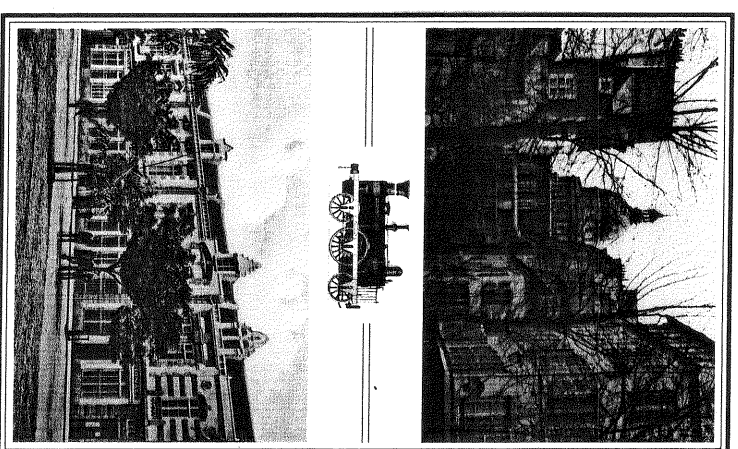


DO SÉCULO XIX

Racionalidade, Cosmopolitismo
e Transferência de Modelos



USF

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

Retor Jacques Marcovitch
Vice-retor Adolpho José Meiri

edusp

EDITORIA DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

Presidente Plínio Martins Filho (Pro-tempore)

Comissão Editorial Plínio Martins Filho (Presidente)

José Mindlin

Laura de Melo e Souza

Murtllo Marx

Oswaldo Paulo Forattini

Diretora Editorial Silvana Brial

Diretora Comercial Eliana Urabayashi

Diretor Administrativo Renato Calbucoi

Editor-assistente João Bandeira

Heliana Angotti Salgueiro (org.)

Copyright © 2001 by autores

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Camara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Cidades Capitais do Século XIX: Racionalidade, Cosmopolitismo e Transfêrencia de Modelos/Heliana Angotti Salgueiro (org.). – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

Vários autores.
Bibliografia.
ISBN 85-314-0614-5

1. Cidades – História – Século XIX 2. Urbanização – História – Século XIX 3. Salgueiro, Heliana Angotti.

01-1348 CDD-711.4

Índices para catálogo sistemático:

1. Cidades modulos: História: Século 19: Urbanização 711.4

Direitos reservados à

Eduusp – Editora da Universidade de São Paulo
Av. Prof. Luciano Gualberto, Travessa J, 374
6º andar – Ed. da Antiga Retorta – Cidade Universitária
05508-900 – São Paulo – SP – Brasil Fax (0xx11) 3818-4151
Tel. (0xx11) 3818-4008 / 3818-4150
www.usp.br/edusp – e-mail: edusp@edu.usp.br

Printed in Brazil 2001

Foi feito o depósito legal

SUMÁRIO

Prefácio: Cidade Capital, Hoje? – ULPANO T. BEZERRA DE MENEZES	9
Introdução: Da Temática, dos Autores e de suas Idéias – HELIANA ANGOTTI SALGUEIRO	19
Das Capitais às Praças Centrais. Mobilidade e Centralidade no Pensamento Econômico Francês – BERNARD LEFÉTTI	41
Racionalidade Técnica e Utopia: A Gênese da Hausmannização – ANTOINE PICON	65
O Papel de Paris na Urbanística Italiana do Século XIX: O Mito da Modernização – DONATELLA CALABI	103
O Pensamento Francês na Fundação de Belo Horizonte: Das Representações às Práticas – HELIANA ANGOTTI SALGUEIRO	135

urbanas progressistas confronta-se, especialmente no caso italiano, com imagens fortes de historicismo arquitetural e, consequentemente, com uma consciência patrimonial e nacionalista local singular. As representações fragmentadas do haussmannismo na Itália mostram os equívocos da leitura do modelo na longa duração.

As singularidades não anulam as reflexões comuns aos casos italiano e mineiro, sob diversos aspectos: a transformação da cidade antiga pelas medidas e dispositivos da modernização urbana, as mesmas representações, como as da centralidade e circulação das cidades capitais, desqualificando as velhas cidades (no caso brasileiro, Ouro Preto), além das legislações que associam arquitetura e higienismo.

A série de estudos de casos voltados para a apropriação do modelo parisiense mostra, pois, a relativa similitude de representações que circulam entre os países. Inscritas numa macroanálise histórico-cultural, elas evidenciam a necessidade do diálogo internacional para o avanço da reflexão e o aprofundamento das pesquisas locais.

BERNARD LEPETIT

DAS CAPITAIS ÀS PRAÇAS CENTRAIS ¹. MOBILIDADE E CENTRALIDADE NO PENSAMENTO ECONÔMICO FRANCÊS

Durante todo o Antigo Regime, o pensamento econômico urbano foi dominado por um modelo: o da capital. O primeiro livro do gênero, publicado em 1682, que forneceu as principais características desse modelo, intitula-se precisamente: *La métropolité ou de l'établissement des villes capitales*. A eficácia econômica de uma capital, decisiva para a do Estado, é, segundo seu autor, o produto de dois fatores. O primeiro concerne à geometria: "o que o centro é para a circunferência do círculo, a capital é para o Estado". Além disso, a paisagem econômica é formada inicialmente pela juxtaposição de células circula-

1. A expressão vem do original alemão de W. CHRISTALLER, *Die Zentralen Orte in Süddeutschland*. Iena, Fischer, 1933 e 1938. Tradução inglesa de C. W. BASKIN, *Central places in Southern Germany*, Englewood Cliffs, Prentice Hall, 1966. A teoria dos "lugares ou praças centrais" refere-se, em Geografia, à organização do espaço. Pode-se ler a respeito da relação com Jean Reynaud, como seu precursor, de Marie-Claire Kowic, "Cent ans avant Christaller... Une théorie des lieux centraux". *L'Espace Géographique*, t. XI, n. 1, 1982 (N. do T.).

res, cada uma associando uma cidade e sua região² (pois toda cidade, por menor que seja, é em sua escala uma capital). O segundo fator procede de uma lógica de acumulação. Acumulação de atribuições antes de tudo: o que acontece quando a cidade capital de um Estado é, ao mesmo tempo, a sede do poder político, do poder econômico e do saber? Ela “se tornará mais populosa do que várias cidades medievais”: atrairá as populações graças a “sua bela regularidade, sua pompa, suas riquezas, seu comércio e sua glória”. Pois, de fato, a acumulação dos homens é decisiva: a potência econômica urbana resulta de uma alquimia social. A situação contrária demonstra-o: quando a concentração cidadina não existe, “o país vive desregrado, desordenado e sem se conhecer, uma vez que os habitantes não têm a facilidade de conversar e, conseqüentemente, de fazer o comércio necessário para intercomunicar seus bens, seus labores e recorrer uns aos outros”³.

Mas, de meados do século XVIII aos anos de 1830, esses modelos antigos são postos à prova duplamente: a construção em toda a França de um conjunto de estradas (e secundariamente de canais) mais denso e melhor interconectado quebra a justaposição celular, torna mais complexa a definição da centralidade e valoriza os fluxos em detrimento dos estoques. Em correlação com esse fenômeno, elabora-se uma concepção de rede viária. Em suas versões extremas, essa concepção separa a função de interconexão das redes regionais de comércio rodoviárias e fluviais (reservadas a “grandes feitorias”)

2. A designação do original francês é *arrière-pays*, que significa região situada no interior, mas próxima de um porto marítimo, onde se efetua a coleta e distribuição das mercadorias (N. do T.).

3. A. LEMAITRE, *La métropolite ou de l'établissement des villes capitales*, Amsterdam, 1682, citações nas pp. 52, 59-61 e 62.

da função urbana⁴. Ou ainda, graças à generalização da mobilidade, ela pretende anular, na prática, as vantagens de localização que fundamentam a definição das capitais: “a velocidade do movimento é, digamos, tanto quanto o ar e a luz, um dom primordial da natureza, e não poderia tornar-se um privilégio, nem ser onerosa”⁵.

As questões que eu gostaria de abordar aqui resultam dessa constatação de uma tensão inscrita nas realidades e nas representações pelo desenvolvimento moderno. Quando o reino deixa de ser uma marchetaria de células territoriais de mesma escala, para ser um espaço contínuo submetido a variações da qualidade dos meios de acesso, como se renova o modelo da capital que dominava toda a análise urbana? E, no sentido inverso, de que maneira esse esquema antigo é convocado (explícita ou secretamente) para pensar as realidades novas nascidas da multiplicação dos fluxos? Em âmbito mais geral, evidentemente é a questão da relação recíproca de modelos intelectuais que eu gostaria de examinar. Na tentativa de fazê-lo, relí a produção de alguns pensadores sansimonistas do começo do século XIX. Esses homens apresentam, para minha análise, várias vantagens: ao contrário da ciência econômica ortodoxa da época, eles continuam a se interessar pela dimensão territorial dos fenômenos econômicos; muitos deles engenheiros de formação, expressam uma idéia particularmente elaborada sobre as redes de comunicação; portadores de um projeto social, estão convencidos, como os economistas do século XVIII, de que o fato urbano tem uma dimensão fundamentalmente social. Apresentam-se, sem dúvida, como o grupo mais bem posicionado para desenvolver seus esquemas de análise

4. A. -N. ISNARD, *Traité des richesses*, Londres/Lausane, 1781, t. 1, p. 114.

5. P. ANDRIEU, *Un réseau sur routes les routes et sur les commences de France*, Paris, 1844, p. 16.

na continuidade dos modelos antigos e na preocupação com as novas questões.

A CENTRALIDADE? UMA QUESTÃO DE EQUILÍBRIO DE FORÇAS

Uma dificuldade nasce, geralmente, da análise da localização das metrópoles e da constatação da distância entre o centro histórico e o centro geográfico do país, de uma falta de coincidência entre a organização funcional do território e sua distribuição formal. As redes de transporte têm precisamente o papel de reduzir essa aporia. A diminuição das distâncias assegurada pela construção das novas linhas e o aumento da velocidade permitem aproximar o centro histórico do centro geográfico; assim, para Michel Chevalier, a estrada de ferro de Orléans “tornaria a posição de Paris mais central, levando os subúrbios da capital até a região do rio Loire”. A multiplicação das linhas tem o mesmo objetivo. Ela não se justifica pela anterioridade da dominação metropolitana, mas pela racionalização econômica do território, visando a substituir a organização topográfica natural do país por uma superfície funcional em que a metrópole ocuparia o centro não mais apenas no sentido metafórico⁶.

As considerações de Jean Reynaud, embora mais sutis, basciam-se nos mesmos postulados. A metáfora gravitacional é desenvolvida minuciosamente, e a única definição que ele dá de capital toma de empréstimo todas as características das leis da atração universal: “Podese, de fato, ver a capital como um ponto atraído simultaneamente por todos os pontos do território, com uma força proporcional à importância ou, se preferem, ao peso político de cada um deles, e mantida, consequentemente, em equilíbrio na posição central determinada pela compensação de todas essas tendências particulares⁷”. Várias escalas,

6. M. CHEVALIER, *Des intérêts matériels de la France. Travaux publics, routes, canaux, chemins de fer*, Paris, 1838, p. 265.

entretanto, estão em questão. A escala local é a menos relevante, mesmo que as condições naturais sejam responsáveis, nesse nível, pelas anomalias de localização. Os princípios mais importantes aplicam-se aos níveis nacional e internacional. Numa escala nacional, há três variáveis a ponderar: a densidade populacional, a riqueza econômica (o comércio e a indústria mais do que a agricultura) e, finalmente, as vias de comunicação. Trata-se, para Reynaud, de uma questão encerrada: ao espaço econômico não interessam as distâncias naturais, sua configuração é inteiramente funcional. “As distâncias, em geografia política, não se medem com compasso, mas pela facilidade de transporte”. Também a escala internacional obedece a princípios econômicos: a questão da centralidade topográfica está descartada⁷.

O problema da evolução, porém, torna-se central, pois os territórios econômicos não têm a fixidez dos espaços naturais. Reynaud procura então mostrar como se conciliam a história e a geometria. Várias razões impedem o enfraquecimento e a transferência das capitais. Sua posição de equilíbrio é a primeira: “Sendo as cidades numerosas, há uma tendência de que suas diversas variações sejam compensadas uma pela outra e, em consequência, de que o centro seja menos afetado pela soma total das variações do que cada cidade o é pela variação a que é submetida individualmente”. A segunda razão vem do poder de atração das metrópoles; esse poder é mais sensível de perto, mas na realidade determina progressivamente a estrutura econômica do país em seu conjunto. Essa capacidade de estruturação vale também para as próprias capitais: os equipamentos públicos e todas as infra-estruturas territoriais constituem uma soma de vantagens estabelecidas que não se pode abandonar sem prejuízo⁸. Finalmente,

7. P. LEROUX e J. REYNAUD (eds.), *Encyclopédie nouvelle ou dictionnaire philosphique, scientifique, littéraire et industriel offrant le tableau des connaissances humaines au XIX^{ème} siècle*, Paris, 1841, pp. 676-677.

8. *Idem*, pp. 684-686.

nas nações de longa tradição histórica: o “caráter sagrado” que as metrópoles “chegam a assumir na religião política” milita em favor de sua permanência, às vezes até contrariando toda e qualquer racionalidade econômica.

É na escala internacional, portanto, que se originam as mutações. No caso da França, o desenvolvimento previsível da bacia mediterrânea e o deslocamento das rotas de comércio da Índia e da China (graças à abertura do Canal de Suez, proposta desde os anos de 1830) deveriam provocar o deslocamento do centro político do país para o sul. Outra lógica, porém, está em jogo: a das expansões territoriais que só podem ser feitas ao norte, até atingirem a fronteira natural do rio Reno. “Nesta nova geografia da França, a atual excentricidade territorial de Paris é corrigida. Antuérpia compensa Marselha; e a capital, equilibrada entre os dois portos, próxima de ambos o quanto possível, concilia as adversidades da história e as exigências da geometria, conservando sua posição de hoje”⁹. O centro acaba determinando a configuração de um sistema, em que ocupa o ponto de equilíbrio. Quem quer dominar a natureza – mesmo que seja a econômica –, deve antes obedecer a ela: o organicismo não é a única justificativa para todos os conservadorismos.

AS PRAÇAS CENTRAIS? CAPITAIS MAIS FLUXOS

“O que Paris significa para sua grande periferia, os *chefs-lieux*¹⁰ significam para os departamentos, e as cidades *sous-préfetures* para os *arrondissements*; elas são seu centro de gravidade; elas são o sol e

9. *Ibidem*, p. 687.

10. *Chef-lieu* significa o centro administrativo de uma circunscrição territorial, de um departamento (estrutura de administração territorial pela qual a França é dividida); o departamento é subdividido em *arrondissements, cantons, communes*. *Chef-lieu* pode ter o sentido de *prefeitura*. Dadas as dificuldades de equivalência dos

eles os *sardines*”¹¹. O fato de que a hierarquia dos níveis dos centros seja baseada nos níveis da estrutura administrativa do país talvez se deva à atenção dada às formas do poder político. Será atribuída mais importância à periferia correspondência, de um nível a outro, das formas de organização econômica e das configurações espaciais.

A homologia ideal dos lugares parece inicialmente um obstáculo à análise da diferenciação dos centros. Para Pecqueur, é somente na organização interna das cidades que a diversidade das funções econômicas reproduz a dos espaços para otimizar os acessos na totalidade do território. Para assegurar aos cidadãos “tudo que se refere às facilidades e ao conforto da vida cotidiana”, o autor distingue três tipos de lugares: os “grandes centros” ou “mercados”, as “sucursais”, as “lojas” ou “vendas”. Podemos designar, por aproximação, a cada um deles um espaço – a cidade, o bairro ou um conjunto de alguns bairros, a rua ou um conjunto de algumas ruas – no interior do qual sua localização obedece a uma racionalidade de natureza indefinida (minimização das distâncias de um lugar ao outro, variação da densidade das populações a atender). Se o nível intermediário parece puramente técnico, aos dois outros correspondem funções econômicas diferentes: comércio de atacado no topo e comércio de varejo na base¹². Pecqueur não reutiliza esses esquemas espaciais para descrever no vocabulário econômico o arcabouço urbano de um território. Jean Reynaud, por sua vez, em 1841, explica muito bem a hierarquia das praças centrais. A ordenação dos lugares é para ele uma questão de geometria, independentemente da escala em que sejam considerados.

termos de geopolítica administrativa de um país a outro, optamos, na maioria dos casos, por conservá-los no original (N. do T.).

11. C. PECQUEUR, *Des intérêts du commerce, de l'industrie et de l'agriculture, et de la civilisation en général sous l'application de la vapeur*, Paris, 1839, t. II, p. 265.

12. *Ibidem*, p. 88.

Para descrever as figuras espaciais resultantes do equilíbrio desse sistema de forças, Reynaud supõe primeiramente um planeta compacto e homogêneo¹³. Nêle, três princípios regulamentam a aglomeração dos homens. O primeiro, que é fundamental, é o prazer da sociabilidade. O segundo é econômico e explica, ao mesmo tempo, do vilarejo à capital, a importância e a distribuição espacial dos diversos níveis de centros. A reconstrução da hierarquia opera-se no sentido ascendente, “já que, sendo a população rural a que abastece, ela deve naturalmente ditar as leis da posição geográfica de todos os homens”. Reconhecendo-se isso, as possibilidades de deslocamento tornam-se o principal motor da organização: as diferenças de fertilidade dos solos são imediatamente incluídas entre as fontes secundárias de variação, postulando-se condições agrícolas idênticas.

A localização dos vilarejos pode resumir-se num problema de custos comparativos. Segundo a racionalidade técnica do trabalho agrícola, cada camponês deveria instalar-se no centro de sua propriedade. Reunindo-se em vilarejos, os agricultores aumentam seus gastos com transporte. Assim, “o perimetro de cultura fácil”, isto é, em que o custo de acesso aos campos não é proibitivo, determina o número de habitantes de cada vilarejo. Nessas condições, vê-se a completa indeterminação das localizações: por que um centro rural aqui e não em outro lugar? Para explicar essa indeterminação, é preciso, por um lado, inverter a ordem das determinações e fazer do centro o ponto a partir do qual as periferias se esboçam (e assim se compreende melhor o papel fundador da busca dos homens pela companhia de seus semelhantes); e, por outro lado, é preciso considerar a distribuição dos vilarejos em sua configuração final. Então, “a superfície deve ser dividida pelas plantações num sistema regular de hexágonos, cada qual tendo no centro o vilarejo em que residem seus cultivadores”.

13. *Encyclopédie nouvelle*, op. cit., pp. 671-674.

Não só o hexágono permite dividir em figuras idênticas a totalidade de um dado território: um conjunto de quadrados, de losangos ou de triângulos trata o mesmo resultado. Mas imaginar camponeses assumindo um custo por eles calculado racionalmente para chegar a suas terras leva a uma configuração hexagonal: a facilidade de acesso diminui circularmente com a distância em relação ao centro, e se todo o território é cultivado, a interseção dos círculos resulta numa série de hexágonos. O espaço considerado é uma superfície de transporte homogêneo. Iguais razões levarão Léon Lalanne a desenharmos as mesmas formas geométricas vinte anos mais tarde. Quando a rede de comunicações está pronta e uniformizada, os triângulos que constituem suas formas de base agrupam-se novamente de seis em seis, “compondo hexágonos regulares arados uns aos outros, num conjunto que reproduz a imagem de uma malha homogênea e completa que recobriria todo o território”¹⁴.

14. L. LALANNE, “Essai d’une théorie des réseaux de chemin de fer, fondée sur l’observation des faits et sur les lois primordiales qui président au groupement des populations”, *Compte rendu des séances de l’Académie des Sciences*, t. 57, jul.-dez. 1863, p. 208.

Léon Lalanne (1811-1892), engenheiro da Ecole Polytechnique de Paris, liga-se às obras de instalação e extensão da rede ferroviária francesa desde 1842, quando ingressa como secretário da seção de estradas de ferro do corpo da Ecole des Ponts et Chaussées, da qual foi diretor mais tarde, de 1877 a 1881. Sua trajetória intelectual e profissional é indissociável da implantação de infra-estruturas ferroviárias, tanto que se torna fundamental na “nova arte do engenheiro”. O pensamento de Lalanne correlaciona preocupações múltiplas na articulação da geografia (observações cartográficas, mas principalmente dados da geografia humana, pois privilegia a distribuição populacional) com dados técnicos e matemáticos. Lalanne vai além da estatística e da descrição, estudando as causas da repartição da população em função de uma proposta racional de organização das vias de comunicação no território do país. Dentre os nomes de sua geração com os quais esteve ligado, destacam-se E. Le Play e A. Humboldt. A memória citada por B. Lepetit sobre as relações entre as vias férreas e a densidade da população faz parte de um conjunto de trabalhos desenvolvidos na Académie des Sciences, a partir de 1879. Lalanne escreveu ainda o verbete “Technologie”, na *Encyclopédie nouvelle*, de Leroux e Reynaud (tomo VIII, 1884). Sobre os trabalhos de L. Lalanne ver: Georges RABILL,

A partir do segundo nível de aglomeração e da primeira cidade, são as funções terciárias, e não mais as atividades de produção, que se tornam determinantes, mas o princípio organizador e a geometria à qual se chegou são semelhantes. O trecho todo merece ser citado:

É claro que, teoricamente, no caso de um território uniforme, sua posição geométrica em relação aos povoados é exatamente a mesma que a dos povoados em relação ao campo; isto é, dado um território dividido em hexágonos rurais, marcáremos a posição das cidades no centro de novos hexágonos, que englobariam um número determinado dos primeiros e cujas cidades ocupariam o centro. É evidente ainda que as dimensões desses hexágonos também seriam determinadas de acordo com o raio de fácil comunicação, levando-se em conta o tipo de relação que deve existir entre as cidades e os povoados. Desse modo, tanto a posição das cidades quanto sua dimensão são determinadas pela condição das vias e da cultura nos campos, e elas não podem se afastar sem prejuízo, seja para os campos, seja para elas, das leis que lhes são assim impostas¹⁵.

As economias de aglomeração e a divisão do trabalho (dado que varia segundo a dimensão das cidades) seguem na mesma direção. Afinal, artesãos e comerciantes se reúnem “em função da necessidade que sentem de estar uns com os outros, e em função do comércio que se insinua entre eles e a população dos campos”. Os bens e os serviços de mesma importância concentram-se nos centros de mesmo nível. Os serviços e os bens raros, de que os cultivadores só

¹⁵ Des saint-simoniens à Léon Lalanne. Projets, thèses et controverses à propos de l'organisation des réaux ferroviaires”. *Revue d'histoire des chemins de fer*, n. 2, 1990, pp. 47-80. Um de seus textos encontra-se em Philippe PICHENET, *Deux siècles de géographie française. Choix de textes*, Paris, Centre des Travaux Historiques et Scientifiques, 1984, do qual extraímos alguns dados da nota biográfica escrita por Gilles Palaky.

Agradeco a Nicolas Verdier por ter-me comunicado esses textos (N. do T.).
15. *Encyclopédie nouvelle, op. cit.*, 1841, p. 673.

necessitam excepcionalmente ou que se destinam apenas aos habitantes das cidades, “tendem então a reunir-se em algumas delas, que se localizam convenientemente em relação às outras e que têm seu caráter e suas dimensões naturalmente modificados pela presença delas”. Desse modo, a hierarquia das funções de serviço determina a dos centros.

O terceiro princípio que explica a distribuição e a dimensão das cidades é de natureza administrativa. A opinião de Reynaud a esse respeito é confusa. Por um lado, considera-o um fator indutivo: a administração é uma função semelhante a qualquer atividade terciária, na medida em que ela supõe ligações com as populações rurais; sua racionalização pretende que ela se distribua da mesma forma que a população considerada, ou seja, segundo a geografia dos vilarejos e cidades que atende. A esse esquema lógico corresponde um encadeamento histórico: a economia é prioritária e explica as regularidades do povoamento; a administração vem em segundo lugar e limita-se a “confirmar, pela justaposição de seus estabelecimentos, a classificação primitiva das cidades”. Assim, fazendo uma reviravolta clássica, a economia de nossa época, baseada no ideal da circulação e da troca generalizadas, torna-se fundadora das geometrias originais. As representações mentais mais antigas, porém, não desaparecem de uma vez, e conduzem Reynaud a corrigir seu raciocínio. Ele reconhece a autonomia parcial da geografia administrativa e, sobretudo, confere-lhe uma virtude unificadora fundamental: os administradores e os magistrados, “pelas qualidades ou pelo poder de que são investidos”, têm sobre as outras categorias sociais uma capacidade atrativa e estimulam o comércio e o artesanato locais, por sua “superioridade de refinamento e de proventos”, assegurando assim a vantagem das capitais administrativas.

Vinte anos mais tarde, as primeiras tentativas de se mostrar a regularidade da distribuição das cidades no espaço urbano francês vêm confirmar o poder das antigas representações. Para Lalanne, três agro-

merações de população do mesmo tipo tendem a ocupar, segundo a “lei da equilateralidade”, as extremidades de um triângulo equilátero numa rede de circulação homogênea e completa. O caso francês lhe permite fazer uma verificação empírica. Se ligássemos uns aos outros, por um sistema de triangulação, os *chefs-lieux* de departamentos, seguidos dos *chefs-lieux* de *arrondissements* e dos *chefs-lieux* dos cantões, o número de triângulos equiláteros ultrapassaria muito o que uma distribuição aleatória permite imaginar. Além disso, a teoria indica que, quando consideramos um conjunto de pontos distribuídos conforme os centros e as extremidades de uma rede de hexágonos regulares, “a distância entre duas aglomerações de população de mesma ordem e vizinhas deve ser um múltiplo exato da distância entre duas aglomerações de uma ordem inferior”; essas distâncias “devem estar na razão inversa das raízes quadradas do número de centros de cada ordem, diminuídas de uma unidade”¹⁶. Medidas tomadas com cuidado em mapas fornecem a Lalanne os elementos de uma estatística que revela uma adequação quase perfeita ao modelo da repartição das cidades no espaço urbano francês: seria o resultado do emprego regulador do período revolucionário? Mais do que essa correspondência, assinalaremos enfaticamente a passagem da noção de “aglomeração de populações de mesma ordem e vizinhas” à hierarquia dos *chefs-lieux* administrativos. Seria talvez admissível essa passagem? O tempo de duas gerações, desde a formação dos departamentos em 1790, bastou para os efeitos de propulsão econômica e demográfica da função administrativa se fazerem sentir. Não discutiremos isso. O essencial é que essa passagem se impõe aqui, dentro de um raciocínio que alardeia sua cientificidade, como algo impen-sado, que não merece a menor reserva ou uma palavra de justificativa. Tais evidências são certamente criativas: Léon Lalanne utiliza, afinal, as leis da equilateralidade para calcular a extensão das estradas de

16. LALANNE, *op. cit.*, 1863, p. 209.

ferro ou dos fios telegráficos cuja implantação seria necessária para unir dois a dois todos os *chefs-lieux*. A lei científica transforma-se em programa para implantação de equipamento, e o novo nasce do velho. Poderíamos chegar ao ponto de, plagiando uma fórmula conhecida, sugerir que as praças centrais são as capitais mais as vias de comunicação?

Entre as “desigualdades geográficas” que perturbam a regularidade da distribuição das cidades, algumas provocam apenas alterações pontuais: os recursos minerais como fator de industrialização, as necessidades da defesa, os atrativos naturais que permitem a criação de cidades de recreio. Outras são mais importantes porque afetam as configurações geométricas em seu conjunto. Antes de tudo, as diferenças de fertilidade do solo que trazem modificações na densidade da distribuição das cidades no espaço urbano e no seu peso demográfico. Depois, as variações dos equipamentos relacionadas aos meios de transporte são estabelecidas em equivalência com os recursos agrícolas¹⁷, e as cidades não estão todas igualmente equipadas em termos de transporte. As metrópoles podem organizar os traçados em seu próprio benefício. As pequenas cidades, ao contrário, encontram-se em posição de dominadas; em seu nível, as linhas de comunicação são fontes de perturbação geográfica, pois em função da facilidade e do valor comparados da circulação em eixos vizinhos, elas “tendem naturalmente a atrair” cidades cuja posição teria sido, de outra maneira, “regida exclusivamente pelas leis rurais”; os hexágonos urbanos são modificados por isso e aqui é o sistema de fluxos que afeta a disposição das praças centrais.

Inversamente, diante das modificações dos eixos do comércio internacional, todas as aglomerações são iguais¹⁸. Nessa escala, a rapidez da reorientação dos fluxos, a identificação dessas mutações com

17. *Encyclopédie nouvelle, op. cit.*, 1841, pp. 674-675.

18. *Ibidem*, p. 685.

fenômenos naturais — “como um rio formando um outro leito” — transformam-nos em mecanismos inacessíveis, cuja discussão escapa ao projeto do autor. Para ele, o espaço econômico de referência é o espaço nacional; embora registre efeitos de transformações mais longínquas, é ele a unidade analisada, e, precisamente porque a reflexão se desenvolve nesse âmbito, o autor tende a considerá-lo como unidade real. Nesse conjunto unificado, as cidades, e entre elas as capitais, são como marcas deixadas no solo pelos equilíbrios das forças econômicas: “o sistema geral das cidades pode ser considerado como o que oferece, até certo ponto, a representação do sistema geral das desigualdades do território.”¹⁹

Sistema geral: a análise da evolução das aglomerações permite especificar como deve ser entendida essa expressão e, particularmente, qual a intensidade que se pode atribuir às relações que o estruturam.²⁰ Em teoria, o crescimento é a única evolução possível para as cidades. A função que têm de praças centrais faz delas um elemento essencial de um círculo virtuoso do desenvolvimento: formadas “conforme a conveniência e pela impulso dos vilarjeos”, elas estimulam, particularmente graças à organização das comunicações, o desenvolvimento rural; este, por sua vez, repercute na prosperidade urbana. Na realidade, as coisas não caminham assim, e as cidades evoluem “cada uma à sua maneira”, em sentidos e ritmos diferentes.

Para compreender essas variações, Reynaud considera uma série de causas. A introdução de novas culturas ou de técnicas de cultivo mais adaptadas pode aumentar localmente a prosperidade dos campos e, indiretamente, a das cidades centrais. A exploração de novos recursos minerais ou a utilização de processos tecnológicos mais eficazes precipita o crescimento de uma população urbana cuja aglomeração introduz os campos vizinhos no círculo do desenvolvi-

19. *Ibid.*, p. 676.

20. *Ibid.*, pp. 684-686.

mento. As modificações das vias de comércio têm um forte efeito sobre a prosperidade cidadina. As transformações da organização política e administrativa (modificações das linhas das fronteiras nacionais, evoluções estratégicas, reformas de maneiras de entrançamento territorial, integração das províncias) determinam a transformação das cidades na proporção da importância dos empregos públicos. Já se deve ter notado que todas essas causas são exógenas: elas pouco dependem das cidades em si, e em nada de sua configuração. Sem sinergia própria, sem poder criador, o sistema urbano limita-se a refletir no plano espacial evoluções econômicas ou políticas que afetam individualmente cada um dos pontos que o compõem. Então se trataria menos de interdependências do que de acumulação.

Na verdade, as coisas são mais complexas. A multiplicidade das fontes de variação constitui um fator de equilíbrio-para um conjunto em que as taxas de crescimento parecem alcatórias de uma cidade para outra e de um período para o seguinte. A oscilação opera-se em torno de um estado de equilíbrio: a afirmação vale expressamente para as capitais nacionais que encontram aí uma das razões de sua perenidade, mas Reynaud não a estende aos outros níveis da hierarquia urbana. Enquanto, evidentemente, as praças centrais são organizadas numa rede, o sistema urbano começa a ser pensado apenas de maneira ambicionária em termos reticulares. Por isso, as cidades não deixam de influir umas nas outras:

Ora processos tecnológicos, concentrados por muito tempo numa cidade, escapam dela e, secundados por meios de subsistência mais fáceis, ou por uma população laboriosa, ou por mercados mais favoráveis, criam em outras cidades a indústria cujo monopólio a sustentava; ora um simples efeito de concorrência entre cidades rivais aumenta a riqueza de umas em detrimento das outras.

Devemos, por causa disso, considerar as reflexões de Jean Reynaud como uma descrição confiável da maneira como se organiza o território econômico e urbano francês dos anos de 1840? O último

parágrafo do verbete “Villes” da *Encyclopédie nouvelle* permite compreender sua forte carga ideológica. Reynaud proclama aí a grandeza da França e atribui sua preeminência à adequação da rede urbana ao modelo teórico. Qualquer projeto de intervenção se limitará a favorecer um crescimento já notado. Ou melhor, a perfeição já está quase atingida: “há, no fundo, uma tão sólida harmonia entre todas as cidades, que uma mesma administração, se fosse dotada de inteligência suficientemente vasta, poderia regê-las em conjunto e satisfazer a todas ao mesmo tempo. Melhor dizendo, já não há na França senão uma única cidade, e esta cidade é a própria França”²¹. Estaríamos muito longe da cidade ideal da utopia?

AS CAPITAIS? ESPAÇOS ONDE OS FLUXOS TOMAM FORMA

Um último caminho nos levará ao interior da cidade. Pois ainda é necessário mostrar que os engenheiros, ao descrever as cidades, não se limitam a preocupar-se com os pontos para melhor traçar as linhas e que a nova imagem que se constrói refere-se também ao ser da cidade. No século XVIII, os debates a respeito das muralhas ou dos cemitérios demonstraram isso: por serem referentes à materialidade urbana e aos símbolos cotidianos, os projetos de intervenção explicam, sem dúvida melhor do que todo o resto, o ideal urbano.

O primeiro dossiê foi extraído da *Revue générale de l'architecture et des travaux publics*. A revista, mensal, foi fundada em 1840 por César Daly, que lhe atribui o objetivo de estudar a “história, a estética e a ciência da construção e todas as artes que a ela se relacionam... visando a um resultado útil, que é o progresso prático e real da arte de construir”²². Assim como o título, a origem de seus colaboradores marca uma nova aliança, a dos arquitetos e engenheiros, unidos por

uma ambição comum de intervenção no espaço. De fato, colaboraram arquitetos como Hitroff ou Labrousse; o secretário do *Conseil des bâtiments civils*, Gourlier; Prosper Mérimé, que é inspetor geral dos *Monuments Historiques*; o economista Michel Chevalier; e engenheiros como Polonceau, Teisserenc e Perreymond. O último, politécnico e engenheiro civil, é co-autor, com Victor Considérant, de

um “projeto de locomoção rápida”, apresentado em 1841 ao ministro das Obras Públicas. A rede que preconizam, em forma de espinha de peixe, assemelha-se à que Michel Chevalier havia proposto para o sistema de canais do oeste. O objetivo visado é uma interconexão na escala do país inteiro; trata-se tanto de ligar diretamente todas as províncias entre si quanto cada uma a Paris. O projeto, divulgado pela *Revue générale de l'architecture*, já fora publicado em *La Phalange*. Perreymond é jornalista e publicará, em 1849, pela editora *Librairie Phalanstérienne*, um balanço social crítico²³. Em 1842 e 1843, publica na revista de César Daly em dez fascículos e em mais de uma centena de colunas *in-quarto*, um longo artigo intitulado “Études sur la ville de Paris”, já brilhantemente analisado²⁴.

O resultado de seus estudos é um projeto de intervenção radical na capital que prevê, particularmente, a completa demolição dos quarteiros da *Cité*, do Palácio da Justiça e da *Île Saint Louis*, o aterro do braço esquerdo do rio Sena e a divisão do território assim liberada do em duas grandes zonas. A primeira, da *Pont-Neuf* à extremidade da grande nave da igreja de *Notre Dame*, concentraria os “es-

23. *Revue Générale de l'Architecture...*, 1841, col. 582. PERRYMOND, *Le Bilan de la France ou la misère et le travail*, Paris, 1849.

24. PERRYMOND, “Études sur la ville de Paris”, *Revue Générale de l'Architecture...*, 1842, col. 540-554, 570-579, e 1843, col. 25-37, 72-79, 79-88, 413-429, 449-458, 458-464, 464-469, 517-528; M. RONCEVOLO, “Pelúdio all haussmannizzazioni. Capitale e pensiero urbano in Francia intorno al 1840”. In: *Le città capitali*, a cura di C. De Seta, Bari, 1985. O projeto de Perreymond é igualmente lembrado por P. LAVIGNAN, *Histoire de l'urbanisme à Paris*, 1975.

21. *Idem*, p. 687.

22. *Revue Générale de l'Architecture et des Travaux Publics*, 1840, n. 1, col. 3.

tabelecimentos públicos de arte, de ciência e de administração” e se denominaria *Nouvelle Lutèce*. A segunda, rio acima, da abside de *Notre Dame* até o leste da antiga ilha *Louvière*, teria o nome de *Bazar National*, este seria “apropriado às arribações, aos armazéns, às grandes lojas de mercadorias, aos mercados – apropriado, enfim, às atividades do grande comércio” e provido de entroncamentos de estradas de ferro²⁵. Uma forma de representação do espaço urbano e uma análise histórica fundamentam essas proposições, nas quais se deve ter observado que a produção não tem vez.

Dois princípios organizam a análise espacial de Perreymond. O primeiro vem de Newton e da lei da gravidade. É por atração que os bairros novos das cidades se estruturam e se fortalecem, até que sua progressão seja interrompida pela força contrária exercida pelos bairros concorrentes sobre os homens e as atividades. O princípio é invariante e universal, pois aplica-se tanto ao desenvolvimento dos burgos quanto ao das capitais, ao espaço regional como ao espaço urbano. O segundo princípio está na oposição de duas forças: uma de unidade e solidariedade, outra de realinhamento e dispersão. Se a referência newtoniana é bastante comum na primeira metade do século XIX²⁶, a retórica do realinhamento e da associação é a que comanda a concepção fourierista da evolução histórica das cidades²⁷. Mas Perreymond é engenheiro e acrescena duas dimensões ao urbanismo fourierista, uma econômica, relacionada ao desenvolvimento, e a outra técnica, relacionada aos meios de transporte.

Na ordem econômica, a idade de ouro de Paris situa-se nas origens míticas da cidade, quando os “mercadores da água”²⁸ de Lutéc-

cia lançam, antes da conquista romana, “os fundamentos da Hansa parisiense”. A cidade é, então, modesta, mas dispõe dos meios de uma potência futura. Com a Idade Média começa um realinhamento que afeta, ao mesmo tempo, o espaço, fracionado entre a margem esquerda do Sena, a *Cité* e a cidade, e os focos econômicos e sociais do desenvolvimento parisiense: a universidade, os comerciantes, a corte.

Se essa fragmentação não impede o crescimento de Paris, é porque toda a sociedade está organizada nos mesmos moldes. Na época contemporânea, ao contrário, constrói-se a unidade nacional sob a impulsão do desenvolvimento industrial e comercial e assiste-se ao crescimento da solidariedade do corpo social. Então, todo fracionamento é um entrave ao desenvolvimento de Paris, pois o funcionamento descentralizado que ele acarreta faz-se em detrimento do conjunto. Para Fourier, “a cidade do sexto período”, que é a “ta sociedade harmônica, é uma cidade concêntrica cuja polarização é accentuada por dois cinturões verdes, gramados e plantados. Da mesma forma, segundo Perreymond, para que a capital prospere, seu “sítio principal deve ser uno, estável, central e ativo por si mesmo”²⁹.

A disfunção urbana evidencia-se no estado deplorável de certos bairros cuja insalubridade está registrada em todas as páginas dos relatórios sanitários dos anos de 1820 e no relatório da epidemia de cólera de 1832. Mas, evidentemente, a questão social encontra sua origem na inadequação entre a função e a forma da cidade, e recebe soluções que pertencem ao mesmo registro. Se o sítio é ponto de convergência, a centralidade transforma-se em estrangulamento e, para evitar a paralisia, é a gestão dos fluxos que o engenheiro-urbanista deve apagar-se. Os mercados, os teatros, o correio, a bolsa, os entrepostos, as bibliotecas, os edifícios administrativos devem ter igualmente uma posição central. A dificuldade nasce do fato de que, reunidos, ocupam um espaço desmesurado e, dispersos, perdem a

25. *Revue Générale de l'Architecture...*, 1843, col. 417-420.

26. J. SCHLANGER, *Les métaphores de l'organisme*, Paris, 1971, p. 99-108.

27. C. FOURIER, *Traité de l'Association Domestique Agricole*, Paris, 1822, citado por F. GONZ, *L'urbanisme. Utopias et réalités. Une anthropologie*, Paris, 1965, pp. 96-97.

28. Em francês “marchands de l'eau”, ou seja, os comerciantes que trabalhavam na beira do Sena.

29. *Revue Générale de l'Architecture...*, 1842, col. 554.

eficácia, por perderem em acessibilidade. A solução é combinar formas de utilização do espaço e do tempo. “Se esses edifícios fossem melhor articulados uns aos outros, já que têm funções diferentes, e as pessoas que os frequentam dirigem-se a eles em diferentes horas do dia, um mesmo espaço livre poderia servir a um número infinito de visitantes, pois estes chegariam sucessivamente”³⁰. A organização própria de cada um dos edifícios, que pode até pesar sobre sua combinação ou sua utilização conjugada, é esquecida. O essencial é que a questão do arranjo funcional seja transferida da arquitetura para o urbanismo, do edifício concebido como equipamento para a cidade.

Se a cidade é uma máquina, sua função é regular a comunicação. Do território à capital, a organização da mobilidade repousa sobre os mesmos princípios: pensar em termos de totalidade, prover serviços gerais capazes de ligar todos os bairros, assegurar, enfim, a articulação dos diferentes meios de transporte³¹.

A organização espacial, então, não será mais um fim, e sim um elemento propulsor da eficácia econômica. A organização sistemática dos vazios – a largura das ruas, o arranjo das praças em torno dos edifícios públicos, as plataformas das estações – têm, na cidade, o mesmo papel que a combinação das linhas exerce na totalidade do território: aumentar a mobilidade, obedecer ao máximo as ligações funcionais, respeitar o equilíbrio da centralidade para fazê-lo funcionar melhor. Uma lógica dos efeitos toma o lugar, na organização urbana, da busca do efeito: “erramos em nos preocupar com o monumento deixando de lado a circulação, em pensar no grandioso negligenciando o útil”³².

A *Encyclopédie nouvelle* fornece os elementos para uma generalização ultrapassando o âmbito das capitais. A imagem de seu siste-

30. *Idem*, col. 416.

31. *Idem*, *ibidem*.

32. *Idem*, col. 579.

ma urbano, o esquema de urbanismo de Jean Reynaud é mais complexo. Deixaremos de lado aqui as reflexões sobre o sítio, sobre a importância dos recursos hídricos ou em materiais, sobre a salubridade que depende da exposição ao sol, da orientação em relação aos ventos dominantes e da densidade do construído – dados que permitiriam escrever uma página de ecologia –, para nos deter apenas na organização dos deslocamentos. Não se trata de um tema menor, pois a comodidade da circulação contribui para determinar o valor de um sítio e ditar a regulamentação da construção privada. A diferenciação da rede viária supõe, assim, uma hierarquização do espaço cidadão. Em sua essência, ela não é determinada previamente, mas construída. Repousa sobre uma analítica das funções e sobre uma geometria. A primeira questão é a da distribuição dos equipamentos na cidade; ela se resume em “calcular as conexões³³ naturais de cada edifício com os outros e o ponto de equilíbrio entre todas essas tendências”. Para determiná-las, o macrocosmo endossa o microcosmo: “Como o problema é análogo ao da localização das cidades nos territórios, os dois métodos são também análogos”³³. A lógica dos equipamentos que preside à distribuição das cidades comanda também sua organização: tudo é questão de distribuição dos serviços, sejam eles comuns a toda a cidade ou próprios de cada bairro. Diferenças de valor dos diversos pontos da cidade nascem assim, e a rede de circulação vem acentuar os desníveis do espaço urbano, adaptando-se a ele.

Reynaud rejeita as plantas estrelares ou quadrangulares em que os lugares são tratados com excessiva indiferença e em que a multiplicação das simetrias uniformiza o espaço. Ele lhes opõe um princípio gravitacional, “a lei lógica das comunicações, que é uma linha tão mais próxima da reta quanto maior é a importância dos pontos a

33. *Encyclopédie nouvelle*, op. cit., 1842, p. 789.

serem relacionados”. Resultam daí plantas mais complexas, pois adaptadas à diversidade das cidades e a seu espaço diversamente valorizado: “somos matematicamente levados à concepção de um sistema de vias inclinadas umas sobre as outras seguindo uma série indefinida de ângulos e, conseqüentemente, curvas e quebradas”. Na linha dos tratados de arquitetura a partir do *De re aedificatoria* de Alberti, Reynaud considera que a cidade é “praticamente um edifício”; no entanto, as leis de sua composição não advêm mais de uma estética, mas de uma lógica dos fluxos. O urbanismo e a organização do território falam a mesma língua.

A planificação urbana, porém, não poderia ser pura geometria, pois ela defronta-se com o tempo que passa. As cidades lhe opõem uma inércia particular — “as pedras não se movem como as mentalidades e as populações”³⁴ —, que contradiz as mudanças de funções e assim as afastam de seu “modelo teórico” do momento. Por tanto é a distribuição das massas monumentais que constitui obstáculo à evolução, e a superioridade pertence às cidades que, “por seus materiais ou seu método de construção, estão em condição de corrigir constantemente, sem despesa suplementar e, digamos assim, por uma renovação natural orgânica, as construções que haviam se estabelecido nas condições anteriores”³⁵. Confirma-se a subordinação da estética aos cálculos funcionais.

A cidade, por isso tudo, não escapa da história. Todos os passados nela se encontram, mesmo que passem despercebidos e mesmo se, associando-os em novas combinações em escalas diferentes, os homens acreditam, sempre, estar forjando o presente. “Ainda se poderia dizer que, como a condição atual de uma cidade não passa da conseqüência de todas as suas condições anteriores, essa condição representa todas as outras, e uma cidade construída apenas com vis-

tas no próprio presente exprime, de modo virtual e transcendente, todo o seu passado”³⁶. Por que não ler nessa observação, precisamente, o destino de longa duração das capitais e a expressão do problema em que esbarra sua criação *ex nihilo*?

Bucarestre, Tunis, Paris, março de 1996.

34. *Revue Générale de l'Architecture...*, 1842, col. 550.

35. *Encyclopédie nouvelle*, op. cit., 1842, p. 683.

36. *Ibidem*, p. 684.