discute as ideias do ISEB, quando afirma que “[...] o Estado da geopolítica encontrou em Brasília a sua capital ideal.” (p. 139)

O último capítulo é o que mais interessa: *O espaço urbano da nova capital*. A primeira parte é sobre *O Plano Piloto e suas cidades-satélites*. O autor afirma que Brasília era sustentada pelo país inteiro. Por outro lado, as cidades-satélites concentravam três quartos da população do Distrito Federal. (p. 141) As disparidades entre o Plano Piloto e as cidades-satélites eram enormes: a renda per capita do Distrito Federal era de 377.000 cruzeiros em 1981, enquanto que no Plano Piloto alcançava 860.000 cruzeiros. (p. 144) Algumas cidades-satélites, como Ceilândia, poderiam ser consideradas como imensas favelas. Os mecanismos de segregação espacial em Brasília foram mais acentuados. (p. 145)

A segunda parte trata da *Concepção urbanística*: as ideias de Lúcio Costa (monumentalidade) e de Le Corbusier (“máquina de morar”) são comentadas (quando cita J. Holston, 1982) e continua pelas *Contradições no interior do Plano Piloto*: a estratificação social, pela “[...] oposição entre a ordem burocrática [...] e as políticas espontâneas dos moradores [...]” (p. 157) e conclui com *Brasília e Estado tecnocrático*: comenta a adequação de Brasília no período pós 1964, incluindo a segurança militar. Afirma que a cidade reproduz “[...] certas características do Estado que a engendrou”, e que a concepção urbanística e arquitetônica procuraria exorcizar a história. (p. 168) Conclui o capítulo afirmando que o espaço urbano de Brasília foi apropriado pelo totalitarismo. (p. 169)

Nas considerações finais, lembra que a posição geográfica de Brasília, distante da “área nuclear” do Brasil, refletiria a busca do “[...] afastamento dos problemas sociais mais candentes.” (p. 170-171)

A tese de Vesentini está mais no terreno da geografia política, mas as questões urbanas podem ser encontradas no último capítulo, com 30 páginas, e avança algumas questões que serão desdobradas no livro de J. Holston sobre Brasília. É importante observar que, em nota, o autor afirma que não endossa a preservação do método marxista. (p. 176)

Em 1986, foi publicado o artigo do geógrafo americano, Professor da Universidade de Miami, **Peter Oskar Muller**, traduzido para o francês como *L'urbanisation des banlieues*, conforme sua publicação em Roncayolo e Paquot (1992). Muller escreveu também o livro *Contemporary American Suburbs*, em 1980.

Para o autor, a expansão urbana nos Estados Unidos estava se dando no exterior das grandes cidades, ao longo das rodovias periféricas, que ligavam as constelações de zonas suburbanas. Toda uma economia “pós-industrial” estaria emigrando em direção à periferia. Cidades novas estariam se impondo como centros de negócio de importância nacional. A metrópole norte-americana estaria sofrendo uma modificação profunda: os novos subúrbios não seriam mais um agrupamento de cidades-dormitórios aglomeradas em torno de cidades antigas; hoje eles abrigariam quase todos os tipos de atividades.

O processo de suburbanização teria coincidido com a aparição da cidade industrial no segundo quarto do século XIX, após a implantação das fábricas. (p. 583) Devido à necessidade de alojar os imigrantes, os subúrbios industriais foram anexados pelas cidades. Com a implantação do bonde (1888), uma vaga de suburbanização fez “explodir” os núcleos centrais das metrópoles, transformando-as em “metrópoles tentaculares”.

Como resultado da produção em série de automóveis e com o desenvolvimento acelerado da classe média nos anos 20, houve uma partida em massa dos cidadãos para os subúrbios. A adoção do zoneamento pelos municípios teve o objetivo de proteger o caráter socioeconômico dos territórios. Entre as duas guerras, a indústria também se implantou na periferia. Em 1920, as grandes lojas aparecem também na periferia. Após a Segunda Guerra Mundial, vias rápidas foram construídas nos entornos das cidades. (p. 584) De 1950 a 1980, os habitantes dos subúrbios passaram de 37 a 100 milhões de habitantes, chegando a 44% do total da população dos Estados Unidos. Com as vias rápidas, dá-se a segunda onda de suburbanização. Em 1973, as áreas suburbanas passam os centros das cidades também na oferta de empregos. (p. 585)

Para o autor, agora ocorre nova fragmentação com os “modos de *habitat* seletivos”: residências comunitárias para os idosos, imóveis em copropriedade para os solteiros, bairros “enobrecidos” pela restauração, e novas formas de segregação ocorrem. Novos problemas aparecem como a saturação dos meios de transportes, a sobrecarga dos serviços públicos, o barulho e a degradação da paisagem. (p. 586)

O artigo de Muller pode servir de contraponto aos trabalhos dos geógrafos franceses que estudaram as periferias urbanas, e mostra as transformações que estão ocorrendo nas metrópoles norte-americanas, num grau muito mais acentuado do que as que estão acontecendo no continente europeu.

No mesmo ano de 1986, foi publicado o livro, *L'exclusion des pauvres dans les villes du Tiers Monde*, de **Alain Durand-Lasserve**, Diretor de Pesquisa do CNRS em Paris, que defendeu sua tese de Doutorado em 1973 sobre o crescimento da cidade de Bancoc.

O autor levou em conta os estudos da rede de pesquisadores vinculados ao grupo *Evolution des systèmes de la production foncière et immobilière dans les villes des Pays en Développement*. O livro é composto por três grandes capítulos.

Na introdução, o autor lembra que o fenômeno da “exclusão” dos mais pobres, raramente teria sido analisado em conjunto com o fenômeno de “apropriação”. (p. 7) A tese desenvolvida no livro é a seguinte: os “circuitos” (*filières*) populares informais de acesso ao solo e da produção de habitação, constituem a resposta mais adaptada à situação socioeconômica da maioria dos cidadãos do Terceiro Mundo. (p. 8)

O primeiro capítulo trata da *Habitação dos pobres, habitat popular, circuitos e sistemas de produção fundiária e imobiliária*, e é dividido em duas partes. A primeira é sobre a *Gestão fundiária, produção imobiliária e habitação dos pobres*. A situação de habitação dos pobres seria alarmante. O autor discute as várias definições de “pobres”. A maioria dos autores teria sublinhado a localização periurbana do *habitat* popular. (p. 19) Quanto à posse dos terrenos, haveria uma preponderância de terrenos públicos e comunitários. Os casos de Bancoc e de Abidjã são dados como exemplo. O autor conclui esta parte afirmando que os circuitos populares seriam um dos componentes do sistema de produção fundiária e imobiliária. (p. 28)

A segunda parte é sobre os circuitos e sistemas de produção fundiária e imobiliária. Para o autor, o interesse do “[...] estudo do fundiário e do imobiliário é o de identificar as relações sociais que se desenvolvem [...] a partir das relações entre os homens e os bens fundiários e imobiliários.” (p. 29) O direito de propriedade repousaria sobre a exclusão do outro. (p. 30) O autor destaca em seguida, as seguintes fases do processo de produção fundiária e imobiliária: 1) o programa de operação; 2) a transferência do direito de uso do solo; 3) a mudança do uso do solo; 4) o loteamento; 5) o registro do terreno; 6) o planejamento e o equipamento do terreno; 7) a construção da unidade de habitação; e 8) a ocupação da habitação

pelo utilitário final. (p. 31-33) Os casos de Mombaça e de Duala são comentados.

O segundo capítulo é sobre os três “atores” chaves, e começa pelos (I) proprietários fundiários, que não seriam homogêneos, e que estariam sendo afastados pelos novos atores: os especuladores fundiários e os intermediários. (p. 48) Os exemplos de Lima, Buenos Aires, Fez, Cairo e Lomé são dados.

Em seguida comenta (II) os loteadores, também chamados de “promotores fundiários”, que seriam os agentes que asseguram a transformação de um espaço não construtivo em terreno construtivo, e procede a venda (ou locação) do terreno transformado. (p. 55) Eles seriam os principais atores da produção de terrenos a construir. (p. 59-60) Os casos de Colombo e Bancoc são examinados. Em seguida, quando trata da legalidade/ilegalidade, são utilizados os exemplos de Bogotá, Cairo, Fez, Rufisque e de Kinshasa. Para a emergência dos loteadores seria necessário haver uma demanda sustentada; a existência de circuitos de produção de habitação adaptados a uma produção parcelada; a oferta de terrenos pelos proprietários; um crescimento regular do preço do solo; a existência de atores dispostos de capitais e de haveres monetários; um contexto jurídico-institucional administrativo favorável. (p. 67-69) O loteador seria um ator que teria acesso à propriedade fundiária, às fontes de financiamento e à administração, e teria uma capacidade notável de adaptação. (p. 69-70)

O terceiro ator seria (III) o produtor e promotor imobiliário: o capital da promoção permitiria a conversão rápida do capital da indústria da construção da forma mercadoria na forma de habitação no mesmo período de produção. (p. 73) Os exemplos dados são sobre Kuala Lumpur, Bancoc, México, Lima e Iaundé. Seria necessário para a promoção imobiliária: a existência de uma demanda solvável; de um sistema de financiamento e acesso ao solo; um investimento em capital frequente-

mente importante. (p. 87) Exemplos de Cairo e de Iaundé são tratados no caso da pequena produção de mercadoria. O capítulo é concluído com a “função econômica do solo e da habitação urbana”, onde são dados os exemplos sobre a função de regulação, a partir dos casos de Buenos Aires, Cairo e São Paulo (a partir dos estudos de C. Sachs); e da função de controle e redistribuição, com os casos de Teerã, Caracas e Buenos Aires.

O terceiro capítulo trata da intervenção dos poderes públicos, e é dividido em três partes. A primeira é sobre os circuitos formais de produção fundiária: os efeitos segregativos. O poder público teria uma “ambiguidade fundamental”: sustentar e regular a atividade do setor privado e corrigir os efeitos da sua intervenção. (p. 110) Mas os planos teriam efeitos segregativos e discriminatórios no aspecto fundiário: suas normas seriam incompatíveis com as rendas da maioria da população. (p. 114) Os exemplos de Delhi e de Seul são apresentados. Os poderes públicos também interviriam como promotores e como atores financeiros. (p. 117) Exemplos são dados de Estados promotores (Egito e do México); de capital de promoção e habitação social (Kuala Lumpur); de política de crédito (Brasil e Marrocos); e de abandono de subvenções (Kuala Lumpur, Santiago, Lima, Bancoc e de cidades do Marrocos).

A segunda parte é sobre a intervenção do poder público nos circuitos populares da produção fundiária e imobiliária, quando são comentadas as opções repressivas, com os exemplos de Buenos Aires, de Santiago, de Lima, de Lomé e de Abidjã. As opções reformistas incluem comentários sobre o Banco Mundial e o Centro das Nações Unidas para os Estabelecimentos Humanos, com os exemplos da Ciudad Guayana (Venezuela), de Túnis e de Bancoc.

A última parte é sobre os limites e ambiguidades das intervenções, com os exemplos de satisfação da demanda (da África, de Lima, do México). As alianças de classe e rupturas e a participação popular são ainda comentadas.

Na conclusão, o autor comenta que a situação fundiária e a situação de moradia urbana são o resultado de uma relação de força. (p. 165) Três questões são ainda colocadas: 1) o encorajamento do setor da produção fundiária e imobiliária na margem do sistema de produção capitalista; 2) a questão da segurança da posse pelos ocupantes ilegais de terrenos; e 3) a questão das subvenções: que deveriam ser mantidas para as populações não solváveis. (p. 168) O autor conclui perguntando, se a questão (*enjeu*) fundiária e imobiliária se situaria ainda no nível da produção, ou já teria se deslocado para o nível da gestão. (p. 170) Uma bibliografia de 362 títulos é apresentada no final do livro.

Como o trabalho resulta da análise comparativa de processos examinados a partir dos estudos de várias cidades, fica difícil separar a contribuição individual de Durand-Lasserve. O livro, entretanto, organiza bem a discussão sobre a questão fundiária nas cidades do Terceiro Mundo, destacando os principais agentes, e lançando inclusive o alerta da exclusão dos pobres, que estariam cada vez mais afastados das facilidades oferecidas nas cidades estudadas.

Mauricio de Almeida Abreu (1948-2011), Ph.D em geografia pela *Ohio State University* (1976), professor titular da Universidade Federal do Rio de Janeiro, retomou os estudos de geografia histórica sobre a cidade, resultando no seu livro, *Evolução urbana do Rio de Janeiro*, publicado em 1987.

No capítulo introdutório, o autor busca a explicação do presente, através do processo histórico que lhe deu forma e conteúdo, e seu objetivo seria demonstrar que o “[...] alto grau de estratificação social” do espaço metropolitano do Rio seria a expressão de um “[...] processo de segregação das classes populares.” Busca então, relacionar a organização interna da cidade com o processo de evolução da formação social, com

especial atenção ao papel do Estado, e considerou o modelo dicotômico núcleo-periferia, na qual “[...] a cidade dos ricos se contrapõe àquela dos pobres.” (p. 11)

O segundo capítulo, *Sociedade, espaço urbano e estado, em busca de uma base teórica*, começa pela crítica aos modelos prontos: os da escola de Ecologia Humana de Chicago e os da teoria econômica neoclássica. Por outro lado, o autor lembra que a luta de classes refletiria a luta pelo domínio do espaço. Nesse capítulo, a periferação é conceituada, além da localização distante, como a “[...] não acessibilidade ao consumo de bens e serviços.” (p. 15)

Em seguida, é discutido o conceito de Formação Social, que seria composta pelas estruturas econômica, jurídico-política e ideológica. A Formação Social se exprimiria através de processos que se desdobrariam através de funções, enquanto estas se realizariam mediante formas, quando cita Milton Santos. (p. 16) Esse capítulo trata ainda da discussão da *Formação social e espaço: a área metropolitana de Rio de Janeiro*. Haveria nessa área um primeiro círculo, composto do núcleo (que concentraria as funções centrais) e de suas extensões; de um segundo círculo formado pelos subúrbios mais antigos da periferia imediata (local de residência da baixa classe média) (p. 25); de um terceiro círculo, composto pela periferia intermediária (área de expansão da metrópole) (p. 26); e de um quarto círculo, formado pela periferia distante. (p. 28)

O capítulo é concluído com a *Estrutura urbana e momentos de organização social*. Para o autor, os momentos atuais teriam sido influenciados pelos momentos anteriores, que teriam legado ao espaço atual forma e conteúdo. As cidades poderiam ser vistas como uma coleção de formas geográficas. As formas-aparência poderiam ser formas antigas e formas novas, e ainda, as formas “[...] possuem conteúdos, isto é, realizam uma função.” (p. 30) Finalmente, a estrutura urbana seria a ordem espacial de uma cidade. (p. 31)

No terceiro capítulo, *O Rio de Janeiro do século XIX: da cidade colonial à cidade capitalista*, o autor comenta que nesse período, a falta de transportes coletivos e as necessidades de defesa faziam com que todos morassem próximos, a diferença sendo dada pela forma-aparência das residências. (p. 35) A partir de 1870, com a introdução do bonde por animais, os usos e classes “nobres” teriam tomado a direção dos bairros servidos por esse transporte (a zona sul da cidade), enquanto que o trem a vapor passou a servir ao deslocamento dos usos “sujos” e das classes menos privilegiadas (a zona norte). (p. 36-37) O capital da “aristocracia” cafeeira passou a ser aplicado na propriedade de imóveis das áreas servidas por bondes, sendo estes controlados por capitais estrangeiros. (p. 43) Com a Reforma Passos, inicia-se o “Espaço Capitalista”, com o alargamento das principais artérias do centro, o asfaltamento das ruas, o saneamento, a “guerra aos quiosques”, e a construção da Avenida Central, resultando na demolição de 2 a 3.000 casas, no que teria sido a primeira “intervenção estatal maciça sobre o urbano”. (p. 60-63)

O quarto capítulo trata do Rio do início do século XX. Começa por *As novas contradições do espaço* e destaca a forma da cidade, que seria transformada, tanto em aparência (a morfologia urbana), quanto em conteúdo (separação de usos e classes sociais no espaço). (p. 73) Nos anos 1920/1922, foi demolido o morro do Castelo, sítio original da cidade (p. 76) e saneada a lagoa Rodrigo de Freitas. (p. 78) Com a localização das indústrias perto do porto em São Cristovão, surge a favela do Jacarezinho, com seus moradores, operários em sua maioria. (p. 80) O autor comenta o Plano Agache, que nunca foi implantado, e que já propunha a erradicação das favelas. (p. 86-87)

No quinto capítulo, *O espaço em movimento: do urbano ao metropolitano*, o autor comenta que na década de 1940, a construção da rodovia Rio-Bahia teria aumentado o afluxo de mão de obra. (p. 96) Essa década teria sido também o período de maior expansão de favelas do Rio, sendo

que dos favelados, 30% eram operários. (p. 106) A Avenida Presidente Vargas, inaugurada em 1944, resultou na demolição de 525 prédios. (p. 114) No final da década, a onda urbanizadora teria atingido os limites atuais. Em seguida, teria ocorrido o adensamento. Na década de 1950, o movimento migratório teria sido ainda maior que na década anterior. (p. 118) Finalmente, nos anos 1950 e 1960, a “febre viária” teria mudado a forma-aparência do Rio de Janeiro: que teria exigido transformações no seu conteúdo. (p. 134)

Na conclusão, o autor relembra que o objetivo do trabalho era o de analisar a “relação espaço/sociedade no tempo” (p. 139), e que a atual estrutura metropolitana do Rio era a expressão mais acabada de um processo de estratificação espacial. (p. 145) Entretanto, o autor considera que seria necessário ainda desenvolver uma “[...] teoria baseada na realidade brasileira”. (p. 147)

O livro de Mauricio Abreu, baseado, sobretudo em fontes secundárias, faz uma excelente síntese do processo de crescimento do Rio de Janeiro: a partir do século XIX, recuperando as questões históricas nas suas implicações espaciais. O esforço de conceptualização deve ser destacado, através da proposição de conceitos como o de forma-conteúdo, assim como na sua busca de responder as especificidades da realidade urbana brasileira.

No ano de 1989, foi realizado em São Paulo, o Primeiro Simpósio Nacional de Geografia Urbana, cujos anais, organizados por Ana Fani A. Carlos, foram publicados em 1994, com o título de *Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano*, composto de 390 páginas.

Nessa publicação destaca-se a contribuição de Mauricio Abreu, intitulada *O estudo geográfico da cidade no Brasil: evolução e avaliação*, com 125 páginas, resultado do exame efetuado pelo autor em quase 1.000 trabalhos. A análise foi limitada aos trabalhos na escala intraurbana, elaborados por geógrafos brasileiros, e que tivessem atingido o domínio público.

Após examinar os primeiros trabalhos sobre a cidade, o autor comenta a chegada da “Escola Francesa ao Brasil”, destacando o papel de Pierre Mombeig na difusão das monografias urbanas, a partir do modelo francês. A alternativa trazida por Donald Pierson é também comentada. É destacado o papel da Associação de Geógrafos Brasileiros (AGB) no início dos trabalhos geográficos, com comentários sobre os encontros nacionais. O autor cita uma listagem das monografias urbanas realizadas no período. O legado da geografia tradicional é avaliado, mostrando suas limitações, mas lembrando, por outro lado, que o material produzido deveria ser recuperado.

O autor continua seu comentário sobre a geografia neopositivista, no período em que os estudos interurbanos teriam tomado a dianteira dos intraurbanos. (p. 237) Comenta a busca dos padrões espaciais pelos autores da nova corrente e conclui que não teria havido uma “revolução neopositivista” no Brasil, pois nem a teorização, nem o método dedutivo teriam sido adotados pelos geógrafos dessa corrente no Brasil. (p. 245)

Após um comentário sobre a transição, o autor trata da produção geográfica atual, dividindo em corrente de influência neoliberal e corrente da geografia crítica. A influência de Castells nos primeiros trabalhos é lembrada e destaca os seguintes temas: o direito à cidade; os agentes da produção do espaço; a produção/destruição/reprodução dos espaços intraurbanos; e o espaço e a reprodução do capital.

Os trabalhos sobre a ótica ambiental e da geografia da percepção e do comportamento também são comentados e conclui destacando a riqueza da produção no campo da geografia urbana brasileira, mas faz duas alertas: 1) a utilização indevida do referencial teórico marxista em estudos de outras correntes; e 2) apesar da qualidade dos trabalhos da geografia crítica, estaria havendo negligência da parte dos autores dessa corrente pelas questões do visível e da aparência, lembrando a necessidade de se revalorizar o particular, a paisagem e o lugar. (p. 280)

O importante e minucioso levantamento realizado por Mauricio Abreu, correspondendo a um terço do livro resultante dos anais do simpósio, vem atualizar e completar uma lacuna sobre a produção geográfica sobre a cidade no Brasil, e o resultado é um motivo de orgulho, devido à riqueza do material examinado, sobretudo o volumoso trabalho realizado nas pós-graduações em geografia. O exame realizado foi bem mais aprofundado que os levantamentos pluridisciplinares realizados por Lícia Valladares, que já mostravam a antiguidade e a importância dos estudos urbanos na geografia. As advertências do autor são também importantes, antecipando o momento de flexão do domínio hegemônico do pensamento crítico na geografia brasileira.

O falecimento recente de Mauricio Abreu privou a geografia brasileira de um dos seus melhores pesquisadores. Ele terminou sua obra magna, a *Geografia histórica da cidade do Rio de Janeiro (1502-1700)*, publicada em 2010, em dois volumes, com 904 páginas, um marco fundamental na nossa disciplina.

Ainda em 1987, temos o livro *Modern Urban Landscape*, do professor de geografia da Universidade de Toronto, nascido em 1944, **Edward Relph**, traduzido em Portugal em 1990. O autor é conhecido pelo seu livro *Place and Placelessness*, de 1976.

Na introdução, Relph lembra que poucos livros trataram do aspecto das cidades, enquanto que “milhares” de obras examinaram as estruturas e as formas das cidades. (p. 11) O objetivo do livro é o de descrever o desenvolvimento do aspecto das cidades nos últimos cem anos. As paisagens, segundo Relph, seriam os contextos visuais da existência quotidiana. (p. 12) A abordagem usada seria “geográfica” para o autor, pois colocaria o entendimento geral antes da explicação especializada. (p. 14) Sua atenção volta-se para as estruturas, as ruas e os espaços da cidade. (p. 15)

No segundo capítulo, *Uma retrospectiva do futuro: as paisagens dos finais do século XX vistas na década de 90 do século XIX*, o autor inicia comentando o livro de E. Bellamy *Olhando o Passado* (1888) e o de W. Morris *Notícias de Lugar Nenhum* (1891), que teriam marcado os primórdios do pensamento moderno e futurista, sobre as cidades e as paisagens. (p. 19) As desigualdades do período vitoriano são comentadas a partir dos livros de Bellamy e de Ruskin. As previsões de Bellamy para Boston no ano 2000 e as paisagens futuristas de W. Morris são detalhadas. O capítulo é concluído com as *Realidades utópicas*, onde o autor mostra que as utopias dos dois autores não se realizaram.

O terceiro capítulo, *Estudos antigos e formas novas na arquitetura: 1880-1930*, inicia comentando a construção, em 1883, do Home Insurance Building, em Chicago, como a primeira utilização de estrutura de aço na construção de arranha-céus. (p. 31) Trata então, da *Arquitetura vitoriana*: a arquitetura ocidental até 1800 teria tido quatro formas principais: a vernacular, a clássica, a gótica e a renascentista. (p. 32) Com o século XIX, os estilos góticos teriam sido ressuscitados. Em seguida, comenta *O declínio do último revivalismo clássico*; e as necessidades de *Construir alto e grande: o Palácio de Cristal e a Torre Eiffel*. O autor volta a comentar *Os Primeiros arranha-céus em Chicago*, considerando o primeiro elevador seguro, o de E. Otis, da década de 1850. (p. 39) *Os Estilos de arranha-céus até 1930* são comentados a seguir, destacando os trabalhos do arquiteto L. Sullivan. Em *As origens da Baixa*, (tradução portuguesa de CBD), o autor também trata da estagnação das construções na Grande Depressão.

No quarto capítulo, *A invenção do planejamento urbano moderno: 1890-1940*, o autor discute os antecedentes do planejamento moderno, comentando os regulamentos municipais, o livro de C. Sitte, os trabalhos de Haussmann, e as cidades industriais modelo. Em seguida, comenta *A cidade bela e o plano diretor*, e informa que o plano de D. Burnham para Chicago (1909) teria sido o primeiro a definir como a cidade seria no

futuro. (p. 54-55) As cidades-jardins de E. Howard são tratadas a seguir, continuando pelos trabalhos de R. Unwin e B. Parker. As unidades de vizinhança são comentadas a partir das ideias de C. Perry. Relph segue comentando *O princípio de Radburn*, onde aparece a ideia de superbloco. A “zonificação” teria sido originada dos primeiros regulamentos na Alemanha e na Califórnia. O autor comenta ainda os *Planos ideais não realizados: a Cidade Radiosa e Broadacre*, a partir das propostas de Le Corbusier e de F. Lloyd Wright.

No quinto capítulo, *As paisagens comuns da primeira idade da máquina: 1900-1940*, o autor comenta as vias rápidas: a Bronx River Parkway teria sido a primeira a ser desenhada (aberta em 1924). (p. 75) O autor segue discutindo *Ruas mecânicas e paisagem municipal*: os semáforos teriam sido utilizados em Filadélfia em 1910. (p. 77) Em *As primeiras faixas comerciais e o declínio da rua principal*, é comentado o impacto comercial dos automóveis. Em 1939, o automóvel já era a principal força “[...] na determinação da aparência das paisagens normais da cidade.” (p. 83) Comenta também o consumo de massa ostensivo, citando Verblen. Conclui com *A detestável gestão científica*, quando trata do princípio de administração científica de Taylor (1911) e do início da linha de montagem, por Ford (1913).

O sexto capítulo é sobre *Modernismo e internacionalismo na arquitetura: 1900-1940* e trata inicialmente das “Fontes do modernismo”, a partir do movimento *Arts and Crafts*, da *Art Nouveau*, do Futurismo Funcional, através do *Deutscher Werkbund*, e dos Futuristas Italianos. A Primeira Guerra Mundial é vista como um interlúdio. Depois o autor comenta a *Bauhaus*. Discute o começo do planejamento urbano modernista, a partir da construção de 1.500 blocos de apartamentos para trabalhadores em Frankfurt, entre 1925/1931. (p. 100) Le Corbusier é comentado a seguir, considerado um dos grandes arquitetos do século XX (p. 102), juntamente com Mies van der Rohe.

No sétimo capítulo, *As paisagens numa idade de ilusões: de 1930 até ao presente*, Relph inicia discutindo as tecnologias da “segunda idade da máquina”, seguindo pela crítica dos anúncios em plásticos iluminados [sic]; da parafernália das telecomunicações; das manifestações do computador; dos aeroportos; da energia nuclear; e da paisagem agrícola. Na terceira parte, o autor trata do barateamento das tecnologias mais antigas. Segue pela “Imaginharia”, ou seja, a contração de imaginação com engenharia, como a usada no mundo de Walt Disney. (p. 118) Conclui com a crítica dos manipuladores dos dados e daqueles que apóiam, de maneira incondicional, o progresso através da tecnologia, quando faz referência a Mumford. (p. 120)

No oitavo capítulo, *O planeamento da cidade segregada: 1945-1975*, o autor afirma que o planeamento passa ao primeiro plano no pós-guerra. (p. 125) Em seguida, destaca a importância dos primeiros livros-textos do planeamento. Quanto ao planeamento radical, ele corresponderia à erradicação de tudo que existe anteriormente (citando Ravetz) (p. 129), enquanto que a renovação urbana é vista como uma operação para eliminar habitações “sem segurança, sem higiene e superlotadas”. (p. 132) Comenta a seguir os recintos para pedestres desenvolvidos em Coventry e em Roterdã. (p. 135) Concluindo, afirma que, como a renovação urbana radical, o planeamento de novas cidades seria uma ideia ultrapassada. (p. 142)

O nono capítulo, *O domínio das companhias na cidade: 1945*, é iniciado com a afirmação de que “[...] o nosso mundo é [...] um mundo empresarial”. (p. 149) Trata a seguir da escolha pelas empresas privadas dos arranha-céus modernistas: as torres de escritório seriam as catedrais da cidade moderna. (p. 150-151) Quando comenta que os empreendimentos residenciais foram monopolizados pelas companhias, tanto na Grã Bretanha, como nos Estados Unidos, dá como exemplo os projetos de W. Levitt, as *Levittown*. Quanto aos centros comerciais, os primeiros

entrepósitos pequenos datariam da década de 1930. Em 1953, foi aberto um centro comercial em Omaha, Estados Unidos. (p. 159) As faixas comerciais seriam uma forma particular das áreas intensamente iluminadas dos centros nos inícios do século. (p. 161)

No décimo capítulo, *Arquitetura modernista e tardo-modernista: 1945*, o autor comenta Mies van der Rohe e o “estilo pele-e-osso”, em que os “ossos” seriam as vigas de aço, e a “pele”, a fina parede de vidro. (p. 172) Discute também, Le Corbusier e a “gaiola de cimento”, o modernismo sem floreios, o novo brutalismo e o expressionismo, e conclui com a arquitetura tardo-modernista.

No décimo primeiro capítulo, *O pós-modernismo no planejamento e na arquitetura: 1970*, Relph lembra a destruição, em 1972, do conjunto de Pruitt-Igoe em St. Louis, como anúncio do fim do modernismo. (p. 188) Começa a tratar das novas concepções na arquitetura, referenciadas como pós-modernismo, baseadas na volta ao passado de elementos de estilos mais antigos. (p. 189) A segunda parte é sobre a “nobilização” comercial e residencial, ou seja, a revitalização de áreas, resultando na substituição das zonas operárias e mistas, por lojas modernas, escritórios e apartamentos de profissionais em ascensão, alastradas também pelas áreas residenciais. (p. 194) O caso de Quebec é comentado quando trata do planejamento e da preservação do patrimônio histórico. Lembra que também estão sendo restaurados edifícios pioneiros da arquitetura moderna. O autor afirma que seria possível fazer praticamente qualquer combinação de estilos na arquitetura pós-moderna. O *design* urbano, por outro lado, seria o equivalente do planejamento no pós-modernismo. (p. 201) O planejamento comunitário é comentado, mas seu uso seria excepcional. (p. 206)

O último capítulo é intitulado *As paisagens citadinas modernistas e as paisagens urbanas pós-modernistas*. A paisagem urbana também seria a visão da rua, o que a maioria das pessoas capta das cidades. (p. 211)

Inicia comentando as fases do *design* da paisagem urbana do século XX: 1) a primeira fase teria durado até 1940, com o desenvolvimento das formas urbanas mais antigas; 2) após a Segunda Guerra foram realizadas mudanças drásticas: formas racionais, ruas compridas e estreitas e edifícios individuais parcamente decorados (p. 212-213); 3) há menos de uma década, o planejamento das zonas históricas, o *design* urbano e a arquitetura pós-moderna se justapõem: o núcleo citadino é modernista, rodeado por zonas pós-modernas, seguidas de jardins suburbanos com ruas tradicionais. (p. 214) As qualidades das paisagens urbanas modernistas são destacadas: a grandeza mega-estrutural (ex. *World Trade Center*); os espaços estreitos e espaços abertos; a ordem racional e inflexibilidade; a dureza e a opacidade; a visão serial e descontínua. Já as qualidades das paisagens urbanas pós-modernas seriam: sua peculiaridade; as fachadas com textura; a estilização; a ligação ao cenário local; a divisão pedestre/automóvel. Nos comentários finais, o autor conclui que as paisagens urbanas seriam mais o reflexo do que a causa da condição humana. (p. 235)

O livro de Edward Relph avança na discussão das questões da modernidade e da pós-modernidade. Seu livro apresenta mais similaridade com as discussões efetuadas pelos arquitetos e urbanistas, mas é de grande interesse para os geógrafos. Por outro lado, poucos geógrafos são citados, em apoio às suas ideias. A tradução portuguesa descreve expressões pouco habituais, como “plásticos iluminados” que devem significar *néon*.

Peter G. Hall, nascido em 1932, doutorou-se em Cambridge (1959), ensinou na *London School of Economics*, na *Univeristy of Reading*, e ensinava Planejamento Urbano e Regional e Geografia na Universidade da Califórnia, em Berkeley.⁹ É autor do pioneiro *The World Cities*, de 1966.

Em 1988, publicou *Cities of Tomorrow*, traduzido para o português em 1995. O livro tem como subtítulo *Uma história intelectual do planejamento*

e do projeto urbanos no século XX. O autor limita-se ao planejamento propriamente dito, sua análise cobre o período de 1880 até 1987. Sua organização é temática e não cronológica. O livro é organizado em 12 capítulos.

O primeiro capítulo, *Cidades da imaginação*, é introdutório e enfatiza que muitas visões de movimento urbanístico tinham origem no movimento anarquista. (p. 4) O planejamento urbano no século XX representaria uma reação “[...] contra os males produzidos pela cidade no século XIX.” (p. 9) O segundo capítulo, *A cidade da noite apavorante* (*The City of Dreadful Night*), título de um livro de 1880, tem como subtítulo, *Reações à cidade encortificada do século XIX: Londres, Paris, Berlim, Nova York (1880-1900)*, e relata a pobreza dos cortiços do período vitoriano. O autor destaca o estudo de C. Booth, de 1887, como o “[...] primeiro levantamento social moderno.” (p. 31)

O terceiro capítulo é sobre *A cidade do desvio variegado* (*The City of By-Pass Variegated*), e trata dos subúrbios resultantes dos transportes de massa, que teriam transformado o problema dos cortiços, com o deslocamento das populações, com análises sobre Londres, Paris, Berlim e Nova York no período 1900-1940. O destaque nesse capítulo é dado às propostas alternativas ao rígido parcelamento inglês elaboradas por R. Unwin.

O quarto capítulo é sobre *A cidade no jardim*, e trata da solução cidade-jardim nas cidades de Londres, Paris, Berlim e Nova York, no mesmo período. O autor considera E. Howard, como “[...] a mais importante e singular personalidade de toda esta história.” (p. 103) Quanto a R. Unwin, o autor considera-o influenciado por Sitte. (p. 120)

O quinto capítulo, *A cidade na região*, trata do planejamento regional. Os casos de Edimburgo, Nova York e Londres são examinados também no mesmo período. Para o autor, o planejamento regional teria nascido com P. Geddes, que teria absorvido seu credo comunista anarquista dos geógrafos franceses. (p. 161) As ideias de L. Mumford e as propostas de L. P. Abercrombie são também comentadas.

O sexto capítulo, *A cidade dos monumentos*, tem o subtítulo *O Movimento City Beautiful: Chicago, Nova Delhi, Berlim, Moscou (1900-1945)*. O movimento foi iniciado por D. H. Burnham. (p. 208) Dois subcapítulos são interessantes, um por tratar do movimento na Índia inglesa, e o outro, comenta o uso do movimento pelos grandes ditadores, seja Mussolini, Hitler (e seu arquiteto A. Speer), ou Stalin, com a interferência dele na aprovação dos projetos. (p. 236)

O sétimo capítulo, *A cidade das torres*, é sobre a “Radiosa Cidade Corbusiana”, e trata de Paris, Chandigar, Brasília, Londres e St. Louis, de 1920 a 1970. O autor faz uma crítica irônica às ideias de Le Corbusier. Brasília é comentada a partir de textos de D. G. Einstein e N. Evenson, ambos de 1973. A reação contra a remodelação urbana, efetuada por J. Jacobs também é comentada. O capítulo é concluído com a implosão do conjunto Pruitt-Igoe em 1972. (p. 277)

O capítulo seguinte, o oitavo, é sobre *A cidade da suada equidade (The City of Sweat Equity)*, com comentários sobre as comunidades autônomas, e os exemplos são sobre Edimburgo, Indore, Lima, Berkeley e Macclesfield (RU), no período de 1890-1987. As ideias anarquistas de autoconstrução de P. Geddes são comentadas. O caso de Lima é baseado nos estudos de J. Turner, e o movimento de *advocacy planning* também é comentado.

O nono capítulo, *A cidade à beira da autoestrada*, é sobre o subúrbio iniciado pelo automóvel, com os exemplos de Long Island, Wisconsin, Los Angeles e Paris, no período 1920-1987. O autor considera a Long Island Motor Parkway, construída entre 1906-1911, como a primeira autoestrada do Mundo (p. 339), e como primeiro *shopping center*, o de Kansas City, em 1923-1925. (p. 338) A proposta da *Broadacre City*, de F. L. Wright é comentada neste capítulo.

O décimo capítulo, *A cidade da teoria*, é o que mais se aproxima deste trabalho. Faz a relação entre o planejamento e a academia, com os exem-

plos de Filadélfia, Manchester, Califórnia e Paris, no período 1955-1987. Inicia tratando da pré-história do planejamento urbano acadêmico entre 1930 e 1955. Os anos 1950 teriam sido os da “revolução intelectual”, inclusive uma revolução na geografia humana (p. 387), quando teria havido uma mudança de paradigmas. (p. 389) O autor segue comentando a busca de um novo paradigma, a partir das críticas da direita e da esquerda, pois o planejamento de sistemas não teria melhorado as condições de vida nas cidades. (p. 394) Passa então a discutir a *Supremacia Marxista*, destacando os trabalhos dos geógrafos D. Harvey e D. Massey, e dos sociólogos M. Castells e H. Lefebvre. Conclui com *A Prática foge da Teoria*, a partir do distanciamento ocorrido entre as duas.

O décimo primeiro capítulo é sobre *A cidade do empreendimento*, e comenta que teria havido a virada ao avesso do planejamento, com o exame dos casos de Baltimore, Hong Kong e Londres, no período 1975-1987. O destaque é o da “yupificação” do East End, com o projeto do Docklands de Londres.

O último capítulo versa sobre as *Cidades da permanente ralé* (*The City of Permanent Underclass*), e trata da resistência dos cortiços de Chicago, St. Louis e Londres, no período 1920-1987: agora o problema não é mais porque a maioria do povo é pobre, porém é o de tentar entender por que uma minoria continua pobre. (p. 470) Os estudos da sociologia urbana norte-americana são comentados, sobretudo os referentes à situação desfavorável das populações negras.

A alentada bibliografia conta com 1.401 citações, das quais apenas 97 não são em inglês (46 em alemão e 29 em francês), ou seja, muito “anglo-norte-americanocêntrico”, como o autor adverte na página 8.

O livro é acessível em português. A tradução de alguns títulos dos capítulos só se torna compreensível com a leitura dos subtítulos. Talvez por P. Hall estar voltado ao ensino do planejamento urbano e regional, o livro não parece ter sido redigido por um geógrafo. Mas seu levanta-

mento é exaustivo, e os temas são convenientemente expandidos numa linguagem cheia de ironia e humor.

Sir Peter Hall, publicou em 1998, o monumental, *City in Civilization*, com 1.119 páginas.

Aldo Paviani, nascido em 1934, é livre docente da Universidade Federal de Minas Gerais (1977) e professor titular da Universidade de Brasília. Paviani escreveu e editou vários livros sobre a capital federal, como *Brasília: ideologia e realidade. Espaço urbano em questão* (1985), *Urbanização e metropolização. A gestão de conflitos em Brasília* (1987), *A conquista da cidade: movimentos populares em Brasília* (1991).

Destacamos o seu livro de 1988, *Brasília: a metrópole em crise. Ensaios sobre urbanização*, composto por oito capítulos, correspondendo às comunicações apresentadas e artigos anteriores.¹⁰

No primeiro capítulo, *Urbanização na América Latina: questões gerais*, Paviani comenta as teorias elaboradas e as pesquisas empíricas realizadas sobre os problemas urbanos latino-americanos. Considera a urbanização como um desafio. (p. 9) Comenta os agentes no processo de urbanização: o Estado, as empresas imobiliárias, os compradores e os usuários de imóveis. (p. 18) O Estado é interpretado nos aspectos do assistencialismo, do paternalismo e do clientelismo. (p. 25) Conclui o capítulo considerando que os problemas metropolitanos são “[...] o rebatimento sobre o espaço de um movimento geral da sociedade.”

O segundo capítulo trata do *Processo de periferização e Pobreza urbana*. O autor faz a relação de periferização econômica com “inacesso” ao espaço urbano. (p. 26) Destaca então, o papel do agente morador (usuário, inquilino, invasor, proprietário) no processo de periferização. (p. 29) O Estado daria acesso aos habitantes pobres, mas periferizando-os, distanciando-os dos empregos, serviços e escolas. (p. 32-34) O autor

conclui com a “Geografia do Desperdício”, quando critica o esbanjamento de recursos pelo Estado. (p. 38-40)

No terceiro capítulo, *Terra urbana para especular*, o autor trata do “inacesso urbano ampliado”, ou seja, a terra como mercadoria sob as mãos dos agentes da especulação imobiliária. Paviani discute a existência de forças de concentração e de forças de dispersão. A ação dos modeladores do espaço resultaria: em especulação imobiliária; no surgimento de favelas; na concentração de equipamentos, serviços e melhores habitações; no alargamento das fímbrias periféricas da cidade; e na redução da terra à qualidade de mercadoria. (p. 41-42)

No quarto capítulo, o autor discute a *Expansão Urbana de Brasília*, segundo três formulações teóricas: 1) a urbanização submetida à expansão física da cidade; 2) a expansão de Brasília em sua região, o que seria “lacunoso da literatura e nebuloso na teoria”, mas Paviani considera que há uma esfera de influência do setor financeiro; 3) as mudanças socioeconômicas (e espaciais) estariam contidas pelo processo de urbanização e o alimentam, agindo para concentrar e desconcentrar. (p. 48-49)

No quinto capítulo, *Metropolização – Rumo à periferia*, Paviani concorda com a denominação de Brasília como “metrópole incompleta”, utilizada por Milton Santos. Brasília teria os requisitos para ser considerada como metrópole: complexidade funcional; massa de população, inter-relação e integração espacial. (p. 51) Ela seria composta pelo Plano Piloto, pelas cidades-satélites e favelas, e pela periferia goiana. (p. 52) Haveria uma luta entre o centro decisório e as cidades-satélites não autônomas, ocorrendo forças de concentração, em contraposição às forças de desconcentração e descentralização (p. 59) e conclui que a divisão do trabalho e da habitação seria um elemento-chave na compreensão da “metropolização com periferização”. (p. 60)

No sexto capítulo, *Brasília - as duas faces do capital*, a cidade é considerada a maior metrópole terciária brasileira. (p. 65) Ele considera a

periferização como uma segregação planejada, juntamente com o “inacesso social”: a escassez e o preço dos terrenos estariam expulsando os pobres para a periferia. (p. 67) O sétimo capítulo, *O Projeto de Águas Claras: planejamento desperdiçado* é de caráter regional.

No último capítulo, *Questões a respeito do planejamento em Brasília*, Paviani destaca três momentos do processo de urbanização de Brasília: 1) a consolidação da cidade; 2) a metropolização em curso; e 3) as intervenções pontuais do planejamento urbano. (p. 99-100) Conclui lembrando a necessidade de repensar a gestão urbana, substituindo as formas tecnocráticas das ações planejadoras. (p. 105)

O livro selecionado de Aldo Paviani dá um exemplo da continuidade do autor na tentativa do entendimento da situação específica de Brasília, e do seu engajamento na crítica ao processo de periferização, da criação sistemática de núcleos dormitórios para as populações que não tiveram acesso à área do Plano Piloto. Uma comparação com o livro do antropólogo americano J. Holston, (mais próximo que o de Vesentini), é interessante para verificar as diferentes abordagens sobre a mesma cidade.

Em 1989, foi publicado o pequeno livro *O Espaço Urbano*, do geógrafo do IBGE e professor da Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro: **Roberto Lobato Correa**, em seguimento a outros livros escritos pelo autor na mesma série sobre região e as redes urbanas.

No segundo capítulo, *O que é o espaço urbano?*, o autor define espaço urbano como um espaço “[...] fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campos de lutas” (p. 9), ou seja, uma síntese de várias visões sobre o assunto.

No capítulo terceiro *Quem Produz o Espaço Urbano*, são discutidos os principais produtores do espaço urbano (I) os proprietários dos meios de produção; (II) os proprietários fundiários; (III) os promotores imobiliários, que realizariam as seguintes operações: a incorporação e a gestão do capital-dinheiro, o financiamento, a construção e a comercialização; (IV) o Estado; e (V) os grupos sociais excluídos. (p. 19-21) Conclui com o exemplo do bairro de Copacabana, no Rio de Janeiro.

O capítulo mais interessante é o quarto, sobre os *Processos e formas sociais*, onde são separados claramente os processos e seus resultados no espaço: 1) a centralização e a área central, onde discute a gênese da área central; o núcleo central e a zona periférica do centro; 2) a descentralização e os núcleos secundários. Aqui o autor comenta o significado e a seletividade da descentralização; assim como os núcleos secundários: o comércio e serviços e as indústrias; 3) a coesão e as áreas especializadas, quando define o processo de coesão como o sinônimo de economias externas de aglomeração (p. 56); 4) a segregação e as áreas sociais, quando comenta os esquemas clássicos de segregação residencial (p. 59); 5) a dinâmica espacial e a segregação, quando examina o padrão latino-americano; e 6) a inércia e as áreas cristalizadas: a permanência de certos usos é comentada. (p. 76)

O livro além de um vocabulário crítico apresenta uma bibliografia comentada, onde aparecem autores como M. Castells, F. Engels, M. Folin, D. Harvey, H. Lefebvre, J. Lojkine, C. Topalov, D. Yujnovsky, e os brasileiros M. Santos, M. Abreu, H. K. Cordeiro, J. Langenbuch e A. Paviani.

A maior contribuição de Lobato Correa é a de tornar acessível ao público brasileiro interessado no assunto, de forma sistemática, a diferenciação dos vários agentes da produção do espaço urbano, e, sobretudo, recuperando os processos sociais originários da Escola de Chicago.

O livro *Postmodern Geographies - The Reassertion of Space in Critical Social Theory*, de **Edward W. Soja**, nascido em 1940, Ph. D em Syracuse e é Professor de Planejamento Urbano da University of California em Los Angeles (UCLA). O livro foi publicado em 1989 e traduzido para o português, em 1993.

O livro vai além das questões urbanas, e tem como objetivo principal o de “[...] espacializar a narrativa histórica” (p. 7) e “[...] compor uma nova geografia humana crítica, um marxismo histórico e geográfico” (p. 13), ao tempo em que considera que a “[...] pós-modernidade, a pós-modernização e o pós-modernismo parecem [...] ser os meios apropriados de descrever [...] (a) reestruturação cultural, política e teórica contemporânea.” (p. 11)

No primeiro capítulo, *História: Geografia: modernidade*, o autor procura localizar as origens da geografia pós-moderna, na primeira parte, destacando a contribuição de Foucault, seguindo pela *Desconstrução e reconstituição da modernidade*, quando discute a contribuição de M. Berman.

No segundo capítulo, *Espacializações: a Geografia marxista e a teoria social crítica*, destaca o papel pioneiro de Lefebvre, e segue comentando os trabalhos de Harvey, na tentativa de acrescentar o marxismo à geografia moderna. Comenta então as três espacializações: o pós-historicismo, o pós-fordismo e o pós-modernismo. Conclui o capítulo com a *Pós-modernização da Geografia Marxista*, onde critica os trabalhos dos sociólogos P. Saunders e M. Castells.

O terceiro capítulo é sobre *A dialética sócio-espacial*, quando o autor define o conceito de espacialidade de base social, ou seja, o espaço criado da organização e da produção sociais. (p. 101) Comenta, em seguida, os pontos de vista de Lefebvre, Mandel e Castells. Na segunda parte, quanto trata da definição da problemática espacial, recupera a contribuição de Gramsci.

No quarto capítulo, *Debates urbanos e regionais: a primeira rodada* discute na primeira parte, a “Problemática espacial urbana”, quando comenta

a análise espacial marxista na escala urbana nos anos 1970, e conclui com a mesma análise sobre a “Problemática regional e internacional”.

O quinto capítulo é mais filosófico: *Reafirmações: rumo a uma Ontologia Espacializada*. A primeira parte trata da *Materialidade e ilusão na conceituação do espaço*, prossegue em *De volta à ontologia: da espacialidade existencial do ser*, quando critica as ideias de Heidegger e de Sartre. No sexto capítulo, *Espacializações: uma crítica da versão giddensiana*, o autor examina a contribuição do sociólogo Giddens em suas várias obras.

O sétimo capítulo, *A geografia histórica da reestruturação urbana e regional*, é dividido em quatro partes: na primeira, Soja discute o conceito de reestruturação; em seguida trata da questão regional. A terceira parte trata da *Reestruturação e a evolução da forma urbana*, onde destaca quatro períodos de reestruturação, começando pela: 1) Cidade mercantil, que corresponderia à situação urbana nos Estados Unidos antes de 1840, quando 80% dos trabalhadores eram autônomos (p.213); 2) Segue pela cidade capitalista industrial da livre concorrência, a partir da concentração da produção das fábricas, da burguesia industrial e do novo proletariado urbano. Comenta que a Escola de Chicago teria revelado a geometria dessa regionalização urbana, mas sob “[...] uma obscurecedora ideologia, do naturalismo e/ou relativismo cultural.” (p. 216); 3) O período seguinte é o da cidade capitalista do monopólio empresarial, a partir de 1920, com o mito da suburbanização e da fragmentação política metropolitana. Em 1940, quase 80% dos trabalhadores já eram assalariados. (p. 218) 4) O último período é o do Sistema urbano administrado pelo Estado, onde Soja trata da maior intervenção do Estado após a Segunda Guerra Mundial, da maior fragmentação política e de uma descentralização acelerada.

Os dois últimos capítulos são os de maior interesse, por examinar uma grande metrópole norte-americana. O oitavo capítulo denomina-se *Tudo se junta em Los Angeles*, (que corresponde ao lema do *Los Angeles Times*). Soja afirma que a expansão inicial da cidade teria se originado da

agricultura e do petróleo, na década de 1920. Nos anos 1930 a indústria teria tomado a dianteira. A região urbana é definida por um círculo de 100 quilômetros ao redor do centro. (p. 232)

A primeira parte do capítulo é sobre *O cenário contemporâneo*. A região urbana teria ultrapassado a Grande Nova York em empregos e na produção industrial. As indústrias de alta tecnologia estariam fazendo da Grande Los Angeles talvez a maior tecnópolis do mundo, mas também estaria havendo uma expansão de empregos de baixa remuneração, de trabalho parcial e “aleatório”. Com o fechamento de fábricas nos setores da indústria pesada teriam aumentado a pobreza e o desemprego, ocorrendo uma intensificação da discriminação residencial, e a maior concentração de população sem teto dos Estados Unidos. Existiriam em Los Angeles “[...] uma Boston, uma Baixa Manhattan, um Sul do Bronx, uma São Paulo e uma Cingapura.” (p. 233-235)

A segunda parte, *Uma breve referência histórica*, resume a evolução da cidade: entre 1820 e 1920, o condado de Los Angeles teria passado de 35.000 para um milhão de habitantes. (p. 235) O padrão de localização residencial e industrial já era polinuclear e descentralizado, apoiado em uma rede ferroviária extensa. De 43 milhas quadradas, no início do século, Los Angeles teria passado para 442 milhas quadradas em 1930, com a incorporação de novas áreas. Em 1940 Los Angeles já tinha dois milhões de habitantes. (p. 237) A produção automobilística e aeronáutica teria acelerado a industrialização. Los Angeles torna-se a “[...] epítome da metrópole industrial administrada pelo Estado.” O autor prossegue descrevendo a suburbanização, os centros comerciais e as áreas industriais suburbanas. Ao mesmo tempo, o gueto negro torna-se o terceiro do país, distanciado do bolsão de empregos, e tendo ao lado uma grande população “chicana”. (p. 238-239)

A terceira parte trata da *Reestruturação espacial de Los Angeles*. A economia regional muda: o setor de serviços teve o maior aumento de em-

pregos. Neste momento são discutidas a desindustrialização e a reindustrialização, ou seja, “[...] a mescla de declínio industrial seletivo e a rápida expansão industrial.” (p. 243) Haveria agora um “cinturão de ferrugem” de Los Angeles, com a perda de 75.000 empregos e o fechamento de fábricas, enquanto que a expansão se dava na indústria aeroespacial-eletrônica. O vale do Silício já tinha 147.000 empregos em 1979. (p. 247) Por outro lado, a indústria de confecções também se expandia em 60%, entre 1970/1980, pela utilização de trabalhadores imigrantes mal pagos e mal organizados. (p. 251) Dois outros processos são ainda examinados: o de descentralização polinuclear que vinha desde o século XIX e que estaria extrapolando para cidades menores e para as áreas rurais (p. 252); e o de recentralização: o centro de Los Angeles seria a segunda maior concentração de empregos governamentais do país e importante centro bancário e financeiro. Na “Cidadela empresarial-financeira do centro” haveria mais de 60 escritórios centrais de grandes empresas, cinco das oito maiores empresas internacionais de contabilidade e o núcleo nacional do complexo militar-industrial dos Estados Unidos. Mas a urbanização periférica também evoluía com novas “paisagens de silício”: empreendimentos residenciais de alta renda, centros comerciais regionais, ambientes de lazer, grandes universidades e *enclaves* de mão de obra barata. (p. 256) Em seguida Soja comenta a *Periferização do centro*: o capital estrangeiro estaria migrando para Los Angeles, e dois milhões de pessoas vindas do Terceiro Mundo também migraram para Los Angeles (p. 261), sendo mais de um milhão de mexicanos, 400 mil salvadorenos e 200 mil coreanos. Esses novos migrantes causariam “[...] vantagens empresariais típicas das Zonas de exportação do Terceiro Mundo.” A economia subterrânea também teria crescido, juntamente com as atividades criminosas. Por outro lado, movimentos de inquilinos e proprietários se organizavam. Soja conclui o capítulo afirmando que Los Angeles tornou-se a “[...] janela paradigmática através da qual se deve olhar para a segunda

metade do século XX”: uma paisagem urbana pós-fordista, e repleta de “sistemas mais flexíveis de produção, consumo, exploração, espacialização e controle social.” (p. 266)

O último capítulo tem por título, *Decompondo Los Angeles: rumo a uma geografia pós-moderna*. Los Angeles seria, para Soja, “*une ville devenue monde*”, pois “todos os lugares parecem estar em Los Angeles”. (p. 268) Começa o capítulo por *Um giro por Los Angeles*. Um círculo de 100 quilômetros abarcaria a área construída de cinco condados, onde viveriam 12 milhões de indivíduos em 132 municípios, com uma produção de 250 bilhões de dólares (p. 270), e a cidade de Los Angeles teria 3.144.800 habitantes. (p. 273) O destino de Los Angeles era o de garantir a segurança da Costa do Pacífico. Em seguida, Soja trata dos “recintos fechados”: no círculo de 100 quilômetros estaria o polo primordial do crescimento industrial do século XX (petróleo, laranjais, filmes e voos), assim como estaria a maior concentração de indústrias e empregos de alta tecnologia do país (p. 274-275), e a região receberia um grande fluxo de recursos federais. Trata também da “[...] segmentação e segregação do centro da cidade, baseada na raça, classe e afiliação étnica”. A maior área segregada era a comunidade de negros a oeste do centro, enquanto as comunidades do litoral eram quase 100% brancas. (p. 277-278)

Na segunda parte, *De volta do centro*, discute o núcleo de Los Angeles, fazendo a relação entre nodalidade e poder, referindo-se a Foucault. O centro da cidade funcionaria como um “mirante estratégico, um panóptico urbano”, ou seja, uma “[...] agregação de supervisores, um local primordial de controle social, da administração política, da codificação cultural e da vigilância ideológica.” Lá estaria a maior concentração de escritórios e repartições governamentais fora do Distrito Federal; assim como 25% da população carcerária da Califórnia. (p. 284) Todos os novos marcos do CBD de Los Angeles teriam sido construídos nos últimos 15 anos, e mais da metade das propriedades pertenceriam aos estran-

geiros. (p. 286) Por outro lado, seria também a maior concentração de mão de obra barata de imigrantes do Terceiro Mundo. (p. 289) Soja segue comentando as extensões laterais, as “cunhas” de residências ricas em direção ao oeste; no leste estaria o maior bairro latino dos Estados Unidos; no sul haveria a cunha industrial. Mas a segregação viria perturbar essas cunhas, sendo Los Angeles “a cidade mais segregada do país”. (p. 292) Los Angeles também desafiava o que é cidade e o que é subúrbio, e vinha “desobstruindo o urbano”, de forma conservadora, acompanhada da despolitização. Conclui que Los Angeles começou como uma terra relativamente barata, mantida por um exército de mão de obra importada e barata, repleta de “modernas engenhocas tecnológicas”, gozando de “níveis extraordinários de proteção e vigilância e funcionando sob os mais eficientes sistemas administrativos.” (p. 297)

No posfácio, lembra que as perspectivas exploradas são “[...] intencionais, ecléticas, fragmentadas, incompletas e frequentemente contraditórias”. As visões totalizantes não conseguiriam captar todos os sentidos e significações do urbano, e haveria ainda um problema, pois o que o autor via em Los Angeles era simultâneo, enquanto que a linguagem era sucessiva. (p. 298) As aparências e as essências seriam enganosas e o real nem sempre poderia ser captado. (p. 299)

Edward Soja, em plena produção, aparece como um dos geógrafos mais criativos nas discussões da geografia urbana, juntamente com D. Harvey e M. Santos. O tratamento dado a Los Angeles é bastante original, procurando juntar as visões agrupadas no pós-modernismo, sem abandonar, entretanto, uma visão crítica de origem marxista. Uma comparação com a análise de M. Davis sobre Los Angeles é interessante para verificar se as abordagens atuais da geografia e do urbanismo vão na mesma direção.

Soja publicou mais dois livros que vão formar uma trilogia com o texto de 1989: *Thirdspace* (1996) e *Postmetropolis* (2000), onde a influência

de Lefebvre é mais explícita. Publicou em 2010 o livro *Seeking Spatial Justice*.

Ainda em 1989, foi publicado o livro de **David Harvey**, *The Condition of Postmodernity*, traduzido em 1992 para o português.

O livro começa por *A Tese*. Harvey afirma que “[...] vem ocorrendo uma mudança abissal nas práticas culturais; bem como (nas) político-econômicas, desde 1972”, e adiciona que haveria uma relação entre a “[...] ascensão de formas culturais pós-modernas, a emergência de modos mais flexíveis de acumulação do capital” e um novo ciclo de “[...] compressão do tempo-espaço [sic] na organização do capitalismo.” (p. 7)

O livro é dividido em quatro partes: a primeira é a *Passagem da modernidade a pós-modernidade na cultura contemporânea* e é composta por seis capítulos.

Na introdução, Harvey comenta o livro *Soft City* de J. Raban (1974), sobre Londres. Os marcos do pensamento pós-moderno seriam “[...] a fragmentação, a indeterminação e toda desconfiança de todos os discursos universais.” (p. 13)

O segundo capítulo trata da *Modernidade e do modernismo*. O Modernismo, depois de 1848, teria sido em larga escala, um fenômeno urbano. (p. 33) O terceiro capítulo é sobre o *Pós-Modernismo*, que seria a “[...] aceitação do efêmero, do fragmentário, do descontínuo e do caótico [...]” (p. 49), que abandonaria todo o sentido de continuidade e memória histórica. (p. 58) Neste capítulo são citados Foucault, Lyotard, Derrida, Deleuze e Guattari.

O quarto capítulo, *O pós-modernismo na cidade: arquitetura e projeto urbano*, considera o pós-modernismo no campo da arquitetura e do projeto urbano “[...] como uma ruptura com a idéia modernista de que o planejamento e o desenvolvimento devem concentrar-se em planos

urbanos de larga escala [...] tecnologicamente racionais e eficientes.” O Pós-Modernismo cultivaria um conceito de tecido urbano como algo fragmentado, de formas passadas, superpostas, e uma “colagem” de usos correntes, muitos dos quais efêmeros. Por outro lado, o projeto urbano “[...] desejava [...] ser sensível às tradições vernaculares, às histórias locais, aos desejos, necessidades e fantasias particulares”. O espaço seria visto pelos pós-modernistas como “[...] coisa independente e autônoma a ser moldada segundo os princípios estéticos” (p. 69), e as formas urbanas dispersas, descentralizadas e desconcentradas seriam hoje mais factíveis tecnologicamente. (p. 77)

O quinto capítulo é sobre a *Modernização*, e lembra que a preocupação pós-moderna seria com o significante e não com o significado; com o meio (o dinheiro) e não com a mensagem (o trabalho social); com a ênfase na ficção e não na função; com os signos em vez das coisas; com a estética e não com a ética. (p. 99) O sexto capítulo é intitulado *PÓS-Modernismo ou pós-MODERNISMO?*, e destaca a preocupação com a diferença e a efemeridade.

A segunda parte, *A transformação político-econômica do capitalismo do final do século XX*, é composta por cinco capítulos. Nessa parte a discussão se afasta das questões urbanas. No sétimo capítulo, o autor discute a Escola da Regulação francesa; no oitavo capítulo, sobre o Fordismo, Harvey comenta que esse regime teria se mantido até 1973. (p. 134)

No nono capítulo, sobre o *Fordismo e a acumulação flexível*, ele afirma que a estética pós-moderna celebraria “[...] a diferença, a efemeridade, o espetáculo, a moda e a mercadificação [sic] das formas culturais.” (p. 156) No décimo capítulo, *Teorizando a transição*, o autor comenta o contraste entre o capitalismo organizado e o desorganizado, e entre o fordismo e a acumulação flexível. Finalmente, o décimo primeiro capítulo é sobre *A acumulação flexível: transformação sólida ou reparo temporário?*

A terceira parte, *A experiência do espaço e do tempo*, contém sete capítulos. No décimo segundo capítulo, *Introdução*, Harvey lembra que o

espaço tem “direção, área, forma, padrão e volume”. (p. 188) No décimo terceiro, *Espaços e tempos individuais na vida social*, Harvey cita Certeau, Bachelard, Bourdieu, Foucault, Lefebvre e Gurvitch.

No décimo quarto capítulo, *Tempo e espaço como fontes de poder social*, o autor afirma que quem domina o espaço sempre pode controlar a política do lugar. (p. 213) No décimo quinto capítulo, *O tempo e o espaço no Projeto do Iluminismo*, Harvey destaca que no feudalismo europeu, o lugar teria assumido um “[...] sentido legal, político e social definido, indicativo de uma autonomia relativa [...] dentro de fronteiras territoriais [...]”. (p. 219)

O décimo sexto capítulo é intitulado, *A compressão do tempo espaço e ascensão do modernismo como força cultural* e não trata das cidades. No capítulo seguinte, *A compressão do tempo espaço e a condição pós-moderna*, Harvey menciona que a acumulação se processaria em parte, com base na pura produção e venda de imagens. A necessidade de informações precisas e comunicações rápidas teriam enfatizado o papel das cidades mundiais no sistema financeiro e corporativo, ou seja, centros equipados com tele portos, aeroportos, ligações de comunicação fixa e conjunto de serviços. (p. 266) No décimo oitavo capítulo, *O tempo e o espaço no cinema pós-moderno*, Harvey discute os filmes *Blade Runner*, sobre Los Angeles no ano 2019 e *Asas do desejo*, rodado em Berlim.

A última parte, *A condição pós-moderna*, é formada por nove pequenos capítulos. No décimo nono capítulo, *A pós-modernidade como condição histórica*, Harvey afirma mais uma vez que a estética teria triunfado sobre a ética, as imagens sobre as narrativas, a efemeridade e a fragmentação teriam assumido precedência sobre as verdades eternas. (p. 293)

No vigésimo capítulo, *Economia com espelhos*, é lembrada que com a expansão dos negócios e dos serviços financeiros, teria se formado uma nova cultura *yuppie* com “[...] estreita atenção ao capital simbólico, à moda e ao *design* e à qualidade de vida urbana.” (p. 300) O pequeno vigésimo pri-

meiro capítulo é intitulado *O pós-modernismo como espelho dos espelhos*, conta com apenas uma página. O capítulo seguinte tem o longo título, *Modernismo fordista versus pós-modernismo flexível, ou a interpretação de tendências opostas no capitalismo como um todo*, onde o autor faz a oposição entre “modernidade fordista” versus “pós-modernidade flexível”. No vigésimo terceiro capítulo, *A lógica transformativa e especulativa do capital*, Harvey define o “Capital” como “[...] processo de reprodução da vida social por meio da produção de mercadorias” e não como uma coisa. (p. 307)

O vigésimo quarto capítulo tem o título de *A obra de arte na era da reprodução eletrônica e nos bancos de imagem*, e não trata das cidades, e no vigésimo quinto capítulo, *Respostas à compressão do tempo-espaço [sic]*, Harvey cita o filme *Paris-Texas* de Wenders. O vigésimo sexto capítulo é sobre a *Crise do materialismo histórico*, quando o autor lembra que é necessária uma concepção dinâmica da teoria do materialismo histórico, com: 1) o tratamento da diferença e da alteridade (raça, gênero, religião); 2) o reconhecimento da importância da produção de imagens e de discursos; 3) a relevância das dimensões do espaço e do tempo, e da “[...] existência de geografias reais de ação social, territórios e espaços de poder reais e metafóricos”; 4) e o materialismo histórico e geográfico como “um modo de pesquisa aberto e dialético”. (p. 320-321)

O último capítulo, o vigésimo sétimo, *Rachadura nos espelhos, fusões na extremidade*, afirma que o “deconstrucionismo” estaria na defensiva, em virtude das simpatias nazistas de Heidegger e Paul de Man. Estaria havendo uma renovação do materialismo histórico e do “Projeto do Iluminismo”, que tornaria possível lançar um contra-ataque da narrativa contra a imagem, da ética contra a estética, de “[...] um projeto de vir a ser em vez de ser, buscando a unidade no interior de diferença.” (p. 325)

O livro de David Harvey, embora pouco voltado para as questões urbanas, marca uma nova evolução do pensamento deste autor, bastante diferente do seu livro de 1973, na busca de novos caminhos teóricos,

a partir de um interesse crescente pelas questões culturais, que ampliam as discussões tratadas pela geografia. Apesar da linguagem pós-moderna, assim como no caso de Soja, há uma defesa de um “materialismo histórico e geográfico”. Finalmente, observam-se a citação de um grande número de autores franceses, inclusive dos chamados “novos filósofos”.

Alguns problemas ocorreram com a tradução desse livro de Harvey, como por exemplo, na diferença entre os conceitos de “espaço-tempo” e de “tempo-espaço”.

Harvey publicou *Espaços de Esperança* no ano 2000, traduzido para o português em 2004.

Maria Adélia A. de Souza, nascida em 1940, doutora pela *Université de Paris*, com a tese *São Paulo, Ville/Région. Propositions méthodologiques* (1975). Coautora do livro *Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. Estudos e proposições alternativas*, de 1976, e autora dos livros *Governo urbano* (1988) e *São Paulo. Ville mondiale et urbanisme français sous les tropiques* (1998).

Sua tese de livre docência, *A identidade da metrópole. A verticalização de São Paulo* foi defendida em 1989, e publicada em 1994.

Na introdução, a autora afirma que interessa “[...] explicar o espaço produzido, o espaço construído, a paisagem que resulta desse processo.” (p. 23) Destaca que até os anos 70, a cidade de São Paulo se horizontalizava, com o crescimento das periferias pobres. Mas, a partir de 1964 teria se acelerado o processo novo de verticalização. (p. 24) O objetivo do trabalho é o de estudar a verticalização “[...] como uma identidade do processo de urbanização brasileiro”, procurando identificar as categorias explicativas e os agentes responsáveis. (p. 25) Informa que incorporou conceitos da teoria marxista, mas não os adotou como dogma. (p. 27-28)

A primeira parte, *Metrópole e história: os marcos da verticalização*, é composta por quatro capítulos. O primeiro capítulo tem o título *Metrópole*

e *história*. O processo de urbanização de São Paulo a distinguiria das demais grandes metrópoles mundiais. (p. 39) Propõe uma periodização para a história da cidade. Destaca o período de 1840-1889, que corresponde ao início dos grandes loteamentos; o de 1945-1954, quando teria sido iniciado o processo de incorporação imobiliária; e o de 1964-1982, quando o processo de horizontalização foi acelerado (formação das periferias), juntamente com a verticalização.

O segundo capítulo é sobre *O arranha-céu: uma revolução na paisagem paulistana*. O primeiro edifício de escritório, de concreto armado, de São Paulo é de 1912, e um dos primeiros edifícios de apartamentos foi inaugurado em 1932. (p. 61) Entre 1918 e 1935, a população de São Paulo duplica. (p. 62) A década de 1920 é a da origem da verticalização paulistana, período em que o taylorismo se impõe, juntamente com o espírito do cosmopolitismo e da modernidade. (p. 68-70)

No terceiro capítulo, *Breve história da construção civil*, a autora comenta que as edificações até o final do século XIX eram construídas de forma artesanal. (p. 75) Com a aprovação do Código de Obras Municipal de 1929, teria sido aberta a possibilidade de construção em altura, vinculando as estruturas de concreto ao elevador e aos interesses econômicos. (p. 77-79) A segunda parte traz os elementos para a periodização da construção civil no Brasil: de 1850-1930, corresponde à expansão cafeeira; de 1930 a 1955, à industrialização substitutiva; de 1956 a 1964, à nova industrialização substitutiva; de 1964 a 1976, à expansão recente; e a partir de 1976, corresponde à crise atual.

O quarto capítulo, *O edifício e a história*, é dividido em duas partes. A primeira trata do *Edifício, arquitetura e história*, no qual a autora cita a definição de forma dada por Milton Santos. A segunda parte é sobre *Uma periodização da forma: o edifício em São Paulo*. A autora comenta que o primeiro edifício de cimento armado de São Paulo foi construído entre 1907-1908. (p. 88) Com a Lei do Inquilinato de 1942, os imóveis de aluguel

deixaram de ser rentáveis e a produção para a venda é iniciada. (p. 98) Para o período desde 1964, a autora informa o caráter deficitário dos edifícios destinados ao setor terciário. (p. 116) Uma série de 24 fotos de edifícios é anexada ao capítulo.

A segunda parte, *Verticalização e reprodução: um bom negócio para poucos*, é composto por três capítulos. No quinto capítulo, *A geografia da verticalização no município de São Paulo*, a autora começa afirmando que o fenômeno da verticalização é uma especificidade da urbanização brasileira, pelo ritmo e pela destinação para habitação. (p. 129) Afirma ainda, que a verticalização tenderia a ser mais relevante que a expansão horizontal (p. 129-130), e a define como “[...] a resultante, no espaço produtivo, de uma estratégia entre múltiplas formas do capital fundiário, produtivo, imobiliário e financeiro, que cria o espaço urbano.” Em seguida, ela examina o número de lançamentos de edifícios, informando que a construção brasileira teve uma taxa de crescimento de 9,9% entre 1970-1980, conforme relatório do Banco Mundial. (p. 150)

O sexto capítulo, *Geografia, verticalização e valorização da terra*, inicia discutindo a questão da renda da terra, a partir das contribuições de K. Marx, F. Villaça, P. Singer e Y. Nakano. Segue tratando da valorização da terra e a verticalização: a verticalização em São Paulo teria ocorrido nas áreas já valorizadas, infraestruturadas e de fácil acesso. A região mais valorizada seria o corredor Sé-Pinheiros (direção sudoeste, a partir do centro). (p. 164) Discute ainda, a verticalização e valorização fundiária, a partir dos dados empíricos. Conclui que “[...] a geografia da verticalização corresponde a uma geografia da valorização.” (p. 173)

O sétimo capítulo, *Verticalização e sítio urbano: a produção do sítio social*, é pequeno. A autora comenta o sítio urbano de São Paulo e suas adjacências, quando chega à conclusão de que não há relação entre topografia e construção vertical. (p. 182)

A terceira parte, *Incorporação e espoliação: o cerne da verticalização* é composto por dois capítulos. O oitavo capítulo, *Os agentes da verticalização: os incorporadores imobiliários*, inicia pelo exame da literatura sobre o assunto. Ela define o papel do incorporador: ele compra o terreno, realiza a aprovação da planta e registra a incorporação. Ele também desmembra o terreno em frações ideais, cria o solo, e juntamente com o comprador e com o produtor, eles seriam os três agentes fundamentais. (p. 191-192) Por outro lado, o Estado participaria da aliança com o capital imobiliário e o capital financeiro. (p. 195) Conclui lembrando que a “explosão” da verticalização em São Paulo se deu a partir de 1964, com a criação do Banco Nacional da Habitação. (p. 196)

No nono capítulo, *Incorporação: êxitos ou fracassos*, a autora procura reconstruir a história das incorporadoras em São Paulo. (p. 199) A incorporação teria surgido como consequência da legislação do inquilinato. (p. 200-201) A maior parte das incorporadoras exercia também função de construtoras. (p. 202) No final do capítulo, são comentadas as 10 maiores incorporadoras do mercado imobiliário. (p. 208)

A quarta parte, *Verticalização e ação do Estado*, conta com apenas um capítulo: o décimo, *Estado e verticalização: a legislação*, onde comenta a evolução da legislação urbana de São Paulo. Afirma que São Paulo “[...] jamais possuiu um plano diretor de desenvolvimento efetivamente implantado.” (p. 231) Haveria uma relação entre verticalização e estrutura fundiária urbana, devido à necessidade de grandes terrenos para construir um edifício nas zonas 2 (zonas de uso predominantemente residencial e de densidade demográfica baixa). (p. 236-237)

Na conclusão, a autora confirma a existência de uma identidade no processo de urbanização brasileiro, o que não deveria ser explicado por “teorias alienígenas”. (p. 243-244) Conclui que as cidades cresceriam porque existiria uma multiplicidade e complexidade de interesses envolvidos na produção do espaço urbano. (p. 247)

Maria Adélia aparece como uma geógrafa bastante original, discutindo com competência a questão da verticalização de São Paulo, assunto tradicionalmente do domínio dos arquitetos e urbanistas. É importante a sua menção da verticalização como especificidade da urbanização brasileira.

Em 1990, foi publicado mais um livro de **Milton Santos**, professor titular na Universidade de São Paulo, *Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo*, a partir de relatório de pesquisa pós-doutoral realizada na França.

O livro é composto por cinco capítulos. O autor inicia por *São Paulo: uma breve apresentação*, indicando que a área metropolitana de São Paulo, composta por 39 municípios, tinha na época 19 milhões de habitantes, correspondendo a 11% da população brasileira, e concentrava 40% da produção industrial. (p. 13)

No primeiro capítulo, *Tamanho da cidade, especulação, vazios urbanos*, São Paulo, que tinha na sua região metropolitana, 80 km na direção leste-oeste, e 40 km na direção norte-sul (p. 17), é comparada com outras grandes cidades. Em seguida, é analisado o seu crescimento, quando discute a presença de vazios urbanos relacionados à especulação imobiliária.

No segundo capítulo, *Ocupação periférica e reprodução do centro*, Milton Santos discute o problema da habitação, citando dados da Emplasa (1988), que indicariam que um terço da população da Grande São Paulo viveria em cortiços e favelas (p. 37), e mais de 70% dos domicílios eram produtos da autoconstrução (p. 43); e que os loteamentos clandestinos ocupavam 35% da área urbanizada, com quatro milhões de pessoas residindo nos mesmos. (p. 44) Por outro lado, a chegada de melhoramentos urbanos expulsaria os pobres. (p. 51) A própria cidade é organizada de forma que “[...] ela não apenas atraía gente pobre, mas [...] ela própria

crie ainda mais gente pobre.” O autor compreende que o espaço seria um fator ativo, uma instância da sociedade. (p. 59)

O terceiro capítulo, *Imobilidade relativa e fragmentação da metrópole*. Os *Transportes*, trata da dependência dos pobres pelos transportes coletivos, enquanto que o automóvel particular teria degradado o transporte público. Define então o conceito de imobilidade relativa de grande número de pessoas de baixo poder aquisitivo, que transformaria a cidade num “[...] conjunto de guetos e transforma sua fragmentação em desintegração.” (p. 90)

O quarto capítulo é sobre a crise fiscal e a metrópole corporativa: ela seria o resultado da ação do poder público, pois o essencial do esforço de equipamentos era “[...] primordialmente feito para o serviço das empresas hegemônicas”, e era “[...] voltado essencialmente à solução dos problemas das grandes firmas e considerando os demais como questões residuais”, faltando recursos para atender as obras de caráter social. (p. 95-96)

O último capítulo trata da questão do futuro e das tendências observáveis, onde são destacados, o influxo dos transportes coletivos; a fortificação dos bairros das classes média e abastada; e a criação de vida local regional na periferia. (p. 110)

Mais uma vez, Milton Santos, em contraponto às suas discussões mais teóricas, como as do seu livro *Espaço e Método* (1985), examina uma realidade concreta, e a realidade da metrópole paulistana, onde o autor habitava, é de uma complexidade e de um dinamismo que servem de estímulo (como Chicago para a Escola de Ecologia Humana) para novos avanços conceituais do autor.

Em 1990, **Marcel Roncayolo**, nascido em 1926, Professor da *Université de Paris X*, da *Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales* e do *Institut d’Urbanisme de Paris*, consolidou em seu livro, *La ville et ses territoires*, seus

escritos anteriores de 1978 e 1988, publicados na Enciclopédia italiana Einaudi. Em 1992 o autor publicou, juntamente com T. Paquot, a excelente antologia *Villes et Civilisation urbaine*.

Na introdução, *Compreender a cidade de hoje*, o autor inicia afirmando que a cidade “[...] é um território particular ou uma combinação de territórios”, por outro lado, a cidade também organizaria um território ou um sistema de relações. (p. 20)

Os primeiros oito capítulos foram publicados inicialmente na referida enciclopédia:

No primeiro capítulo, *A cidade em seus inícios*, Roncayolo considera que “[...] na falta de uma teoria geral das cidades, cuja elaboração é problemática, o conceito de centralidade seria essencial.” Por outro lado, a cidade seria uma forma que admitiria conteúdos variáveis. (p. 396) As formas urbanas seriam produtos da história, mas a cidade não poderia ser entendida unicamente no interior de seus limites. (p. 397) O segundo capítulo é sobre a *Cidade e população*. O autor lembra que a população constituiria o índice mais simples da importância e do desenvolvimento das cidades. (p. 400) Trata dos limites e limites do urbano; das medidas de urbanização e do crescimento urbano; dos aspectos atuais da urbanização e de demografia e cidade.

O terceiro capítulo é sobre as *Funções da cidade*. A função seria a “razão de ser” da cidade. (p. 411) Roncayolo passa em seguida às questões do modelo dos lugares centrais e das redes de cidades, de nível regional, quando propõe a inversão dos dados do problema: as hierarquias urbanas deveriam ser examinadas a partir da produção e do seu controle e não a partir da clientela. (p. 420) O quarto capítulo é sobre a *Cidade e cultura urbana*, que seria a terceira noção que definiria a cidade. (p. 422) Nessa ótica, a cidade poderia ser considerada como organização e desorganização. (p. 427) Conclui com culturas e subculturas na cidade.

O quinto capítulo tem o título de *Morfologia e plano da cidade*. Para o autor, a noção de paisagem urbana nunca teria sido formulada com rigor. (p. 432) Nesse capítulo, os planos são discutidos como formas elementares (plano regular e plano irregular); a composição de formas e o transporte de massa. O sexto capítulo trata da *Divisão social e divisão funcional do espaço urbano*, quando o autor discute os modelos de ecologia urbana, da economia do solo urbano, momento que coloca em questão o papel do centro das cidades nos esquemas espaciais, e critica a ignorância dos valores simbólicos ligados a certos lugares, as cidades sendo tratadas como tábua rasa. (p. 449) Lembra ainda, que as motivações seriam diferentes segundo a escala que se aborda. (p. 450)

O sétimo capítulo é sobre *Cidade e política*. O autor lembra que o fato político estaria presente em toda a cidade. Trata da cidade e o Estado; das instituições municipais; da vida urbana e vida política e da política urbana. O oitavo capítulo, *Representações e ideologias da cidade*, é o último tratado no verbete “Cidade” da Enciclopédia Einaudi. Para ele, a cidade seria uma representação ou um conjunto de representações (p. 468) e “a representação da cidade e representação da sociedade vão a par”, vindo daí o sentido das utopias. (p. 469) O autor passa então a examinar o desenvolvimento do urbanismo.

Os dois capítulos finais são de 1990 e são originários do verbete “Território” da referida enciclopédia. No nono capítulo, *Cidade e território*, Roncayolo afirma que a cidade teria uma territorialidade. Essa dimensão viria de seu sistema e seus efeitos se inscreveriam no espaço e no tempo. (p. 181) Cita a definição de territorialidade dada por Soja (1971). As funções que se atribuem à territorialidade seriam as de origem social. O autor discute os territórios e as sociedades rurais, o Estado e o território, mas seria a cidade que estaria no centro das organizações territoriais (p. 207). A territorialidade é definida então como o “[...] conjunto de condutas, de representações e de sentimentos e as organizações territoriais.” (p. 213)

O décimo capítulo, *A cidade, de hoje e amanhã*, começa pela discussão da “explosão urbana”, sobretudo nos países em vias de desenvolvimento. No caso dos países industrializados, a “explosão” estaria ligada à extensão periférica. (p. 228) As “cidades mães” teriam perdido o monopólio das funções dominantes, como o comércio, a pesquisa, o lazer e as funções de comando. (p. 230) Não seria mais a base regional que faria a cidade, mas “[...] a atitude dos atores sociais que a animam”, a realidade geográfica da cidade se diluiria nos fenômenos da urbanização generalizada. (p. 240) Em seguida discute a noção de redes urbanas.

Na última parte, Roncayolo lembra que a noção de ruptura é substituída pela ideia de continuidade, de aprendizado e de memória. (p. 250)

A bibliografia, pluridisciplinar, é bastante diversificada sobre a temática urbana, contendo 175 títulos.

O livro de Marcel Roncayolo tem alguma similitude com este estudo, mas sua opção foi por uma organização temática, e por uma abrangência pluridisciplinar, sem destacar os trabalhos dos geógrafos. É juntamente com Claval, um dos grandes conhecedores da literatura sobre a cidade na geografia. Sua visão de cidade, porém, incorpora a escala regional.

Em 1990, foi iniciada a nova coleção *Géographie universelle*, que dá continuidade às anteriores publicações individuais de C. Malte-Brun e de E. Reclus, realizadas no século XIX, e aos volumes coordenados por Vidal de la Blache e L. Gallois, no período entre as guerras mundiais.

O primeiro volume, *Les Mondes nouveaux*, com 551 páginas, é dividido em duas partes: *O deciframento do mundo*, escrito por R. Brunet, e o *Sistema Mundo*, por O. Dollfus. Em ambos, não há um tratamento específico sobre a cidade.

No mesmo ano, foi editado o 2º volume da coleção, *France, Europe du Sud*. O primeiro livro, sobre a França, foi escrito por **Denise Pumain**, nascida em 1946, e **Therese Saint-Julien**, nascida em 1941, ambas Professoras da Université de Paris I.

A primeira parte trata de *A França em situação*. A segunda parte é sobre *Um território ou regiões para o Século XXI?* Na terceira parte, *As dinâmicas regionais*, as autoras abordam Paris e as regiões sob sua influência. Trata-se do exame da região Ile-de-France, do seu centro (Paris) e de seus satélites. Haveria uma raridade do espaço e uma acessibilidade desigual, que seriam traduzidas numa estrutura aureolar, em especializações funcionais e em segregações sociais, que engendrariam uma dissimetria, que era apresentada como uma oposição leste-oeste e que resultaria, de fato, numa organização radial do espaço. (p. 121) Comentam vários tópicos: a estrutura aureolar; as cidades novas da região de Paris e a nova periferia; a dinâmica ondulatória da cidade de Paris; a dissimetria leste-oeste da cidade; a persistência dos desequilíbrios; o espaço de vida para oito milhões de habitantes; os satélites e as periferias do centro; as cidades em órbita, além de outros tópicos de caráter regional.

O tratamento dado pelas autoras é, sobretudo, regional, Paris sendo vista a partir da Região Ile-de-France.

No terceiro volume, editado em 1991, sobre a América Latina, com 480 páginas (das quais apenas 67 tratam do Brasil), também não há tratamento específico sobre as cidades.

Jerome Monnet, nascido em 1962, *Maître de conference* da *Université de Toulouse*, em 1992, defendeu sua tese de doutorado, *La Ville et son double. La parabole de Mexico*, na *Université de Paris IV*, sendo publicada no ano seguinte.

Na introdução, o autor pergunta “[...] Que relação existe entre a cidade e seu duplo, a representação que é feita?” (p. 9) A cidade do México, com mais de 15 milhões de habitantes seria “[...] um espaço de uma complexidade extraordinária” (p. 10), mas a análise do autor se limitaria às representações da cidade. (p. 12) Os símbolos e representações seriam vinculados a uma “geografia do poder”. (p. 15) O autor menciona que já na época da conquista, México-Tenochtitlan teria entre 80 a 200.000 habitantes. (p. 18)

O primeiro capítulo, *Uma história das representações urbanas (séculos XVI-XX)*, é iniciado pelo comentário dos relatos dos conquistadores espanhóis. Segue a discussão sobre o ideal urbano da colonização. Com o fim da utopia, o autor comenta o nascimento da “metáfora da patologia urbana”, seguido pelas ideias do funcionalismo. Prossegue informando que, com a nacionalização dos bens eclesiásticos, o Estado sucede a Igreja como principal fator de organização do espaço urbano. (p. 43) Nos anos 1950, um “modelo progressista” afirma-se, momento que se constrói um edifício de 42 andares no centro histórico. (p. 47) Nos anos 1960, começam as imagens catastrofistas atuais. (p. 48)

O segundo capítulo, *A cidade e sua imagem no fim do século XX*, inicia com a revisão da cobertura da imprensa sobre a cidade do México e seu centro. O tema dominante teria sido o dos ambulantes (34%). (p. 57) Comenta em seguida as divisões do centro da cidade. A imagem de conjunto seria a de “[...] uma zona monumental estragada pelo comércio [...], refúgio de uma população humilde e cenário das atividades de lazer.” (p. 67) A segunda parte trata do *Discurso sobre a cidade: uma evolução mundial*, quando compara a cidade do México com outras grandes cidades mundiais. O capítulo é concluído, com o resumo da história dos discursos dominantes sobre a cidade, destacando três períodos: (1º) da conquista à segunda metade do século XVIII, quando os textos davam uma imagem positiva da cidade; (2º) do fim do século XVIII à primeira metade do

século XX, quando o passado era severamente analisado, e esperava-se que no futuro a cidade fosse melhorada; (3°) a segunda metade do século XX, quando o passado teria sido a “idade de ouro” e o futuro previsto seria catastrófico. (p. 83)

No terceiro capítulo, *A palavra e o gesto*, o autor discute a proteção ao patrimônio. Começa pelas políticas urbanas. A imagem dominante da capital seria a de “[...] uma doença, um câncer no último grau”, ou a figura alegórica de um “polvo” que se alimenta demograficamente das forças vivas da província. (p. 86) Lembra que, paradoxalmente, teriam sido os “crioulos europeizados” que teriam forjado a identidade cultural mexicana. (p. 91) Em seguida, trata da “sacralização” do centro histórico: teria havido uma evolução do planejamento dos espaços reservados à “beleza e a comodidade” (do século XVIII), para o “progresso e a higiene” (do século XIX), para a preservação do “caráter típico e pitoresco” (inícios do século XX), e, finalmente, para a exploração das “atrações turísticas”, fontes de lucros (momento atual). (p. 111)

No quarto capítulo, o autor comenta os *Usos do centro*, uma sábia “mistura do gênero”. O centro da cidade teria 35 quilômetros quadrados (sobre os 1.200 da aglomeração), com 450.000 residentes (dos 15 milhões de habitantes). (p. 115) Porém, o centro era pouco conhecido pelos profissionais do urbanismo e da administração. (p. 120) Cerca de 166.000 pessoas trabalhavam no centro histórico (p. 127), sendo o comércio a atividade primordial, empregando cerca de 100.000 pessoas. (p. 135) Finalmente, haveria uma divisão leste/oeste do centro da cidade, sendo o leste “popular-doméstico-profissional” e o oeste “abastado-profissional-moderno”, que corresponderia à divisão do conjunto da cidade. (p. 147)

O último capítulo denomina-se, *Centralidade, identidade e poder*, e é iniciado pela comparação de várias cidades de outros contextos nacionais. Em seguida, o autor explica os principais monumentos da cidade

do México e suas localizações. O culto do Estado-Nação é comentado, assim como a criação de mitos pelo Estado, como o de *Mexcaltitan*.

Na conclusão, Monnet afirma que a proteção do centro histórico participa da “[...] elaboração de uma história e uma geografia imaginárias, que constituem a nação e legitimam o Estado.” (p. 183) O Estado naturalizaria seu poder através da sacralização do centro. As nações seriam produtos dos Estados que as teriam precedido. (p. 184) Todo poder deveria ocupar o centro da sociedade que o reconheceria: “[...] o centro de todos seria o centro do poder.” (p. 192) A imagem do discurso dominante sobre o México seria o produto dos desejos e impotências dos grupos ligados ao Estado e a centralização do país. (p. 197)

O livro de J. Monnet é um exemplo interessante da aplicação da corrente fenomenológica da geografia ao exame da cidade do México, a partir de representações feitas sobre a mesma. No entanto, o autor vai além da geografia urbana, devido à ênfase dada ao papel do Estado (geografia política), e examina outras realidades mexicanas e internacionais. Sente-se também uma influência do pensamento de Foucault.

Ruth Fincher, Ph.D em Geografia pela Clark University era Decana da Faculdade de Arquitetura da University of Melbourne, Austrália. Escreveu o balanço, *Urban Geography in the 1990s*, publicado em 1992.

Seu texto, limitado à produção anglo-saxã, destaca quatro tendências que refletiriam as atuais preocupações dos geógrafos urbanos:

1. Suburbanização e “gentrificação”: constata que, tanto na América do Norte quanto na Austrália, foram realizados muitos estudos sobre as implicações da suburbanização. Ela destaca que, com o crescimento dos subúrbios, houve uma ampliação da ideologia da casa própria, que na Austrália, era considerado “o grande sonho australiano”. Quanto à

- “gentrificação”, era entendida como o movimento dos proprietários da classe média em direção às áreas centrais dilapidadas das cidades, processo conhecido na Austrália como “*trendify*”. (p. 105) A autora destaca que, os estudos realizados a partir da visão feminina, mostravam que as mulheres chefes de família estavam residindo nas áreas centrais para ficarem mais perto dos empregos de escritório no setor público;
2. Locais de trabalho nas cidades: indica o declínio dos empregos industriais, enquanto surgiam trabalhos em escritórios em grande número, destacando que as funções de gestão eram centralizadas, enquanto que as de escritório estavam sendo descentralizadas. Comenta que autores notaram que escritórios estavam se localizando nos subúrbios para ter acesso a uma “força de trabalho feminina dócil” (p. 107);
 3. Acesso aos serviços nas cidades: comenta estudos sobre os cortes atuais nas despesas governamentais, e sobre o processo de desinstitucionalização (liberação de prisioneiros, de idosos, de incapazes). Com a privatização, estaria emergindo um “Estado sombra” (“*shadow state*”), ou seja, as organizações de caridade que tentam manter o padrão dos serviços cortados pelo Estado (p. 108);
 4. Políticas territoriais nas cidades: comenta o ativismo político local, seja a partir de “conflitos locais”, como a recusa dos residentes da proximidade de equipamentos nocivos; contra o recebimento de ex-residentes das instituições, como no movimento *NIMBY* (*Not in my backyard*); contra a ampliação da capacidade da água e esgoto; a incorporação defensiva; as regulações dos loteamentos; o zoneamento exclusivista, “protegendo” suas localidades e ao mesmo tempo excluindo os outros. Ela dá como exemplo, o movimento *Sidney Green Bans*, criado para barrar o crescimento de novas implantações comerciais. (p. 109)

O texto da geógrafa australiana Ruth Fincher é um interessante balanço das questões urbanas atuais no mundo anglo-saxão, destacan-

do a visão feminina, assim como os movimentos sociais urbanos criados pela classe-média com fins exclusivistas.

Esse texto-balanço da literatura anglo-saxã de 1992 pode ser confrontado à produção de língua francesa de 1993, a *Encyclopédie de Géographie*, editada por A. Bailly, R. Ferras e D. Pumain, em três volumes, mas que não apresenta muito interesse pela questão urbana: o capítulo *A organização do espaço nas cidades*, ficou ao encargo de um economista, Pierre-Henry Derycke (Vol. II). O capítulo *As metrópoles dos países desenvolvidos*, assinado pelo geógrafo Guy Di Méo, é de caráter regional e o capítulo *Explosão das cidades do Terceiro Mundo*, do geógrafo Claude Bataillon, especialista do México, é bastante genérico (Vol. III). Pode parecer que a realidade do mundo anglo-saxão continua sendo mais estimulante ao estudo das cidades.

Bernard Marchand, nascido em 1934, Professor do *Institut Français d'Urbanisme* da *Université de Paris VIII*, defendeu sua Tese de Estado, *La Croissance de Los Angeles de 1940 a 1970*, na *Université de Paris I*, em 1977.

Em 1993, publicou *Paris, histoire d'une ville (XIXe-XXe siècle)*. O livro é composto por seis capítulos.

O primeiro capítulo é denominado *Paris cresce muito rápido (1815-1850)*. O autor analisa que é neste período que começa o crescimento da cidade em direção ao norte, continuando em seguida em direção ao noroeste. (p. 9) As causas da grande migração para Paris são levantadas: as ferrovias, a revolução industrial, a guerra e a repulsão do campo. Mas a cidade era miserável nessa época, sobretudo na parte sudeste. (p. 31) Cerca de 105.000 indigentes foram recenseados em 1819, sobre um total

de 700.000 habitantes. (p. 33) Novos bairros foram urbanizados no oeste, atraindo as elites de Paris (p. 43-44), sendo seguidas pelo comércio, enquanto que os pobres se “amontoavam” na margem esquerda (*rive gauche*) da cidade. (p. 51)

O período 1850-1890 é discutido no segundo capítulo, *A cidade modernizada*, quando o autor trata das obras de Haussmann. Com essas obras, a segregação vertical (por andares), foi sendo substituída pela segregação horizontal (Paris/periferia) (p. 88), mas a oposição entre o oeste e o leste da cidade continuava. (p. 90) Para o autor, o principal mérito de Haussmann foi o de realizar a “cidade burguesa” e de criar uma forma “urbana nova e original”. (p. 93) Marchand aborda em seguida, a Comuna de Paris, anotando as destruições causadas (o incêndio das Tuileries e do Hôtel de Ville), citando, entre outros, W. Benjamin. Comenta a reação da insurreição, como a construção da Basílica de Montmartre, que seria o resultado de uma “cruzada” da Igreja. (p. 120) Na terceira parte, o autor questiona se Paris seria uma “cidade modelo”, quando discute a oposição Paris/província. Conclui o capítulo comparando Paris com Londres, que teria o inverso da estrutura social da capital francesa: “[...] os ricos já tinham abandonado Londres pela periferia.” (p. 150)

O terceiro capítulo denomina-se *Cidade Luz* e é sobre o período 1890-1930 e inicia com a descrição do contexto do novo século, comentando desde as artes e a tecnologia, quando destaca o papel do engenheiro Hénard. O autor versa também o impacto da obra de C. Sitte, quando coloca Viena no mesmo nível de Paris, como centro do pensamento mundial. (p. 171) A longa implantação do metrô é comentada detalhadamente. Em seguida, Marchand discute a ocupação desordenada da periferia. O capítulo é concluído com o subtítulo de *Paris, Rainha do Mundo*. Paris teria ultrapassado Viena durante a *Belle Epoque*. (p. 206) Ao lado da riqueza concentrada, o autor comenta a miséria em Paris: a prostituição e a violência. Viena é novamente comentada como contraponto a

Paris, e teria sido o centro cultural do Mundo em 1910. (p. 220) Em seguida, destaca o bairro de Montparnasse nos “anos loucos”, como local de concentração de artistas. O autor conclui o capítulo com a discussão da crise da habitação e o início do urbanismo: na época, Paris era o segundo local de investimento financeiro do mundo, mas faltavam capitais no setor imobiliário. (p. 228) Comenta ainda, a fundação do Museu Social, da Sociedade Francesa de Habitação Módica (HBM), da Associação das Cidades-Jardins da França e da Sociedade dos Urbanistas.

O quarto capítulo é sobre o período 1929-1952 e tem o título de *Adiamentos e veleidades*. A partir de uma análise da nova conjuntura, o autor comenta os resultados da Primeira Guerra Mundial e da grande depressão. O malthusianismo econômico (destruição de riquezas) é denunciado. (p. 249) Com a crise da poupança, teria aumentado a penúria das habitações, resultando no agravamento da segregação social. A segunda parte é sobre os novos avanços no urbanismo e comenta o Plano Prost. Em seguida, o autor discute a ocupação alemã, os resultados da Segunda Guerra e a reconstrução, que teria terminado em 1952. (p. 277)

O quinto capítulo, *Um Novo Haussmannismo (1953-1974?)*, começa com comentários sobre o início da política habitacional, lembrando que, no início dos anos 1950, Paris estava cercada de invasões (*bidonvilles*). Os grandes conjuntos (com mais de 500 alojamentos) foram construídos nessa época (p. 283) e as Zonas de Urbanização Prioritárias (ZUP) foram criadas para a construção de 300.000 alojamentos em prédios (torres e barras). (p. 284) Em seguida são substituídas pelas Zonas de Urbanização Combinada (ZAC). A segunda parte trata da modernização de Paris, com a entrada de novos atores, com a volta da rentabilidade dos investimentos imobiliários e com o aparecimento do promotor. (p. 288) É explanada a reabilitação, ou seja, a “modernização [...] de prédios antigos, cujas fachadas e estruturas eram conservadas” dos bairros de Saint-Germain-des-Près (p. 291), do Marais e de Halles. A primeira periferia também foi

renovada: La Villette, Montparnasse, “Front do (rio) Sena”, Place d’Italie e, sobretudo, a construção de La Défense, o “Manhattan” de Paris. O capítulo conclui com a discussão do papel de Delouvrier e do novo Esquema de Planejamento e Urbanismo da Região de Paris (SDAU), quando o autor cita os projetos de cidades novas (oito previstas, cinco construídas). (p. 312) Aborda ainda a especialização de Paris nas atividades de serviço e direção e a rejeição das atividades industriais poluentes nos limites da cidade. (p. 315)

O último capítulo, *Paris fim de século (1974-2000)*, começa pelas rupturas dos anos 1970. O aumento da população estrangeira é destacado: 13% da população regional em 1975. (p. 327) A segunda parte trata dos principais problemas de Paris: sobretudo, a questão da habitação e dos transportes, e conclui com a crítica às “grandes obras” do Presidente Mitterrand. A última parte é sobre a Paris atual e suas dificuldades: os transportes deficitários, o aumento dos preços das moradias e a violência nas periferias. Observa que o centro de gravidade de empregos estaria se deslocando para o sul da cidade. (p. 366) Discute, por fim, o lugar de Paris na França e no Mundo, quando ela é comparada às grandes metrópoles mundiais, concluindo o autor, pela posição de fraqueza de Paris. (p. 377)

Na conclusão do livro, o autor protesta contra o tratamento do poder em relação à Paris, cidade que teria alimentado três mitos: o de “Babilônia moderna” (a imoralidade); o de “monstro muito potente”; e o de “vampiro” que se alimentaria dos recursos da França. (p. 381) A hostilidade em relação à capital é comentada, a partir da política de desenvolvimento da província em detrimento de Paris, realizada desde 1940. (p. 397) Uma cronologia de oito páginas completa o livro, que contém também uma série de mapas.

Neste livro pouco pretencioso, Bernard Marchand realiza uma excelente síntese histórica de Paris, examinando de forma cronológica, com a utilização, sobretudo de estudos existentes, incluindo até mesmo

obras literárias, resultando num exame competente e agradável das transformações da cidade nos dois últimos séculos.

Guy Burgel, já teve seu livro sobre Atenas comentado anteriormente. Em 1993, ele publicou o livro *La ville aujourd'hui*.

A introdução tem como subtítulo, *Mudar a cidade ou mudar as ideias?* O autor inicia afirmando que a crise urbana estaria “[...] mais nas nossas cabeças do que nas nossas cidades.” (p. 9)

Na primeira parte, *A urbanização é mais rápida nos países pobres*, é composta por três capítulos. Burgel aponta no primeiro, que o meio do século XX viu a revolução demográfica do Terceiro Mundo. O século XXI seria então o da “explosão urbana”. (p. 15) As taxas de urbanização, em 1975, alcançavam 68% nos países desenvolvidos, enquanto que eram de apenas 28% nos países em vias de desenvolvimento. (p. 18) Entretanto, o autor destaca que pela primeira vez na história, a fecundidade e o êxodo rural se adicionavam. (p. 22) Pela primeira vez a cidade se alimenta da cidade. (p. 25) O capítulo é concluído com as cinco grandes aglomerações mundiais: em 1975 as maiores seriam Nova York e Tóquio-Yokohama, enquanto que para o ano 2000 as previsões indicariam México e São Paulo. (p. 30)

O segundo capítulo é intitulado *O capitalismo joga, ganha e duvida*. O autor lembra que o mundo era simples quando tríplice: capitalismo, comunismo e países em vias de desenvolvimento. (p. 31) A equação cidade-desenvolvimento não seria mais justa. A cidade não seria mais sinônimo de crescimento econômico. (p. 35) Nota que o aumento dos trabalhadores migrantes nos anos 60 teria retardado a modernização do aparelho de produção. (p. 37) Comenta também, o fim do mito da construção da cidade ideal no Leste. No mundo capitalista, a economia tornara-se possibilista e ubíqua e as matérias primas e o alargamento dos mercados

indicariam a nova liberdade dos lugares. (p. 46) A inovação e difusão são vistas como mecanismos de desigualdade: “a acumulação chamaria a acumulação”. (p. 49) O liberalismo acumularia e dividiria o espaço e a sociedade.

No terceiro capítulo, *A sociedade se divide e a cidade se fragmenta*, segundo o autor, estaria havendo o crescimento das camadas médias, com o crescimento em massa dos empregados, sobretudo, de escritórios (p. 62); a fabricação estaria cedendo seu lugar à informação e à comunicação. Burgel afirma que “[...] após o campo sem camponeses, a cidade sem produtores está em marcha.” (p. 64) Novas estratificações das sociedades urbanas ou fraturas do corpo social estariam ocorrendo. As cidades também continuavam sendo as “[...] incubadoras da aceleração social”. Conclui o capítulo com, os *Dois modos de vida das sociedades urbanas: o local e o mundial*. Nas alternâncias de inércias e rupturas seria necessário adicionar uma dimensão suplementar: a dupla ligação entre o local e o muito distante (p. 80), e afirma ainda que “[...] a cidade é produção histórica das sociedades, que as constroem em formas materiais, em práticas e em representações.” (p. 87)

A segunda parte, *Economias e territórios*, é também organizada por três capítulos: o quarto capítulo trata da *Cidade Ativa*, quando o autor assegura que “[...] tecnicamente, a fabricação de bens e a gestão das empresas não dependem mais da cidade, (porém) socialmente dependem.” (p. 93) Quanto ao funcionalismo, afirma que o mesmo deveria ser ultrapassado: “[...] o funcionalismo está morto, e com ele as funções urbanas.” (p. 97) O evolucionismo, também é colocado em questão. A desindustrialização estaria se diversificando, a terceirização se generalizaria, mas a segregação econômica estaria aumentando. Burgel conclui o capítulo de forma crítica, lembrando que a “[...] economia urbana teria entrado na era da ética” e “nós sabíamos [...] ganhar dinheiro sem produzir e produzir sem trabalhar.” (p. 117)

O quinto capítulo é sobre a *Cidade festiva*, o mais original do livro. A cidade de consumo estaria suplantando a cidade da produção: “[...] a cidade festiva estaria precedendo a cidade ativa. A cidade passa do estado da necessidade ao estado do desejo.” (p. 122) A cidade mesmo torna-se divertimento. (p. 124) O autor lembra a “gentrificação”, no sentido de “enobrecimento, revalorização” do centro da cidade americana, como no caso de Greenwich Village. (p. 127-128)

O sexto capítulo trata dos *Territórios da cidade* e inicia ressaltando H. Lefebvre, que teria mostrado que o espaço social não deveria ser confundido com o espaço físico ou natural. (p. 132) Os físicos e os astrofísicos teriam difundido que o espaço é antes de tudo tempo. (p. 133) Os territórios urbanos seriam as organizações de volumes construídos e as disposições das cidades no espaço. (p. 134) Neste capítulo, o autor faz a distinção entre a capacidade de produzir e de inovar (a “cidade ativa”) e o poder de enriquecer a imaginação e a cultura (a “cidade festiva”). (p. 143) A questão do centro e da periferia é também discutida: as mobilidades ou as inércias residenciais seriam ainda determinantes. (p. 146) Dois modelos culturais teriam sido reconhecidos pelo autor, o “latino”, que concentraria os ricos no centro das aglomerações e rejeita os pobres no exterior, e o “anglo-saxão”, que constaria de uma auréola de degradação e desvalorização em torno do CBD e em benefício de uma periferia abastada. (p. 148)

A terceira parte, *Vontades e poderes*, é composta de dois capítulos. O sétimo capítulo, *O império das formas*, começa pelas ilusões da forma urbana. Ressalta que nos anos 70 teriam sido lançados os conceitos de “espaço percebido” e de “espaço vivido”. (p. 162) Segue uma crítica ao “arquiteto totalitário”, comentando as relações entre o “príncipe” e o arquiteto.

O último capítulo é sobre *O Poder dos Políticos*, e o autor comenta as políticas urbanas e o descrédito do planejamento urbano na ex-URSS e nos países do Leste Europeu, enquanto que as políticas urbanas centraliz-

zadas teriam sido vitoriosas no Sudeste Asiático. (p. 185-186) A legislação francesa é apresentada a seguir. A última parte trata do “igualitarismo espacial” e da “equidade territorial”.

Na conclusão, Burgel afirma que a cidade de hoje é portadora de esperança, mas também de ameaças. (p. 205) No interior dos espaços urbanos estaria concentrado o “[...] conjunto de paixões, de conflitos [...], de desequilíbrios naturais, que a história dispensava à superfície do planeta.” As fraturas do corpo social passariam no centro das cidades. (p. 206) Uma solidariedade local e mundial seria necessária para salvar a eficácia da urbanização. (p. 207)

O livro de Guy Burgel, sobre a cidade atual, toca em várias questões importantes sobre as cidades do presente, no entanto, o livro também aparece fragmentado, talvez refletindo as várias abordagens utilizadas pelo autor para tentar uma visão conjunta da cidade.

O geógrafo **Jean-Bernard Racine**, já apresentado com sua obra em 1971, publicou em 1993, o livro original, *La Ville entre Dieu et les hommes* e inicia descrevendo o livro como a análise da relação que a cidade manteve com a dimensão do sagrado. (p. 5)

A primeira parte, *A volta às origens: do coração divino do Mundo ao World Trade Center*, é composta por três capítulos. O primeiro capítulo, *A cidade entre o sagrado e o profano*, começa pela discussão sobre as origens das cidades, comenta as cidades da Antiguidade e as cidades gregas. Destaca que para os gregos, o templo seria secundário, não sendo o centro das cidades, enquanto que o altar seria o centro das cerimônias. (p. 41) Comenta o traçado do sulco para a construção do muro das cidades. (p. 42) As cidades romanas e chinesas também são examinadas: eram planejadas segundo um eixo mediano norte-sul. (p. 51) Conclui que a orientação espacial se fazia em relação aos pontos cardiais terrestres

e se articulava sobre o eixo leste-oeste (direção do sol), enquanto que a orientação temporal se fazia em relação aos pontos cardiais celestes, e se articulava segundo o eixo do mundo, sul-norte e baixo-alto. (p. 57)

No segundo capítulo, *A cidade e a igreja no espaço do ocidente cristão*, Racine analisa o mundo medieval. Cita J.-R. Pitte, que afirmou em 1986, que houve um deslocamento do centro de gravidade das cidades desde o *forum* em direção à catedral. (p. 60) Comenta também o aparecimento dos monumentos leigos e burgueses. (p. 63) Desde o século XIII os mosteiros se edificaram no interior das cidades. (p. 67) As cidades medievais, ao contrário das romanas, seriam verticais e teriam a forma circular, em geral. (p. 68) A igreja medieval era o único grande espaço livre na cidade, onde as corporações se reuniam, e teriam sido elas que financiaram a construção desses edifícios. (p. 71) O autor narra o reflexo da Reforma na cidade, e o Islã é também considerado como religião urbana. Com os séculos XIV e XV, a laicização do espaço aumentou, e o estilo gótico teria sido “pervertido” no estilo barroco. (p. 82)

O terceiro capítulo trata do *Espaço capitalista: a ordem e a desordem metropolitana* e começa ao examinar a ilusão de grandeza. A periferia de Tóquio já teria 500 km. (p. 91) Descreve os trabalhos de Engels, segue pela crítica da Escola de Chicago, e pelas ideias dos geógrafos e dos sociólogos de inspiração marxista. Comenta também os espaços de exclusão e de isolamento, exemplificado pelo Bronx, em Nova York. Discute a fuga para os subúrbios, e o retorno ao centro das cidades dos *yuppies* e *dinks* (*double income no kids*: dupla renda sem filhos) (p. 108), seguido pelo comentário das cidades europeias. O autor se pergunta se as “leis” da cidade capitalista, que “roda como uma centrífugadora”, rejeitaria na periferia os pobres, os desqualificados, os sem trabalho. (p. 110) Comenta também as cidades do Terceiro Mundo, inclusive o caso do Brasil. Conclui se perguntando se o capital seria o único “culpado”.

A segunda parte, *Os Imaginários da esperança? As lições e fracassos da utopia urbana*, possui quatro capítulos. O quarto capítulo trata do *Mito e utopia, as duas linguagens do sonho da felicidade*, quando são destacadas as etapas da utopia, desde a obra de Híppodamos, na reconstrução de Mileto, às cidades novas do Renascimento. Conclui com o exemplo de Veneza. O quinto capítulo, *Mudar a cidade para mudar a vida? O fracasso do pensamento arquitetônico e urbanístico* critica o papel do arquiteto como demiurgo, a partir das ideias do CIAM e as utopias do modernismo. O caso de Brasília é apresentado e seus fracassos. A cidade disciplinar é descrita a partir da obra de Foucault. Finaliza comentando as soluções “pós-modernas”, que fusionariam o antigo e o novo. (p. 178)

No sexto capítulo, *Mudar a vida para mudar a cidade: o desencanto do futuro radioso*, o autor apresenta a cidade socialista e os debates dos desurbanistas. Trata do estudo de Possokhine e conclui que o balanço é deprimente: comenta que igrejas foram transformadas em pistas de patinação e depósitos e que também foram dinamitadas para a construção de estações de metrô. (p. 200-201) No sétimo capítulo, *A cidade verde? Os limites do pensamento ecologista* critica o “ecologismo”, assim como Howard, que “teria inventado a periferia no lugar da cidade perfeita.” (p. 210)

A última parte, intitulada *A fé na cidade? As experiências comunitárias à espera da cidade de Deus* contém quatro capítulos. O oitavo capítulo, *Forças e fraquezas do humanismo comunitário*, volta às questões religiosas, quando aponta uma *Geografia das implantações eclesiais*. A Igreja seria ainda um símbolo necessário para a comunidade. (p. 238) As experiências das comunidades de base no Brasil e no Chile são mencionadas. No nono capítulo, *Significações bíblicas da cidade*, Racine começa pela discussão da ética judaica cristã. Explica desde a cidade de Caim, o primeiro construtor, segundo a Bíblia (p. 257), até a Jerusalém Celeste. O décimo capítulo, *A revelação e a profecia bíblica: as lições da Nova Jerusalém*, é sobre o naciona-

lismo e a xenofobia, com o exemplo da Suíça. Discute ainda o multiculturalismo do Canadá.

O último capítulo finaliza com *Dois amores e duas cidades*, e o autor retoma a ideia de pós-moderno: “[...] a nova sociedade urbana seria uma fábrica de excluídos.” (p. 312) O essencial do antagonismo teria passado do interior das empresas para os empregados e desempregados. (p. 314) O objetivo mínimo seria o de assegurar a liberdade fundamental de viver as diferenças culturais. (p. 316) Conclui defendendo a convivência. (p. 332) A cidade não teria necessidade de estruturas novas, só de homens novos. (p. 335)

A temática do livro é original, mas Racine amplia para vários outros domínios, o que leva a uma perda da força do tema tratado. Por outro lado, o livro é também uma busca de novos rumos, após a crise das grandes teorias.

Ana Fani Alessandri Carlos, professora titular do Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo, teve sua tese de doutoramento de 1987, defendida na própria USP, publicada após várias modificações em 1994, com o título de *A (Re) produção do espaço urbano*.

A autora se propõe analisar a produção do espaço urbano “[...] dentro da perspectiva aberta pelo materialismo dialético” (p. 14), e estudar a cidade enquanto processo. (p. 15) Afirma que o que está em questão é a explicação de um fenômeno a partir do ponto de vista da espacialidade, ou seja, da dimensão espacial da realidade social. (p. 21) A ideia central estaria fundamentada na preocupação com o modo de entender o espaço geográfico como criação social e histórica, e o fio condutor da análise residiria na tese de que, “[...] ao produzir sua vida [...] a sociedade produz, concomitantemente, o espaço geográfico.” (p. 25) O ponto de partida é o da análise do processo produtivo baseado na atividade industrial do município de Cotia, situado na região metropolitana de São Paulo. (p. 27)

O espaço geográfico seria “[...] um produto concreto de relações sociais historicamente determinadas.” (p. 33) Analisando Cotia e a questão do lugar, a cidade apareceria como uma forma particular do fenômeno geral. (p. 40)

O primeiro capítulo, *A paisagem urbana*, a autora inicia lembrando que a paisagem de hoje guardaria momentos diversos do processo de produção espacial. (p. 43) A paisagem urbana seria a “[...] manifestação formal do processo de produção do espaço urbano, colocando-se no nível do aparente e do imediato.” (p. 44) Define a cidade como uma “[...] concentração de pessoas exercendo, em função da divisão social de trabalho, uma série de atividades concorrentes ou complementares, o que enreda uma disputa de usos.” (p. 50) Uma segunda definição de cidade é dada como “[...] trabalho objetivado, materializado, que aparece através da relação entre o ‘construído’ [...] e o ‘não construído’ [...] de um lado, e do movimento do outro.” (p. 56) Quando comenta o movimento da paisagem, a autora cita as letras de música de Paulinho da Viola, seguida pelas de Chico Buarque de Holanda. O capítulo é concluído com o exame da paisagem de Cotia, cidade de 60.000 habitantes (p. 68), situada a oeste do município de São Paulo.

O segundo capítulo é denominado *A reprodução do espaço urbano* e é iniciado com comentário sobre o uso do solo urbano: a cidade seria também o *locus* de concentração de meios de produção e de concentração de pessoas; o lugar da divisão econômica do trabalho; o lugar da divisão social do trabalho; e ainda um elo na divisão espacial do trabalho na totalidade do espaço. (p. 83-84) Cotia é examinada como espaço de reprodução do capital, onde é destacada a localização industrial. Em seguida, é considerada como espaço de reprodução de vida, quando a autora lembra que a cidade é também “[...] a expressão da materialização espacial das desigualdades sociais emergentes na sociedade atual.” (p. 135) Nessa parte são enfatizadas as questões dos loteamentos e do preço da terra no município.

O terceiro capítulo, sobre *Espaço e lutas de classe*, a autora compara a produção espontânea com a produção planejada do espaço, segue tratando dos conflitos do processo de reprodução do espaço urbano em Cotia, e conclui com o exame da estrutura do poder local na mesma cidade.

O capítulo quarto é sobre *A reprodução do espaço: o direito à vida*, quando são destacadas as “trilhas abertas” pelo estudo, com comentários sobre a relação homem-natureza; o espaço produto (quando considera as críticas de Claval sobre a geografia marxista); a construção do humano; e a busca da totalidade na discussão do urbano. O capítulo é concluído com a afirmação da necessidade da análise do mundial.

O livro de Ana Fani mostra a busca atual de novos caminhos, inclusive através das citações literárias e mesmo musicais, sobrepondo a uma análise com fundamentação conceitual de origem marxista. Ela procurou juntar as questões teóricas à análise concreta do estudo de caso. É um dos raros estudos dessa vertente que é aplicado a um município brasileiro. Ana Fani também escreveu, anteriormente, os pequenos livros dirigidos para um público maior, *Espaço e indústria* (1989), e *A cidade* (1992), que retomam e desenvolvem vários temas abordados na sua tese. Publicou também *Espaço-tempo na metrópole* (2001) e *O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade* (2004), dentro da temática urbana.

Em 1994, **Milton Santos** publicou mais um livro sobre a aglomeração paulistana, *Por uma Economia Política da cidade: o caso de São Paulo*.

Na nota introdutória, o autor considera que esse livro é uma dupla continuação do anterior *Metrópole corporativa fragmentada*. (p. 9)

O primeiro capítulo, *A primazia de São Paulo metrópole*, apresenta os números da dimensão da aglomeração paulista, que já estaria próxima dos 17 milhões de habitantes; sendo a “mais extensa cidade do mundo”, com 80 quilômetros de leste a oeste e com 40 quilômetros de norte a sul.

A metrópole também contaria com os maiores números de viagens por ônibus e o maior número de táxis. Em seguida, apresenta as especificidades de São Paulo: o emprego industrial teria crescido mais do que o terciário entre 1960 e 1980; a cidade seria a única, entre as grandes do Terceiro Mundo, a ter uma zona agrícola dinâmica (p. 14); São Paulo também seria uma “cidade informacional” e um centro internacional de serviços. Mas a pobreza também aumentava (com 38% dos assalariados ganhando menos de três salários mínimos). São Paulo seria, portanto, uma “metrópole econômica de um país subdesenvolvido”, uma “metrópole internacional e uma metrópole involuída.” (p. 15)

No segundo capítulo, *São Paulo, metrópole internacional do Terceiro Mundo*, é comentado o processo de globalização por que passam todos os continentes. Para Milton Santos, a “[...] nova divisão internacional do trabalho leva a uma verdadeira mundialização de lugares.” (p. 17) O momento histórico atual precisaria de uma tecnosfera (natureza técnica com base científica) e uma psicofera para se afirmar. A mundialização permitiria a criação de lugares especializados e lugares complexos, como as metrópoles. (p. 18) Mostra a importância de São Paulo nas atividades secundárias; no comando do setor financeiro; na indústria cultural e na produção científica; no setor da publicidade; nas comunicações; no intercâmbio de pessoas; e seu papel “informacional” (terceira etapa da mundialização, após as etapas comercial e industrial). A queda do Rio de Janeiro é comentada a seguir, e o autor conclui o capítulo com a discussão da *Modernização perversa*: o processo de incorporação do país à globalização estaria se dando em detrimento dos investimentos sociais (p. 47), e a modernização liberaria e repeliria grandes massas de pobres para as grandes cidades. (p. 50)

No terceiro capítulo, *A Região cresce mais que a Metrópole*, Milton Santos trata da involução metropolitana, “[...] resultado da dispersão no território (do) meio científico técnico”. Os lugares se caracterizariam

em função das diferenças de informações neles contidas (p. 53), mas, comenta que São Paulo estaria crescendo menos que o país como um todo: diminuição da participação da Renda Interna, com o desenvolvimento de outras áreas. Compara os rendimentos e a qualidade de vida no interior, concluindo pela “involução metropolitana”: nas grandes cidades se acumularia a pobreza e as atividades econômicas pobres. O interior modernizado cresceria mais rápido que a metrópole. (p. 74)

O quarto capítulo, *Involução metropolitana e economia segmentada: o caso de São Paulo* inicia com a afirmação de que estaria havendo um aumento de emprego maior do que o da população entre 1960 e 1980, mas nas grandes cidades haveria uma “proliferação” de indústrias menos modernas e menos capitalistas. (p. 85) Haveria ainda uma segmentação da economia urbana, pois “[...] a modernização de atividades é simultânea à expansão de formas econômicas menos modernas”, que abrigariam uma parcela da pobreza urbana, o que permitiria a existência de atividades do circuito inferior, ou seja, a “produção para um consumo que não pode ser atendido pelo circuito superior”, e do “circuito marginal superior”. O capítulo é concluído com a discussão do meio ambiente construído, que seria atravessado por diferentes temporalidades: tempos rápidos dominantes, e tempos lentos hegemônicos. (p. 98) Por outro lado, as firmas não hegemônicas teriam áreas de mercado menores, tempos de circulação menos rápida, trabalho a tempo mais lento e em escalas territoriais mais reduzidas. (p. 103)

O livro é concluído com o capítulo *Por uma Economia Política do espaço*, quando o autor define o espaço como o “[...] resultado de uma interação permanente entre o trabalho acumulado, na forma de infra-estruturas e máquinas que se superpõem à natureza, e [...] o trabalho presente, distribuído sobre essas formas provenientes do passado.” (p. 115) Conceitua também, capital geral, como “[...] capital social representado pela cidade como um todo relativamente indivisível e cada vez mais apropriado

seletiva e privatisticamente.” (p. 134) Por outro lado, as deseconomias viabilizariam a chegada e a permanência dos pobres e das atividades dos pobres na cidade de São Paulo. (p. 136) O autor conclui o livro criticando a classe média brasileira, que se contentaria com as “soluções privadas” dos problemas de educação e saúde, passando a ideologia do usuário e do consumidor, às camadas mais pobres da população. (p. 144)

Neste livro sobre São Paulo, Milton Santos consegue, mais do que nos trabalhos anteriores, aproximar seus avanços teóricos e metodológicos e a utilização de seus conceitos, com o exame de um caso concreto bastante complexo, o da aglomeração paulistana.

Em 1996, Milton Santos publica sua obra magna: *A natureza do espaço*, de caráter teórico geral, não tratando, especificamente, das cidades.

A PRODUÇÃO ATUAL NAS OUTRAS DISCIPLINAS

No período atual, a produção das várias disciplinas é muito abundante e diversificada. Daí a necessidade de restringir ainda mais o exame crítico a alguns autores, escolhidos como mais representativos de cada disciplina nos anos atuais.

Pluridisciplinar

Em 1988, foi publicado o *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, dirigido por **Pierre Merlin** e por **Françoise Choay**, contando com cerca de 600 artigos (em 723 páginas), escritos por 60 autores. Françoise Choay o considera como o primeiro no gênero (p. VIII).

O engenheiro Pierre Merlin escreveu o maior número de verbetes, dos quais destacamos os seguintes: “Área Metropolitana”; “Planejamento Territorial” (*Aménagement du territoire*); “Periferia” (*Banlieue*): território urbanizado que envolve a cidade (p. 85); “*Cité*”; “Cidade-Jardim”; “Espaço”; “*Faubourg*”: excrescência pontual de uma cidade (p. 295); “Habitação”

(*Logement*); “Morfologia” (urbana): estudo da forma urbana (p. 234); “Planejamento”; “Reurbanização”; e “Cidade Nova”.

A filósofa Françoise Choay foi responsável por verbetes próximos da arquitetura e do urbanismo, como: “Moderno”; “Monumento Histórico”; “Patrimônio”; “Pós-Moderno”; “Urbano”; e “Urbanismo”: ciência, arte e/ou técnica da organização espacial dos estabelecimentos humanos. (p. 683)

O geógrafo Paul Claval foi também responsável por vários conceitos importantes do dicionário como: “Aglomeração”: conjunto constituído por uma cidade e sua periferia (p. 17); “Área de influência de uma cidade”; “Burgo”; “Capital”: cidade que ocupa o primeiro lugar em um estado ou em uma província (p. 113); “Conurbação”; “Estabelecimento Humano”; “Megalópole”; “Metrópole Regional”; “Região”; “Urbanização”; e “Cidade” (*Ville*): a cidade nasce das necessidades de interação das pessoas e das vantagens que ela oferece. (p. 706)

A geógrafa Jacqueline Beaujeu-Garnier foi a responsável pelos termos em torno da noção de centro: “Centralidade”; “Centro”: o centro não é um ponto, mas um lugar cuja extensão e importância relativa variam segundo certas condições (p. 119); “Centro de Negócios”; e “Centro Urbano”.

O exame do dicionário de urbanismo apresenta vários interesses, pois além da utilidade das definições apresentadas nos artigos assinados, a obra destaca também os especialistas escolhidos para cada tema, como no caso do geógrafo Paul Claval, responsável por conceitos fundamentais para este estudo, como o de Cidade.

Outra obra pluridisciplinar deste período é a antologia *Villes & Civilisation urbaine. XVIII-XX siècles*, dirigida pelo geógrafo **Marcel Roncayoloe** pelo sociólogo e filósofo **Thierry Paquot**, publicada em 1992.

Na introdução, Paquot, comenta as três antologias publicadas anteriormente sobre a mesma área de estudo: a de F. Choay (1965), a de Ansay e Schoonbrodt (1989), e a de J.-P. Gaudin (1991). A abordagem escolhida sobre a cidade foi a histórica: a natureza da cidade teria mudado profundamente com o desenvolvimento do capitalismo industrial desde o fim do século XVIII até os dias atuais; teria havido uma mudança de escala, com a emergência de uma civilização urbana (p. 14); e a relação com a natureza teria sido modificada. (p. 16) Foi dada preferência aos “textos fundadores”. (p. 17)

O primeiro capítulo, *Um começo. A cidade moderna*, é apresentado por Roncayolo, e consta dos textos de P. Meuriot (1914; 1919) e de J.-C. Perrot (1968; 1974). O segundo capítulo, *As utopias industrialistas*, é introduzido por Paquot, com textos de R. Owen (1817), C. Fourier (1822), V. Considerant (1835) e J.-B. Godin (1871). O terceiro capítulo, *Das utopias sociais ao urbanismo técnico?*, é comentado por Roncayolo, apresentando textos de M. Chevalier (1838), M. Perreymond (1842-1843), P. Larousse (1873), P. Francastel (1968) e I. Cerdá (1867).

O quarto capítulo, *Pensar a cidade: meio, espaço, tempo*, é também comentado por Roncayolo, quando afirma que a Cidade “[...] não entra facilmente no campo científico.” (p. 155) A invocação das condições naturais (sítio e situação) seriam parte do argumento biológico. (p. 156) Os textos são do geógrafo E. Reclus (1895), de M. Halbwachs (1909), de M. Poëte (1924), do geógrafo P. Claval (1968) e de H. Lefebvre (1968).

O quinto capítulo, *Pensar o urbanismo*, ainda comentado por Roncayolo, consta dos textos sobre a disciplina: do geógrafo P. Clerget (1910), de C. Sitte (1889), de P. Geddes (1904), de E. Howard (1904), de Le Corbusier (1923), de G. Bardet (1941) e de F. Choay (1970).

O sexto capítulo é sobre as *Culturas e sociologias da cidade*, é apresentado por Paquot, com textos clássicos da sociologia urbana: de M. Weber (1921), de G. Simmel (1903), de R. Park (1926), de L. Wirth (1938), de

L. Chevalier (1958), de P.-H. Chombart de Lauwe (1952), da *Internationale Situationiste* (1958/1959) e de H. Lefebvre (1967; 1968). O capítulo sétimo, *Cidade e Industrialização*, também comentado por Paquot, traz textos de P. Bairoch (1985), de L. Bergeron e M. Roncayolo (1974) e H. Lefebvre (1974).

O oitavo capítulo, *Periferia e periferias*, é apresentado por Roncayolo, e tem uma importante participação dos geógrafos. Os textos são de P. Meuriot (1909), do geógrafo R. Clozier (1945), de H. Sellier (1920), de M. Halbwachs (1934), de H. Lefebvre (1966), do geógrafo Y. Lacoste (1963), de J.-C. Chamboredon e M. Lemaire (1970) e do geógrafo P. George (1981).

As cidades soviéticas são discutidas no capítulo nono, *A URSS, do sonho à norma*, comentado por Paquot, com textos de A. Kopp (1977), de F. Starr (1977) e B. Svetlichny (1959). A urbanização americana é apresentada no capítulo seguinte, *Os Estados Unidos, da Fronteira à Megalópole*, comentado por Roncayolo, com textos de W. Diamond (1941), de M. Gauthier (1956), dos geógrafos P. O. Muller (1986) e J. Gottmann (1962) e de L. Mumford (1964).

O último capítulo, o décimo-primeiro, *A urbanização do Terceiro Mundo*, é comentada por Paquot, que lembra que não deve-se comparar as condições dos assentamentos precários com as condições das cidades e sim com as do meio rural. (p. 609) Os textos são do geógrafo J. Dresch (1950), de C. Coquery-Vidrovitch (1988) e P. Bairoch (1985).

A conclusão foi escrita por Roncayolo e afirma que não se conclui um conjunto de textos sobre a cidade. (p. 679) Para o autor, a sociedade de comunicação generalizada, se constituindo, apagaria a noção de distância, que seria trocada pela noção de rede, que difundindo a informação, facilitaria a concentração de decisões. (p. 680)

O grande mérito do livro é a escolha dos excelentes textos dispersos em diferentes fontes e a sua recuperação. A riqueza temática é enorme. Os autores selecionados estão entre os mais importantes dos que escreveram sobre a questão urbana, sendo os geógrafos bem representados. Foram utilizados neste livro vários textos dessa coletânea que foram

por mim comentados, considerando sua qualidade, e raridade em alguns casos, como o de E. Reclus.

A Sociologia Urbana

O sociólogo francês **Jean Lojkine**, nascido em 1939, Diretor de Pesquisa do CNRS, publicou em 1977, o livro *Le Marxisme, l'Etat et la Question urbaine*, que foi traduzido para o português em 1981, com o título de *O estado capitalista e a Questão urbana*.

Na introdução, o autor procura responder o que é uma “política” e propõe como hipótese, que a urbanização, seria uma “forma desenvolvida da divisão social do trabalho”, e seria também um dos determinantes fundamentais do Estado. Por outro lado, a política urbana teria um papel decisivo no crescimento capitalista. (p. 19)

O capítulo primeiro trata *O Estado, a política e a luta de classes* e começa pela crítica à análise do Estado realizada pela sociologia funcionalista e pelo estruturalismo althusseriano, este a partir dos trabalhos de Castells. O segundocapítulo tem o título *Da política estatal à política urbana. O papel do Estado na urbanização capitalista*. Para Lojkine, a urbanização desempenharia um papel tão importante quanto a multiplicação da potência mecânica de trabalho. (p. 122) A cidade capitalista seria caracterizada pela crescente concentração dos “meios de consumo coletivo” e pelo modo de aglomeração específica do conjunto dos meios de reprodução. (p. 124) O planejamento urbano seria a coordenação estatal da ocupação e da utilização do solo urbano. (p. 169)

O terceiro capítulo é sobre a *Política urbana e o planejamento urbano*. Para o autor, haveria três dimensões do planejamento urbano: a dimensão “planejadora”, a dimensão “operacional” e a dimensão “urbanística”. (p. 180) Examina, em seguida, o exemplo do planejamento na região de Paris, quando cita E. Préteceille (1974). O quarto capítulo é sobre a *Política urbana e a segregação social*. Para Lojkine haveria também três tipos de

segregação social e espacial: no nível da habitação (“renovação-deportação” e “emburguesamento”); no nível dos equipamentos coletivos (sub-equipamento dos conjuntos “operários” e super-equipamento dos conjuntos “burgueses”); e no nível do transporte domicílio-trabalho (transportes coletivos/automóvel). (p. 222-223)

O quinto capítulo denomina-se *A política urbana e a luta de classes. As concessões às classes dominadas*. O autor destaca que uma das características do sistema capitalista atual seria a compra maciça de terrenos peri-urbanos. (p. 264) No capítulo sexto, *Da política urbana aos movimentos sociais urbanos*, o autor trata da “urbanização capitalista”, que seria uma “lógica de produção e de ocupação do espaço, fundada na dominação exercida pela fração de classes monopolista.” (p. 309)

Na conclusão, Lojkin considera que teria proposto uma nova análise do urbano (p. 319) e declara que a forma mais desenvolvida da divisão material e intelectual seria a atual segregação urbana entre as zonas centrais e as zonas periféricas. Haveria então três contradições principais: entre a reprodução do capital e a reprodução da força de trabalho; entre a divisão social e a divisão espacial de trabalho e a necessidade de cooperação; entre a fragmentação privada do solo e a socialização espacial das forças produtivas. (p. 328)

A análise marxista efetuada por Jean Lojkin se contrapõe aos estudos funcionalistas anteriores, mas também se distancia dos estudos realizados por outras correntes da esquerda, como os de Castells. A ênfase dada à questão do Estado e da política urbana, afastam o autor da análise da própria cidade ou da sociedade urbana. A preocupação com o uso das categorias marxistas predomina em todo seu estudo. Seus exemplos, entretanto, estão limitados ao caso francês, como na questão da renovação-deportação.

Somente em 1979, no livro *L'Ecole de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, foi efetuada a tradução para o francês, dos principais textos dessa escola de sociologia urbana, por **Yves Grafmeyer** (nascido em 1943) e **Isaac Joseph** (1944-2004). O livro foi reeditado em 1984, 1990 e 1994, o que mostra o interesse no assunto.

Os dois sociólogos franceses escreveram também uma longa apresentação ao livro, denominada *A cidade-laboratório e o meio urbano*, com 48 páginas. Na primeira parte, *Jornalismo, história natural, histórias de vida*, os autores comentam inicialmente a contribuição de Robert Park. É observada uma ruptura da abordagem ecológica com a história da cidade na literatura americana do século XIX (p. 8-9), e destacado que Park teria sublinhado, em se dirigindo aos geógrafos, que “a cidade não é uma simples aglomeração de homens e de equipamentos, mas um estado de espírito.” (p. 17) Na segunda parte, *A cidade como configuração espacial*, são comentadas as propostas de Burgess, fazendo o elo com a economia espacial do século XIX de Von Thünen (p. 27), e os autores comparam com as concepções da economia neoclássica, e com os estudos mais recentes de W. Alonso. (p. 28)

A terceira parte, *Lógica espacial e o mito da cultura: dois aspectos de uma análise puramente formal*, examina os estudos de L. Wirth. Lembram que o espaço nunca tinha sido apresentado como princípio explicativo, nem como objeto privilegiado de análise. (p. 34) Na última parte, *Mobilidade, superficialidade, reserva*, os autores comentam, inicialmente, os trabalhos de Mckenzie, seguidos pelos textos de Simmel.

A antologia apresenta textos clássicos de G. Simmel (1903 e 1908), de W. Thomas (1923), de R. Park (1925, 1926, 1929, 1952), de E. Burgess (1925), de R. Mckenzie (1921, 1925) e de L. Wirth (1938). Além dos estudos da Escola de Chicago e de seus antecessores, os autores acrescentam um artigo do sociólogo francês M. Halbwachs (1932) e de H. Kuklick (1980),

que também comentam a Escola de Chicago, relacionando, esse último, aos estudos ao planejamento urbano.

A maior contribuição da antologia é a de reunir e traduzir textos dispersos, clássicos e de difícil acesso, da Escola de Chicago, que são sempre comentados em segunda mão, criando uma imagem, as vezes falsa, das ideias originais. Donald Pierson, já tinha organizado a apresentação de vários textos dessa escola, em português, desde a década de 1940, mas não tinha realizado uma apresentação equivalente, nem dos estudos e nem dos autores.

O sociólogo australiano **Peter Saunders**, professor agregado (*reader*) em Sociologia e Estudos Urbanos na Universidade de Sussex, Reino Unido, publicou em 1981, o livro *Social Theory and the Urban Question*, que já conta com uma segunda edição revisada em 1986.

Na introdução dessa segunda edição, o autor afirma que a sociologia urbana estaria se transformando numa sociologia de consumo, o que o teria levado a revisar e atualizar o livro, considerando também as mudanças causadas pela recessão nos anos 1980. (p. 8) Por outro lado, novos autores teriam aparecido, abrindo novas perspectivas.

No primeiro capítulo, *Teoria social, capitalismo e a questão urbana*, são examinados os textos de Marx e Engels, com o título de *A cidade e o campo e o modo de produção capitalista*; os de Max Weber em *A cidade e o crescimento da racionalidade*; e de Emile Durkheim em *A cidade, a divisão do trabalho e as bases morais da comunidade*.

No segundo capítulo, *O urbano como uma comunidade ecológica*, o autor revisa as ideias da Ecologia Humana, a partir dos estudos clássicos de Park e Mckenzie e Burgess, seguindo pela crítica aos estudos ecológicos e sua retomada (Hawley). No terceiro capítulo, *O Urbano como forma cultural*, Saunders examina os trabalhos também clássicos de F. Tonnies, de

G. Simmel e de L. Wirth. No quarto capítulo, *O Urbano como um sistema sócio-espacial*, o autor discute a sociologia urbana weberiana, a partir dos trabalhos de John Rex e Ray Pahl.

No quinto capítulo, *A ideologia urbana*, são consideradas as análises marxistas do urbanismo dos anos 1960, como os trabalhos de H. Lefebvre com o título de *Crítica humanística do urbanismo* e os de M. Castells em *Ciência, ideologia e a questão urbana*. O sexto capítulo, *O urbano como modelo espacial do consumo coletivo*, foi parcialmente reescrito para essa segunda edição, considerando as mudanças ocorridas na abordagem de Castells. As críticas às ideias desse autor são bastante detalhadas.

O sétimo capítulo, *Uma sociologia urbana não espacial?*, foi totalmente reescrito em 1986, e é o que interessa mais, pois apresenta o espaço como fator principal. No primeiro grupo são comentados os trabalhos dos autores da geografia marxista, David Harvey (livros de 1973 e 1982) e Doreen Massey, seguidos pelo exame dos trabalhos do sociólogo Anthony Giddens.

No último capítulo, *Da teoria social urbana à sociologia do consumo*, Saunders discute desde o consumo socializado, através do Estado, ao consumo privado, concluindo que “[...] a teoria social urbana não pode ser constituída em torno do objeto da cidade ou do problema do espaço.” (p. 289) Um apêndice conclui o livro.

O livro é de interesse sobretudo para a sociologia urbana, embora trabalhos de geógrafos também sejam considerados. A escolha de Peter Saunders foi de examinar um número reduzido de autores que trataram da questão urbana e realizar uma análise crítica aprofundada dos mesmos, no lugar de realizar um trabalho mais amplo, porém mais superficial. No seu livro de 1989, David Harvey discorda dos pontos de vista desse sociólogo.

Em 1992, o sociólogo francês **Gilles Montigny** (nascido em 1952), publicou a versão de sua tese de doutorado, realizada sob a direção do geógrafo M. Roncayolo e defendida em 1989, com o longo título *De la ville à l'urbanisation. Essai sur la genèse des études urbaines françaises en géographie, sociologie et statistique sociale*.

Como o título informa, o autor limitou-se às três disciplinas, o trabalho restringiu-se à produção francesa, e o período examinado foi de 1890 a 1920.

Na introdução, é perguntado se o “déficit da reflexão” que se observa atualmente nas disciplinas se explicaria (ou não) por insuficiências mais antigas, e essa questão seria o objeto principal do seu estudo. (p. 16)

O primeiro capítulo, *Um novo espírito científico*, começa examinando o quadro intelectual geral do período, seguindo pela análise da expansão das ciências sociais. A última parte trata da institucionalização das disciplinas, começando pela geografia humana e concluindo com a sociologia.

O segundo capítulo denomina-se *Das ‘escolas’ aos ‘meios científicos’*, onde são discutidas as influências e os debates científicos realizados pelos sociólogos e geógrafos: trata da crítica efetuada pelos sociólogos franceses à obra de Ratzel; dos comentários dos geógrafos franceses à obra do mesmo autor; e dos limites da crítica sociológica à geografia. Continua pelo exame das “Escolas” vidaliana e durkheimiana. Trata em seguida os caminhos científicos, quando comenta a oposição do método monográfico e dos estudos de caso na geografia, com as exigências de explicação a partir das leis na sociologia. Conclui pela discussão das revistas *Annales de géographie* e *Année sociologique*.

O terceiro capítulo, *Geógrafos e sociólogos face ao fenômeno da urbanização*, examina inicialmente a percepção do fenômeno da urbanização pelos geógrafos, quando destaca que os mesmos valorizavam na paisagem tudo que tinha caráter permanente. (p. 75) Segue pelo exame da per-

cepção da urbanização pelos estatísticos sociais e pelos sociólogos. Examina as fontes escolhidas: as revistas geográficas e sociológicas, assim como os livros. Para ele, o geógrafo, partindo da observação do espaço, é levado a considerar as “manifestações” de um estabelecimento humano em uma data determinada, e os “estados sucessivos” de uma cidade, enquanto que o sociólogo, partindo da compreensão do grupo social e de sua dinâmica, enfatiza os processos (p. 98). O autor conclui pelo inventário do *Année sociologique*, seguido por um inventário das fontes.

O quarto capítulo, *A elaboração e a organização dos estudos urbanos em geografia*, é iniciado pelo exame dos trabalhos antecedentes aos estudos da geografia urbana, desde a Antiguidade. Comenta as obras de Malte-Brun e de E. Reclus. Em seguida detalha os estudos do período 1890-1920: os trabalhos publicados nos *Annales de géographie*, a contribuição de R. Blanchard e a continuação dos estudos no período entre as duas guerras mundiais.

No capítulo seguinte, o autor faz o balanço da *Elaboração e organização dos estudos urbanos em sociologia*, com o exame dos inícios da sociologia urbana francesa: as influências dos estudos estrangeiros, como os de Marx, de Simmel e Sombart. São comentados os primeiros estudos franceses, como o de A. Coste; a obra de M. Halbwachs, seguida por outros sociólogos durkheiminianos do período, como Bourgin, Simiand e Ray, assim como os de outras correntes.

O sexto capítulo é sobre *As obras principais (geografia e sociologia)* e começa pela análise detalhada dos estudos selecionados dos geógrafos, incluindo a apresentação dos extratos seguintes: de Désiré Pasquet sobre Londres; os de Charles-Anthelme Roux sobre uma rua em Grenoble; e a monografia de Jacques Levainville sobre a cidade de Rouen. Conclui com o exame dos trabalhos dos sociólogos: os estudos de Maurice Halbwachs sobre expropriação e os estudos urbanos de René Maunier.

O último capítulo é sobre *Os estatísticos sociais e os estudos urbanos* e discute os estudos anteriores a 1860 (de P.-A. Dufau, de A. Husson e A. Cochin) e os estudos realizados entre 1860-1920 (A. Legoyt; E. Levasseur; P. Meuriot; T. Loua, A. de Foville, G. Cadoux e J. Bertillon).

Na conclusão, o autor considera que a pesquisa só tem a ganhar voltando-se para os estudos urbanos antigos (p. 347), e que seria necessário passar a uma história de como os homens fazem a cidade. (p. 348) Por outro lado, considera que os modelos do período entre guerras (como os de Christaller) e os dos anos 1950-1960 resultaram num empobrecimento indiscutível do conhecimento das realidades urbanas. (p. 349) Conclui que seria importante também que fosse realizada a história da constituição dos saberes científicos. (p. 350)

Os estudos de Montigny são de grande importância, em primeiro lugar, devido ao interesse que um autor de outra disciplina (sociologia) apresenta pelos estudos geográficos, que são examinados em comparação com os trabalhos de outras disciplinas vizinhas, como aconteceu nos anos 20, com o exame crítico da geografia realizado pelo historiador L. Fèbvre. A tese de Montigny limitou-se no tempo (30 anos), e aos estudos das escolas francesas de três disciplinas, no entanto, ganhou em profundidade, o que pode ser exemplificado pela análise efetuada nos textos apresentados no capítulo sexto do seu livro. O destaque de alguns autores como Pasquet, Maunier e Meuriot levou a ampliar esta pesquisa sobre o pensamento sobre a cidade. O autor considera, porém, Levasseur como estatístico social, devido à sua contribuição pluridisciplinar.

A Antropologia Urbana

Em 1980, foi publicado o livro de **Ulf Hannerz**, nascido em 1942, professor de antropologia social da Universidade de Estocolmo, *Exploring the City*, traduzido para o francês em 1989, com apresentação de I. Joseph.

O primeiro capítulo é sobre *A educação urbana de um antropólogo*, e o autor começa afirmando que a antropologia urbana não existia há apenas um pouco mais de 10 anos. (p. 17) A primeira obra, com o título de antropologia urbana, é de 1968, e a revista *Urban Anthropology* é de 1972. (p. 18) Para o autor, a antropologia teria uma sensibilidade à diversidade cultural, uma familiaridade com os eventos da vida quotidiana e priorizaria a observação participante como método de pesquisa. (p. 19) Os conceitos utilizados pela antropologia urbana teriam sido “importados” da sociologia, da geografia e da antropologia geral. (p. 21) Relata, a seguir, sua experiência em antropologia urbana (Washington, Ilhas Cayman e Nigéria).

No segundo capítulo, *Etnógrafos em Chicago*, o autor não leva em consideração a fronteira que separa a sociologia da etnologia. (p. 34) São examinados os trabalhos de Thomas (sobre os camponeses poloneses), os de Park, (*Um quadro da cidade*), os de Burgess (*A ordem espacial na cidade*), os de Anderson (*O hobo*), os de Thrasher (*A Gangue*), os de Wirth (*O gueto*), os de Zorbaugh (*The Golden Coast*) e os de Cressey (*Taxy Dance*).

No terceiro capítulo, *Ao reencontro da cidade*, são discutidos os princípios da urbanidade, a partir do exame da contribuição de Redfield (a dicotomia), e de Wirth (a sociedade urbana). Comenta também o etnocentrismo; a perspectiva histórica, através dos trabalhos de Sjoberg, Wheatley, Pirenne, Weber, Redfield e Singer, Lopez e Braudel. As perspectivas geográficas são comentadas a seguir: Christaller (Teoria da centralidade) e C. Harris (Classificação funcional das cidades). Conclui o capítulo, discutindo as noções de diversidade e acessibilidade.

O quarto capítulo, *Do lado do Copperbelt*, trata dos estudos sobre as cidades mineiras da África Central, estudadas pelos antropólogos do *Rhodes Livingstone Institute*, ligados à Escola de Antropologia de Manchester (Wilson, Mitchell, Epstein e Gluckman).

O quinto capítulo, *A que servem as redes*, é sobre a análise das redes, com o exame dos trabalhos de Barnes, de Bott, de P. Mayer, de A. Mayer. Hannerz detalha as variáveis utilizadas nessa análise. Comenta ainda os trabalhos de vários autores que realizaram estudos nesse campo que extrapolam o nível urbano. No sexto capítulo, *A cidade em cena: os contos de Goffman*, o autor coloca em destaque os trabalhos de Erving Goffman. Outros autores que reagiram à perspectiva aberta por Goffman são comentados.

O sétimo capítulo, conclui com *Por uma teoria da cidade e do vivido urbano*, quando o autor retorna às grandes linhas da antropologia urbana, e continua discutindo o domínio da disciplina. Define então cidade como uma “[...] reunião de indivíduos que só existem como seres sociais através de seus papéis, e das relações que eles estabelecem e que mantêm realizando os seus papéis.” (p. 308) Discute as noções de “encravamento”, de “segregação”, de “integração” e de “isolamento”. Apresenta como exemplo os estudos de etnografia dos bairros; comenta a noção de “fluidez” da vida urbana; a produção de um papel; a lógica social da interpretação; as cidades como totalidades. Por fim, define paisagem urbana como “[...] o meio fabricado por uma população urbana para seu uso.” (p. 375)

O posfácio, trata da cidade e do trabalho do terreno, quando discute a observação participante. Uma rica bibliografia de 557 textos é apresentada no livro, dos quais apenas 34 foram publicados em francês.

De fato, o livro de Hannerz é sobretudo baseado nas obras de língua inglesa, e o número de trabalhos citados é grande, especialmente em se tratando de uma disciplina tão recente, como a antropologia urbana. Mas outros autores de disciplinas vizinhas, principalmente da sociologia são comentados. O livro é um excelente balanço para o conhecimento dos temas e autores desse campo.

James Holston, nascido em Nova York, é professor da Universidade da Califórnia. Sua tese de doutorado em antropologia, em 1986, na Universidade Yale, foi publicada em 1989, com o título de *The Modernist City. An anthropological critique of Brasília*, e traduzida para o português em 1993. Os oito capítulos são apresentados em três partes.

A primeira parte, *O mito do concreto*, é composta por três capítulos. O primeiro capítulo denomina-se *Premissas e paradoxos*. A primeira premissa fundadora de Brasília era a de que o plano para a nova cidade poderia criar uma ordem social segundo a sua imagem. A segunda premissa propõe que a cidade venha a ser um modelo de práticas sociais radicalmente diferentes. Brasília seria então um exemplo dos princípios da arquitetura e do planejamento urbano modernista. (p. 12) O modernismo é visto como “estética” de apagamento e de “reinscrição”, e a modernização como ideologia de desenvolvimento utilizada pelos governos. O paradoxo seria o da imagem de um futuro imaginado e desejado de Brasília, que representaria a negação das condições da realidade brasileira. (p. 13) Discute *Antropologia e modernismo*: a disciplina tradicionalmente estudava o “estranho, o exótico e o marginal”, tendo pouco estudado o Ocidente e a sociedade moderna. (p. 14-15) O autor propõe seu trabalho como “uma etnografia crítica do modernismo.” (p. 16) Questiona em seguida, *A ideia de Brasília, Os instrumentos da mudança* e conclui com *A negação da negação*: Brasília negava o subdesenvolvimento e sua vida urbana. (p. 32)

O segundo capítulo é sobre a *Utopia arquitetônica*, começando com o *Pedigree de Brasília*: Brasília seria uma cidade do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM). (p. 37) Compara o plano de Brasília com os projetos de Le Corbusier. Mas o modernismo soviético também teria influenciado os arquitetos brasileiros. (p. 44) O autor resume ironicamente: “[...] Brasília foi planejada por um liberal [...] ; seus prédios foram desenhados por um comunista, sua construção foi feita por um

regime desenvolvimentista, e a cidade consolidou-se sob uma ditadura [...]” (p. 46) Segue a discussão do “Projeto Modernista”: a mudança social, segundo esse projeto, poderia ocorrer sem a revolução social. (p. 63)

O terceiro capítulo, *As intenções ocultas do projeto*, começa pela *A mitologia do projeto*: haveria a vinculação do projeto urbanístico a um programa de mudança social no planejamento em grande escala na arquitetura moderna. (p. 67) Na *Agenda oculta*, o autor afirma que os numerosos experimentos de moradias coletivas derivam da unidade de habitação de Le Corbusier e da casa comunal dos construtivistas russos. (p. 82) Quando trata de *As inversões do desenvolvimento em Brasília*, afirma que a cidade era considerada como um “projeto de mudança irradiador” e como uma projeção do desenvolvimento. (p. 84-85) Discute o *Centro exemplar*: a cidade poderia funcionar como uma “corte exemplar”. (p. 93) Na *Arquitetura social de Niemeyer*, comenta que o mesmo rejeitou os apelos para uma arquitetura mais “social”. (p. 95) No *Modernismo e modernização*, Holston comenta que o urbanismo privilegiou o automóvel e a estética da velocidade (p. 102), e conclui com a *Contrabrincadeira*, ou seja, o “abrasileiramento” da cidade pela sua sociedade. (p. 105)

A segunda parte, *A cidade desfamiliarizada*, é composta por dois capítulos. O quarto capítulo trata da *Morte da rua*, que teria ocorrido em Brasília, sendo as mesmas substituídas por vias expressas e becos residenciais. (p. 109) Segue discutindo o *Contexto arquitetônico da vida nas ruas*, quando retoma a situação do Rio de Janeiro visto por Debret. Comenta a seguir, *A Convenção sólido-vazio/figura-fundo*: as cidades modernistas teriam produzido ordens inversas de sólidos e vazios em relação às cidades pré-industriais. (p. 130) *A Rua em Ouro Preto* é comentada a seguir. Na *Inversão modernista*, o autor comenta que em Brasília o espaço seria contínuo e os edifícios seriam sempre esculturais. (p. 139) O capítulo é concluído com *O novo âmbito público de Brasília*, onde é comentada a rejeição dos moradores à concepção dos setores comerciais. (p. 143-144)

O quinto capítulo é sobre as *Tipologias de ordem, trabalho e moradia* e começa pela discussão do *Zoneamento das cidades*, seguindo pelo comentário de *Os setores de trabalho no eixo monumental*: o Plano Piloto concentrava 75% do emprego terciário em 1975 (p. 162), enquanto que dos 1.177.393 habitantes do Distrito Federal em 1980, apenas 20,9% residiam no Plano Piloto. (p. 169) A *Solução da superquadra* é discutida a seguir. Elas abrigavam cerca de 66% da população do Plano Piloto. (p. 171) A planta dos apartamentos brasileiros é comentada e sua divisão em área social, área íntima e área de serviço, separando as “classes dos patrões e empregados domésticos”. (p. 187) O autor lembra que “[...] a cozinha do apartamento continua a ser a cozinha da casa-grande” e a empregada “[...] continua a ser uma escrava cuja presença é malvista nas áreas da família”, e seu pequeno quarto ainda seria a senzala. (p. 188) A fachada dos edifícios é comentada a seguir: a arquitetura moderna seria anti-individualista. (p. 191)

A última parte, *A recuperação da história* é composta de três capítulos. O sexto capítulo trata dos *Direitos à cidade*. O planejamento de Brasília tinha de negar o Brasil existente. (p. 199) Aos operários da construção foram negados direitos de residência. Brasília tornou-se um exemplo de estratificação social e espacial. (p. 200) Discute em seguida, a *Incorporação diferenciada*. Na época da inauguração, Brasília contava com 100.000 “pioneiros”. (p. 202) O autor comenta a seguir o *Recrutamento dos pioneiros* e o mercado de trabalho: 43% dos migrantes vieram do Nordeste, 29% do Sudeste e 24 % do Centro-Oeste. (p. 223) Os *Direitos, privilégios e poderes* são comentados: dos pioneiros, 90% eram trabalhadores manuais (p. 231), e os trabalhadores moravam em barracões. (p. 240) Conclui com *Dos Interesses à Ação* e lembra que a população que iria construir a cidade estava privada dos direitos, e mesmo antes de sua inauguração, Brasília já era uma cidade estratificada. (p. 254)

O sétimo capítulo denomina-se *Cidades de rebelião*. Não havia previsão de criação de cidades satélites no Distrito Federal. (p. 257) Comenta

então, a *Periferia ilegal*: o papel das associações de moradores e da criação da Vila Sara Kubitschek, da Vila Amaury, da Cidade Livre, onde o papel dos comerciantes foi fundamental para sua legalização. Segue comentando a *Periferia legal*: as cidades satélites foram planejadas, mas com representação política negada. (p. 273-274) É afirmado que a solução do governo foi manter a dicotomia espacial entre centro e periferia “por meio de um princípio de diferenciação de *status*.” (p. 279) Seria o *status* e não a riqueza, que diferenciava a distribuição das acomodações em Brasília. (p. 280) Teria sido criada uma ordem social dual, com segregações legais e espaciais. (p. 283) Em 1971, 15.000 barracos foram desmontados e 80.000 favelados foram transferidos para a cidade-satélite de Ceilândia. Em 1981, 18 novos povoados ilegais contariam com mais de 40.000 favelados. (p. 288)

O último capítulo é sobre o *Abrasileiramento de Brasília* e começa com a *Periferia no tempo e no espaço*: em 1965, o governo vendeu a maior parte de suas residências no Plano Piloto, criando o mercado livre. (p. 291) Os funcionários públicos de baixo escalão foram expulsos para as cidades satélites. O regime militar passou a construir unidades residenciais para esses funcionários nas cidades-satélites. (p. 292) Comenta o exemplo da favela de Vila Chaparral e o da Rua Central em Sobradinho e o processo de “gentrificação”, com o afastamento dos pobres da zona urbana. (p. 306) Conclui com a *Cidade familiarizada*: a familiarização seria o “[...] restabelecimento da história negada em suas premissas fundadoras.” (p. 308) Por outro lado, Brasília teria representado “A capital ideal para regimes militares”. (p. 313) Finalmente, o autor sugere que os arquitetos e planejadores “[...] aprendam a trabalhar com a análise social e assimilar os efeitos sociais de seus projetos no processo de planejamento.” (p. 317)

James Holston consegue no seu livro, analisar Brasília através da crítica da concepção modernista e de sua aplicação na cidade, resultando

numa estratificação social e espacial mais grave que as demais cidades brasileiras. Os estudos realizados por Paviani podem ser contrapostos aos efetuados pelo antropólogo norte-americano.

A Economia Urbana

A economia sempre privilegiou modelos abstratos e poucos autores realizaram um exame aprofundado de cidades concretas. No período, destacamos a contribuição de dois autores.

Alain Lipietz, nascido em 1947, é engenheiro e economista da escola francesa da regulação, foi Diretor de Pesquisa do *Cepremap* (Paris) e é membro do Parlamento Europeu. É conhecido, sobretudo pelo seu livro *Le Capital et son espace* (1977).

O autor publicou em 1974, o livro *Le tribut foncier urbain*, voltado aos problemas urbanos.

Na introdução, afirma que os clássicos (Ricardo) e os Marxistas produziram uma teoria aprofundada do preço dos solos agrícolas, mas ainda não disporíamos de teoria equivalente para o caso do solo urbano. O objetivo do estudo, então, seria de produzi-la. (p. 14)

O primeiro capítulo é sobre a *Análise do quadro construído*, começando pela discussão, *Por que a cidade?*. A sociedade urbana do século XX se apresentaria como “[...] reflexo da estrutura do modo de produção capitalista e seria uma resposta [...] instável a seu jogo de contradições.” (p. 21) A contradição principal oporia a classe operária à burguesia. A cidade seria o tema de contradição secundária, que oporia capitalistas e proprietários fundiários. (p. 31)

A segunda parte é sobre a *Produção do quadro construído*: Lipietz afirma que existe uma hierarquia dos usos do solo que seria determinada pelo valor de uso da centralidade e pela capacidade do usuário de pagá-los: usos terciários superiores, seguidos pelos usos habitacionais, pelo uso industrial e pelo uso agrícola. (p. 37) Conclui o capítulo com *O que é*

o *bem habitação*. A habitação, como mercadoria, não teria uma demanda solvável. (p. 41) O proprietário fundiário tiraria a sua renda do seu título jurídico-político, percebendo uma renda imobiliária. (p. 43)

No segundo capítulo, *A produção capitalista de habitação*, o autor discute, em primeiro lugar, o *processo de circulação do capital na produção da habitação*. O proprietário trocaria o direito do uso do seu solo contra um direito da mais-valia que seria produzido nele. (p. 69) O capítulo é concluído com a discussão do *Sistema de produção imobiliária*.

O terceiro capítulo, tem o mesmo título do livro, e é dividido em quatro partes. Na primeira, *Da propriedade fundiária ao preço do solo*, é comentado que a propriedade privada do solo seria herança do modo de produção feudal. (p. 93) Descreve, em seguida, a teoria marxista da renda fundiária agrícola: 1) a renda diferencial seria a expressão das diferenças de produtividade por hectare entre as terras cultivadas. A renda diferencial 1 seria devida ao tipo de terreno; a renda diferencial 2 seria consequência do capital invertido; 2) a renda absoluta: seria resultante do direito à propriedade (p. 100); 3) o preço do solo: seria o montante capitalizado da renda fundiária. (p. 101) Ele seria o tributo fundiário, a forma que revelaria a relação social entre o proprietário e o promotor. Porém, nas cidades, a forma de tributo fundiário não seria uma renda anual como na agricultura, mas seria realizado na transação definitiva da venda dos terrenos. (p. 105) Esse tributo seria a fração do “sobrelucro” que o capital promocional realizaria na produção (capitalista) da habitação e que o proprietário fundiário poderia se apropriar. (p. 106) Lipietz discute em seguida *as fontes do tributo fundiário; a diferenciação espacial do tributo fundiário* e conclui o capítulo com *as variações do tributo fundiário*, onde define que a mais-valia fundiária seria “[...] a diferença entre o preço da compra do terreno e o tributo fundiário correspondente ao uso final”, e não teria nada a ver com o conceito marxista de “mais valia.” (p. 163)

O quarto capítulo é sobre a *Luta de classes e a Política Fundiária*, onde o autor discute a questão da propriedade fundiária e a história da *Formação social francesa*, seguindo pela discussão do “imperativo” industrial e a questão fundiária.

Os Anexos tratam de: 1) *A Teoria do valor trabalho e seus desenvolvimentos*; 2) *A renda fundiária agrícola segundo Karl Marx*; e 3) *O espaço econômico e a produção dos transportes*.

As análises de Lipietz são um exemplo dos estudos fundiários, de inspiração marxista, realizados nos anos 1970, que se desdobraram na questão da renda da terra e na questão imobiliária. Os trabalhos mais recentes do autor estão mais próximos da questão ecológica.

Paul Singer, professor titular de Macroeconomia da Universidade de São Paulo, é uma exceção entre os economistas, tendo examinado várias metrópoles brasileiras na sua tese de 1966, *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*, onde estuda a evolução econômica das cidades de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife, numa perspectiva histórica.

No artigo *O uso do solo urbano na economia capitalista*, publicado em livro organizado por E. Maricato (1978), Paul Singer começa pelo *Pagamento do uso do solo urbano: a natureza da renda da terra*: a cidade sendo uma imensa concentração de gente, o solo urbano seria disputado por inúmeros usos. Essa disputa se pautaria pelas regras do jogo capitalista e se fundamentaria na propriedade privada do solo, que proporcionaria renda. (p. 21) O capital imobiliário seria um “falso capital”, seria um “valor que se valoriza”, porém a origem desta valorização não seria a atividade produtiva, mas a monopolização. (p. 22)

Na segunda parte discute *A determinação da renda da terra urbana*. O uso do solo na economia capitalista seria regulado pelo mecanismo

de mercado. A produção do espaço urbano se daria pela incorporação de glebas de uso agrícola. O seu “custo de produção” seria equivalente à renda (agrícola) que a terra deixaria de auferir. Mas não haveria uma relação necessária entre esse “custo de produção” e o preço no mercado imobiliário, que seria essencialmente especulativo (p. 23). O autor faz ainda a diferença entre a renda diferencial, a partir das vantagens locacionais; da renda absoluta, considerando o aluguel do espaço urbano (p. 25); e a renda de monopólio, a partir das localizações que confeririam monopólio de fornecimento de determinadas mercadorias. (p.26)

A parte mais interessante é a terceira: *A estruturação do solo urbano*. Começa lembrando que cada cidade brasileira teria um centro principal, que possui em alto grau todos os serviços urbanos. Ao seu redor, se localizariam as zonas residenciais mais ricas, considerando que os serviços urbanos se irradiam do centro à periferia. Com o crescimento da cidade, surgiriam centros secundários de serviços nos bairros. O centro comercial começaria a se expandir, o anel residencial circundante ao centro se desvalorizaria e passaria a ser ocupado por serviços superiores e se deterioraria. As edificações abandonadas seriam reaproveitadas por grupos de menor renda, na forma de cortiços. Mas a cidade capitalista não teria “lugar para os pobres”, e eles ocupariam os lugares em que o direito de propriedade não vigoraria, formando invasões, favelas e mocambos.

Finalmente, na quarta parte, *O Estado e o uso do solo urbano*, o autor conclui que quem provocaria a distribuição perversa dos serviços urbanos não seria o Estado, mas o mercado imobiliário. (p. 36)

É interessante observar neste artigo de Paul Singer, uma análise sobre a renda da terra que participa de uma perspectiva marxista (a partir da discussão da renda da terra de origem agrícola), e uma análise da estrutura de uso de solo urbano da cidade brasileira, que tem um grande paralelo com as propostas da Escola de Chicago. Uma série de esquemas ajudam a esclarecer o texto.

Arquitetos e Urbanistas

O arquiteto **Anatole Kopp** (1915-1990), de origem russa, autor do clássico *Ville et Revolution* (1967), era especialista da história da arquitetura da antiga União Soviética. Sua conferência de 1977, em Bruxelas, *La ville soviétique en chantier* foi publicada na antologia de Roncayolo e Paquot (1992), e está relacionado com o seu livro de 1967.

Kopp inicia comentando que nos anos 1920, todos os problemas da criação de formas artísticas eram colocados na URSS. O grande debate teria ocorrido entre 1929 e 1931, quando todas as concepções existentes sobre a cidade foram colocadas em questão, e a partir desses debates, “[...] uma concepção totalmente nova do urbanismo e do planejamento aparece” na URSS. (p. 529) Desde os primeiros anos do regime soviético, teria nascido a ideia de que a “vida nova” exigiria novos equipamentos, que favorecessem as relações sociais. Para que essas superestruturas sociais crescessem, seria necessário uma infraestrutura apropriada.

Para o autor, “[...] a arquitetura, os objetos, a cidade, são o produto e o reflexo da sociedade que os criou”. Seriam produtores de um tipo de relações sociais. Para o desenvolvimento das novas relações sociais da sociedade socialista (p. 530), seria necessário um novo meio ambiente. Quatro elementos estariam indissolúvelmente ligados: novo modo de produção, novas relações de produção, novas relações sociais e novo meio ambiente. (p. 531) Com o lançamento do primeiro plano quinquenal em 1929, era considerado necessário “[...] definir uma política marxista-leninista do meio ambiente construído.” (p. 532) O debate entre 1929 e 1931 teve como maioria de participantes aqueles originários do grupo dos construtivistas, da União dos Arquitetos Contemporâneos – OSA (p. 533)

Cinto etapas do debate podem ser distinguidas (segundo C. Cooke):

1. (5-8/1929): foram levantados os inventários das questões. Três modelos foram propostos pelos participantes: 1) a metrópole tradicional de crescimento ilimitado; 2) a estrutura em “cachos”, constituída por núcleos, cada um constituindo uma “cidade socialista”, limitada a 30 a 60.000 habitantes; 3) a desurbanização total, sem centro nem núcleos (tese preconizada por Okhitovich e a maioria do grupo OSA);
2. (9-12/1929): houve ampliação da discussão, com a presença de membros do governo, do partido e de organizações de massa (p. 534);
3. (1-5/1930): foi caracterizada por uma participação mais importante das massas; “desurbanistas” e urbanistas defenderam posições opostas;
4. (primavera-outono/1930): é marcada pela resolução do Comitê Central do Partido de maio de 1930, encerrando as discussões. Os “desurbanistas” da OSA. desapareceram como grupo de vanguarda (p. 535);
5. (fim de 1930/início de 1931): a questão da extensão e do papel administrativo de Moscou é tratada. As teses dos “desurbanistas” foram atacadas.

No fim do período começa a nova época na história do urbanismo soviético, com a reabilitação da grande metrópole. Kagonovich teria declarado que “[...] nossas cidades tiveram um papel particularmente revolucionário.” (p. 536)

O autor conclui que na prática, teria havido uma aproximação com o projeto em vigor nos países capitalistas, fundado nas vantagens individuais, na família tradicional, e no reforço do papel do Estado.

O interesse do histórico levantado por Kopp é da retomada dos debates teóricos dos anos 1920, e da vitória das concepções próximas dos ocidentais. Com o desaparecimento da URSS, essas discussões agora parecem irônicas diante do fracasso do sistema centralizado pelo Estado, e que teve resultados especialmente negativos no domínio das condições de habitação e do urbanismo.

Em 1980, foi publicada em francês, a obra do arquiteto **Mikhail Possokhine**, um dos autores do projeto da Embaixada da URSS em Brasília, *Ville faite pour l'homme*, que pode nos dar uma visão do urbanismo soviético.

Inicialmente, o autor lembra que o regime social da URSS teria aberto maiores possibilidades de desenvolvimento do urbanismo, devido à supressão da propriedade privada do solo e ao caráter planejado da economia. (p. 7)

No primeiro capítulo, *Arquitetura e urbanismo*, o autor afirma que o quadro planejado pelo homem exerce influência sobre o mesmo na esfera material e espiritual, e seria o urbanismo que deteria a “[...] chave do equilíbrio e da harmonia entre o quadro natural e o meio artificial.” (p. 9) Para ele, o meio natural condicionaria o caráter do estilo arquitetural, e a arquitetura influenciaria o sítio. (p. 12) A função e a forma seriam os componentes essenciais da arquitetura, seguidas da estrutura. Cita então, F. L. Wright, E. Howard, a *Carta de Atenas*, Le Corbusier, lembrando porém que algumas fórmulas foram desmentidas pela realidade. (p. 31-32)

No segundo capítulo, *O rosto da cidade*, o autor afirma que a cidade seria a “[...] expressão das concepções ideológicas, artísticas e estéticas de cada sociedade.” (p. 33) Lembra que uma cidade deveria ser bela e agradável de viver (p. 39) e que os monumentos do passado deveriam ser preservados. (p. 41) Considera que deveria ser suprimida a sobrecarga de impressões visuais das cidades do mundo capitalista. (p. 59)

No terceiro capítulo, *Unidade da arquitetura e do quadro natural*, Possokhine parte dos princípios constantes do urbanismo, comenta a exploração racional dos recursos naturais, a erosão dos solos. Condena o barulho, a poluição da água e da atmosfera, e conclui que a questão ambiental teria sido objeto de exame do Soviote Supremo de 1972. (p. 61)

O quarto capítulo denomina-se *A busca do possível e do impossível no desenvolvimento da cidade*, quando é afirmado que, no caso soviético,

o sistema de povoamento poderia ser controlado pelo Estado. Comenta as propostas dos socialistas utópicos (p. 83), cita Doxiadis, os metabo- listas japoneses (K. Tange), e lembra que o desenvolvimento anárquico das cidades modernas seria insolúvel no contexto do capitalismo (p. 91), considerando a exploração do terreno, na busca do lucro máximo. (p. 99) Cita também Engels.

No quinto capítulo, *Moscou. Nas fontes dos planejamentos contemporâneos*, o autor trata do desenvolvimento histórico da cidade, com apresentação de vários mapas e ilustrações históricas. O Plano diretor de 1935 teria impedido a construção na cidade de novas empresas industriais. Data desse ano a primeira linha de metrô. (p. 121)

O sexto capítulo, *O Plano Diretor de Moscou, base de uma arquitetura a serviço do homem*, trata do plano diretor de 1971. O território urbano ocupava 87.500 ha; a rede de metrô tinha 105 km. (p. 127) A cidade não deveria se estender territorialmente; a indústria moscovita deveria se especializar; e a cidade deveria ser o centro piloto do progresso científico e técnico nacional. As empresas poluentes seriam evacuadas. (p. 128) A cidade foi dividida em oito zonas de urbanização (p. 129), visando que o trabalho e o lazer ficassem próximos das habitações, reduzindo os deslocamentos. Cada zona de urbanização teria três ou quatro unidades de urbanização (de 250 a 400.000 habitantes). As unidades se dividiriam em bairros de 30 a 70.000 habitantes, com equipamentos no centro (cinema, clube, casa dos pioneiros, biblioteca, lojas, restaurante, correio). A cidade passaria a ser policêntrica, mas conservando o papel privilegiado do núcleo central. (p. 139)

O último capítulo, *Sobre o Plano Diretor*, trata do novo plano diretor de Moscou. A rede de metrô estaria com 185 km e contava com 114 estações. (p. 157) Um total de 537 monumentos teria sido tombado. (p. 161) As instalações para os Jogos Olímpicos de 1980 foram comentadas. O autor

considera que o arquiteto deveria contar com a colaboração de outros cientistas, e comenta a Teoria de Gestão. (p. 186)

Em anexo, são apresentados croquis de viagem do autor.

O interesse da obra de Possokhine é de dar uma visão do urbanismo soviético do início da década de 1980, antes da crise do sistema socialista e da desagregação da própria União Soviética. A confiança nas vantagens do planejamento socialista era ainda afirmada, na época, pelo autor.

Paul Virilio (nascido em 1932), arquiteto, urbanista e filósofo, antigo diretor da *Ecole Speciale d'Architecture*,¹¹ escreveu o livro *L'Espace critique*, publicado em 1984, com tradução em português datada de 1993.

O livro é dividido em cinco partes, sendo a primeira dedicada às cidades, com o título *A cidade superexposta*.

Virilio comenta que no início dos anos 1960, estava havendo um “fenômeno de introversão forçada”, no qual a cidade sofria uma reorganização urbana, com o esvaziamento de cidades operárias, enquanto outras se desenvolviam em torno de aeroportos gigantescos, considerando menos a personalidade do arquiteto, mas sobretudo as precauções necessárias à segurança pública. (p. 7-8) A via de acesso à cidade deixava de ser a porta ou um arco, para transformar-se em um “sistema de audiência eletrônica.” A noção de limite teria sofrido mutações. A localização da metrópole atual não se confundiria mais com a antiga ruptura cidade/campo, nem mesmo com a oposição centro/periferia. A localização e a axialidade dos dispositivos urbanos teriam perdido sua evidência há muito tempo. A oposição intramuros/extramuros teria se dissipado com a revolução dos transportes e dos meios de comunicações, resultando numa “nebulosa conurbação de franjas urbanas.” (p. 9) Agora seria a “interface homem/máquina” que tomaria o lugar das fachadas dos imóveis,

e das superfícies dos loteamentos. (p. 10) A cidade estaria desaparecendo na “[...] heterogeneidade do regime de temporalidade das tecnologias avançadas.” (p. 11) Após a degradação dos centros das cidades (transformados em guetos), estaria havendo uma deterioração das cidades como centros das regiões.

O autor dá como exemplo a perda de 10% da população de Nova York, de 20% de Detroit, de 23% de Cleveland e de 27% de Saint Louis, considerados como signos de uma desurbanização “pós-industrial”. Seria uma desregulamentação na organização do espaço, com a ilusão dada pela persistência das áreas construídas. (p. 12) Virilio afirma que, o espaço “é o elemento que impede que tudo esteja no mesmo lugar”, mas com os satélites, com os acontecimentos retransmitidos ao vivo, os locais teriam se tornado intercambiáveis. A distância-velocidade portanto, estaria abolindo a noção de dimensão física. (p. 13) Por outro lado, a superexposição definiria a “imagem de um mundo sem antípodas, sem face oculta.” (p. 14) Estaria então havendo a crise das grandes narrativas, a crise da noção de dimensão, a crise do inteiro, do espaço substancial, homogêneo, em benefício de um espaço accidental, heterogêneo, onde as partes voltam a ser essenciais. (p. 19)

A segunda parte é sobre *A fratura morfológica*; a terceira parte sobre *A arquitetura improvável*; a quarta sobre *A dimensão perdida*, e a última parte, *As perspectivas do tempo real*, todas extrapolam a questão do urbano.

Virilio, bastante cedo, levanta questões que serão debatidas no início dos anos 1990, na corrente eclética dos pós-modernistas, embora seu livro não seja totalmente dedicado às questões urbanas.

Em 1990 foi publicado o livro *City of Quartz* (com tradução em português em 1993), de **Mike Davis**, nascido em 1946, professor de urbanismo do *Southern California Institute of Architecture*.

No prólogo, *A visão dos futuros no passado*: M. Davis começa lembrando que em 1914, Los Angeles tinha 300.000 habitantes. (p. 18) Hoje, a Califórnia Meridional, teria uma área construída quase do tamanho da Irlanda e com um PIB maior que o da Índia. A galáxia urbana dominada por Los Angeles seria a metrópole que mais rapidamente cresceu no mundo industrial avançado, com uma população de 15 milhões de habitantes, em seis condados, com dois “super-núcleos”: Los Angeles e San Diego. Os anglo-saxões já eram minoria no condado de Los Angeles durante os anos 80. Em paralelo, havia uma grande polarização social: as rendas de 50.000 dólares ou mais teriam passado de 9% para 26 %, enquanto que os que ganhavam até 15.000 dólares passaram de 30% para 40 %. (p. 20)

No primeiro capítulo, *Sol Brilhante ou Noir*, Mike Davis informa que Los Angeles tornou-se a capital de uma imensa indústria cultural desde 1920. A partir de 1940, havia a maior concentração de cientistas e de engenheiros pós-graduados da Terra, na indústria aeroespacial. (p. 32) Mas Los Angeles teria sido “criatura do capitalismo imobiliário” (p. 37), reunindo as grandes empresas ferroviárias (as maiores proprietárias de terras), os incorporadores, os banqueiros e os magnatas dos transportes, que teriam se organizado para “vender Los Angeles”. Los Angeles teria recebido também os mais celebrados intelectuais da Europa Central (Adorno, Horkheimer, Huxley, Brecht, T. Mann, Stravinski, Marcuse). (p. 59-61) O Instituto de Tecnologia da Califórnia, em Pasadena, teria reunido cientistas laureados pelo Nobel como Einstein e Oppenheimer. (p. 65) Agora, o campus da UCLA teria recebido os “expatriados do Pós-Modernismo europeu”: Baudrillard, Derrida e Jencks. (p. 80) Mike Davis conclui o capítulo informando que a Escola de Los Angeles é uma corrente de pesquisadores neo-marxistas, em sua maioria planejadores e geógrafos (quando cita E. Soja).

No segundo capítulo, *Linhas do poder*, é discutida a evolução histórica de Los Angeles: começa pelos genros ianques dos antigos proprietários

de fazendas da região (1840-1850). Em seguida, comenta a chegada dos mercadores judeus (1860-1870). Nos anos 1880-1910, o papel das estradas de ferro e dos especuladores de terras é destacado. Entre 1920 e 1940 teria ocorrido a chegada em massa de mão de obra mexicana, juntamente com a “loucura petrolífera”, a automobilização precoce e Hollywood. A revolução industrial teria se dado com a guerra do Pacífico. Nos anos 1950, ocorreu a reincorporação do oeste de Los Angeles e a incorporação dos subúrbios; nos anos 1960, ocorreu a reincorporação do centro e a expansão do leste da cidade. Finalmente, nos anos 1980, ocorreu a internacionalização de Los Angeles, com a entrada do capital canadense, britânico e japonês.

O terceiro capítulo, *Revolução feita em casa*, Davis comenta os movimentos sociais dos ricos proprietários residenciais: a defesa do crescimento lento; do zoneamento exclusivista e regulamentação severa; os custos mínimos exigidos para a construção das casas e a exclusão dos “não-caucasianos”. Discute a segregação: Los Angeles teria 13% de negros, mas 53 de suas 82 cidades possuíam 1% (ou menos) de negros nas suas populações. (p. 157) Estaria havendo a criação de *enclaves* econômicos e racialmente homogêneos, com moradias individuais. Mas a poluição do ar continuaria a “pior do mundo industrial desenvolvido.” (p. 184)

No quarto capítulo, *Fortaleza Los Angeles*, Mike Davis comenta o isolamento dos bairros pobres pela polícia, através de barricadas, como parte da “guerra contra as drogas”. Estaria havendo a militarização da vida da cidade. (p. 206) Por outro lado, os “pseudo-espços públicos para consumidores ricos”, formados por *shopping centers*, centros de escritórios e acrópoles culturais, estariam repletos de sinais invisíveis que impediriam a entrada do “outro” da subclasse. (p. 207) Haveria portanto, uma semiótica totalitária formada de “[...] parapeitos e ameias de vidros espelhados e passarelas suspensas.” (p. 212) Contra os sem teto e os pobres, estariam sendo projetados bancos de ponto de

ônibus impossíveis de dormir. (p. 214) Haveria ainda a “busca de segurança absoluta” através da demolição de casas de três milhões de dólares para construir mansões de 30 milhões de dólares. (p. 233) Guardas, patrulhas residenciais seriam formados pelo setor privado, explorando empregados não-sindicalizados e mal remunerados. (p. 224) O autor conclui que os objetivos da arquitetura contemporânea e da polícia estariam convergindo. (p. 230)

O quinto capítulo, *O martelo e a rocha*, trata da questão das gangues. Os jovens irlandeses violentos teriam inventado a gangue de rua em Nova York, em 1840. (p. 279) As gangues negras teriam surgido como reação à violência branca no final dos anos 1940. (p. 260) A existência dessas gangues negras em Los Angeles é comentada: 90.000 suspeitos teriam sido presos em 1990. (p. 247) Haveria toques de recolher quase exclusivamente nos bairros negros e chicanos, e o autor afirma, que desde 1974, já teriam sido presos dois terços de todos os jovens negros da Califórnia. (p. 256) O desemprego negro era de 30% em Watts (que rebelou-se em 1965) (p. 263-264) e dos jovens negros, alcançara 45%. (p. 270) Por outro lado, com o *crack*, teria sido descoberta uma vocação para o gueto na nova economia da “cidade mundo” de Los Angeles. O comércio de cocaína seria um exemplo de acumulação flexível... [!] e Los Angeles teria suplantado Miami como “[...] principal centro de distribuição para o abastecimento nacional de cocaína.” (p. 276) Agora existiriam 230 gangues latinas e negras e 81 asiáticas na área de Los Angeles. (p. 280)

No sexto capítulo, *Novas confissões*, Mike Davis vai tratar da Igreja Católica: a Arquidiocese de Los Angeles já era a maior congregação católica dos Estados Unidos, com 3.400.000 paroquianos. (p. 288) Mas, a hierarquia estava na mão dos irlandeses, os sacerdotes de origem latina não passavam de bispos-auxiliares. (p. 291) Um padre “problemático” teria aberto as portas de sua igreja para os imigrantes sem documentos, os refugiados políticos, os sem-teto e os camelôs perseguidos. (p. 308)

O último capítulo é sobre a *Sucata dos Sonhos*, quando o autor vai tratar de Fontana, sua cidade natal. Com a criação da indústria siderúrgica *Kaiser*, em 1942, formou-se um operariado composto por trabalhadores negros, italianos, americanos (“caipiras”), eslovenos e chicanos. (p. 328) A indústria teria fechado em 1983, mas a cidade continuou expandindo pela incorporação imobiliária. A cidade agora seria a “capital mundial da anfetamina”, gerando um “narco-patriotismo” [!], pois a droga era *Made in América*, transformada na maior exportação da cidade e tornando-a na “sucata dos sonhos”.

O estilo agressivo de Mike Davis transforma o livro num estudo de uma grande riqueza sobre a aglomeração de Los Angeles, que pode ser contraposta ao exame de E. Soja. A reutilização de conceitos pós-modernos de maneira irônica é uma de suas maiores contribuições. O jogo de palavras em inglês também extrapola as questões urbanas, tratando das questões culturais mais gerais.

Mike Davis publicou em 2006 o livro *Planet of slums*, traduzido para o português no mesmo ano.

Em 1991, foi lançada mais uma antologia, *Dessin de villes*, organizada por **Jean-Pierre Gaudin**, autor com formação de cientista político e geógrafo.

Na introdução (com 11 páginas), Gaudin começa afirmando que o “urbanismo parece [...] atormentado pela história.” (p. 5) A antologia reúne textos, procurando levantar a “palavra profissional” da primeira metade do século (p. 7), abordando a Escola Francesa de Urbanismo no período entre as duas guerras mundiais. O autor descreve então a “leitura ativa da cidade”: destaca a importância que os urbanistas deram à história urbana e aos antecedentes do urbanismo moderno. (p. 12) Em seguida, trata da “elaboração do projeto”: a proposta geral do plano estava

ligada à leitura da cidade e aos diagnósticos da situação. (p. 13) Conclui com *O urbanista e o político*: onde discute a relação entre os saberes da planificação e o seu papel no processo de decisão política. (p. 14)

A primeira parte, *Uma leitura ativa da cidade*, é dividida em dois capítulos. No primeiro capítulo, *Conhecer para agir*, Gaudin faz a apresentação de cinco autores, incluindo P. Meuriot (1919) e A. Agache (1916), quando afirma que o último tinha uma concepção quase biológica da cidade. (p. 21) No segundo capítulo, *Memória e antecipação*, na apresentação dos cinco textos, incluindo um de M. Poëte (1930), Gaudin comenta a atitude retrospectiva, que estaria ligada ao “bergonismo” urbano. (p. 38)

A segunda parte, *A elaboração do projeto*, é composta por dois capítulos. No primeiro capítulo, *Uma mobilização avançada*, Gaudin comenta três textos, lembrando que a Escola de Urbanismo do início do século procurava escapar da utopia, se inscrevendo na perspectiva técnica e pragmática do *Musée Social*. (p. 61) No segundo capítulo, *Síntese, conciliação, compromisso?*, seis textos são comentados por Gaudin, que inicia lembrando que no entre-guerras, os princípios fundamentais do urbanismo eram a higiene, a circulação e a estética.

A última parte, *O urbanismo e a política*, é composta por três capítulos. No primeiro, *O mosaico dos ofícios*, são comentados oito textos, incluindo um de G. Bardet (1945) e outro de Le Corbusier (1930). Gaudin afirma que o mundo profissional é um campo de concorrência e de conflitos. (p. 101) O segundo capítulo, *A cidade dos urbanistas*, conta com quatro textos examinados, incluindo um de R. Unwin, 1922. Gaudin lembra que a *Cité Napoleon* teria sido um dos primeiros casos de operação exemplar de habitação social, por iniciativa do próprio Imperador. No último capítulo, *As competências e as elites*, o autor apresenta seis textos, inclusive um de Patrick Geddes, de 1915. Gaudin discute a questão da autoridade e da decisão, assim como a técnica e a política.

O livro é concluído com referências biográficas sobre os 28 autores: sobre A. Agache (1875-1960), comenta que realizou estudos para a extensão do Rio de Janeiro. Quanto a G. Bardet, (1906-1989), o autor informa que M. Poëte foi seu sogro (p. 163), e que foi influenciado pela filosofia bergsoniana do *élan vital*, com a tradição das cidades-jardins e com o método de *civic-survey* de P. Geddes. Ele teria sido marginalizado na França por ter sido crítico da corrente da *Carta de Atenas*. (p. 164) Sobre P. Geddes, (1854-1932), informa que ele teria visitado Paris durante a exposição de 1878 e teria contactado E. Reclus. (p. 165) O autor comenta também a biografia de Le Corbusier (1887-1965) (p. 167-168). Informa que P. Meuriot (1861-1910), teria sido presidente da *Société de Statistiques de Paris* e teria publicado mais de 150 artigos. (p. 168) Quanto a M. Poëte (1866-1950), ele teria sido Diretor do *Institut d'Histoire, de Géographie et d'Economie Urbaines* instalado na Biblioteca da Cidade de Paris, tendo sido em seguida Diretor da revista *La Vie Urbaine*, em 1919. (p. 169) Finalmente, R. Unwin (1863-1940) teria militado no movimento *Arts and Crafts*, e teria se interessado pelas cidades-jardins, tendo trabalhado em Letchworth, e fundado o *Town Planning Institute* em 1913.¹²

Esta Antologia é basicamente sobre trabalhos de urbanismo, teóricos e práticos, sobretudo franceses, e normalmente com textos de pequeno tamanho. A maior parte dos assuntos tratados é bastante distante das preocupações da geografia urbana do mesmo período.

Em 1991, foi publicado o livro *The Global City: New York, London, Tokyo*, de **Saskia Sassen**, nascida em 1949, foi professora de Planejamento Urbano da *Columbia University* e do Departamento de Sociologia da *Chicago University*.¹³

No capítulo introdutório, a autora afirma que, com a economia tornando-se mais globalizada, a aglomeração das funções centrais estaria se dando em poucos locais, nas cidades globais. (p. 5)

A primeira parte, *A Geografia e composição da globalização*, é composta por três capítulos e é antecedida por um capítulo introdutório. O segundo capítulo, *Dispersão e novas formas de centralização*, trata dos conceitos de mobilidade, aglomeração de capital e formação do mercado de trabalho. O terceiro capítulo é sobre os *Novos padrões de Investimentos Estrangeiros Diretos* (DFI), a partir da análise da situação de vários países, como indicador do processo de relocação do capital. O quarto capítulo trata da *Internacionalização e expansão da indústria financeira*, a partir também da comparação internacional, e da abertura dos mercados nacionais pela desregulação.

A segunda parte *A ordem econômica da cidade global*, conta com mais três capítulos e a autora lembra, inicialmente, que as cidades seriam localizações-chaves para as atividades de serviços de produção, transações financeiras e mercados complexos. (p. 87) O capítulo quinto ocupa-se dos *Serviços de produção*, como a propaganda, a contabilidade e o direito financeiro. O sexto capítulo denomina-se *Cidades globais: sítios de produção pós-industrial*, no qual as hierarquias urbanas nacionais são examinadas pela autora, destacando-se as três cidades globais (Nova York, Londres, Tóquio), com a alta concentração de serviços de produção e forte orientação para o mercado global. (p. 164) O sétimo capítulo, os *Elementos da hierarquia global*, a autora sugere a possibilidade de que Nova York, Londres, Tóquio constituam um sistema. (p. 168) Neste capítulo, outros centros são comparados Paris, Frankfurt e Hong Kong. (p. 169) Nova York aparece como sede de 59 das 500 maiores firmas transnacionais, seguida por Londres com 37 e Tóquio com 34 (Paris com 26), enquanto suas populações seriam em 1984: Tóquio, 26.200.000; Nova York, 17.082.000; e Londres 11.100.000, a partir de estudo de Feagin e Smith, de 1987. (p. 170)

A terceira parte é a que interessa mais, pois trata de *Ordem social na cidade global*, e é composta por dois longos capítulos. O capítulo oitavo

trata dos *Empregos e ganhos*: Nova York de 1970 para 1980 teria perdido 35% dos empregos industriais, e 15% de empregos de escritório. (p. 198) Londres possuía 4,3 milhões de empregos em 1961, caindo para 3,5 milhões em 1985, e o desemprego passa de 40.000, nos meados dos anos 60, para 400.000 em 1985. O emprego industrial cai também de 1,4 milhão em 1961 para 572.000 em 1985. Em Tóquio, a parte do emprego industrial cai de 30% (1970), para 22% (1985). (p. 198) Por outro lado, em Nova York, os serviços de advocacia teriam aumentado 62% entre 1977 e 1985. (p. 203) Em Londres, os serviços financeiros teriam crescido 30% entre 1981 e 1987 (p. 208), enquanto que em Tóquio, o emprego em informação, pesquisa e desenvolvimento e publicidade teriam subido 134% entre 1977 e 1985. (p. 215) Nos ganhos, teria havido uma maior polarização, com concentração de empregos de altos e baixos rendimentos. (p. 221)

O nono capítulo é sobre *Reestruturação econômica enquanto polarização espacial e de classe*. Neste capítulo, a autora discute a “geografia social” dessas cidades: os processos de “gentrificação” residencial e comercial, teriam incrementado a concentração de pobreza e de decadência física. (p. 251) Em 1940 Nova York tinha 94% de sua população branca, em 1985 a proporção cai para 49%. (p. 253) Em Tóquio, a migração de jovens para o subúrbio continuava, devido aos altos preços do solo nas áreas centrais. (p. 254) Por outro lado, estaria havendo um crescimento de emprego ocasional e a informalização de trabalho em Nova York e Londres, enquanto que estaria crescendo o trabalho diário em Tóquio. (p. 283) Em Nova York, os hispânicos seriam 20,5% da força de trabalho e 28,8% seriam negros e outros trabalhadores não-hispânicos alcançavam 28,8%. O incremento dos trabalhadores das minorias teria sido de 30% desde 1977 (237.000), enquanto que os brancos teriam perdido 68.000 trabalhadores. Mas dos 700.000 trabalhadores *commuters* (viajantes pendulares) só 10% pertenciam às minorias. (p. 301) Os asiáticos e os afro-caribenhos já seriam 14,6% da população de Londres (p. 302), sendo que os últimos se

concentravam na área central. (p. 303) O Japão estaria agora com o problema de imigrantes ilegais.

A autora, na conclusão, afirma que Nova York, Londres e Tóquio tiveram uma transformação significativa nos seus estados-nações e na economia mundial (p. 323), em paralelo a um aumento da polarização econômica e social: aumento dos sem-teto, crescimento da pobreza, e, paralelamente, aumento da “gentrificação” e do consumo conspícuo. (p. 334-335)

Nos anexos, são informados os preços do solo do centro de Tóquio: de 33.480 dólares o metro quadrado em 1986, teria subido para 46.256 dólares em 1987 [!], bem mais elevados que os de Nova York e Londres. (p. 347)

No livro, Saskia Sassen trabalha em várias escalas, tratando tanto da economia mundial, quanto das transformações que estão ocorrendo na mesma, ao tempo que examina o impacto dessas transformações nas três cidades globais que, por outro lado, seriam as que possuem as melhores condições de concentrar as novas atividades dominantes. O livro trata de um campo de trabalho tradicionalmente ocupado pelos economistas e geógrafos, mas a autora avança no mesmo com competência.

Historiadores

O historiador do urbanismo, **Enrico Guidoni**, professor da Faculdade de Arquitetura da *Università degli Studi di Roma*. Publicou em 1978, *La Citta Europea*, traduzido em francês em 1981, com o subtítulo de *Formation et signification du quatrièeme au onzièeme siècle*.

O livro é composto de uma introdução e quatro grandes capítulos.

Na introdução Guidoni destaca como objetivo do livro “[...] sugerir novas perspectivas de interpretação e de pesquisa, pelo alargamento e reorganização do campo de estudos, centrado sobre os aspectos mais especificamente históricos e urbanísticos.” O autor vai contra a tese de H. Pirenne sobre o monopólio do comércio do Mediterrâneo pelo Islã, que

teria separado os “[...] dois mundos diferentes e inimigos.” (p. 5) Um dos objetivos do livro seria, portanto, o da reinserção do mundo islâmico na história da formação das cidades europeias. (p. 6) Guidoni afirma que cada cidade é um tipo único, mas todas as cidades teriam alguma coisa em comum. Ele define a cidade como “[...] centro do poder, das atividades de produção não agrícolas e do excedente alimentar”, enquanto que o território seria a zona de produção submetida à jurisdição de uma cidade determinada. Mas haveria cidades “marítimas” que se apoiariam em redes de pontos de apoio comercial, nem contínuo, nem contíguos. (p. 17) As concentrações nas cidades de riquezas econômicas e funções de direção do território, favoreceriam a elevação de um só monumento em local central. (p. 22) O novo centro de direção seria formado por monumentos-símbolos, a mesquita, a igreja catedral, a torre ou a prefeitura. (p. 24)

O primeiro capítulo trata das *Cidades no fim da Antiguidade*. Teria havido uma crise das cidades. O esforço essencial da Igreja durante toda a alta Idade Média seria o da conversão dos habitantes, favorecendo o campo. (p. 28) Após comentar a transição para a Roma Cristã, o autor trata de Constantinopla, que teria passado Roma no século V, com 500.000 habitantes, e antes do ano 1000 já teria entre 700 a 800.000 habitantes. Conclui o capítulo tratando das cidades ocidentais. Na península ibérica *civitas* significava o conjunto de cidadãos que habitam a cidade; enquanto *urbs* significava o conjunto de estruturas fixas e materiais da cidade; já os *suburbia* eram as construções que se encontravam imediatamente em torno da cidade. (p. 53)

O segundo capítulo é o mais interessante, pois trata, em 39 páginas, das *Cidades muçulmanas* na Europa. Começa comentando que, enquanto no Ocidente, entre os séculos VII e o X, o campo mantinha sua preponderância econômica, militar e cultural, no Islã, a civilização era baseada na cidade. Vai então examinar a ingerência do urbanismo muçulmano

na Espanha, na Sicília e na Itália do Sul. (p. 54) O plano da cidade muçulmana era comparável a um conjunto caligráfico. (p. 56) Comenta inicialmente a cidade redonda de Bagdá, conhecida como o “paraíso terrestre” (p. 57), onde estavam reunidas a corte do Califa, as atividades governamentais e comerciais. (p. 58) O tecido urbano nessas cidades, projeção do tecido de relações sociais, era diametralmente oposto à tradição greco-latina. As ruas de uma cidade se dividiam em três grupos: 1) o tipo *shari*: rua principal, aberta nos dois extremos, que atravessava a cidade. Nessas ruas se encontravam a mesquita-catedral, o *suq* e as vias de ligação; 2) o tipo *durub*: rua secundária ligada a uma rua principal, sem saída, e que podia ser fechada por uma porta. Essas eram semi-públicas, pertencendo a um grupo determinado; 3) o tipo *azikka*: via sem saída, que podia ser fechada no encontro com o *durub*. Elas eram totalmente privadas. (p. 59)

Em seguida o autor comenta as cidades da Espanha muçulmana, começando por Córdoba, que no século X seria uma metrópole única na Europa (à exceção de Constantinopla), rivalizando com Bagdá em importância e riqueza. (p. 64) Ela foi cercada, vencida e pilhada por tropas bérberes no século XI; Sevilha, base marítima, militar e comercial, era a porta ocidental da Europa (p. 68); Almeria era o primeiro porto-arsenal da Andaluzia (p. 69) e entreposto e porto de Córdoba e Granada, com contactos com o Oriente e a costa africana (p. 73); Granada tinha sua prosperidade ligada à decadência de Córdoba e ao desenvolvimento de Almeria. O plano de sua *Alcazaha* (cidade fortaleza) parecia com uma verdadeira cidade nova (p. 74-75); Toledo era o local de coabitação de árabes, cristãos e judeus (p. 75); Saragoça teria conservado o traçado antigo. (p. 80) O autor conclui o capítulo com a influência do Islã nas cidades da Sicília e da Europa Mediterrânea: Palermo teria sido o centro do Mediterrâneo até o século XII. (p. 84)

O terceiro capítulo discute, em 35 páginas, *As cidades da Europa Cristã*, desde o período carolíngio; as cidades espanholas, italianas, franco-

-alemães, bálticas e escandinavas; as cidades da Europa oriental (incluindo Constantinopla) e as cidades eslavas. No caso da reconquista cristã da Espanha é destacado o papel do caminho de Santiago de Compostela. (p. 95) Nos novos centros repovoados co-existiram a estrutura orgânica das cidades hispano-árabes, e a divisão retilínea, “[...] embrião da organização cruciforme das cidades cristãs.” (p. 96) O autor conclui essa parte, comentando as características particulares da Espanha cristã: “[...] impregnada de aportes francos vindos do norte, aberta ao mundo mediterrâneo através da Catalunha, mas fortemente condicionada e dirigida pela sobrevivência, muito importante do ponto de vista urbanístico, de um tecido de cultura muçulmana, sólido e bem enraizado.” (p. 98)

O autor também comenta as *Cidades anglo-saxãs*, dedicando 40 páginas no último capítulo.

Enrico Guidoni não apresenta um capítulo conclusivo. O interesse principal do livro é pela importância dada às cidades islâmicas na Europa, assunto pouco tratado pela maioria dos estudiosos sobre as cidades européias, incluindo os geógrafos.

Paul Bairoch (1930-1999), doutor em Economia e professor da Universidade de Bruxelas, foi também Professor da Universidade Sir-Williams, Montreal; da EPHE de Paris; e da Universidade de Genebra. Publicou em 1985, o livro *De Jéricho à Mexico, villes et économie dans l'histoire*, que teve dois capítulos reimpressos na antologia de Roncayolo e Paquot.¹⁴

O primeiro texto corresponde ao capítulo XXI do livro, intitulado *A urbanização e o desenvolvimento econômico nos mundos atingidos pela revolução industrial*. Este capítulo trata das interações entre urbanização e economia no período da Revolução Industrial. Bairoch afirma que “[...] não é do lado da urbanização que se deve procurar o fator dominante do desencadeamento da Revolução Industrial.” (p. 396) Ele lembra que os paí-

ses que “decolaram” precocemente eram, em sua quase totalidade, pouco urbanizados (Inglaterra, França, Suíça, Bélgica, Estados Unidos). (p. 397) Mas os elos entre o progresso na produtividade agrícola e o desenvolvimento da urbanização eram evidentes. (p. 398) A segunda revolução agrícola teria se iniciado entre 1840/1870. (p. 402) Com a urbanização teria havido uma acentuação da demanda de produtos agrícolas. (p. 403) A própria cidade teria se tornado um mercado suficiente para contribuir para o desenvolvimento da indústria. Conclui o capítulo com o *Balanço global*: a cidade teria favorecido as inovações e sua difusão, conduzindo à monetarização da sociedade, facilitando a mobilidade social e a adequação entre a oferta e a demanda de mão de obra qualificada, e a ampliação dos mercados. (p. 407)

O segundo texto denomina-se *As causas da explosão urbana do Terceiro Mundo*, e é composto de extratos dos capítulos XXVII e XXVIII. Inicia com *A inflação urbana no Terceiro Mundo no século XX*, afirmando que estaria ocorrendo um fenômeno inteiramente novo na história mundial da urbanização. Estaríamos assistindo a uma verdadeira “inflação” urbana. (p. 656) A expansão urbana não estaria justificada por um desenvolvimento econômico. (p. 657) O autor compara a evolução da população urbana nas várias regiões do Terceiro Mundo e as taxas de urbanização do período 1900/1980. Comenta, a seguir, a concentração nas grandes cidades do Terceiro Mundo. A partir de 1985/1990, a maior cidade deveria se localizar no Terceiro Mundo, com a previsão da cidade do México alcançar 32 milhões de habitantes e São Paulo 26 milhões no ano 2000. (p. 662) A segunda parte é sobre *As causas da inflação urbana do Terceiro Mundo* e ele considera: 1) a densidade do povoamento agrícola extremamente elevada; 2) um desnível importante entre rendas urbanas e rurais; 3) a questão da instrução (e a inadaptação do ensino) e da migração às cidades; 4) o balanço natural da população: atualmente o crescimento natural explicaria

quase a metade da “inflação urbana”. (p. 675) Outros fatores seriam ainda: a pressão sobre as terras agrícolas; a descolonização; as políticas de industrialização; o fim da restrição à imigração; a “balcanização” e as agitações políticas.

Embora Bairoch trate da urbanização no nível internacional, as questões sobre crescimento urbano são de interesse teórico, sobretudo aquelas ligados às cidades do Terceiro Mundo. Apesar dos títulos alarmistas “explosão urbana”, “inflação urbana”, os próprios dados apresentados pelo autor mostram uma baixa taxa de urbanização no conjunto do Terceiro Mundo (28,4% em 1980), e que as taxas mais elevadas de crescimento (4,8%) foram detectadas no ano de 1960, tendo caído para 4,1% em 1980. (p. 657)

A Filosofia

Em 1989 foi lançada a antologia *Penser la ville. Choix de textes philosophiques*, por **Pierre Ansay** (nascido em 1947, doutor em filosofia), e **Rene Schoonbrodt** (nascido em 1935, doutor em sociologia), ambos vinculados ao *Atelier de Recherche et d'Action Urbaines*, de Bruxelas.

O livro é dividido em duas partes. A primeira parte, *A cidade e a filosofia*, é composta por dois capítulos.

Schoonbrodt escreveu o primeiro capítulo, *O futuro da cidade chamada Filosofia*, com nove páginas. Começa afirmando que a “cidade vai mal”, tanto as do Norte como as do Sul, pela perda de “urbanidade” de umas, e pelo crescimento “louco” das outras. Mais grave seria a ausência de progresso do pensamento sobre a cidade (p. 15), pois a filosofia negligenciava a cidade (p. 16), e considera que a filosofia da cidade ainda deverá ser construída. O sentido da cidade seria o “[...] desenvolvimento coletivo da autonomia individual e o desenvolvimento da cultura.” (p. 17) Deveria-se considerar a cidade como coexistência, o “[...] lugar de encontros da diferença na liberdade e igualdade.” (p. 20-21)

O longo segundo capítulo, *Abordagens e questões da filosofia da cidade*, com 82 páginas, foi escrito por Ansay, e consta de quatro partes. A primeira parte é *A cidade no discurso filosófico*. A problemática dominante da filosofia clássica até Hegel teria sido a do “saber”. (p. 25) O olhar do filósofo foi dirigido ao Estado. Mas a filosofia teria se enfraquecido com o desenvolvimento da sociedade industrial. (p. 26) Com o pós-modernismo os grandes discursos teriam perdido sentido. (p. 30) A segunda parte é sobre o *Texto filosófico face à cidade*, quando o autor examina o discurso da cidade como expressão de uma experiência original: a cidade seria rebelde a um conhecimento completo (p. 33); o discurso como produção de um saber objetivo; o discurso como participação a um jogo, que suporia predadores, defensores e críticos (p. 37); e o discurso do “direito à cidade”: a luta prática dos atores urbanos, que teria precedido à reflexão teórica. (p. 38)

A terceira parte é sobre a *Apresentação dos textos*, ou seja, dos extratos que constam nos capítulos da segunda parte do livro. Ansay começa por *A cidade: berço da filosofia e da cultura* (primeiro capítulo); seguido de *A cidade, lugar e espaço de acumulação, teatro da luta de classes* (segundo capítulo); da *Vida como figuração da utopia* (terceiro capítulo); *A cidade, lugar da liberdade ou espaço de coação disciplinar* (quarto capítulo); *A crítica filosófica do urbanismo* (quinto capítulo); *Cidade e técnica: tecnópolis* (sexto capítulo); *O diário de viagem dos filósofos* (sétimo capítulo); *A cidade túmulo da cultura e local de dessacralização* (oitavo capítulo); e finalmente *O que fazer* (nono capítulo).

Na quarta parte *Pensar a cidade*, Ansay afirma que o exame da produção filosófica ocidental conduz à constatação da ausência (ou quase ausência) da cidade. (p. 97) Comenta os itens seguintes: *A totalidade afrontada*, a partir dos escritos de Rousseau e Simmel; *O levantamento dos segmentos*; *A operação da metáfora*; *As sugestões do implícito e Agir pela cidade*, onde conclui com as quatro tarefas da filosofia da cidade, quais sejam:

a necessidade de “[...] reconstruir as problemáticas totalizantes, resistir à segmentação, seguir as metáforas e exibir os pré-conhecimentos implícitos.” (p. 108)

Na segunda parte do livro, *Os textos filosóficos*, são apresentados nove textos de filósofos no primeiro capítulo, *O berço da Filosofia*; 11 textos no segundo capítulo, *As acumulações e a luta*; seis no terceiro capítulo, *As figurações da utopia*; oito no quarto capítulo, *As liberdades e as disciplinas*; seis no quinto capítulo, *O desnudar dos urbanismos*; cinco no sexto capítulo, *A dominação da técnica*; oito no sétimo capítulo, *O diário de viagem dos filósofos*; seis no oitavo capítulo, *O cemitério das civilizações* e quatro no último capítulo *Programa da cidade*.

Ansary reuniu os textos e elaborou as notas biográficas sobre 31 filósofos, e François Wathélet realizou a mesma tarefa para mais 25 outros filósofos.

A antologia é muito útil pela reunião de textos dispersos, alguns bastante reduzidos, de apenas um parágrafo, como o de Maquiavel. A maioria dos textos são de filósofos (incluindo autores da antiguidade clássica), porém textos filosóficos de não-filósofos foram também apresentados. A elaboração da própria antologia já mostra a renovação do interesse dos filósofos pela cidade.

NOTAS

- 1 DOSSE, 1991.
- 2 BLOUET, 1992, p. 277.
- 3 VASCONCELOS, 1990, p. 82-93.
- 4 BLOUET, 1992, p. 282.
- 5 O apoio do IBGE na difusão das novas ideias deve ser relacionado com as ideias desenvolvimentistas dominantes no regime militar vigente no período, e com as possibilidades da geografia na área do planejamento. Outro livro, também editado por Faissol, foi *Urbanização e Regionalização* em 1975, com a tradução de textos de geógrafos e economistas.
- 6 DALMASSO, 1984, p. 512-513.
- 7 PINCHELMEL in ROBERGE, 1974, p. 24-25 e 27.

- 8 DAMAS, 1985, p. 744-745.
- 9 BLOUET, 1992, p. 276-277.
- 10 O livro de Paviani tem os direitos autorais de 1988, embora tenha sido editado em 1989.
- 11 Conforme Atlan; Blumer; Paixão, 1989.
- 12 Raymond Unwin, juntamente com Barry Parker, foi contratado pela Companhia City para projetar o Jardim América em São Paulo, conforme Reale (1982, p. 146-147)
- 13 Sassen poderia ter sido analisada entre os sociólogos.
- 14 Bairoch também poderia estar entre os economistas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A geografia é comumente dividida em três grandes correntes: a denominada tradicional ou clássica, a teórico-quantitativa, e a crítica. Tentando estabelecer uma correspondência entre nossos períodos e essas três grandes correntes, podemos considerar que desde 1870 até 1944, grosso modo, houve uma predominância da corrente tradicional, enquanto que o período de 1945 até 1972 corresponde a uma transição, e a partir de 1973 há uma maior diversificação entre os paradigmas na disciplina, o que se reflete na geografia urbana.

Se examinarmos os estudos do período de 1870 a 1913, vamos encontrar um esboço de teorização nos trabalhos de autores como Elisée Reclus e Emile Levasseur. Reclus, em 1895, numa visão regional tratou de um sistema planetário de pequenas cidades, ou seja, cidades orbitando em torno de outras maiores. Levasseur, em 1891, já esboçava uma “lei” que antecipava os modelos gravitacionais, ou seja, o autor considerava que “a força dos grupos humanos, como a da matéria, é proporcional à massa”, e detectava o irradiação da população de Paris no Departamento como a formação de camadas concêntricas, tomando as árvores como modelo. Fez também uma relação entre o desenvolvimento econômico das nações e a aglomeração dos cidadãos nas grandes cidades. Já Desiré Pasquet (1898/1899) procurou ser mais independente das condições locais e destacou os processos: forças centrífugas foram detectadas no crescimento de Londres, na medida em que os ricos abandonavam o centro, e os pobres eram expulsos da mesma área, tanto pelo desenvolvimento dos escritórios, como pela ação dos inspetores de saúde. Ele examinou também a questão dos valores dos terrenos. O avanço de Pasquet provocou reticências de Vidal de La Blache, que considerou seu estudo como uma obra de sociologia ou economia, embora “impregnado” de geografia...

Quanto à metodologia, há um primeiro exemplo de monografia urbana, no artigo de Antoine Vacher (1904), mas esse autor ainda enfatizou as relações entre as condições geográficas e o desenvolvimento histórico e econômico da cidade. Em seguida, Raoul Blanchard escreveu sua monografia de Grenoble, no final do período (1911), que vai servir de modelo às futuras monografias urbanas, já considerando o exame das condições físicas, a localização, a evolução histórica, a cidade atual e as funções regionais.

O maior avanço na época, porém, é conceitual, embora ainda de forma bastante confusa: desde o período pré-acadêmico, Alexander Von Humboldt (1811), já utilizava os conceitos de extensão, de posição e de sítio, para descrever a cidade do México. Reclus, na sua *Nouvelle géographie universelle* (1876/1894), retomou o conceito de posição, juntamente com o de localização, e mencionou a existência de nós nas linhas de navegação. Mas caiu num organicismo, considerando a cidade como um organismo coletivo, o abastecimento como o equivalente a uma circulação sanguínea, e mencionou até a possibilidade da cidade envelhecer e morrer. Por outro lado, esse mesmo autor destacou os agentes que transformavam a cidade: os proprietários do solo, os especuladores e os grandes capitalistas, não se apoiando, portanto, nas forças da natureza.

O grande geógrafo alemão Friedrich Ratzel após sua pioneira descrição das cidades norte-americanas (1876) sistematizou a utilização dos conceitos de sítio e de situação, sempre utilizados conjuntamente, tanto na escala local como na regional, e teve muitos seguidores, sobretudo nas monografias urbanas. Etienne Clouzot (1909) procurou considerar também os fatores históricos e jurídicos, e não apenas os geográficos, para entender a formação das cidades, juntamente com a ação humana, através dos pontos de vista militares, religiosos, históricos e jurídicos. Finalmente, Jean Brunhes, no primeiro manual francês de geografia humana (1910), considerou o método positivo, numa visão da geografia como ciência do presente da Terra, em contraponto à geologia. Esse autor examinou a cida-

de a partir da escala regional, considerando-a como um fato de ocupação improdutivo, e ao mesmo tempo como uma espécie de ser natural, cujos fenômenos seriam semelhantes aos dos seres dotados de vida.

Pode-se ver que, no mesmo período, a grande preocupação dos geógrafos era a de dar um caráter científico à geografia, apoiando-se nas ciências da natureza. Daí a tentativa de relacionar o homem com o meio ambiente. Boa parte dos autores apelou para as metáforas organicistas, comparando a cidade a um ser biológico. Porém, alguns autores tentaram se liberar das tendências da utilização de fatores físicos e de localização como explicativos do desenvolvimento das cidades, o que mostra avanços e recuos, às vezes em textos de um mesmo autor.

No período iniciado com a Primeira Guerra Mundial (1914-1944), há um avanço teórico, sobretudo da geografia norte-americana, com destaque da proposta de Marcel Aurosseau (1921), de tentar entender o crescimento das cidades com a separação das ocupações principais (vinculadas à função da cidade), das ocupações secundárias (voltadas à manutenção das pessoas engajadas nas ocupações primárias), numa relação semelhante à dos juros compostos, o que resultou, posteriormente, no desenvolvimento das teorias dos setores básicos/não básicos de crescimento urbano. Max. Sorre (1929b) também estava a par da teoria hexagonal de repartição das cidades, do engenheiro Lalanne (1863), que antecipou, em muito, as propostas da teoria do lugar central de Christaller (1933), quando tratou do agrupamento geográfico das cidades, mas abandonou seu interesse no assunto, considerando-o estranho ao espírito geográfico... O geógrafo belga Paul Michotte (1931) mencionou também uma lei do movimento centrífugo que esvaziaria os centros das metrópoles, mas caiu numa aproximação com a geografia física, quando comparou os metamorfismos de contacto da cidade com a região em torno.

No campo metodológico, temos o primeiro artigo dedicado à metodologia monográfica de Blanchard (1922), quando o autor sistemati-

zou os componentes necessários ao estudo das cidades, aperfeiçoando seu trabalho de 1911. Michotte contrapôs outra metodologia no seu texto de 1931, com uma proposta de adaptação do método regional aos estudos urbanos, enfatizando o exame dos bairros. Mas esse autor era contrário aos estudos históricos, considerando a geografia como ciência do presente. No final do período, Pierre Mombeig (1941), procurou difundir o método francês de elaboração de monografias urbanas no Brasil. Mas esse autor também recua, quando afirmou que o geógrafo “não precisa estudar” os fatos sociais...

Foram examinados as monografias e estudos de caso de Argel em 1925 (de René Lespès); da aglomeração de Paris em 1933 (de Albert Demangeon), que procurou apoiar-se nas estatísticas regionais; das cidades do Rio de Janeiro e São Paulo em 1933 (de Preston James); de Damasco em 1937 (de Richard Thumin), que considerou a distribuição espacial dos grupos étnicos; de Petrópolis em 1938 (de Philippe Arbos), que utilizou o método histórico; e de Budapeste em 1943 (de Erdmann Beynon), que colocou a classe como elemento de diferenciação no lugar da etnia. Essas monografias não permitiam a generalização dos fatos examinados na escala local.

Algumas tentativas de elaborar tipologias foram realizadas pelo geógrafo italiano Olinto Marinelli (1916), com seus tipos econômicos de cidades; por Aourousseau (1921) e suas cidades ativas/cidades inativas; e pelo geógrafo sueco Sten de Geer (1923), com as cidades do tipo americano/tipo europeu. Já Malcolm Proudfoot (1937) criou uma tipologia de bens de uso corrente (*shopping-goods*), e de bens de uso de consumo corrente (*convenience goods*), que serão examinados nos modelos urbanos futuros.

Os primeiros avanços conceituais no período foram efetuados pelo geógrafo inglês Herbert Fleure (1920), quando tratou da relação entre tempo, definição, diferenciação de função e diferenciação de estrutura, quando estudou algumas cidades da Europa temperada.

De Geer (1923) também tratou da forma, da distribuição da função e das diferenças da estrutura interior, constatando a existência de zonas concêntricas em Estocolmo. Sorre (1929-a e b) destacou a importância da vida de relações na cidade, retomando o conceito de gênero de vida para aplicar ao meio urbano. Demangeon (1933) trabalhou com os conceitos de concentração e permanência no seu trabalho sobre Paris. No mesmo ano, P. James avançou o moderno conceito de cena urbana, observando a existência de áreas funcionais, quando estudou o Rio de Janeiro: e de um padrão de organização concêntrica em São Paulo, enquanto que Beynon (1943) no seu estudo ecológico de Budapeste retomou o conceito de áreas funcionais.

As ideias do geógrafo polonês Walenty Winid (1934), de cidade como ilhas em um mar rural, e de cidade-arquipélago não tiveram continuadores na geografia. Nas descrições de cidades publicadas nos volumes da *Géographie universelle* (1927/1946), editada por Vidal de La Blache e Lucien Gallois, não são apresentados conceitos originais.

De fato, apesar dos avanços, é importante lembrar que os geógrafos desse período estavam mais voltados para a elaboração das monografias regionais, muitas resultando em teses de doutorado, do que aos estudos urbanos. Por outro lado, eles davam preferência ao estudo das questões rurais e agrárias, onde conceitos como os de paisagem ou de gênero de vida podiam ser mais bem aplicados, do que ao estudo das cidades ou das consequências do desenvolvimento industrial.

No período Pós-Segunda Guerra Mundial (1945-1972), os avanços foram maiores na geografia urbana, embora alguns autores tenham continuado a elaborar monografias urbanas, em continuidade às publicadas no período anterior, apesar das enormes transformações ocorridas nas cidades nesse período.

O primeiro trabalho examinado, o dos geógrafos americanos C. Harris e E. Ullman (1945), além de ser um clássico no assunto, dando continuidade aos modelos do sociólogo E. Burgess e do economista H. Hoyt,

na linha da Escola de Chicago, é de grande modernidade, antecipando os estudos teórico-quantitativos das décadas seguintes. A busca de padrões de uso do solo, e, sobretudo a visão de generalização das questões, no lugar do exame individual de cada caso, mostram o avanço da visão dos dois autores, e a necessidade que tiveram de dar respostas às próprias mudanças concretas que estavam ocorrendo nas cidades norte-americanas.

Outro estudo pioneiro é o de René Clozier, no mesmo ano, que analisou a periferia das cidades francesas, destacando as questões dos movimentos pendulares, propondo a ideia de êxodo urbano, contrapondo-se à visão tradicional do êxodo rural como único alimentador do crescimento urbano. Quando Pierre George, um dos mais conhecidos geógrafos franceses da sua geração, discutiu a mesma questão da periferia (1950), ele começou a utilizar conceitos marxistas como: aparelho de Estado, lutas de classe, classes antagonistas, consciência de classe etc., e chegou a considerar a periferia como “proletária e revolucionária”, mas não seguiu por esse caminho em seus trabalhos posteriores. No seu livro de 1952, Pierre George foi mais descritivo que teórico, e examinou as séries urbanas nos vários continentes. Porém na introdução usou o conceito de fato urbano, quando tratou da influência da expansão da economia capitalista, assim como os de paisagem urbana, de forma e conteúdo das cidades. Em 1965, quando Pierre George comparou a geografia com o urbanismo, ele passou a discutir os conceitos de espaço (geográfico), de lugar, de forma e de função, além dos sistemas de relações.

O geógrafo Robert Dickinson (1947) foi um dos primeiros autores a trazer os princípios da ecologia humana de Chicago, de forma sistemática, para a geografia, quando detalhou os processos de desenvolvimento urbano e utilizou os conceitos de áreas naturais. No seu artigo de 1948, porém, voltou-se mais para a geografia, e destacou os conceitos de funções (do assentamento urbano), de forma-elementos, de estrutura (física, funcional, demográfica e morfológica) e de processo.

O geógrafo português Fernando Machado (1949) propôs um índice de urbanização, comparando a percentagem da população ativa da cidade, com a nacional, para estabelecer a característica funcional da aglomeração.

No artigo de 1954, R. Murphy e J. Vance discutiram teoricamente o Distrito Central de Negócios das cidades norte-americanas, com destaque para a concentração e à intensidade de usos, e procuraram também estabelecer índices para delimitação das áreas centrais, o que os aproximam da geografia quantitativa.

Outro grande inovador do período é J. Gottmann (1957), um dos geógrafos mais citados fora da disciplina, criador do conceito de megalópole, porém trabalhando numa escala supra-regional, e mencionando outros conceitos como os de coalescência, de caráter polinuclear, de processo e até o de sistema.

Já o artigo do geógrafo espanhol José M. Casas Torres (1957) que também compara a geografia com o urbanismo, regride, considerando a cidade como um organismo vivo, que necessita de um diagnóstico para o exame de suas enfermidades.

No seu livro de 1965, Milton Santos faz uma primeira generalização das questões urbanas nas cidades do Terceiro Mundo, e no seu estudo de 1971, destaca-se o conceito de metrópole incompleta.

No seu artigo metodológico de 1969, o geógrafo português Orlando Ribeiro faz uma defesa da geografia clássica, trabalhando com os conceitos de forma, estrutura, funções, assim como os de posição, lugar e sítio.

Os manuais de geografia urbana aparecem no período: o manual de T. Griffith Taylor (1946) pode ser um exemplo de que a disciplina não só realiza avanços, como também recuos, a partir da sua tentativa de elaborar um estudo urbano de base determinista, pretendendo que o meio poderia ser a chave de entendimento da cidade, a partir do estudo evolucionista, baseado no conceito de idades nas paisagens do geólogo W. M. Davis.

No seu manual de 1948, Georges Chabot deu grande destaque à função urbana, que seria a “profissão da cidade”, a sua razão de ser. A própria metrópole seria o exercício simultâneo de um grande número de funções urbanas. Mas Chabot tocou também na “alma da cidade”, na psicologia das cidades, e na existência de uma mentalidade cidadina que se oporia à do campo, não muito longe do pensamento de Simmel.

No seu manual de 1951, Jean Tricart realizou um grande avanço conceitual com sua discussão em bases dialéticas: a função comandaria a estrutura, mas por outro lado, a estrutura social também comandaria a função. Também fez didaticamente a diferença entre estrutura e morfologia. Lembrou que os problemas do *habitat* urbano são comandados pela dinâmica social, fundada na diferenciação de classes e nas lutas entre elas.

No seu tratado de 1952, M. Sorre tratou do *habitat*, como estudo dos estabelecimentos humanos, da paisagem urbana, da estrutura das grandes cidades, das ecologias urbanas, como gêneros de vida próprios a cada grupo, mas ainda considerava a cidade como “um ser vivo, à maneira de um vegetal”. Outro manual é o do geógrafo inglês A. Smailes (1953), que só avançou quando desenvolve o conceito de campo urbano (*Urban Field*), de caráter regional. O manual do geógrafo italiano Umberto Toschi (1966) reuniu o conhecimento do período sobre as cidades para o público italiano, mas não é muito original. Finalmente, no seu manual de 1967, o inglês James H. Johnson tratou de conceitos modernos, como acessibilidade, e auréola rururbana, na revisão das questões da geografia urbana.

As monografias e estudos de caso do período que se destacam são as de Montreal (de Blanchard), de 1947; de Argel (de Jean Pelletier), de 1955, que denunciou a segregação e a inferioridade social dos muçulmanos, numa geografia social; de Granada (de Joaquin Bosque Maurel), de 1956, que considerou a cidade como um “ser vivo”. A tese sobre a periferia sul de Paris (de Jean Bastié), de 1964, inovou, tratando do papel dos agentes responsáveis pelos loteamentos (proprietários, loteadores e in-

termediários), e do papel do Estado na realização dos grandes conjuntos habitacionais. As cidades africanas de Lagos e Ibadan foram analisadas por Mabogunje (1968) e a de Luanda por Ilídio do Amaral (1968). McGee realizou um estudo comparativo das cidades do Sudeste Asiático (1967), apresentado os aspectos comuns e específicos.

Os estudos de cidades brasileiras realizados por geógrafos nacionais começam também neste período: Recife foi estudada por Josué de Castro (1948), que viu a cidade como um “organismo urbano”, mas co-existindo como paisagem cultural. Como médico considerou a existência de “centros ganglionares de crescimento”, mas por outro lado, detectou a possibilidade da fabricação da paisagem urbana pela própria população.

A cidade de São Paulo foi estudada pelo geógrafo francês P. Mombeig, na época professor da Universidade de São Paulo (1953), que destacou a existência de cortiços, de vilas operárias, de loteamentos periféricos, e, sobretudo, examinou a distribuição dos elementos étnicos na cidade, pouco comum nas monografias do período. Aroldo de Azevedo organizou o grande estudo de 1958 sobre São Paulo, destacando-se o estudo de Nice Lecocq-Müller sobre a área central da cidade, no qual ela utilizou os conceitos de paisagem, de funções e de estrutura.

Na tese sobre a aglomeração de São Paulo, de Juergen Langenbuch, de 1968, o autor trata de processos e da estrutura urbana, assim como da existência de eixos e núcleos estruturantes. Porto Alegre foi examinada pelo francês Jean Roche (1954), que observou a existência de malocas na cidade, além da importante influência alemã na sua história. A área central de Salvador foi estudada por Milton Santos (1958), que sem perder a perspectiva regional, avançou os conceitos de indivisibilidade da paisagem, de inércia, de elementos da estrutura, sendo que a estrutura era considerada também como a relação de causa a efeito entre a forma e a função. Belém foi estudada por Antônio Penteado, em 1966, que inovou

apenas quando destaca os problemas específicos da capital paraense. A área central do Rio de Janeiro foi analisada pela equipe coordenada pelo geógrafo Aluizio Capdeville Duarte (1967), com ênfase nas funções urbanas, sobretudo naquelas de direção.

O conjunto da urbanização brasileira foi examinado por Pedro Geiger em 1963, em estudo de caráter nacional, mas tratando as questões das metrópoles, assim como das redes de cidades correspondentes.

O estudo de B. Berry (1967) já introduz as visões teórico-quantitativas no exame das cidades, tanto no nível intra-urbano (Chicago), como no regional: as regularidades, a centralidade, o agrupamento, a hierarquia, os eixos comerciais, as zonas especializadas foram utilizadas para o estudo de sua geografia dos mercados, mas o enfoque regional já era predominante, com a perda do exame interno da cidade pelos seguidores dessa corrente.

A tese de Mabogunje (1968) foi apoiada nas técnicas quantitativas no exame das cidades da Nigéria. Já no seu livro de 1970, o geógrafo português Jorge Gaspar examinou a dinâmica funcional da cidade de Lisboa, detectando vários padrões morfológicos e áreas homogêneas. Os geógrafos B. Berry e F. Horton elaboraram um manual/antologia, reunindo a literatura da corrente anglo-saxã, do paradigma locacional, em 1970, enquanto que o manual de Harold Carter (1972), embora trate dos modelos espaciais, ainda aborda conceitos como os de localização e de situação. O geógrafo suíço Jean-Bernard Racine, após temporada no Canadá, escreveu artigo entusiasmado (1971) sobre os avanços dessa corrente visando sua divulgação na França.

O último período (1973/1994) é o mais rico e mais diverso, considerando as diferentes correntes e tendências que se desdobraram na geografia.

Alguns estudos desse período podem ainda ser classificados como clássicos ou como tradicionais, embora seja sempre difícil o seu enquadramento devido às várias influências e modismos que atravessam a

disciplina, sendo possível encontrar autores ecléticos, sobretudo os que elaboraram sínteses ou manuais.

Podem ainda ser considerados dentro do paradigma clássico a tese sobre Nuakchott de 1975, por Jean-Robert Pitte; o estudo da evolução de Kingston, efetuado por Clarke, do mesmo ano; o estudo das cidades bolivianas em 1977 do geógrafo alemão Wolfgang Schoop, embora esse autor estivesse preocupado com o seccionamento funcional e de classes nas cidades; os estudos sobre Recife de Mário Lacerda de Melo, de 1978, com forte preocupação organicista; o estudo coordenado por Manuel Correia de Andrade, de 1979, porém voltado às questões do desenvolvimento local e regional; o estudo sobre Kinshasa, de Marc Pain, do mesmo ano; a excelente tese de A.-M. Seronde-Barbonaux de 1980, que também observou movimentos centrífugos e disposição dinâmica da cidade de Roma, dentro de um corte histórico; o artigo de Xavier de Planhol, de 1981, sobre as cidades muçulmanas; o artigo de M. Clara Mendes, de 1985, sobre Maputo, no qual trabalhou a questão da segregação, aproximando dos estudos críticos.

Os manuais são abrangentes, extrapolando as classificações habituais: J. Beaujeu-Garnier (1980) fez uma revisão dos vários campos da geografia urbana e destacou aspectos ligados à geografia teórico-quantitativa, como a análise de sistemas. Por outro lado, examinou a questão do poder, assunto tratado preferencialmente pelos geógrafos críticos; o mesmo ocorreu com o manual de J. Bastié e B. Dézert, do mesmo ano, porém com várias preocupações organicistas.

Finalmente, de enquadramento mais difícil, temos o estudo de Claude Chaline, também de 1980, que estava preocupado com a dinâmica urbana e as forças motoras, e já apontava questões atuais como as de reconversão e renovação dos corredores fluviais.

Os estudos de concepção teórico-quantitativo ou de visão neopositivista sobre as cidades, são pouco numerosos na escala urbana, tendo

em vista a preferência dos autores dessa corrente pelos estudos regionais, onde a disponibilidade de dados é bastante superior do que no caso de informações intraurbanas.

No Brasil o papel de divulgação da corrente teórico-quantitativa coube ao IBGE, tendo Speridião Faissol organizado a edição de estudos nessa corrente (1978), mas a cidade passou, para esse autor, a ser “um ponto na região”.

A tese de Helena Kohn Cordeiro (1980) é um estudo de difícil classificação, considerando a influência da Escola de Chicago, assim como dos estudos anglo-saxões em geral.

No livro de 1981, Paul Claval procurou desenvolver uma teoria urbana: o autor partiu da necessidade de “maximizar a interação social”, como ideia-chave, para realizar a análise da realidade urbana, tendo extrapolado o campo da geografia, realizando uma cobertura pluridisciplinar, através do exame da produção da sociologia urbana, da economia urbana e do urbanismo. Em várias partes apresentou críticas às limitações das teorias neopositivistas.

No manual de 1983, David Clark procurou sistematizar os avanços realizados no mundo anglo-saxão, destacando a ecologia fatorial no nível intra-urbano.

Finalmente, o estudo das geógrafas francesas D. Pumain e de T. Saint-Julien (1990), tratando da estrutura aureolar e da organização radial da aglomeração de Paris, é mais de caráter regional do que urbano.

Outra corrente que começa a se destacar nos estudos urbanos é a da percepção, baseada na linha filosófica da fenomenologia. O estudo de Sylvie Rimbert foi pioneiro (1973), tratando das representações, das imagens, das formas-signos, e até das forças de fragmentação. O estudo de Yi-Fu Tuan (1974), da corrente humanista, destaca o afeto entre a pessoa e a cidade. O geógrafo espanhol Horacio Capel escreveu em 1975, artigo na mesma linha, mas conclui que o espaço é um produto social. Antoine

Bailly publicou, em 1977, parte de sua tese que trata da literatura interdisciplinar sobre a percepção do espaço urbano. Mas o estudo mais interessante nessa linha é a tese de Jérôme Monet que examinou as representações sobre a cidade do México (1992), com a análise dos discursos sobre a cidade, e do uso da sacralização da cidade pelo Estado.

Os estudos críticos, embora em grande parte sob influência marxista, apresentaram visões diferenciadas sobre a cidade e a geografia urbana. Em 1973, David Harvey escreveu o famoso livro sobre a justiça social e a cidade, onde na segunda parte propôs um novo paradigma, utilizando o método dialético, discutindo o papel dos atores no mercado, o papel do Estado e elaborou novos conceitos, como o de modo de integração econômica. No final do livro o autor trata de questões ontológicas e epistemológicas. No ano seguinte, William Bunge, que juntamente com D. Harvey, vinham da corrente neopositivista, propôs um geografia da denúncia da cidade de Detroit, realizando inclusive comparações com as situações do Terceiro Mundo.

O geógrafo francês Guy Burgel estudou Atenas em 1974, através do exame do papel do Estado, do Capital e da população, destacando as lutas e contradições urbanas.

Milton Santos é um pioneiro com seu tratado teórico sobre os dois circuitos na economia urbana das cidades do Terceiro Mundo (1975), conceitos que se contrapõem aos difundidos no mundo anglo-saxão como o de “setor informal”. O autor apóia-se na dialética espacial, mas também realiza o exame dos sistemas urbanos.

Horacio Capel, no mesmo ano, estuda a urbanização espanhola, com o destaque dos agentes da produção do espaço. O valor da troca e a especulação são examinados dentro da lógica do capital. O artigo de Jacques Levy (1983) é bastante crítico com o próprio uso do marxismo pelos geógrafos, mas considera o espaço como um esquema de leitura da totalidade social, sempre relacionado à produção (de riquezas, da produção

e da sociedade). Já André Vant, no ano seguinte, partidário da geografia social, examinou a contribuição de outras disciplinas, e discute os conceitos de territorialidade, de redes, de deslocalização e trata das escalas tanto no nível micro-empírico como no nível macro-teórico para a construção da geografia urbana. Alain Durand-Lasserve (1986) realizou um balanço dos processos de exclusão dos pobres das cidades do Terceiro Mundo, destacando os atores-chave da urbanização, inclusive o Estado. O trabalho sobre Calcutá, de Jean Racine (1984), trata das práticas e das solidariedades dos habitantes, e das estratégias dos que decidem.

No Brasil, nos anos 80, José William Vesentini (1986), com base na geografia política, analisa a implantação de Brasília, e destaca a segregação espacial e a estratificação social. Brasília também é estudada por Aldo Paviani (1988), que propõe o conceito de inaccessão, além de comentar a periferação, a segregação urbana e o papel dos agentes e do Estado. Maurício Abreu estuda a evolução do Rio de Janeiro no ano anterior, e apóia-se nos conceitos de estratificação, de periferação, de estrutura urbana e de forma-aparência, com destaque às possibilidades de separação das classes e dos usos no passado.

Esse conjunto de questões é retomado por Roberto Lobato Corrêa (1989), quando examina o papel dos produtores do espaço urbano, e desenvolve os conceitos de processos e formas sociais, recuperando elementos propostos pelos sociólogos da Escola de Chicago. Maria Adélia de Souza, quando trata do caso da verticalização da cidade de São Paulo, também de 1989, procura explicar o espaço produzido, incorporando conceitos da teoria marxista, mas não os adota como dogma. Examina as formas e os agentes da verticalização, dando destaque ao papel dos incorporadores e da ação do Estado.

Os autores anglo-saxões entram na discussão do pós-modernismo: já em 1986, Peter O. Muller, quando trata da suburbanização norte-americana, discute a economia pós-industrial e a fragmentação. Edward Rel-

ph, em 1987, recupera o estudo da paisagem urbana, comentando novos conceitos como o de “imaginaria”, o pós-modernismo, e o *design* urbano, aproximando-se de um campo dominado pelos urbanistas. Edward Soja (1989) propõe o exame das espacializações no pós-historicismo, no pós-fordismo e no pós-modernismo. Comenta a desindustrialização e a reindustrialização, a descentralização e a recentralização, para entender a espacialidade do mundo atual, dando como exemplo a aglomeração de Los Angeles. Já D. Harvey, no mesmo ano trabalha a questão da cultura, e discute a pós-modernidade e o pós-modernismo, o conceito de lugar e de cidades-mundiais, e propõe um contra-ataque da narrativa, da ética, de um projeto de vir a ser, e de uma unidade no interior da diferença. R. Fincher (1992) faz o balanço dos anos 90, e destaca as questões femininas nos textos examinados.

O geógrafo francês Marcel Roncayolo é de difícil classificação, pois examinou a literatura pluridisciplinar sobre a cidade (1990), embora avance conceitos de territorialidade, assim como os de cultura, de representação e de atores sociais. O novo livro de G. Burgel (1993) trata de várias questões que vão da cidade ativa à cidade festiva. Examina a estratificação, a segregação, a “gentrificação” e os territórios urbanos, como os modelos culturais latino e anglo-saxão. O autor introduz a noção de fraturas do corpo social. O recente estudo de Bernard Marchand (1993) é também de difícil classificação, sendo sobre a geografia histórica, mas o autor tratou dos atores urbanos, e tomou posição em relação às políticas efetuadas contra os interesses de Paris. O estudo de J.-B. Racine sobre a cidade e o sagrado (1993) é mais eclético, passando pela análise de várias correntes do pensamento, desde as utopias ao ecologismo.

Finalmente, estudos recentes brasileiros também apontam novos caminhos: Ana Fani A. Carlos (1994), a partir da perspectiva aberta pelo materialismo dialético, examina um espaço da periferia industrial de São Paulo, e utiliza exemplos oriundos da literatura e da música popular. Por

outro lado, Milton Santos (1994) consegue juntar seus avanços teóricos com o exame da cidade de São Paulo, como cidade informacional, analisando as questões de primazia, de globalização e da mundialização dos lugares, da tecnosfera e da psicosfera, da segmentação e da involução metropolitana, juntamente com a questão das diferentes temporalidades.

Essa retomada das contribuições da geografia urbana mostra a riqueza e a diversidade dos enfoques utilizados para a análise da cidade, (num período de quase dois séculos), e que correspondem também aos grandes debates ocorridos na própria disciplina. Por outro lado, não teria sentido comparar a geografia urbana, isoladamente, com o conjunto das contribuições das demais disciplinas com interesses nas cidades. Seria necessário, em primeiro lugar, que o estudo das demais contribuições tivesse a mesma intensidade, o que seria impossível para um autor isoladamente. Mas uma rápida comparação pode ser feita, tendo como parâmetros os períodos temporais escolhidos.

De fato, no período de 1810 a 1869, não é possível comparar as compilações efetuadas por Malte Brun (1810/1829) e mesmo a séria descrição de Humboldt sobre a cidade do México (1811), nem com as minuciosas descrições urbanas do jovem Engels (1845), nem com os avanços propostos no final do período pelo fundador do urbanismo, Ildefonso Cerdá (1867).

Já entre 1870 e 1913, enquanto são formulados as primeiras teorias, as primeiras propostas metodológicas e os primeiros discursos conceituais dos geógrafos, dentro e fora da universidade, há um desenvolvimento paralelo de estudos, sobretudo dos sociólogos e estatísticos sociais, como G. Simmel (mentalidade na metrópole), M. Halbwachs (especulação de terrenos) e R. Maunier, (já utilizando conceitos abstratos como espaço social), portanto realizando estudos mais sólidos do que as propostas dos urbanistas do período.

O período de 1914/1944, quando a geografia urbana se afirma, com a consolidação e difusão das monografias urbanas e dos estudos de ci-

dades, foi o momento do desenvolvimento da sociologia urbana norte-americana, a partir dos estudos da Escola de Chicago, assim como da publicação de trabalhos eruditos como os do sociólogo Max Weber e do historiador H. Pirenne. Os debates propostos pelos urbanistas ainda são frágeis, sobretudo por Le Corbusier. No Brasil, o historiador Caio Prado Junior, antecipa os geógrafos brasileiros no estudo das cidades.

Entre 1945 e 1972, os estudos geográficos sobre a cidade, agora de abrangência internacional, com importante participação de geógrafos brasileiros, e já com as primeiras diferenciações internas entre correntes clássicas e teórico-quantitativas, vão se contrapor ao avanço da sociologia urbana européia, sobretudo refletida no excelente estudo dirigido por Chombart de Lauwe, assim como aos estudos de historiadores do nível de F. Braudel (com grande interesse pelo espaço), e, sobretudo de urbanistas que trazem novas visões, como o estudo inaugural de K. Lynch sobre a percepção urbana.

Finalmente os avanços do período atual na geografia (1973-1994) não estão isolados das contribuições das demais disciplinas: as citações aos estudos do período anterior, como os de H. Lefebvre, de M. Castells são freqüentes nas correntes críticas da geografia. Por outro lado, autores como D. Harvey e M. Santos são citados nas demais disciplinas. Agora questões e cidades aproximam as disciplinas, como no caso de Los Angeles, através dos estudos de E. Soja e de M. Davis. O estudo de P. Hall (1988) é sobre o histórico do planejamento urbano, embora seja geógrafo. As antologias pluridisciplinares, como a editada por M. Roncayollo (geógrafo) e T. Paquot (sociólogo e filósofo) mostram o caráter pluridisciplinar da questão, e a dificuldade cada vez maior de encontrar fronteiras disciplinares rígidas.

Outra comparação interessante seria a das contribuições das diferentes “escolas nacionais”, mas devido à pesquisa ter sido realizada na França e no Brasil, o acesso aos documentos levou a uma contribuição

desequilibrada em favor de determinadas escolas, como a francesa, em detrimento de outras, como a alemã, por exemplo. Mas pode-se, assim mesmo, detectar algumas tendências: o papel importante dos geógrafos franceses nos estudos iniciais, sobretudo monográficos, e sua influência na geografia brasileira. O avanço que os geógrafos anglo-saxões foram obrigados a realizar, (assim como colegas de outras disciplinas), considerando a velocidade das transformações ocorridas nas próprias cidades norte-americanas, levando-os a criar novos conceitos, novos métodos e modelos para explicar os novos fenômenos. No período recente e no momento atual, a maior parte dos exames de casos urbanos são realizados por autores dos próprios países, como pode ser verificado no exemplo dos estudos da UGI (1984), enquanto que o avanço conceitual se produz em todas as latitudes, e no conjunto da disciplina, podendo-se afirmar que se dá agora mais segundo determinados autores (e seus seguidores), do que mesmo a partir das escolas nacionais. O exemplo de Milton Santos e de sua premiação com o prêmio Vautrin Lud, mostra o seu reconhecimento internacional.

Por outro lado, sobretudo por questões linguísticas, há também um reconhecimento e um acesso mútuo nas várias áreas culturais, o que restringe a difusão do pensamento geográfico de outras áreas (assim como das demais disciplinas): raros geógrafos, como M. Santos, P. Claval e D. Harvey extrapolam suas disciplinas e suas áreas, sobretudo devido às exclusividades de citações no mundo anglo-saxão, como mostra o livro de P. Hall (1988).

Outro corte pode ser o das próprias cidades examinadas, além das questões teóricas: no século passado, os geógrafos europeus estudavam, sobretudo, as cidades européias, destacando-se a aglomeração de Londres, a metrópole mundial dos períodos iniciais. Nos Estados Unidos os estudos passam por um deslocamento para a costa oeste: após os estudos sobre Nova York, Chicago foi examinada com profundidade pelos neo-

positivistas e ecológicos urbanos. Agora Los Angeles é o melhor exemplo das drásticas mudanças do período atual. No Brasil, São Paulo aparece como a cidade mais estudada, o que reflete a sua importância, o seu dinamismo e diversificação, inclusive de suas instituições universitárias.

Por outro lado, a inclusão de estudos de cidades latino-americanas, africanas e asiáticas, parte do princípio que as informações sobre as cidades, em si mesmas, poderiam ser importantes, assim como as diferentes maneiras de abordá-las, considerando os contextos diferenciados.

Pode-se observar no estudo realizado que houve rupturas. Há mudanças lentas, mas também há continuidades, diferentes temporalidades, como no caso de autores que antecipam questões que serão tratadas nos períodos seguintes, enquanto outros autores ainda utilizam métodos e questões que já foram abandonadas por outros e, portanto, são considerados ultrapassados por seus colegas. Assim, vários paradigmas convivem ou coexistem, havendo também o caso de autores ecléticos, sobretudo nos manuais que reúnem em um mesmo exemplar diferentes visões sobre o assunto.

Há também, acumulações de conhecimento, ideias que serão redescobertas e reutilizadas, inclusive por outras disciplinas. Mas também, há abandonos e arquivamentos de determinados estudos e métodos - como no caso das monografias urbanas - ao tempo em que conceitos antigos são reinterpretados e reutilizados, como os de lugar, de paisagem, e de território, mostrando a necessidade do desenvolvimento permanente da disciplina para acompanhar as complexidades de entendimento do mundo real: da cidade e da sociedade urbana.

Para concluir, uma tentativa de síntese da contribuição da geografia urbana será esboçada.

Nos estudos realizados pelos geógrafos clássicos, embora inicialmente mais voltados para os estudos regionais, e até mesmo continentais, a maioria dos autores tentou vincular a influência do meio sobre as

idades, na perspectiva das relações da sociedade com a natureza. Nesses estudos, houve um debate (que também interessou aos historiadores) sobre a gênese das cidades, ou seja, dos fatores determinantes de ordem física ou de ordem histórica para o aparecimento das cidades. Nesse ponto, houve uma mudança de escala em vários estudos, na supervalorização do fator localização, aproximando os estudos urbanos dos estudos regionais.

Outra grande contribuição dos geógrafos clássicos foi a elaboração de monografias urbanas, inclusive com propostas metodológicas cuidadosamente seguidas por vários autores. Mas, estes estudos individuais apresentavam dois problemas: o da dimensão da cidade que impossibilitava um estudo individual exaustivo, no caso das grandes metrópoles, e o da prioridade do específico sobre o geral e da dificuldade de estabelecer comparação sobre um conjunto de cidades estudadas.

Independentemente das monografias, foram realizadas também tentativas de teorizar o crescimento das cidades, de entender a sua organização (na perspectiva regional), de examinar os fatores de atração/repulsão das cidades e os fatores de crescimento.

A produção conceitual também foi elevada, embora nem sempre os conceitos ou noções fossem bem precisos: sítio, situação, posição, localização, forma, função, estrutura, gênero de vida, concentração, áreas funcionais, processo e paisagem, aparecem como os mais citados.

Com os geógrafos teórico-quantitativos, há uma retomada dos estudos regionais e nacionais, em detrimento dos estudos realizados sobre as cidades. A preocupação maior era com a generalização e a elaboração dos modelos sobre os fenômenos urbanos. Nos estudos intraurbanos, as técnicas utilizadas foram às mesmas dos estudos regionais.

Estudos desde 1945 já antecipavam esse paradigma com a busca de padrões de uso do solo, de estabelecimento de índices para delimitação das áreas centrais (1954). As noções de padrões morfológicos, regulari-

dade, centralidade, hierarquia, acessibilidade, e maximização da interação foram fundamentais nesses trabalhos. Um dos destaques entre esses estudos foi o uso de técnicas estatísticas avançadas, com a utilização de computadores.

A contribuição dos geógrafos críticos, em parte segue a inspiração da sociologia urbana marxista: foi enfatizado o papel dos atores e agentes sociais, como produtores do espaço, questões específicas foram aprofundadas, como a da renda da terra urbana; a cidade passa a ser vista como *locus* do enfrentamento das classes, como lugar de produção e de reprodução da sociedade. A questão de segregação e de estratificação do espaço foi acentuada. As cidades do Terceiro Mundo começam a ser estudadas com suas especificidades, com destaque na proposta dos conceitos de circuito superior/circuito inferior, de inaccessão aos serviços, de periferização, como processo espacial e social. A maior contribuição dos geógrafos críticos foi de ordem teórica, embora estudos concretos também fossem realizados.

Finalmente, as ideias atuais: no momento em que velozes transformações estão ocorrendo na sociedade, obrigam a um novo entendimento do urbano. Há um novo papel das cidades, sobretudo das cidades informacionais, no atual processo de mundialização da economia e da sociedade, na deslocalização de atividades econômicas, com nova divisão do trabalho, sistemas flexíveis de produção e novos sistemas de informações simultâneas, favorecendo determinadas regiões e suas cidades, ao tempo que levam à ruína outras áreas e cidades.

Por outro lado, outras questões são observadas nas cidades atuais, novas classes e polarização social (novos ricos e novos pobres), novos deslocamentos (“gentrificação” e expulsão dos excluídos), novas fragmentações, violências (tribos urbanas, gangues), homogeneização cultural (moda, mídia), busca de jovens e velhas identidades, e modernos

caminhos (fundamentalismos). Novos conceitos são propostos, como os de territorialidades, redes, deslocalização.

Agora, juntamente com os novos conceitos, novas abordagens são tentadas, em parte inspiradas nas correntes marxistas, assim como nas correntes fenomenológicas e no ecletismo, influenciado pelo pós-modernismo desenvolvido na área de artes, levando a conclusão de que a geografia está aproximando das demais disciplinas, não sendo mais a “convidada de última hora”, como ironizou F. Dosse (1991), pelo menos nos estudos urbanos.

Essas questões nos levam a uma reflexão sobre as mudanças e as várias dimensões da cidade e da sociedade urbana. Diante deste quadro, ficam algumas questões:

- ainda teria sentido o exame da cidade isoladamente? Onde termina a influência da sociedade urbana, com os novos meios de comunicação e o desdobramento do modo de vida urbano?
- ainda é identificável um estudo de geografia urbana?
- ainda teria sentido o exame disciplinar da cidade?
- ainda é possível a uma disciplina captar a complexidade das cidades?

REFERÊNCIAS

A) GEOGRAFIA:

A 1 - GEOGRAFIA URBANA:

- ABREU, M. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Iplanrio; Zahar, 1987. 147 p.
- AMARAL, I. *Luanda: estudo de geografia urbana*. Lisboa: Junta de Investigação do Ultramar, 1968. 152 p.
- ANDRADE, M. C. de. *Recife: problemática de uma metrópole de região subdesenvolvida*. Recife: E.U.; UFPE, 1979. 119 p.
- ARBOS, P. Petrópolis : Esquisse de géographie urbaine. *Revue de Géographie Alpine*, n. 26, p. 477-530, 1938.
- AUROSSEAU, M. The distribution of population: a constructive problem. *The Geographical Review*, n. 11, p. 563-592, 1921.
- _____. Recent contribution to Urban Geography: a review. *The Geographical Review*, n. 14, p. 444-455, 1924.
- AZEVEDO, A. de (Dir.). *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*. São Paulo: Nacional, 1958, 4 v.
- BAILLY, A. *L'organisation urbaine: théorie et modèles*. Paris: CRU, 1973. 272 p.
- _____. *La Perception de l'espace urbain. Les concepts, les méthodes d'étude, leur utilisation dans la recherche urbanistique*. Paris: CRU, 1977. 264 p.
- BASTIÉ, J. *La Croissance de la banlieue parisienne*. Paris: Presses Universitaires de France, 1964. 624 p.
- BASTIÉ, J.; DEZERT, B. *L'espace urbain*. Paris: Masson, 1980. 384 p.
- BAULIG, H. Amérique Septentrionale. In: VIDAL DE LA BLACHE, P.; GALLOIS, L. (Dir.). *Géographie universelle*, t. 13. Paris: Armand Colin, 1936. 639 p.
- BEAUJEU-GARNIER, J.; CHABOT, G. *Traité de géographie urbaine*. Paris: Armand Colin, 1963. 493 p.
- BEAUJEU-GARNIER, J. *Geografia urbana*. Lisboa: Fundação C. Gulbenkian, 1983. 444 p. Tradução de *Géographie urbaine*, 1980.
- BERNARD, A. Afrique Septentrionale et Occidentale. In: VIDAL DE LA BLACHE, P.; GALLOIS, L. (Dir.). *Géographie universelle*. t. 11. Paris: Armand Colin, 1937. 284 p.

- BERRY, B. J. L. *Géographie des marchés et du commerce de détail*. Paris: A. Colin, 1971. 254 p. Tradução de *Geography of Market Centers and Retail Distribution*, 1967.
- BERRY, B.; HORTON, F. *Geographic Perspectives on Urban Systems with integrated readings*. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1970. 564 p.
- BEYNON, E. Budapest: an Ecological Study. *The Geographical Review*, n. 33, p. 256-275, 1943.
- BLANCHARD, R. *Grenoble : Etude de géographie urbaine*. Paris: Armand Colin, 1911. 159 p.
- _____. Une méthode de géographie urbaine. *La Vie Urbaine*, n. 16, p. 301-319, 1922.
- _____. Montreal. Esquisse de géographie urbaine. *Revue de Géographie Alpine*, n. 35, p. 133-329, 1947.
- BOSQUE MAUREL, J. *Geografía urbana de Granada*. Zaragoza: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1962. 313 p.
- BRUNHES, J. *La Géographie humaine*. Paris: F. Alcan, (1910) 1912. 784 p.
- BUNGE, W. The Human Geography of Detroit. In: ROBERGE, R. (Ed.). *La Crise Urbaine*. Ottawa: Ed. Université d'Ottawa, 1974, p. 50-60.
- BURGEL, G. *Croissance urbaine et développement capitaliste. Le «miracle» athénien*. Paris: Eds. du CNRS, 1981. 271 p.
- _____. *La ville aujourd'hui*. Paris: Hachette, 1993. 220 p.
- CAMENA D'ALMEIDA, P. Etats de la Baltique - Russie. In: VIDAL DE LA BLACHE, P.; GALLOIS, L. (Dir.). *Géographie universelle*. t. 5. Paris: Armand Colin, 1932. 355 p.
- CAPEL SÁEZ, H. *Capitalismo y morfología urbana en España (1975a)*. Barcelona: Círculo de Lectores, 1990. 156 p.
- _____. L'Image de la ville et le comportement spatial des citadins. *L'Espace Géographique*, n. 1, p. 73-80, 1975b.
- CARLOS, A. F. A. *A (Re)Produção do espaço urbano*. São Paulo: EDUSP, 1994. 270 p.
- CARTER, H. *El Estudio de la geografía urbana*. Madrid: IEAL, 1974. 381 p. Tradução de *The Study of Urban Geography*, 1972.
- CASAS TORRES, J. M. Ciudades: urbanismo y geografía. *Estudios Geográficos*, n. 67/68, p. 261-271, ago. 1957.
- CASTRO, J. de. A cidade do Recife: ensaio de geografia urbana (1948). In: _____. *Ensaio de geografia humana*. São Paulo: Brasiliense, 1969. p.159-236.

- CHABOT, G. *Les Villes. Aperçu de géographie humaine*. Paris: Armand Colin (1948) 1958. 224 p.
- CHALINE, C. *La Dynamique urbaine*. Paris: Presses Universitaires de France, 1980. 206 p.
- CLARK, David. *Introdução à geografia urbana*. São Paulo: Difel, 1985. 286 p. Tradução de *Urban Geography: an Introductory Guide*, 1982.
- CLARKE, C. G. *Kingston, Jamaica. Urban Development and Social Change, 1692-1962*. Berkeley: University of California Press, 1975. 270 p.
- CLAVAL, Paul. La théorie des villes (1968). In: RONCAYOLO, M.; PAQUOT, T. (Dir.). *Villes & civilisation urbaine*. Paris: Larousse, 1992. p. 196-222.
- _____. *La Logique des villes. Essai d'urbanologie*. Paris: Litec, 1981. 633 p.
- CLERGET, Pierre. L'Urbanisme, étude historique, géographique et économique. *Bulletin de la Société Neuchateloise de Géographie*, n. 20, p. 213-231, 1909-1910.
- CLOUZOT, Etienne. Le problème de la formation des villes. *La Géographie*, n. 20, p. 165-176, 1909.
- CLOZIER, R. Essai sur la banlieue, (1945). In: RONCAYOLO, M.; PAQUOT, T. (Dir.). *Villes & civilisation urbaine*. Paris: Larousse, 1992. p. 445-453.
- CORDEIRO, H. K. *O centro da metrópole paulistana: expansão recente*. São Paulo: USP/IG, 1980. 186 p.
- CORREA, R. L. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1989. 94 p.
- DEFFONTAINES, P. Le Stade initial de la Géographie urbaine est un stade religieux. In : CONGRES INTERNATIONAL DE GÉOGRAPHIE, 12., 1956, Rio de Janeiro. *Comptes rendus du...* t. 3. Rio de Janeiro: UGI, 1965. p. 162-165.
- DEMANGEON, A. Iles Britanniques. In: VIDAL DE LA BLACHE, P.; GALLOIS, L. (Dir.). *Géographie universelle*. t. 1. Paris: Armand Colin, 1927. 320 p.
- _____. *Paris. La ville et sa banlieue*. Paris: Bourrelie, 1933. 62 p.
- DE MARTONNE, E. Europe Centrale. In: VIDAL DE LA BLACHE, P.; GALLOIS, L. (Dir.). *Géographie universelle*. t. 4. Paris: Armand Colin, 1930. 379 p.
- DENIS, Paul. Amérique du Sud. In: VIDAL DE LA BLACHE, P.; GALLOIS, L. (Dir.). *Géographie universelle*. t. 15. Paris: Armand Colin, 1927. 209 p.
- DE PLANHOL, X. La Cour, la Place, le Parvis: éléments pour une morphologie sociale comparée des villes islamiques et ouest-européennes. In: CLAVAL, P.

(Ed.). *Géographie historique des villes d'Europe occidentale*. Paris: Département de Géographie, Université de Paris-Sorbonne, 1984. p. 8-27.

DE ROUSIERS, P. *Hambourg et l'Allemagne contemporaine*. Paris: Colin, 1902. 321 p.

DICKINSON, R. E. *Ciudad, region y regionalismo*. Barcelona: Omega, 1961. 384 p.
Tradução de *City, Region and Regionalism*, 1947.

_____. The Scope and Status of Urban Geography: an Assessment, (1948). In: MAYER, H.; KOHN, C. (Ed.). *Readings in Urban Geography*. Chicago: University of Chicago Press, 1959. p. 10-26.

DRESCH, J. *Villes d'Afrique occidentale*, (1950). In: RONCAYOLO, M.; PAQUOT, T. (Dir.). *Villes & civilisation urbaine*. Paris: Larousse, 1992. p. 610-632.

DUARTE, A. C. (Org.). *A área central da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IBGE; CNG, 1967. 158 p.

DUPUY, R. Le sol et la croissance de Paris. *Annales de Géographie*, n. 9, p. 340-358, 1900.

DURAND-LASSERVE, A. *L'Exclusion des pauvres dans les villes du Tiers Monde*. Paris: L'Harmattan, 1986. 198 p.

EMERSON, F. V. A Geographic Interpretation of New York City. *Bull. of the American Geographical Society*, v. 15, n. 10, 1908, p. 587-612; v. 15, n. 12, p. 726-738, 1908; v. 16, n. 1, p. 3-21, 1909.

FAISSOL, S. (Org.) *Tendências atuais na geografia urbano/regional: teorização e quantificação*. Rio de Janeiro: IBGE, 1978. 301 p.

FINCHER, R. Urban Geography in the 1990s. In: ROGERS, A., VILES, H., GOUDIE, A. (Ed.). *The Student's Companion to Geography*. Oxford: Blackwell, 1992. p. 104-110.

FLEURE, H. J. Some Types of Cities in Temperate Europe. *The Geographical Review*, n. 10, p. 357-374, Dec. 1920.

GASPAR, J. *A dinâmica funcional do centro de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizontes, (1976) 1985. 127 p.

GEER, S. de. Greater Stockholm. A geographical interpretation. *The Geographical Review*, n. 13, p. 497-506, 1923.

GEIGER, P. *Evolução da rede urbana brasileira*. Rio de Janeiro: INEP; MEC, 1963. 462 p.

GEORGE, P. La Banlieue: une forme moderne de développement urbain. In: GEORGE, P. et al. *Etudes sur la banlieue de Paris*. Paris: Armand Colin, 1950, p. 11-26.

_____. *La Ville. Le fait urbain à travers le monde*. Paris: Presses Universitaires de France, 1952. 399 p.

_____. *Précis de géographie urbaine*. Paris: Presses Universitaires de France, 1961. 287 p.

_____. Géographie et urbanisme. *Annales de Géographie*, n. 406, p. 641-659, 11-12/1965.

GOTTMANN, J. Megalopolis, or the Urbanization of the Northeastern Seaborn (1957). In: MAYER, H.; KOHN, C. (Ed.). *Readings in Urban Geography*. Chicago: University of Chicago Press, 1959. p. 46-56.

HALL, P. *Cidades do amanhã*. São Paulo: Perspectiva, 1995. 550 p. Tradução de *Cities of Tomorrow*, 1988.

HARRIS, C.; ULLMAN, E. The Nature of Cities (1945). In: MAYER, H.; KOHN, C. (Ed.). *Readings in Urban Geography*. Chicago: University of Chicago Press, 1959. p. 277-286.

HARTSHORNE, R. The Twin City District. A unique form of urban landscape. *The Geographical Review*, n. 22, p. 431-442, 1932.

HARVEY, D. *A justiça social e a cidade*. São Paulo: Hucitec, 1980. 291 p. Tradução de *Social Justice and the City*, 1973.

_____. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1992. 349 p. Tradução de *The Condition of Postmodernity*, 1989.

HUMBOLDT, A. von. *Essai politique sur le Royaume de la Nouvelle-Espagne*. Paris: Jules Renouard, 1811-1827. 500 p. v. 2.

JAMES, P. E. Rio de Janeiro and São Paulo. *The Geographical Review*, n. 23, p. 271-298, 1933.

JEFFERSON, M. The Anthropography of Some Great Cities. A Study in Distribution of Population. *Bull. of the American Geographical Society*, v.41, n. 9, p. 537-566, 1909.

JOHNSON, J. H. *Geografia urbana*. Barcelona: Oikos-Tau, 1974. 279 p. Tradução de *Urban Geography: an introductory analysis*, 1967.

KROPOTKIN, P. Campos, Fabricas y Talleres (extrato). In: A.G.B. *Seleção de Textos*, n. 13. São Paulo, 1986. p. 11-23. Tradução de *Fields, Factories and Workshops*, 1899.

LACOSTE, Y. Un problème complexe et débatu: les grands ensembles (1963). In: RONCAYOLO, M.; PAQUOT, T. (Dir.). *Villes & civilisation urbaine*. Paris: Larousse, 1992, p. 498-502.

- LANGENBUCH, J. R. *A estruturação da grande São Paulo: estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro: IBGE, 1971. 354 p.
- LESPÈS, R. *Alger. Esquisse de géographie urbaine*. Alger: J. Carbonel, 1925. 230 p.
- LEVASSEUR, E. *La Population française*. Paris: A. Rousseau, 1889-1892. 3 v.
- LEVY, J. Histoires de la conquête de l'espace: vers le concept géographique de ville. *Villes en Parallèle*, n. 7, p. 79-117, 1983.
- MABOGUNJE, A. *Urbanization in Nigeria*. London: University of London Press, 1968. 353 p.
- MACHADO, F. F. Quelles sont les contributions que la géographie doit apporter aux plans d'aménagement des villes? In: CONGRES INTERNATIONAL DE GEOGRAPHIE, 1949. t. 3. Lisbonne, 1951. p. 387-391.
- MALTE-BRUN, C. *Précis de la géographie universelle*. t. 5. Paris: Volland; Brunet, 1817. 804 p.
- _____. *Géographie complète et universelle*. Paris: Penaud Frères, (1810-1829) 1831-1857. 12 t. (Edição por V. A Malte-Brun Fils).
- MARCHAND, B. *Paris, histoire d'une ville (XIXe-XXe siècle)*. Paris: Seuil, 1993. 443 p.
- MARINELLI, O. Dei tipi economici dei centri abitati: a proposito di alcune città italiane et americane. *Rivista Geografica Italiana*, v. 23, n.10, p. 413-431, Dic. 1916.
- MAYER, H.; KOHN, C. (Ed.). *Readings in Urban Geography*. Chicago: University of Chicago Press, 1959. 625 p.
- McGEE, T. G. *The Southeast Asian City. A social geography of the primate cities of Southeast Asia*. New York: F. Praeger, 1967. 204 p.
- MELO, M. L. de. *Metropolização e subdesenvolvimento: O caso do Recife*. Recife: UFPE, 1978. 256 p.
- MENDES, M. C. Les répercussions de l'indépendance sur la ville de Maputo. In: CAHEN, M. (Dir.). *Bourgs et villes en Afrique lusophone*. Paris: l'Harmattan, 1989. p. 283-296.
- MICHOTTE, P. Histoire et géographie urbaines. Question de méthode. 1er CONGRES INTERNATIONAL DE GEOGRAPHIE HISTORIQUE, 2., 1931, Bruxelles. *Memoires...* Bruxelles: Lib. Falk Fils, 1931. p. 176-184.
- MOMBEIG, P. O estudo geográfico das cidades. *Boletim Geográfico*, v. 1, n. 7, p. 7-29, out. 1943.

- _____. La Croissance de la ville de São Paulo. *Revue de Géographie Alpine*, n. 41, p. 59-97; p. 261-309, 1953.
- MONNET, J. *La Ville et son double. La parabole de Mexico*. Paris: Nathan, 1993. 224 p.
- MULLER, P. O. L'urbanisation des banlieues (1986). In: RONCAYOLO, M.; PAQUOT, T. (Dir.). *Villes & civilisation urbaine*. Paris: Larousse, 1992. p. 583-587.
- MURPHY, R.; VANCE, J. Delimiting the C.B.D. *Economic Geography*, v. 30, n. 3, p. 189-222, July, 1954.
- NISHIDA, Y. Cities of Japan. INTERNATIONAL GEOGRAPHICAL CONGRESS, Cambridge, 1928. *Report of the Proceedings*. Cambridge: Cambridge University Press, 1930, p. 317-325.
- PAIN, M. *Kinshasa, la ville et la cité*. Paris: Eds. de l'Orstom, 1984. 267 p.
- PASQUET, D. Le développement de Londres. *Annales de Géographie*, n. 34, p. 329-350, juil. 1898; n. 37, p. 22-48, janv./1899.
- PAVIANI, A. *Brasília: a MetrÓpole em crise: ensaios sobre urbanizaço*. Brasília: UnB, 1988. 113 p.
- PELLETIER, J. Alger 1955. Essai d'une géographie sociale. *Cahiers de Géographie de Besançon*, n. 6, 1959, 144 p.
- PENTEADO, A. R. *Belém. Estudo de geografia urbana*. Belém: UFPA, 1968. 448 p. v. 2.
- PINCHEMEL, P. Geographers and the City. A contribution of the history of urban geography in France. In: PATTEN, J. (Org.). *The Expanding City: Essays in Honour of Professor Jean Gottmann*. London: Academic Press, 1983. p. 295-318.
- PITTE, J.-R. *Nouakchott. Capitale de la Mauritanie*. Paris: Département de Géographie, Université de Paris-Sorbonne, 1977. 198 p.
- PROUDFOOT, M. J. City Retail Structure. *Economic Geography*, v. 13, n. 4, p. 425-428, 1937.
- PUMAIN, D.; SAINT-JULIEN, T. France. In: *Géographie universelle: France, Europe du Sud*. Paris: Hachette, 1990. p. 7-226. 2me v.
- RACINE, J. Calcutta: pratiques de l'habitant et stratégies des décideurs dans une ville en crise. *Cahiers du CREPIF*, n. 9, p. 67-77, Dec. 1984.
- RACINE, J.-B. Le Modèle urbain américain. Les mots et les choses. *Annales de Géographie*, n. 440, p. 397-427, juil./août 1971.
- _____. *La Ville entre Dieu et les hommes*. Paris: Anthropos, 1993. 354 p.

RATZEL, F. *Sketches of Urban and Cultural Life in North America*. New Brunswick: Rutgers University Press, 1988. 319 p. Tradução de *Städte-und Kulturbilder aus Nordamerika*, 1876.

_____. *Anthropogeographie*. Stuttgart: Engelhorn, 1891. 781 p.

RECLUS, E. *Nouvelle géographie universelle: la terre et les hommes*. Paris: Hachette, 1876-1894. 19 v.

_____. The Evolution of Cities, (1895). In: RONCAYOLO, M.; PAQUOT, T. (Dir.). *Villes & civilisation urbaine*. Paris: Larousse, 1992. p. 159-173.

RELPH, E. *A paisagem urbana moderna*. Lisboa: Eds. 70, 1990. 245 p. Tradução de *Modern Urban Landscape*, 1987.

RIBEIRO, O. *Opúsculos geográficos*. Lisboa: Gulbenkian, 1994. 560 p.

RIMBERT, S. *Les Paysages urbains*. Paris: Armand Colin, 1973. 240 p.

ROBERGE, R. (Ed.). *La Crise urbaine. A Challenge to geographers*. Ottawa: Ed. Université d'Ottawa, 1974. 209 p.

ROCHE, J. Porto Alegre, métropole du Brésil meridional. *Les Cahiers d'Outre-Mer*, v. 28, n. 10/12, p. 367-397, 1954.

RONCAYOLO, M. Cidade. In: ENCICLOPÉDIA EINAUDI. Região. Lisboa: Imprensa Nacional; Casa da Moeda, 1986. v. 8. p. 396-487.

_____. *La ville et ses territoires*. Paris: Gallimard, 1990. 279 p.

SANTOS, M. *O centro da cidade de Salvador. Estudo de geografia urbana*. Salvador: Progresso, 1959. 196 p.

_____. *A cidade nos países subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1965. 180 p.

_____. *Les Villes du Tiers Monde*. Paris: M.-Th. Génin, 1971. 428 p.

_____. *O espaço dividido*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979. 345 p. Tradução de *L'espace partagé*, 1975.

_____. *Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo*. São Paulo: Nobel, 1990. 117 p.

_____. *Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1994. 145 p.

SCHOOP, W. *Ciudades bolivianas*. La Paz: Ed. Los Amigos del Libro, 1981. 191 p.

SCHRADER, F. L'Evolution des cités: a propos d'ouvrages récents. *Annales de Géographie*, n. 26, p. 1-14, janv. 1917.

- SERONDE-BABONAUX, A.-M. *De l'urbs à la ville, Rome, croissance d'une capitale*. [Aix-em-Provence]: Edisud, 1980. 519 p.
- SION, J. Méditerranée - Peninsules Méditerranéenes. In: VIDAL DE LA BLACHE, P.; GALLOIS, L. (Dir.). *Géographie universelle*. t. 7. Paris: Armand Colin, 1934. 597 p.
- SMAILES, A. E. *The Geography of Towns*. London: Hutchinson, 1953. 166 p.
- SOCIETE DE GEOGRAPHIE DE LYON. *Lyon et la région lyonnaise*. Lyon: E. Vitte, 1894. 147 p.
- SOJA, E. W. *Geografias pós-modernas. A reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro: Zahar, 1993. 324 p. Tradução de *Postmodern Geographies - The reassertion of space in critical social theory*, 1989.
- SORRE, M. Le rôle des influences historiques en géographie urbaine. *Bull. de la Soc. de Géog. de Lille*, n. 3, p. 157-173, 1929a.
- _____. Les conditions géographiques générales du développement urbain. *Bull. de la Soc. de Géog. de Lille*, n. 4, p. 192-207, 1929b.
- _____. *Les Fondements de la géographie humaine*. t. 3. L'Habitat. Paris: Armand Colin, 1952. 499 p.
- SOUZA, M. A. A. de. *A identidade da metrópole*. São Paulo: Hucitec; EDUSP, 1994. 257 p.
- TAYLOR, T. G. *Geografia urbana*. Barcelona: Omega, 1954. 495 p. Tradução de *Urban Geography*, 1946.
- THOUMIN, R. Damas. Notes sur la repartition de la population par origine et par religion. *Revue de Géographie Alpine*, n. 25, p. 663-697, 1937.
- TOSCHI, U. *La Citta: geografia urbana*. Torino: Union Tip. Ed. Torinese, 1966. 642 p.
- TRICART, J. *Cours de géographie humaine. L'Habitat urbain*. Paris: CDU, 1951. 295 p.
- TUAN, Y-F. *Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente*. São Paulo: Difel, 1980. 288 p. Tradução de *Topophilia: a study of environmental perception, attitudes, and values*, 1974.
- UGI/GT G. M. M. Symposium. Les Grandes métropoles mondiales. *Cahiers du CREPIF*, n. 9, déc. 1984. 303 p.
- VACHER, A. Montluçon: essai de géographie urbaine. *Annales de Géographie*, n. 13, p. 121-137, 1904.

VANT, A. La Géographie sociale face aux avatars de l'analyse urbaine. In: Collectif Français de Géographie Sociale et Urbaine: *Sens et non sens de l'espace*. Paris: 1984. p. 249-262.

VESENTINI, J. W. *A capital da geopolítica*. São Paulo: Ática, 1986. 240 p.

VIDAL DE LA BLACHE, P.; GALLOIS, L. (Dir.). *Géographie universelle*. Paris: Armand Colin, 1927-1946. 23v.

WINID, W. The Scope of Urban Geography. CONGRES INTERNATIONAL DE GEOGRAPHIE. Tome III. Varsovie, 1934, p. 171-182.

ZIMMERMANN, M. Etats Scandinaves - Régions Polaires Boreales. In: VIDAL DE LA BLACHE, P.; GALLOIS, L. (Dir.). *Géographie universelle*. t. 3. Paris: Armand Colin, 1933. 328 p.

A2 - EVOLUÇÃO DA GEOGRAFIA:

ABREU, M. O estudo geográfico da cidade no Brasil: evolução e avaliação. In: CARLOS, A. F. A. (Org.). *Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano*. São Paulo: EDUSP, 1994. p. 199-322.

ANDRADE, M. C. de. *Tendências atuais da geografia brasileira*. Recife: Asa, 1986. 86 p.

BAILLY, A. (Coord.): *Les concepts de la géographie humaine*. Paris: Masson, (1984) 1991. 247 p.

BAILLY, A.; FERRAS, A.; PUMAIN, D. *Encyclopédie de Géographie*. Genève: Economica, 1993. 1161 p. 3v.

BENKO, G.; STROHMAYER, U. A View on Contemporary French Human Geography. *GeoJournal*, v. 3, n. 3, p. 227-238, Nov. 1993.

BERDOULAY, V. *La Formation de l'école française de géographie*. Paris: Bibliothèque Nationale, 1981. 234 p.

_____. *Des Mots et des lieux. La dynamique du discours géographique*. Paris: CNRS, 1988. 106 p.

BITOUN, J. Recife, uma interpretação geográfica. In: CARLOS, A. F. A. (Org.). *Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano*. São Paulo: EDUSP, 1994. p. 27-45.

BROC, N. *La Géographie des philosophes. Géographes et voyageurs français au XVIII^e siècle*. Paris: Ophrys, 1975. 575 p.

CAPEL SÁEZ, H. *Filosofía y ciencia en la geografía contemporánea*. Barcelona: Barcanova, 1981. 509 p.

- CARLOS, A. F. A. (Org). *Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano*. São Paulo: EDUSP, 1994. 390 p.
- CLAVAL, P. *Essai sur l'évolution de la géographie humaine*. Paris: Les Belles Lettres, 1969. 162 p.
- _____. *La Géographie au temps de la chute des murs*. Paris: L'Harmattan, 1993. 343 p.
- _____. (Dir). *Autour de Vidal de la Blache. La formation de l'école française de géographie*. Paris: CNRS, 1993. 159 p.
- _____. *Histoire de la géographie*. Paris: Presses Universitaires de France, 1995. 127 p.
- CLAVAL, P.; NARDY, J.-P. Pour le cinquantenaire de la mort de Paul Vidal de la Blache. *Cahiers de Géographie de Besançon*, n. 16, p. 1-130, 1968.
- CLOSE, C. Address at the Anniversary General Meeting of the Society held on 18 June 1928. *The Geographical Journal*, v. 72, n. 2, p. 97-116, Aug. 1928.
- DERRUAU, M. *Géographie humaine*. Paris: Armand Colin, 1976. 431 p.
- DICKINSON, R. E. *The Makers of Modern Geography*. London: Routledge & Kegan Paul, 1969. 305 p.
- DOSSE, F. *A história em migalhas*. São Paulo: Ensaio; Campinas: Ed. da Unicamp, 1992. 267 p. Tradução de *L'Histoire en miettes*, 1987.
- _____. *História do estruturalismo*. São Paulo: Ensaio; Campinas: Ed. da Unicamp, 1994. 518 p. v. 2. Tradução de *Histoire du Structuralisme*, 1991.
- FREEMAN, T. W. *A Hundred Years of Geography*. London: Methuen, 1961. 335 p.
- GÓMES MENDOZA, J.; MUÑOZ JIMÉNEZ, J.; ORTEGA CANTERO, N. *El pensamiento geográfico* (1982). Madrid: Alianza Univ., 1994. 545 p.
- GREGORY, D. *Geographical Imaginations*. Cambridge: Blackwell, 1994. 442 p.
- HARRIS, C. D. Geography. In: *The New Encyclopaedia Britannica*, Chicago, 1989. p. 917-926. v. 19.
- INTERGEO. *Répertoire des géographes français 1994*. Paris, CNRS, 1993.
- JAMES, P. E. *All Possible Worlds. A History of Geographical Ideas*. Indianapolis: Odyssey Press, 1972. 622 p.
- JOHNSTON, R. J. *Geografia e geógrafos*. São Paulo: Difel, 1986. 350 p. Tradução de *Geography and Geographers. Anglo-American Human Geography since 1945*, 1979.
- LACOSTE, Y. A geografia. In: CHÂTELET, F. *A Filosofia das Ciências Sociais*. Rio de Janeiro: Zahar, 1974. p. 221-274. Tradução de *La géographie*, 1973.

LIVINGSTONE, D. *The Geographical Tradition*. Cambridge: Blackwell, 1992. 434 p.

MEYNIER, A. *Histoire de la pensée géographique en France*. Paris: Presses Universitaires de France, 1969. 219 p.

MONTEIRO, C. A. F. *A geografia no Brasil (1934-1977)*. São Paulo: USP; Inst. de Geografia, 1980. 157 p.

MULLER, N. L. Evolução e estado atual dos estudos de Geografia Urbana no Brasil. SIMPOSIO DE GEOGRAFIA URBANA, 1968. Buenos Aires. Rio de Janeiro: IPGH, 1968. p. 13-58.

PINCHEMEL, P.; ROBIC, M.-C.; TISSIER, J.-L. *Deux siècles de géographie française*. Paris: CTHS, 1984. 380 p.

ROGERS, A.; VILES, H.; GOUDIE, A. (Ed.). *The Student's Companion to Geography*. Oxford: Blackwell, 1992. 386 p.

SANTOS, M. *Por uma geografia nova (1978)*. São Paulo: Hucitec, 1980. 236 p.

_____. *Espaço e método*. São Paulo: Nobel, 1985. 88 p.

SOMMER, J. *Bibliography of Urban Geography*. Hanover: *Geographic Publications at Dartmouth*, 1966. 94 p.

VASCONCELOS, P. de A. A cidade dos saberes: Geografia. In: FERNANDES, A. (Org.). *Semana de Urbanismo*, 3., Salvador: UFBA/FA-MAU, 1990. p. 229-241.

_____. A cidade da geografia no Brasil. In: Carlos, A. F. A. (Org.). *Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano*. São Paulo: EDUSP, 1994. p. 63-78.

- *Annales de Géographie*, do n° 1 (1891-1892) ao n° 575 (1994).

- CONGRESSOS INTERNACIONAIS DE GEOGRAFIA (Relatórios e artigos): 1889; 1899; 1904; 1913; 1925; 1928; 1931; 1934; 1938; 1949; 1952; 1956; 1960; 1964; 1968; 1972; 1976; 1980; 1984; 1988.

B) OUTRAS DISCIPLINAS:

ALONSO, W. A Theory of the Urban Land Market, (1960). In: BOURNE, L. S. (Ed.) *Internal Structure of the City*. New York: Oxford University Press, 1971. p. 154-159.

ANSAY, P.; SCHOONBRODT, R. (Dir.) *Penser la ville: choix de textes philosophiques*. Bruxelles: Aux Archives d'Architecture Moderne, 1989. 479 p.

- BAIROCH, P. L'urbanisation et le développement économique dans les mondes touchés par la révolution industrielle (1985). In: RONCAYOLO, M.; PAQUOT, T. (Dir.). *Villes & civilisation urbaine*. Paris: Larousse, 1992. p. 395-408.
- _____. Les causes de l'explosion urbaine du tiers-monde (1985). In: RONCAYOLO, M.; PAQUOT, T. (Dir.). *Villes & civilisation urbaine*. Paris: Larousse, 1992. p. 656-677.
- BARDET, G. Problèmes d'urbanisme, (1941). In: RONCAYOLO, M.; PAQUOT, T. (Dir.). *Villes & civilisation urbaine*. Paris: Larousse, 1992. p. 262-269.
- BENEVOLO, L. *As origens da urbanística moderna*. Lisboa: Presença, 1987. 166p. Tradução de *Le Origini Dell'Urbanistica Moderna*, 1963.
- BENJAMIN, W. Paris, capitale du XIX siècle. In: *Passages*, Paris: Eds. du Cerf, 1993. p. 47-59. Tradução de *Das Passagen-Werk*, 1939.
- BRAUDEL, F. *Civilisation matérielle, économie et capitalisme. XVe-XVIIIe siècle. 1. Les structures du quotidien* (1967). Paris: Armand Colin, 1979. 735 p.
- BUCHANAN, C. (Coord.). Enquete et proposition sur le trafic dans les villes. In: CHOAY, F. *L'Urbanisme*. Paris: Seuil, 1965. p. 322-334. Tradução de *Traffic in Towns, a Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas*, 1963.
- BURGESS, E. W. O crescimento da cidade: introdução a um projeto de pesquisa. In: PIERSON, D. (Org.). *Estudos de Ecologia Humana*. São Paulo: Martins Fontes, 1970. p. 353-368. Tradução de *The Growth of the City: An Introduction to a Research Project, (1922) 1925*.
- CABET, E. Voyage et aventures de Lord William Carisdall en Icarie. (1840). In: CHOAY, F. *L'Urbanisme*. Paris: Seuil, 1965. p. 121-130.
- CASTELLS, M. *Problemas de Investigacion en Sociologia Urbana* (1971). Lisboa: Presença, 1975. 301 p.
- _____. *La Question urbaine* (1972). Paris: F. Maspero, 1977. 529 p.
- CERDÁ Y SUNYER, I. *La Théorie générale de l'urbanisation*. Paris: Seuil, 1979. 248 p. Tradução de *Teoria general de la urbanización*, 1867.
- CHEVALIER, L. Le problème de la sociologie des villes (1958). In: RONCAYOLO, M.; PAQUOT, T. (Dir.). *Villes & civilisation urbaine*. Paris: Larousse, 1992. p. 336-353.
- CHOAY, F. L'Urbanisme en question. In: *L'Urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*. Paris: Seuil, 1965. p. 7-83.
- CHOMBART DE LAUWE, P. H. (Dir.). *Paris et l'agglomération parisienne*. Paris, 1952. 2 t. 373 p.

_____. Espace social et urbanisme des grandes cités (1952). In: RONCAYOLO, M.; PAQUOT, T. (Dir). *Villes & civilisation urbaine*. Paris: Larousse, 1992. p. 354-367.

COING, Henri. *Rénovation urbaine et changement social*. Paris: Editions Ouvrières, 1966. 303 p.

CONSIDERANT, V. Description du Phalanstère et considérations sociales sur l'architectonique (1835; ed. 1848). In: CHOAY, F. *L'Urbanisme*. Paris: Seuil, 1965. p. 106-119.

DAVIS, M. *A cidade de quartzo: escavando o futuro em Los Angeles*. São Paulo: Página Aberta, 1993. 378 p. Tradução de *City of Quartz*, 1990.

DELLE DONNE, M. *Teorias sobre a cidade*. Lisboa: Eds.70, 1983. 259 p. Tradução de *Teorie sulla Città*, 1979.

ENGELS, F. *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. São Paulo: Global, 1985. 390 p. Tradução de *Die Lage des Arbeitenden Klass in England*, 1845.

_____. *El Problema de la Vivienda y las Grandes Ciudades*. Barcelona: G. Gili, 1977. 129 p. Tradução de *Zur Wohnungsfrage*, 1872.

FEBVRE, L. *La Terre et l'évolution humaine* (1922). Paris: Albin Michel, 1970. 444 p.

FOURIER, C. *Traité d'association domestique agricole*. (1822). In: CHOAY, F. *L'Urbanisme*. Paris: Seuil, 1965. p. 96-105.

FRIEDMANN, G. (Dir.) *Villes et campagnes: civilisation urbaine et civilisation rurale en France*. Paris: Armand Colin, (1953) 1970. 460 p.

FUSTEL DE COULANGES, N. *A cidade antiga*. São Paulo: Hemus, 1986. 310 p. Tradução de *La Cité antique*, 1864.

GARNIER, T. Una ciudad industrial, estudio para la construccion de ciudades. In: AYMÓNINIO, C. (Ed.). *Orígenes y Desarrollo de la Ciudad Moderna*. Barcelona: G. Gili, 1972, p. 215-240. Tradução de *Une cité industrielle. Etude pour la construction des villes*, 1917.

GAUDIN, J.-P. *Dessain de villes. «Art urbain» et urbanisme. Anthologie*. Paris: L'Harmattan, 1991. 174 p.

GEDDES, P. *L'évolution des villes*. Paris: Temenos, 1994. 379 p. Tradução de *Cities in evolution*, 1915.

_____. *Cidades em evolução*. Campinas, SP: Papirus, 1994. 274 p. Tradução de *Cities in evolution*, 1915.

- GIST, N.; HALBERT, L. *A cidade e o homem. A sociedade urbana*. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1959. 342 p. Tradução de *Urban Society*, 1941.
- GRAFMEYER, Y.; JOSEPH, I. La ville-laboratoire et le milieu urbain. In: *L'Ecole de Chicago* (1979). Paris: Aubier, 1994. p. 5-52.
- GUIDONI, E. *La Ville européenne*. Bruxelles: P. Mardaga, 1981. 199 p. Tradução de *La Citta europea*, 1978.
- HALBWACHS, M. Les expropriations et le prix des terrains à Paris 1860-1900 (1909). In: RONCAYOLO, M.; PAQUOT, T. (Dir.). *Villes & civilisation urbaine*. Paris: Larousse, 1992. p. 174-183.
- _____. Chicago, expérience ethnique (1932). In: GRAFMEYER, Y. JOSEPH, I. (Dir.). *L'Ecole de Chicago*. Paris: Aubier, 1994. p. 283-331.
- _____. Gross Berlin: grande agglomération ou grande ville? (1934). In: RONCAYOLO, M.; PAQUOT, T. (Dir.). *Villes & civilisation urbaine*. Paris: Larousse, 1992. p. 467-483.
- HANNERZ, U. *Explorer la ville*. Paris: Eds. de Minuit, 1983. 419 p. Tradução de *Exploring the City*, 1980.
- HAUSER, P.; SCHNORE, L. (Ed.) *Estudos de urbanização*. São Paulo: Pioneira, 1975. 520 p. Tradução de *The Study of Urbanization*, 1965.
- HOLSTON, J. *A cidade modernista*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993. 362 p. Tradução de *The Modernist City. An anthropological critique of Brasília*, 1989.
- HOWARD, E. Ciudades-Jardín del Mañana. In: AYMUNINO, C. (Ed.). *Orígenes y Desarrollo de la Ciudad Moderna*. Barcelona: G. Gili, 1972. p. 131-213. Tradução de *Garden-Cities of Tomorrow* (1898).
- HOYT, H. The Pattern of Movement of Residential Rental Neighborhoods, (1939). In: MAYER, H.; KOHN, C. (Ed.). *Readings in Urban Geography*. Chicago: University Chicago Press, 1959. p. 499-510.
- JACOBS, J. *Déclin et survie des grandes villes américaines*. Liège: Mardaga, 1991. 435 p. Tradução de *The Death and Life of Great American Cities*, 1961.
- KOPP, A. La ville soviétique en chantier. In: RONCAYOLO, M.; PAQUOT, T. (Dir.). *Villes & civilisation urbaine*. Paris: Larousse, 1992. p. 529-537.
- LAVEDAN, P. *Géographie des villes*. Paris: Gallimard, 1936. 206 p.
- LE CORBUSIER. *Urbanismo*. São Paulo: Martins Fontes, 1992. 307 p. Tradução de *Urbanisme*, 1925.
- LEFEBVRE, H. *Le Droit à la Ville*. Paris: Anthropos, (1968) 1972. 148 p.

- _____. *La Révolution urbaine*. Paris: Gallimard, 1970. 249 p.
- LIPIETZ, A. *Le tribut foncier urbain*. Paris: F. Maspero, 1974. 297 p.
- LOJKINE, J. *O Estado capitalista e a questão urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1981. 337 p. Tradução de *Le Marxisme, l'Etat et la Question urbaine*, 1977.
- LYNCH, L. *A imagem da cidade*. Lisboa: Eds.70, 1988. 207 p. Tradução de *The Image of the City*, 1960.
- MARTINDALE, D. Prefatory remarks: The Theory of the City. In: WEBER, M. *The City*. New York: Free Press, 1958. p. 9-62.
- MARX, K.; ENGELS, F. *A ideologia alemã*. São Paulo: Ed. Moraes, 1984. 119 p. Tradução de *Die Deutsche Ideologie*, 1846.
- MAUNIER, R. *L'Origine et la fonction économique des villes*. Paris: Girru & Brière, 1910. 325 p.
- MCKENZIE, R. Le voisinage: une étude de la vie locale a Columbus. Ohio. In GRAFMEYER, Y. JOSEPH, I. (Dir.). *L'Ecole de Chicago*, Paris: Aubier, 1994. p. 213-254. Tradução de *The Neighborhood: a Study of Local Life in the City of Columbus, Ohio*, 1921.
- _____. L'approche écologique dans l'étude de la communauté humaine. In: GRAFMEYER, Y. JOSEPH, I. (Dir.). *L'Ecole de Chicago*, Paris: Aubier, 1994. p.149-166. Tradução de *The Ecological Approach to the Study of Human Community*, 1925.
- MERLIN, P.; CHOAY, F. (Dir.) *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris: Presses Universitaires de France, 1988. 724 p.
- MEURIOT, P. *Des Agglomérations urbaines dans l'Europe contemporaine*. Paris: Belin Frères, 1897. 475 p.
- _____. Du concept de ville d'autrefois et d'aujourd'hui (1919). In: RONCAYOLO, M.; PAQUOT, T. (Dir.). *Villes & civilisation urbaine*. Paris: Larousse, 1992. p. 21-26.
- MONTIGNY, G. *De la Ville à l'urbanisation*. Paris: L'Harmattan, 1992. 376 p.
- MUMFORD, L. *La Cultura de las Ciudades*. Buenos Aires: Emecé, 1945. 3 t. 1017 p. Tradução de *The Culture of Cities*, 1938.
- OWEN, R. Rapport au comité de l'association pour le soulagement des classes défavorisées dans l'industrie, (1817). In: CHOAY, L., *L'Urbanisme*. Paris: Seuil, 1965. p. 90-93.

PARK, R. E. La ville. Propositions de recherche sur le comportement humain en milieu urbain. In: GRAFMEYER, Y. JOSEPH, I. (Dir.). *L'École de Chicago*. Paris: Aubier, 1994. p. 83-140. Tradução de *The City: Suggestions for the Investigation of Human Behavior in the Urban Environment*, 1916; 1925.

_____. A comunidade urbana como configuração espacial e ordem moral. In: PIERSON, D. (Org.). *Estudos de ecologia humana*. São Paulo: Martins Fontes, 1970a. p. 127-142. Tradução de *The Urban Community as a Spatial Pattern and a Moral Order*, 1926.

PARK, R. E.; BURGESS, E. W.; MCKENZIE, R. O. (Ed.) *The city* (1925). Chicago, Univ. of Chicago Press, 1967.

PERREYMOND, M. Etudes sur Paris, (1842-1843). In: RONCAYOLO, M.; PAQUOT, T. (Dir.). *Villes & civilisation urbaine*. Paris: Larousse, 1992. p. 102-117.

PIERSON, D. Estudo da cidade. *Boletim Geográfico*, v. 1, n. 8, p. 51-55, out. 1943.

_____. (Org.) *Estudos de ecologia humana* (1945). São Paulo: Martins Fontes, 1970-a. 595 p.

_____. (Org.) *Estudos de organização social* (1946). São Paulo: Martins Fontes, 1970-b. 672 p.

PIRENNE, H. *As cidades da Idade Média*. Lisboa: Europa-América, [1973]. 182 p. Tradução de *Medieval Cities*, 1925.

POËTE, M. Une vie de cité. Paris de sa naissance à nos jours, (1924). In: RONCAYOLO, M.; PAQUOT, T. (Dir.). *Villes & civilisation urbaine*. Paris: Larousse, 1992. p. 185-195.

POSSOKHINE, M. *Ville faite pour l'homme*. Moscou: Progrès, 1980. 219 p.

PRADO JR., C. O fator geográfico na formação e desenvolvimento da cidade de São Paulo (1935-a). In: _____. *A cidade de São Paulo: geografia e história*. São Paulo: Brasiliense, 1983. p. 7-37. (Coleção Tudo é História)

_____. Contribuição para a geografia urbana da cidade de São Paulo (1935b). In: _____. *A cidade de São Paulo: geografia e história*. São Paulo: Brasiliense, 1983. p. 38-94. (Coleção Tudo é História)

RACINE, J. (Dir.) Calcutta. *La ville, sa crise, et le débat sur la planification et l'aménagements urbains*. Paris: Eds. de la Maison des Sciences de l'Homme, 1986. 500 p.

REIS FILHO, N. G. *Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil (1500-1720)*. São Paulo: Pioneira, 1968. 235 p.

REMY, J. *La Ville, phénomène économique*. Bruxelles: Eds. Ouvrières, 1966. 263 p.

- REMY, J.; VOYÉ, L. *La Ciudad y la Urbanizacion*. Madrid: IEAL, 1976. 311 p. Tradução de *La ville et l'urbanisation*, 1974.
- RONCAYOLO, M.; PAQUOT, T. (Dir.) *Villes & civilisation urbaine. XVIIIe-XXe siècle*. Paris: Larousse, 1992. 688 p.
- SASSEN, S. *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press, 1991. 397 p.
- SAUNDERS, P. *Social Theory and the Urban Question*. London: Routledge, (1981, 1986) 1993. 394 p.
- SIMMEL, G. Métropoles et mentalité. In: GRAFMEYER, Y.; JOSEPH, I. (Dir.). *L'Ecole de Chicago*. Paris: Aubier, 1994. p.61-77. Tradução de *Die Grossstadte und das Geistesleben*, 1903.
- SINGER, P. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: MARICATO, E. (Org.) *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial*. 1978. p. 21-36.
- SITTE, C. *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. São Paulo: Ática, 1992. 239 p. Tradução de *Der Stadtebau* (1889).
- SJOBORG, G. *The Preindustrial City. Past and Present*. New York: The Free Press, 1960. 353 p.
- SPENGLER, O. Le déclin de l'Occident. In: ANSAY, P.; SCHOONBROOT, R. (Dir.). *Penser la ville*. Bruxelles: AMM, 1989. p. 449-465. Tradução de *Der Untergang des Abendlandes*, 1918.
- TONNIES, F. Communauté et société, catégories fondamentales de la sociologie pure (1887). In: ANSAY, P.; SCHOONBROOT, R. (Dir.). *Penser la Ville*. Bruxelles: AMM, 1989. p. 441-447 tradução de *Gemeinschaft und Gesellschaft*.
- TOPALOV, C. Fazer a história da pesquisa urbana: a experiência francesa desde 1965. *Espaço & Debates*, n. 23, p. 5-30, 1988.
- _____. Os saberes sobre a cidade: tempos de crise? *Espaço & Debates*, n. 34, p. 28-37, 1991.
- TOYNBEE, A. *Les villes dans l'histoire*. Paris: Payot, 1972. 287 p. Tradução de *Cities on the Move*, 1970.
- VELHO. *A utopia urbana: um estudo de antropologia social* (1972). Rio de Janeiro: Zahar, 1982. 115 p.
- VELHO. (Org.). *O fenômeno urbano*. 3. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1976. 133 p.
- VIRILIO, P. *O espaço crítico*. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1993. 121 p. Tradução de *L'Espace critique* (1984).

WEBER, A. F. *The Growth of Cities in the Nineteenth Century. A Study in Statistics* (1899). 2. ed. Ithaca: Cornell University Press, 1965. 495 p.

WEBER, M. *The City*. New York: The Free Press, 1958. 242 p. Tradução de *Die Stadt*, 1921.

_____. *La ville*. Paris: Aubier, 1982. 218 p. Tradução de *Die Stadt*, 1921.

WHITTICK, A. (Dir.). *Enciclopedia de la Planificación Urbana*. Madrid: IEAL, 1975. 1405 p. Tradução de *Encyclopedia of Urban Planning*, 1974.

WIRTH, L. *Le ghetto*. Grenoble: Presses Universitaires de Grenoble, 1980. 309 p. Tradução de *The Ghetto*, 1928.

_____. Le phénomène urbain comme mode de vie. In: GRAFMEYER, Y. JOSEPH, I. (Dir.). *L'Ecole de Chicago*. Paris: Aubier, 1994. p. 255-280. Tradução de *Urbanism as a Way of Life*, 1938.

C) OUTRAS PUBLICAÇÕES:

ARBOS, P. Une étude de Géographie Urbaine – Grenoble. *Annales de Géographie*, n. 45, p. 644-645, 1936.

ATLAN, Henri; BLUMER, Maria Lúcia; PAIXÃO, Fernando. *Ideias contemporâneas*. São Paulo: Ática, 1989. p. 168.

BEAUJEU-GARNIER, J. G. C. *Annales de Géographie*, n. 85, p. 99-100, 1976.

BERNARD, A. Alger. Etude de Géographie et Histoire Urbaine. *Annales de Géographie*, n. 40, p. 202-204, 1931.

BLOUET, B. W. Biographical Dictionary. In: ROGERS, A.; VILES, H.; GOUDIE, A. (Ed.). *The Student's Companion to Geography*. Oxford: Blackwell, 1992. p. 275.

BONNET, J. *Les grandes métropoles mondiales*. Paris: Nathan, 1994. 192 p.

BUSSON, H. *Necrologie*. In: PASQUET, Desirée. *Annales de Géographie*, n. 37, p. 552-553, 1928.

CAPEL, H. La definición de lo urbano. *Estudios Geográficos*, p. 277-278, 1975.

CARBONELL, C.-O.; WALCH, J. (Dir.) *Les Sciences historiques de l'Antiquité à nos jours*. Paris: Larousse, 1994. 638 p.

CASTRO, J. Introdução ao Estudo da Geografia Humana. 5.ed. In: _____. *Ensaio de Geografia Humana*. São Paulo: Brasiliense, 1969. p. 80.

CAVAILLES, H. *Necrologie: Pierre Camena d'Almeida (1863-1943)*. *Annales de Géographie*, p. 53-54, 1945.

- DALMASSO, E. Un grand livre sur une ville singulière et prestigieuse: Rome. *Annales de Géographie*, n. 93, p. 512-513, 1984.
- DAMAS, J. P. De la géographie urbaine à la géographie sociale, Sens et non-sens de l'espace. *Annales de Géographie*, n. 94, p. 744-745, 1985.
- DE MARTONNE, E. Albert Demangeon 1872-1940, *Annales de Géographie*, n. 49, p. 161-169, 1940.
- DEMANGEON, A. *Necrologie*. In: VACHER, A. *Annales de Géographie*, n. 30, p. 70, 1921.
- DENIS, H. *Histoire de la pensée économique*. Paris: Presses Universitaires de France, 1971. 796 p.
- DESCAMPS, C. *As idéias filosóficas contemporâneas na França*. Rio de Janeiro: Zahar, 1991. 164 p. Tradução de *Les idées philosophiques contemporaines en France*, 1986.
- DUCHET-SUCHAUX, G.; DUCHET-SUCHAUX, M. *Guide chronologique de l'Histoire du Monde*. Paris: Hachette, 1992. 464 p.
- FENELON, P. Megalopolis, de Jean Gottmann. *Annales de Géographie*, n. 72, p. 237-240, 1963.
- FERRATER MORA, J. *Diccionario de Filosofia*. Madrid: Alianza, 1984-1988. 4 v. 3.589 p.
- GALLOIS, L. *Necrologie*. In: SCHRADER, Franz. *Annales de Géographie*, n. 34, p. 564-566, 1925.
- GEORGE, P. La vie et l'oeuvre de Max. Sorre. *Annales de Géographie*, n. 71, p. 449-459, 1962,
- GRIVOT, F. Bibliographie des publications de R. Blanchard. *Annales de Géographie*, n. 75, p. 5-25, 1966.
- HOBBSAWM, E. *A era das revoluções 1789-1747*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991. 366 p. Tradução de *The Age of Revolution. Europe 1789-1848*, 1962.
- _____. *A era do capital, 1848-1875*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. 343 p. Tradução de *The Age of Capital. 1848-1875*, 1975.
- _____. *A era dos impérios 1875-1914*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989. 546 p. Tradução de *The Age of Empire 1875-1914*, 1987.
- _____. *Era dos extremos: o breve século XX: 1914-1991*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. 598 p. Tradução de *Age of extremes. The short twentieth century: 1914-1991*, 1994.

- KENNEDY, P. *Ascensão e queda dos grandes potências*. Rio de Janeiro: Campus, 1991. 675 p. Tradução de *The Rise and Fall of the Great Powers*, 1988.
- KOTHE, F. R. (Org.). *Walter Benjamin*. São Paulo: Ática, 1985.
- LACOSTE, J. *A filosofia no século XX*. Campinas, SP: Papirus, 1992. 227 p. Tradução de *La philosophie au XXe siècle*, 1988.
- LAROUSSE CULTURAL. *Brasil A/Z*. São Paulo: Ed. Universo, 1988. 867 p.
- PETITFILS, J.-C. *Os socialismos utópicos*. Rio de Janeiro: Zahar, 1978. 184 p. Tradução de *Les Socialismes utopiques*, 1977.
- REALE, Ebe. *Brás, Pinheiros, Jardins*. São Paulo: Edusp, 1982. p. 146-147.
- ROJTMAN, P.-L. Avertissement. In: WIRTH, L. *Le ghetto*. Grenoble: Presses Universitaires de Grenoble, 1980. p. 7-15.
- SPENGLER, O. La Masse pierreuse. In: ANSAY, S. (Dir.). *Penser la Ville*. Bruxelles: AMM, 1989. p. 449-465.
- VASCONCELOS, P. A. Desigualdades sociais e espaciais no Brasil. *Espaço & Debates*, n. 31, p. 82-93, 1990.
- VIDAL DE LA BLACHE, P. *Londres et les ouvriers de Londres d'après Mr. Pasquet*, *Annales de Géographie*, n. 23-24, p. 430-433, 1914-1915.

Colofão

FORMATO	17 x 24 cm
TIPOLOGIA	Alegreya Agency FB
PAPEL	Alcalino 75 g/m ² (miolo) Cartão Supremo 300 g/m ² (capa)
IMPRESSÃO DO MIOLO	EDUFBA
CAPA E ACABAMENTO	Cian Gráfica
TIRAGEM	400 exemplares

Na primeira metade do século XX os geógrafos deram preferência ao estudo das questões agrárias. No terceiro quartel do século cresceu o interesse pelas formações urbanas. Já no final do século são grandes as preocupações pelas transformações e consequências do desenvolvimento industrial, fazendo nascer a Geografia Urbana Crítica, enfoque desta publicação.



ISBN 978-85-232-0994-0



9 788523 209940