

A EVOLUÇÃO DAS CIDADES¹

Élisée Reclus

Ao olharmos as nossas cidades enormes que se expandem e engolem a cada ano novas colônias de imigrantes, expulsando os incautos para as áreas circundantes, somos submetidos a um tipo de estremecimento, como se estivéssemos com os sintomas de uma doença social.

Alguém poderia criar imediatamente uma parábola sobre essas prodigiosas aglomerações humanas e profetizar contra elas como Isaias profetizou contra Tiro, “cheia de sabedoria e perfeitamente bela”, ou à Babilônia, “filha da manhã”.

Entretanto, é fácil mostrar que esse monstro surgido na cidade resulta de causas múltiplas e não de um mórbido crescimento. Se, por um lado, ele é formado por alguns de seus próprios incidentes, um fato formidável para o moralista, por outro, está em seu normal desenvolvimento, sinal de uma evolução regular e saudável.

Onde as cidades crescem, a humanidade progride; onde elas fenecem, a civilização corre perigo. Portanto, é necessário distinguir as causas que determinaram a origem e o crescimento das cidades, o que leva à sua queda e desaparecimento e aquilo que está transformando-a, pouco a pouco, em um processo de união com o campo.

Mesmo nos tempos primórdios, quando as tribos primitivas perambulavam nas florestas e savanas, a nascente sociedade esforçava-se em produzir os germes da futura cidade; os brotos que foram destinados a se transformarem em poderosos galhos estavam começando a aparecer ao redor do tronco. Não é entre a nossa gente civilizada, mas é no auge do barbarismo primitivo que nós devemos ver as forças criativas, produzindo aqueles centros de vida que seriam os precursores das cidades e das metrópoles.

Para começar, o homem é sociável. Não há lugar onde o ideal de vida seja o isolamento. Desejar a solidão é uma aberração para faquires e perturbados pelo delírio religioso ou somente possível em um estágio avançado de civilização por aqueles que foram alquebrados pela tristeza que a vida nos traz; e, mesmos estes, ainda são dependentes da sociedade que os cercam, na troca cotidiana de pão por suas rezas e benzimentos.

Se eles realmente fossem arrebatados em um êxtase perfeito, expirariam seus espíritos no local; se estivessem desesperados, eles escapariam para morrer como um animal ferido que se esconde nas sombras negras da floresta.

Mas os homens da sociedade selvagem – caçador, pescador ou pastor – adoram estar entre seus companheiros. Suas necessidades podem obrigá-los a se manterem solitários para o duelo, seguindo o cardume em seu estreito esquife batido por ondas ou perambulando longe dos acampamentos à procura de novas pastagens para seus rebanhos, mas eles, tão logo possam, no local que um dia se transformará em uma urbe, reencontrarão seus amigos com provisões suficientes, naquela que um dia possa ser a terra comum.

Exceto nos países onde a população é extremamente dispersa e escassa, é comum que algumas tribos tenham um ponto de encontro na natureza, geralmente escolhido por sua acessibilidade – rios, desfiladeiros ou caminhos. Nesse local, fazem suas festas, suas discussões, troca dos bens que para alguns faltam e a outros sobram. Os peles-vermelhas, que no século passado [XVIII] ocupavam as florestas e as pradarias do Mississipi, escolhiam alguma península para a sua reunião, como a faixa de terra surgida pela confluência entre os rios Monongahela e Allegheny [Estados Unidos] ou nas colinas vazias que dominam a visão ininterruptamente,

¹ Publicado originalmente em Contemporary Review 67. Jan/June, 1895. pp.246-264.

onde poderiam ver seus companheiros viajando nos distantes prados ou navegando nos rios ou lagos – como, por exemplo, a larga ilha de Manitou, entre o lago Michigan e o lago Huron [Estados Unidos].

Em países ricos em peixes e terra arável, o agrupamento torna-se mais próximo, a presença de mantimentos permanece equilibrada em relação aos meios de vida. Em vários centros de produção, os assentamentos das cidades do futuro estão indicados pelos locais de uso comum. Quantas cidades modernas surgiram nesses pontos de encontro!

A troca de produtos que ocorriam nesses assentamentos contribuiu para a formação de novos núcleos entre as populações primitivas, além disso, a nascente indústria quase sempre acompanhava esse embrionário comércio. A lasca de sílex para cortar e polir armas e outros instrumentos, uma camada de barro ou argila branca para os objetos feitos na olaria, um veio de metal que pode ser transformado em joia, um punhado de belas conchas usadas como ornamentos ou dinheiro – todas essas coisas atraem os homens para um mesmo espaço e se, ao mesmo tempo, os locais estão favoravelmente situados como centros de aprisionamento de víveres, temos então os recursos imprescindíveis para a formação de uma cidade.

O homem, porém, não é guiado somente por interesses individuais. O medo do desconhecido, o terror do mistério tende também a fixar um centro populacional próximo a lugares supersticiosos. O próprio terror atrai. Se vapores são vistos surgindo das fissuras do solo, como se viessem de um forno onde deuses estão forjando seus relâmpagos; se estranhos ecos são ouvidos reverberando entre as montanhas como vozes de gênios brincalhões; se alguns blocos de ferro caem dos céus ou alguma chama ou qualquer vida surge do chão ou uma misteriosa neblina toma a forma humana e se movimenta, logo um desses fenômenos marcará o local, a religião o consagrará, templos serão construídos, fiéis reunidos e nós teremos o início de uma Meca ou uma Jerusalém.

O ódio humano, inclusive, tem sua parte na fundação das cidades, mesmo nos dias de hoje. Um dos cuidados mais comuns dos nossos ancestrais foi o resguardo de incursões hostis. Existem vastas regiões da Ásia e África nas quais as cidades estão rodeadas por barreiras e cercas; mesmo em nossa Europa meridional, vários grupos de habitações que se assentam próximas ao mar têm seus muros, faróis e igrejas fortificadas e, no mínimo, alertam ao camponês para abrigar-se dentro de suas muralhas. Todas as vantagens do solo foram utilizadas para transformarem o lugar de moradia em um local de refúgio. Uma ilhota separada do continente por

um estreito canal fornece um assentamento admirável para uma cidade lacustre ou marítima, já que permite perceber imediatamente a aproximação dos inimigos e receber seus amigos no porto, cortado por um aglomerado de cabanas. Rochedos íngremes, com lados perpendiculares, dos quais blocos de pedras poderiam ser arremessados nos agressores, formavam uma fortaleza natural muito apreciada. Deste modo, o Zuni, o Moqui [povos indígenas do sul dos Estados Unidos] e outras ocupações humanas encaixadas em seus terraços protegidos dominavam o espaço como águias.

O homem primitivo preocupava-se com o local de assentamento; o homem civilizado encontrou-o e construiu, aí, a cidade. Nos primórdios da história escrita, entre os caldeus e os egípcios, nas margens do Eufrates e o Nilo, a cidade já tinha alguma existência com uma população estimada de dezenas a centenas de milhares.

A lavoura, nesses vales férteis, exigia uma massa imensa de trabalho organizado para o dreno dos pântanos, o desvio do caminho de pedras, a construção de barragens, a escavação de canais de irrigação; e para a finalização dessas atividades necessárias à construção de cidades, próxima ao riacho, encontrava-se uma plataforma artificial de terra batida bem acima do nível da inundação. É verdade que, nesses tempos longínquos, os soberanos que tinham a vida de inúmeros escravos à sua disposição escolhiam o local de construção de seus palácios por puro capricho; mas, enquanto um poder pessoal, eles conduziam um movimento que tinha se iniciado com a própria população. Foi o povo do país que efetivamente fez surgir as cidades, as quais, posteriormente, tão frequentemente viraram-se contra os seus criadores.

Em nenhum outro momento da história o nascimento espontâneo das cidades ocorreu como na era grega, quando Atenas, Megara, Sicyon brotaram aos pés de suas montanhas, como flores sombreadas por oliveiras. Todo o país – terra-mãe da cidadania – estava contido em um estreito espaço. Do alto de suas acrópoles, podem-se ver os limites da coletividade; ao lado da praia, traços esbranquiçados de ondas selvagens e cruzando o distante azul das montanhas florestadas, atravessando barrancos e desfiladeiros, chegamos ao cume de brilhantes penhascos. O filho do solo podia nomear cada riacho, cada bosquezinho, cada casinha. Ele conhecia cada família que se abrigava sob o teto de palha, cada ponto memorável surgido pelas façanhas dos heróis nacionais ou pelos raios de seus deuses. Os camponeses viam a cidade como sua. Eles conheciam os caminhos de terra batida que se transformaram em ruas, as largas estradas e praças que ainda apontavam os antigos nomes de árvores; eles se lembravam das brincadeiras

próximas às fontes que hoje refletem as ninfas. No alto do monte protegido, surgiu o templo de uma deidade esculpida que eles invocavam nas horas mais difíceis e, atrás de seus muros, refugiavam-se quando o inimigo dominava a campina. Nenhum outro solo produziu com tanta intensidade o patriotismo, a vida de cada um ligada à prosperidade de todos. O organismo político era tão simples, nitidamente definido, único e indivisível, que era intrínseco ao indivíduo.

Muito mais complexo foi o surgimento da cidade comercial na Idade Média. Vivia de suas indústrias e de seu comércio exterior, sendo frequentemente rodeada por um pequeno cinturão de jardins. Ela avistava, nas cercanias, as fortalezas amigas ou não dos senhores feudais, juntando as miseráveis moradias dos aldeões aos seus pés, como as águias quando prendem as suas caças nas presas. Nessa sociedade medieval, o antagonismo entre cidade e campo aparecia como resultado da conquista externa, reduzindo o lavrador a mero servo de um barão – um bem imóvel na linguagem ultrajante da lei – e, contra a sua vontade, era transformado em uma arma para o combate às cidades, seja como trabalhador ou empregado armado, forçado a se opor à cidade mercantil e sua classe industrial.

De todos os países europeus, a Sicília é aquela na qual a harmonia primitiva entre cidade e campo sobreviveu. O campo é desabitado, exceto durante as horas de trabalho. Não há povoados. No crepúsculo, pastores e lavradores retornam à cidade com seus rebanhos; pela manhã são camponeses e à noite são cidadãos. Não há espetáculo mais emocionante do que a procissão de trabalhadores retornando à cidade na hora que o sol se esconde atrás das montanhas, projetando a imensa sombra da Terra no horizonte. Os grupos desiguais seguem em intervalos até a estrada ascendente – as cidades estão quase sempre ancoradas em algum penhasco, onde seus muros brancos podem ser vistos em um raio de dez léguas [aproximadamente 48 km]. Famílias e amigos juntam-se no cume e as crianças e os cães correm com alegria de um grupo ao outro. O gado descansa, de tempo em tempo, ao longo da estrada para saborear algumas ervas. As garotas montam de forma despreocupada nos animais, enquanto os rapazes, ajudando-as a superarem os lugares mais difíceis, cantam e riem e, às vezes, cochicham suavemente com elas.

Mas não é somente na Sicília – a Sicília de Teócrito [poeta grego] – que encontramos esses graciosos grupos noturnos. Ao redor de toda a costa Mediterrânea, da Ásia Menor à Andaluzia [Espanha], os costumes antigos são parcialmente conservados ou ao menos deixam seus traços. Todas as cidadezinhas fortificadas que margeiam as praias da Itália e de Provença [França] pertencem ao

mesmo tipo de república miniatura, morada noturna de todos os camponeses das franjas agrícolas.

Se o relevo e os solos da Terra fossem perfeitamente uniformes, as cidades ocupariam uma posição quase geométrica. Atração mútua, instinto social, conveniência no comércio ocasionariam distâncias praticamente iguais entre elas. Com um terreno plano sem obstáculos naturais, sem rios ou portos favoravelmente localizados, sem nenhuma divisão política separando o território em diversos Estados, a principal cidade estaria localizada no centro do país, as maiores cidades estariam distribuídas uniformemente ao seu redor, ritmicamente separadas, como se cada uma possuísse seu sistema planetário de cidades pequenas, sendo que a distância normal seria a de um dia de caminhada – o passo do homem, adotado como a medida natural entre os lugares e a quantidade de milhas percorridas pelo andarilho, em condições normais, do nascer ao pôr do sol, mediria a distância entre as cidades. A domesticação de animais e, depois, a invenção da roda modificariam essas primitivas medidas; o passo do cavalo e o giro em torno de uma árvore seriam as unidades de cálculo da distância entre os centros urbanos. Mesmo agora, nas cidades de grandes países desabitados – na China, nas vizinhanças dos Ganges, nas planícies do Pó, na Rússia Central e até na França – pode-se discernir, sob a aparente desordem, uma ordem real de distribuição, evidenciando que essas distâncias são reguladas, desde muito tempo atrás, pelo passo do viajante.

Um pequeno panfleto de 1850, ou próximo disso, escrito por Gobert (engenheiro inventor que vivia como refugiado em Londres), chamou a atenção acerca da estonteante e regular distribuição das cidades francesas no momento anterior à chegada das mineradoras e indústrias, fato que desequilibrou o balanço natural da população. Paris está rodeada por uma plêiade de grandes e subordinadas cidades – Lille, Bordeaux, Lyon. Sendo a distância de Paris ao Mediterrâneo aproximadamente o dobro de um raio, encontramos na extremidade dessa linha a cidade de Marselha, a velha colônia grega e fenícia, se desenvolvendo plenamente. Entre Paris e esses centros secundários surge, em igual distância, um número de pequenos centros, separados por cerca de oito milhas (ou uma dupla distância desse raio original) – Orleans, Tours, Poitiers, Angouleme. Finalmente, a meia distância desses centros de terceira ordem, cresceram modestas cidades como Etampes, Amboise, Chatellerault, Ruffee, Libourne. Assim, o viajante, em sua jornada pela França, encontra de forma alternada um local de parada e um de descanso, o primeiro adequado àquele que caminha e o segundo ao usuário de carruagem. Em quase todas as autoestradas

o ritmo das cidades segue o mesmo plano – um tipo de cadência natural que regula o progresso do homem, cavalos e carruagens.

As irregularidades desta rede de estações são completamente explicadas pelas características do país, seus cumes e vales, o fluxo de seus rios, milhares de pontos com variação geográfica. Em primeiro lugar, a natureza do solo influencia espontaneamente os homens na melhor escolha do sítio para as suas habitações. Onde a folha não pode crescer, não se desenvolve também a cidade. Se afastando do charco estéril, dos duros cascalhos e pesados lodos, ela se expande para os distritos mais fáceis de cultivar – para os macios aluviões pantanosos, suficientemente férteis, nem sempre acessíveis e que não podem ser modificados sem organização de um trabalho que implica um estágio de civilização muito avançado.

A irregularidade do relevo e a aridez do solo expulsam a população, dificultando ou mesmo retardando o crescimento das cidades. Os precipícios, os glaciares, as neves, o vento cortante expulsam os homens dos robustos vales montanhosos e a tendência natural das cidades é aglomerarem-se junto à região proibida, no primeiro ponto favorável que se apresente: na entrada dos vales. Cada enxurrada encontra na planície sua própria cidade ribeirinha, onde alarga o seu leito e se divide nos cascalhos em uma gama de braços. Da mesma forma, cada duplo, triplo ou quádruplo confluente do vale cria uma cidade considerada importante conforme mais caudalosos são os rios que aí convergem. Tomemos, por exemplo, a geografia dos Pirineus e dos Alpes: existe um local mais propício do que Zaragoza, localizado no meio do rio Ebro, no cruzamento do duplo vale de Galego e Huerva? A cidade de Toulouse, metrópole do extremo sul francês, encontra-se localizada em um ponto no qual uma criança pode ter apontado como um sítio natural, onde o rio torna-se navegável na confluência do Garonne Alto, o Ariège e Ers [fronteira entre França e Espanha]. Nos cantões opostos da Suíça, Basileia e Genebra tem-se um grande cruzamento de estradas, seguido por um local de antigas imigrações e na inclinação sul dos Alpes cada vale, sem exceção, tem seus guardiões. Grandes cidades como Milão e tantas outras possuem os principais pontos de confluências e todo o vale superior do Pó, formado por três quartos de um imenso círculo, tem como centro natural a cidade de Turim.

Entretanto, os rios devem ser vistos não simplesmente como uma artéria mediana dos vales; eles são essencialmente movimento e vida. Agora a vida apela à vida e o homem, com seu espírito errante, continuamente impellido ao horizonte distante, ama permanecer ao lado do córrego que leva suas embarcações, mas parece

levar também seus pensamentos. Contudo, ele não ficará indiferente a cada lado do córrego, distinguindo entre a curva interna ou externa, a rapidez ou morosidade das águas. Ele perambula por ali e acolá até encontrar o local que o agrada. Ele escolhe preferencialmente os pontos de convergência ou de ramificações, onde ele possa levar alguma vantagem nas três ou quatro formas de navegar ao invés de somente duas únicas direções, a jusante ou a montante. Ele se fixa nos pontos inevitáveis de parada – corredeiras, cachoeiras, desfiladeiros, onde as embarcações ficam ancoradas, transbordadas de mercadorias e, quando afunila, torna-se fácil cruzá-lo de um lado ao outro. Finalmente, descobre-se que o ponto vital de cada bacia hidrográfica é a cabeça do estuário, onde a subida da maré para na corrente descendente do rio e onde os barcos puxados pela água encontram as embarcações que estão vindas com ela. No sistema hidrográfico, esse encontro das águas se parece com a posição mediana destinada ao caule, ou seja, entre um sistema de vegetação aéreo e os das raízes profundamente espalhadas.

Os desvios do litoral também afetam a distribuição das cidades. As praias de areia batida, quase inquebráveis, inacessíveis às largas embarcações, exceto nos raros dias de calmaria, são evitadas pelos tanto pelos habitantes do interior como pelos piratas. Deste modo, as 136 milhas de costa em linha reta da Gironde ao Adour não conhecem cidades, exceto Arcachon, que é apenas um pequeno balneário bem atrás das dunas do Cap. Ferre. Da mesma forma, a formidável série de barreiras litorâneas que franqueiam as Carolinas, ao longo da costa atlântica, dá acesso, em toda a extensão entre Norfolk e Wilmington, somente às raras cidadezinhas. Em outras regiões costeiras, as ilhas e ilhotas, rochas, os cabos, inumeráveis penínsulas, milhares de saliências e recortes dos penhascos protegem a formação das cidades, em que pese todas as vantagens das águas mais profundas. A violência das intensas tempestades proíbe o assentamento de grandes populações. As situações mais favoráveis são as proporcionadas por um clima temperado e uma costa acessível, seja na terra ou no mar, para barcos ou veículos sobre rodas.

Todas as outras feições dos solos (físicas, geográficas, climáticas) contribuem da mesma maneira para o nascimento e crescimento das cidades. Toda vantagem aumenta o poder de atração; cada desvantagem, diminui. Levando-se em consideração o meio ambiente e o mesmo estágio histórico, o tamanho das cidades deve ser medido a partir da soma de seus privilégios naturais. Uma cidade africana e uma europeia, em condições de existência similares, serão muito diferentes entre si por causa de cada condição histórica; entretanto, haverá

certo paralelo em seus destinos. Como um fenômeno análogo ao que ocorre com os planetas, duas cidades vizinhas exercem uma mutual influência, compartilhando as vantagens solidárias derivadas dos excedentes de cada uma – como no caso de Manchester, com seus produtos manufaturados, e Liverpool, com seu exímio comércio – ou se automutilam pela competição quando as vantagens são de mesmo tipo. Deste modo, a cidade de Libourne [França], que se assenta no Dordogne [França], muito próxima de Bordeaux, embora no outro lado da faixa de terra que separa o Dordogne do Garonne, poderia ter realizado os mesmos serviços comerciais e de navegação que Bordeaux; entretanto, arruinaria Bordeaux, já que esta seria engolida, desaparecendo quase que por completo sua importância marítima e se transformando em algo um pouco mais importante do que um local de descanso aos viajantes.

Há outro importante fator que deve ser levado em consideração – a forma pela qual a força geográfica, como o calor da eletricidade, pode agir em um ponto mais distante de seu centro, determinando o surgimento de uma cidade que, embora secundária, seja mais bem localizada. Vemos isso no caso de Alexandria que, muito embora esteja distante do rio Nilo, tornou-se o centro comercial de toda a bacia nilense e, igualmente, Veneza, o principal porto da planície do rio Pádua e à Marselha, no vale do rio Reno.

Junto às vantagens do clima e do solo estão as riquezas subterrâneas que exercem uma decisiva influência na localização das cidades. Uma cidade casualmente surge em um sítio desfavorável, mas subsiste graças ao seu subsolo rico em minerais, argila, mármore, substâncias químicas, metais e combustíveis fósseis. São os casos de Potosi [Bolívia], Cerro de Pasco [Peru], Cidade de Virgínia, que embora tenham surgido em regiões desfavoráveis em termos agrícolas, solidificaram-se graças à enorme presença de prata. Methyr e Tydvil [País de Gales], Creuzot [França], Essen [Alemanha], Scraton [Estados Unidos] surgiram pela presença de carvão. Todos os recursos naturais não utilizados foram o combustível para o surgimento de novas cidades que, sem outra motivação, não existiriam. Ottawa², aos pés de uma grande catarata, teve a sua existência possibilitada pelas condições naturais que propiciaram o surgimento da eletricidade, igualmente várias cidades suíças. Cada novo assentamento humano cria outra perspectiva, da mesma forma que um novo órgão forma novos centros nervosos.

Na medida em que o domínio da civilização se expande e essas atrações passam a ser percebidas em

uma área maior, as cidades, como que pertencendo a um enorme organismo, podem acrescentar especiais vantagens que lhes assegurem um papel histórico de primeira importância. Assim, Roma, já ocupando uma posição central em relação aos campos semicírculos cercados pelas montanhas vulcânicas latinas, encontra-se assentada no centro de um oval formado pelos montes Apeninos; e, mais tarde, depois da conquista da Itália, seu território ocupava toda a península delimitada pelos Alpes, sendo localizada quase que exatamente a meio caminho entre as duas extremidades do Mediterrâneo, a foz do Nilo e o estreito de Gilbratar. Paris, novamente, tão belamente situada próxima de uma tripla confluência de águas, no centro de uma bacia hidrográfica quase insular e se expandindo ao meio de uma série concêntrica de formações geológicas, cada uma contendo seus produtos especiais, tem também a grande vantagem de se localizar na convergência de duas rotas históricas – a estrada da Espanha por Bayonne e Bordeaux e a estrada para a Itália por Lyon, Marselha e Cornice; ao mesmo tempo, incorpora e individualiza todas as forças da França, próxima aos seus vizinhos ocidentais – Inglaterra, Holanda e Alemanha do Norte. Como uma simples estação de pesca entre os dois estreitos braços do Sena, Paris tinha as suas potencialidades limitadas às suas redes, barcaças e sua planície fértil que se estende do Monte dos Mártires ao Monte Genevieve [França]. Próxima à confluência de rios e córregos – o Sena, o Marne, o Ourcq, o Bievre [rios franceses] – transformou-se em um grande mercado. As formações concêntricas desenvolvidas ao redor do antigo fundo de mar, gradualmente, transformaram-na em um ponto natural de importância econômica, tendo a histórica estrada entre o Mediterrâneo e o oceano como a principal área de tráfego.

O que dizer de Londres, localizada na cabeça da navegação do rio Tâmisa, senão o grande privilégio de ser, de todas as cidades, a mais central e acessível do mundo?

Em sua interessante obra “*A posição geográfica das capitais da Europa*”, J.G. Kohl mostra como Berlim – por muito tempo uma cidade qualquer, sem outro mérito a não ser oferecer aos nativos uma tranquila passagem entre os pântanos e apoio sólido sobre a ilha de Spree [Alemanha] – veio, no processo de desenvolvimento histórico do país, a tornar-se um via navegável de lagos e canais, a estação intermediária entre o Oder [Alemanha] e o Elbe [República Tcheca], onde todas as grandes autoestradas diagonais do país naturalmente se encontram, seja de Leipzig [Alemanha] a Stettin [Polônia] ou de Breslau [Alemanha] a Hamburg. Nos tempos primevos, o Oder não parava bruscamente

² Cidade do Canadá.

no norte, próximo ao atual assentamento de Frankfurt, mas continuava seu curso ao noroeste para desaguar no Mar do Norte. Esse imenso rio, com mais de 600 milhas, passava por cada ponto, agora ocupado por Berlim, localizado no meio desse antigo vale.

O Spree, com suas piscinas e brejos, é apenas um vestígio daquele poderoso curso de água. A capital alemã, dominando os rios, comanda também os dois mares, de Memel a Embden; e é essa posição, muito mais do que qualquer centralização artificial, que dá a ela o seu poder de atração. Além disso, como todas as grandes cidades do mundo moderno, Berlim multiplicou suas vantagens naturais por dez vezes, ao convergir as linhas férreas, que atraem o comércio de seu país e de outros países para seus armazéns e depósitos.

Mas o desenvolvimento da capital é, apesar de tudo, parcial em grande medida; os favores administrativos concedidos, a multidão de bajuladores, funcionários, políticos, soldados e toda a turba que a pressiona, dá a ela uma característica muito distinta, a ser estudada como de um tipo especial. Um raciocínio mais seguro da vida das cidades compreende que elas devem suas oscilações às condições puramente geográficas e históricas. Não há estudo mais frutífero para o historiador do que uma cidade na qual os anais, ao mesmo tempo em que seu marco físico, permite verificar sobre o terreno como as mudanças históricas ocorreram em um ritmo regular.

Sob tais condições, vê-se uma cena que se desenvolve diante de nossos olhos; próximos à cabana do pescador tem a dos horticultores; então algumas fazendas pontilhando o campo, um moinho que funciona pela corrente de água e, por fim, um farol encravado na montanha. No outro lado do rio, onde a proa do barco acabou de encostar-se na margem, alguém está construindo uma nova cabana; uma pousada, uma lojinha próxima à casa do barqueiro atrai o passageiro e o comprador, e então, sob seu terraço nivelado, um mercado central surge. Uma via cada vez mais ampla, traçada pelos passos de homens e animais, desce do mercado ao rio; um caminho sinuoso começa a subir à montanha; as futuras estradas tornam-se distinguíveis nos campos pisoteados e as casas se instalam nesses caminhos verdejantes. Uma pequena palestra transforma-se em uma igreja; os andaimes abertos do farol dão lugar a uma fortaleza ou a um palácio; a aldeia transforma-se em uma vila e, esta, em uma cidade. O único jeito de compreender essas aglomerações urbanas, que já vivem uma longa história, é examinar como cresceram, começando pelo sítio – geralmente consagrado a alguma lenda – que já serviu como um berço e termina com seus últimos melhoramentos nas fábricas e armazéns. Toda cidade tem sua característica

individual, sua vida pessoal, sua própria tez. Uma é alegre e animada; outra se mantém em uma impregnada melancolia. Geração após geração, deixa para trás sua herança. Há cidades que se congelam quando você nela adentra, demonstrando uma forte hostilidade; já outras te recebem de forma alegre e leve.

Outros contrastes aparecem no crescimento diferenciado das cidades. Seguindo a importância de seu comércio exterior, a cidade, pelas estradas rurais, avança como tentáculos nos subúrbios; se está situada próximo à costa de um rio, prolonga-se na margem dele nos locais de embarcação e ancoragem. É comum ficar-se espantado com a acentuada desigualdade das duas partes do rio de uma cidade que parece bem assentada para atrair a população; entretanto, nesse caso a problemática na diferenciação encontra-se na direção da corrente. Deste modo, o plano de Bordeaux sugere que o verdadeiro centro do círculo habitado deve estar na costa direita do rio, no lugar ocupado pelos pequenos subúrbios da Bastilha. Mas o local que o rio Garonne faz uma poderosa curva e deságua na margem esquerda do cais é onde ele mostra a sua força, já que a vida comercial é também por ele conduzida. Não é à toa que a população segue a corrente mais profunda e evita os bancos acolhedores da margem oposta.

Ouve-se constantemente que as cidades têm uma tendência a crescer para o oeste. Este fato – verdadeiro em muitos casos – é facilmente explicado quando falamos dos países da Europa Ocidental e outros de clima semelhante, já que o lado ocidental está exposto ao vento mais puro. Os habitantes dessas regiões se preocupam menos com as doenças do que os da outra extremidade da cidade, de onde o vento vem carregado das impurezas das chaminés, bocas de esgoto e do ar expelido por centenas ou milhares de seres humanos. Além disso, não podemos esquecer que o rico, o ocioso e o artista que possuam tempo suficiente para se deliciar com o céu sem nuvens, estão mais aptos a desfrutar as belezas do crepúsculo do que as do amanhecer; conscientemente ou inconscientemente, eles seguem o movimento do sol e amam vê-lo, finalmente, desaparecer entre as maravilhosas nuvens do entardecer. Existem exceções no crescimento urbano, já que algumas expansões seguem a direção do sol. A forma e a qualidade do solo, o charme da paisagem, a direção das águas, a atração comercial e industrial também colaboram para o avanço dos homens em direção a qualquer ponto no horizonte.

A cidade tende a morrer. Sujeita, como os outros organismos, às condições do tempo, ela lentamente falece enquanto outras surgem ao seu redor, impacientes em viver de forma plena. Pela força do hábito, da vontade

de seus habitantes e da atração que todo centro exerce sobre os arrabaldes, ela tenta sobreviver; mas – não sendo ocasionada por morte accidental – nenhum grupo humano pode, incessantemente, reparar suas perdas e renovar sua juventude sem um esforço contínuo e, às vezes, cansativo. A cidade deve ampliar suas ruas e praças, reconstruir seus muros e substituir suas velhas e agora inúteis construções por estruturas que respondam às necessidades do tempo. Enquanto as cidades americanas surgem bem protegidas e perfeitamente adaptadas ao seu meio, Paris – velha, sobrecarregada, suja – deve manter um laborioso processo de reconstrução que, na luta pela existência, coloca-a em grande desvantagem quando comparada com cidades do porte de New York e Chicago. Pela mesma razão, as enormes cidades do Eufrates e do Nilo, Babilônia e Nenev, Menphis e Cairo encontram-se deslocadas. Cada uma dessas cidades – graças às vantagens de sua posição que mantém sua importância histórica – foi forçada a abandonar suas acomodações antiquadas e mudar sua base mais ainda, a fim de escapar de seus próprios escombros ou, quem sabe, da peste resultante de seus montes de lixo. Falando de forma clara, o lugar abandonado de uma cidade que se tem deslocado encontra-se coberto por sepulturas.

Outras razões mais sérias do que essas, por que surgem de um desenvolvimento natural da história, têm golpeado as cidades que outrora eram famosas em circunstâncias análogas àquelas de seu nascimento. Deste modo, a substituição de uma velha estrada ou cruzamento por algum melhor meio de condução pode destruir uma cidade criada pelas necessidades de transporte. Alexandria arruinou Pelusium; Cartagena, nas Índias Ocidentais, fez Porto Belo voltar à solidão de suas florestas. As exigências do comércio e a supressão da pirataria mudaram os sítios de quase todas as cidades construídas nas costas rochosas do Mediterrâneo. Antes disso, estavam suspensas sobre ásperas colinas e rodeadas de grossas muralhas para se defenderem dos corsários e senhores; agora, elas desceram de suas fortalezas e espalharam-se por toda a costa. Em todos os lugares a cidadela é substituída pela esplanada, a Acrópole desceu aos Piraeus [Grécia].

Em nossa sociedade, onde as instituições políticas frequentemente empoderam uma única pessoa, quase sempre é por capricho do soberano que se constrói uma cidade, geralmente em um ponto no qual nunca poderia ter naturalmente surgido. Deste modo, construída sobre um local artificial, a nova cidade não está habilitada a se desenvolver sem um enorme dispêndio de força humana. Madrid e São Petersburgo, por exemplo, que nunca teriam se tornado cidades populosas, exceto por Carlos

V e Pedro o Grande, foram construídas com um enorme custo. Entretanto, se o despotismo as criou, foi graças ao homem simples que elas conquistaram a possibilidade de existirem efetivamente, como se tivessem tido uma origem normal; e se o solo não teve importância em transformá-las em centros populosos, isso é por causa, principalmente, das convergências das comunicações artificiais – estradas, ferrovias e canais – e a troca de ideias. A geografia não é uma coisa imutável; ela se faz e se refaz dia a dia; ela se modifica a cada momento pela ação humana.

Hoje em dia não ouvimos mais falar das cidades construídas por César, mas apenas as dos grandes capitalistas, especuladores e presidentes de corporações financeiras. Nós vemos novas cidades surgindo em poucos meses, cobrindo uma superfície grande, maravilhosamente disposta, esplendidamente contendo todos os equipamentos de uma vida moderna; a escola e o museu até não são mais desejados. Se o sítio foi bem escolhido, essas novas criações são imediatamente levadas ao movimento vivo das nações e Creuzot, Crewe, Barrow-in-Furness, Denver, La Plata, tomam o posto de centros populacionais reconhecidos. Mas se a escolha do local não é apropriada, as novas cidades parecem junto aos interesses especiais que possibilitaram o seu nascimento. Cheyenne City [Estados Unidos], não sendo mais um terminal ferroviário, embarca todas as suas habitações, assim dizendo, no próximo trem e Carson City [Estados Unidos] desaparece junto com as minas de prata exauridas, muito embora fossem a causa do surgimento dela nesse horrível deserto.

Mas se o capricho do capital tenta fundar cidades que geralmente a sociedade condena ao perecimento, por outro lado ele destrói muitos pequenos centros que apenas queriam viver. Nas franjas de Paris, nós não vemos um grande banqueiro ou proprietário de terra adicionar, ano após ano, mais dois ou três acres para seu domínio, sistematicamente transformando terras cultivadas em “plantation” e destruindo aldeamentos inteiros, ao substituí-los por hotéis, devidamente separados?

Entre as cidades que tiveram uma origem artificial parcial ou total e que seu surgimento não se remete a uma necessidade da sociedade industrial, devemos mencionar as que surgiram em consequência da guerra, aquelas que estão sendo construídas em nossos dias pelos grandes Estados centralizados. Já se foi o tempo em que uma nação cabia em uma cidade, quando era absolutamente necessário erigir muralhas para defender todos os bairros, para se construir um farol em ângulos ao lado do templo, no alto da montanha protegida, uma cidadela onde todos os cidadãos se refugiassem em caso de perigo; e se a cidade se separasse de seu

porto por um corredor espacial – como em Atenas, Megara ou Corinto – a estrada de uma para a outra deveria estar protegida por longos muros. A presença das fortificações explicava-se pela natureza das coisas e aparecia na paisagem com um aspecto harmonioso e pitoresco. Mas em nossos dias de divisão extrema do trabalho, quando o poder militar tornou-se praticamente independente da nação e nenhum civil aconselha ou se intromete nas questões de estratégia, a maioria das cidades fortificadas têm uma feição artificial e nenhum tipo de harmonia com as ondulações do solo, como se fosse uma paisagem degradante. Alguns dos velhos engenheiros italianos ao menos tentavam dar um esboço simétrico às suas fortificações, ao moldá-las com uma imensa Cruz ou Estrela de Honra, com seus raios, suas joias, seus esmaltes; os muros brancos de seus bastiões e redutos contrastavam regularmente com a calma e grande placidez dos campos abertos. Mas nossa moderna fortaleza não tem preocupação com a beleza; essa preocupação nunca entra na cabeça do estrategista e um mero olhar ao plano das fortificações revela sua monstruosa feiura, sua total falta de desejo com as redondezas. Ao invés de seguir os contornos naturais do país e estender seus braços livremente aos campos abaixo, ele senta em cima de uma pilha, como criaturas com orelhas aparadas e membros amputados. Olhe a forma melancólica que a ciência militar deu a Lille, Metz, Estrasburgo! Mesmo Paris, com toda a beleza de suas construções, a graciosidade de seus *boulevards*, o charme de seu povo, está cercada por fortificações horríveis. Desprendida desses desagradáveis ovais de linhas quebradas, a cidade pode se expandir de uma maneira natural e estética, adquirindo uma forma simples e graciosa, como a natureza e a vida.

Outra causa da feiura das nossas cidades modernas surge da invasão das grandes indústrias. Quase todas as cidades estão encobertas com uma ou mais chaminés fétidas, onde as ruas enegrecidas estão rodeadas de inúmeras construções com muros vazios ou perfuradas por inumeráveis janelas com uma simetria repugnante. O solo treme com o gemer das máquinas, o peso dos vagões, carrinhos e trens de mercadorias. Quantas são as cidades, especialmente na jovem América, onde o ar é quase irrespirável e tudo à vista – o solo, os muros, o céu – parecem exalar lama e fuligem! Quem pode lembrar sem certo asco uma instalação de mineiros como aquela sinuosa e interminável Scranton, no qual seus setenta mil habitantes não tem nada a não ser alguns acres de erva suja ou folhagem enegrecida para embranquecer os seus pulmões? E a enorme Pittsburgh, com sua coroa de subúrbios flamejantes, como é possível imaginá-la sob uma atmosfera suja como é hoje, embora os habitantes

tenham ganhado limpeza e iluminação com a introdução do gás natural em seus fornos? Outras cidades, embora menos sujas do que elas, não são menos horríveis, já que as companhias ferroviárias tomam posse das ruas, praças e avenida e enviam suas locomotivas soprando e assobiando ao longo das estradas e jogando as pessoas à direita e à esquerda. Alguns dos locais mais amáveis na Terra têm sido profanados. Em Buffalo, por exemplo, os passageiros se esforçam em vão para seguir as margens do maravilhoso Niágara, abrindo caminho pelo meio de ferrovias abandonadas, pântanos e canais de lodo, monte de cascalhos e esterco e outras impurezas da cidade.

Algo que sacrifica a beleza das ruas, em prol de um enfeite especulativo, foi deixado aos montes pelos empreiteiros que constroem os bairros desenhados por arquitetos que nunca estiveram ali, muito menos procuraram consultar os futuros habitantes. Eles erigiam aqui uma igreja gótica para os episcopais, ali uma estrutura norueguesa para os presbiterianos e, um pouco adiante, um tipo de *panteon* para os batistas; traçam o plano de suas ruas em quadrados e em losangos, introduzindo caprichosas variações no desenho geométrico dos vãos e no estilo das casas, reservando religiosamente os melhores cantos aos bares. O absurdo de toda essa mistura heterogênea é agravado, na maioria das cidades, pela intervenção de uma arte oficial, que aposta em um tipo de arquitetura que segue um dado padrão.

Mas se o rico empreiteiro e o oficial Mecenas fossem sempre homens de gosto cultivados, as cidades ainda apresentariam um doloroso contraste entre a luxúria e a miséria, entre o suntuoso e o insolente esplendor de alguns bairros e a sórdida miséria dos outros, onde as paredes baixas e tortuosas esconderiam fios de umidade no qual famílias famintas estariam amontoadas em casas de lama e pedra. Mesmo nas cidades esbranquiçadas, de paredes caiadas, a miséria não deixa de aparecer e sabe-se que ali a morte continua realizando sua obra cruel. Qual de nossas cidades que não têm seus Whitechapel e Mile End Road [Distritos de Londres]? Ainda que imponentes e belos aos olhos estrangeiros, não escondem seus segredos e vícios, seus defeitos fatais, suas doenças crônicas que acabarão por matá-las, ao menos que uma circulação livre e pura possa ser reestabelecida para todo o organismo. Mas desse ponto de vista a questão das construções públicas envolve toda uma querela social. Virá um tempo no qual os homens, sem exceção, respirarão ar puro em abundância, desfrutarão da luz e do nascer do sol, apreciarão a frescura da sombra e o aroma das rosas, e alimentarão suas crianças sem medo que o pão acabe? De qualquer forma, mesmo que um de

nós não tenha seu ideal de vida futuro, mas pense um pouco também sobre a atual existência humana, deve achar intolerável qualquer sociedade que não inclua libertar a humanidade de uma vida de fome.

De outra forma, aqueles que governam as cidades possuem a correta ideia – frequentemente contra a sua vontade – de que ela é um organismo coletivo, de que cada célula tem que ser mantida saudável. O principal assunto dos municípios é a questão da salubridade. A história sempre os adverte que a doença não é um problema pessoal e que é perigoso deixar a epidemia despovoar as casas próximas ao palácio. Em alguns lugares os municípios demolem os bairros infectados completamente, não considerando que as famílias expulsas podem reconstruir suas habitações em locais próximos e talvez levar a epidemia para outros lugares. Mas, mesmo onde esses poços de doenças são deixados intocáveis, todos concordam com a importância do saneamento – limpeza das ruas, abertura dos jardins e gramados sombreados pelas árvores altas, remoção cotidiana do lixo e abastecimento de água tratada para toda casa, numa espécie de competição saudável entre as cidades das nações mais avançadas, no qual cada uma demonstre seu *know-how* particular em limpeza e conforto. A fórmula definitiva, na verdade, ainda não foi encontrada, porque o organismo urbano não é capaz de assegurar seu abastecimento, sua circulação sanguínea e nervosa, o reparo de suas forças e a eliminação de seus dejetos por um processo automático. E, também, se muitas cidades até agora melhoraram a vida de seus moradores, ainda é comum, no campo, os habitantes diariamente respirarem vapores de esterco e levarem uma vida com total desconhecimento das mais simples normas de higiene.

A consciência de uma vida urbana coletiva é demonstrada pelo esforço artístico dos municípios. Como a antiga Atenas, Florença e outras cidades livres da Idade Média, toda cidade moderna está empenhada em se embelezar; raramente a cidade mais simples não tem seu campanário, sua coluna, sua fonte escultural. Infelizmente, na maioria das vezes, a arte é o trabalho de professores qualificados, sob a supervisão de uma comissão; e quanto mais pretensiosos, mais certa é a ignorância. A verdadeira arte é espontânea e não se submete a um comitê de estrada. Esses poucos senhores dos conselhos municipais são como o general romano Mummius, que obrigava seus soldados a repararem cada pintura danificada; confundem beleza com simetria e acham que as reproduções idênticas outorgam às suas cidades um Parthenon ou um São Marcos.

Mesmo se eles recriassem tais trabalhos e pedissem aos seus arquitetos para copiarem, seriam mais que um

ultraje à natureza; nenhuma construção está completa se não possuir a atmosfera do tempo e do lugar. Toda cidade tem sua vida, suas feições, sua forma; o construtor que deveria aprová-la. É uma ofensa à pessoa tirar a individualidade de uma cidade e cobri-la de construções convencionais e monumentos contraditórios sem nenhuma relação com a atual história. Disseram-nos que em Edimburgo, a apaixonante capital escocesa, mãos piedosas estão trabalhando de outra forma, invadindo suas pitorescas mas impuras ruas e transformando-as gradualmente, casa por casa – deixando cada habitante cuidar de sua casa como antes, mas de uma maneira mais higiênica e bela, deixando a luz e o ar entrarem; agrupando os amigos e dando-os locais de reunião para o convívio social e o desfrute da arte. Pouco a pouco, todas as ruas vão retornando à sua antiga aparência, sem a sujeira e os piores odores, tornando-se novas e límpidas como a flor que nasce sob o pé, sem que nenhum céspede tenha sido tirado da planta mãe.

Seja por destruição ou restauração, as cidades estão, para sempre, sendo renovadas e esse processo, sem dúvida, continuará se acelerando sob a pressão dos próprios habitantes. Assim que os homens modificam sua própria ideia de vida, eles devem necessariamente evoluir essa corporeidade que constitui suas habitações. A cidade reflete o espírito da sociedade que a criou. Se a paz e a simpatia se estabelecem entre os homens, não há dúvida que a disposição e os aspectos da cidade responderão às novas necessidades que surgirão. Em primeiro lugar, a desesperança sórdida e as partes insalubres da cidade serão extirpadas da face da Terra e sobrarão apenas grupos de casas livremente construídas entre as árvores, plenamente gratificantes, cheias de luz e ar. Os bairros mais ricos que, embora bonitos aos olhos, apresentam-se também insalubres, serão transformados. A hostil e exclusiva forma que o espírito do empreendedor individual fornece hoje em dia às habitações privadas desaparecerá; os jardins não mais estarão escondidos atrás de muros inóspitos; os gramados e os canteiros de flores e plantas que circundam as casas se estenderão por alamedas como já ocorre nas cidades universitárias inglesas e americanas. A predominância da vida em comum sobre a privada, estritamente enclausurada e guardada de forma egoísta, haverá de vincular muitas moradas particulares a um grupo de escolas ou falanstérios. Largos espaços se abrirão ao ar e darão uma aparência mais bela.

Obviamente, as cidades que já crescem muito rápido se desenvolverão mais ainda, gradualmente vão se fundir com o campo e serão semeadas com casas que, em que pese a distância, já pertencem a ela. Londres, densa em seus distritos centrais, é um importante exemplo desse

crescimento urbano, agregando as regiões próximas aos campos ou mesmo da praia. Centenas de milhares de pessoas que possuem negócios na cidade e ou mesmo que ali trabalham, são cidadãos ativos e passam suas horas de repouso e comunhão doméstica sob as sombras de grandes árvores, próximos aos córregos, ouvindo o som das ondas mais fortes. O centro da cidade de Londres, *"the City"*, assim chamado, é pequeno com uma grande Bolsa de dia, mas à noite é despovoado; as instituições governamentais, o Parlamento, a ciência e a arte ocupam essa região de grande energia, crescendo ano a ano e expulsando a população que residia para as áreas arrabaldes. É o mesmo que ocorre em Paris, onde o núcleo central, com seus quartéis, seus tribunais e suas prisões se apresenta com um aspecto mais militar do que residencial.

O desenvolvimento normal das grandes cidades, conforme nosso ideal moderno, consiste em combinar as vantagens da cidade e da vida no campo – o ar, a paisagem, a deliciosa solidão de alguém que a qualquer momento pode se servir da fácil comunicação e das redes de água e luz. O que foi a parte mais densamente habitada da cidade está se tornando desértica, transformando-se em propriedade comum ou mesmo em um centro coletivo de vida intermitente. O coração da cidade é demasiadamente útil a todos para ser monopolizado por algumas famílias. O mesmo ocorre com o núcleo subordinado da população onde as comunidades reclamam o uso dos espaços abertos da cidade para as manifestações e celebrações ao ar livre. Cada cidade deveria ter a sua ágora, onde todos que estivessem animados pela mesma paixão pudessem se encontrar. Hyde Park é uma ágora que, embora apertada, tem a capacidade de concentrar um milhão de pessoas.

Por outras razões, a cidade tende a se tornar menos densa e abrir o seu centro a outras atividades. Muitas instituições que no início se localizavam no centro agora se movem ao campo. Escolas, faculdades, hospitais, hospícios e conventos já não estão mais na área central. Somente escolas e hospitais devem estar dentro dos limites da cidade, visto a importância em casos de acidentes ou doenças. Os estabelecimentos que se mudaram do centro podem estar distantes do ponto de vista espacial, mas continuam tendo fortes relações com a cidade, já que são fragmentos dela. O único obstáculo ao processo de crescimento urbano e à sua fusão com o campo não ocorre pela distância, mas pelo custo das comunicações, já que em pouco tempo, com a ferrovia, se consegue alcançar a solidão do campo ou da praia com menos tempo do que se precisa para ir de um extremo a outro da cidade. Entretanto, antes da revolução social, o uso livre da estrada de ferro ainda está negado ao mais

pobre.

Assim, o tipo de cidade antiga, nitidamente contornada por fossas e muros, tende a desaparecer. Enquanto o camponês cada vez mais se torna um cidadão, o cidadão aspira em ser um camponês. Por meio do virtuoso crescimento, a cidade moderna perde sua existência isolada e tende a se conurbar com outras cidades e relembrar a relação que a originou, baseada na fusão entre o mercado central e o campo. O homem deve ter a dupla vantagem de acesso às delícias da cidade, a solidariedade de interesse e mentalidade, suas oportunidades de estudo, praticar a arte e gozar a liberdade existente na natureza que se exhibe no seu amplo horizonte.