

## AS CIDADES

As cidades são como transformadores elétricos: aumentam as tensões, precipitam as trocas, caldeiam constantemente a vida dos homens. Não nasceram elas da mais antiga, da mais revolucionária divisão do trabalho: os campos de um lado, as chamadas atividades urbanas do outro? “A oposição entre a cidade e o campo começa com a passagem da barbárie à civilização, do regime das tribos ao Estado, da localidade à nação e encontra-se em toda a história da civilização até os nossos dias.” Karl Marx escreveu estas linhas na sua juventude!

A cidade é corte, ruptura, destino do mundo. Quando surge, portadora da es-crita, abre as portas ao que chamamos *história*. Quando renasce na Europa, com o século XI, começa a ascensão do pequeno continente. Floresce na Itália, e é o Renascimento. É assim desde as cidades — *poles* — da Grécia clássica, depois as *medinas* das conquistas muçulmanas, até os nossos dias. Todos os grandes momentos do crescimento se exprimem por uma explosão urbana.

Quanto à questão: serão as cidades a causa, a origem do crescimento?, é tão inútil pô-la como perguntar se o capitalismo é responsável pelo desenvolvimento econômico do século XVIII ou pela Revolução Industrial. A “reciprocidade das perspectivas”, cara a Georges Gurvitch, entra aqui plenamente em jogo. A cidade tanto cria a expansão como é criada por ela. Mas o certo é que, mesmo quando não é a cidade a fabricá-la com todas as suas peças, é ela a ditar as leis do jogo. E na cidade este jogo revela-se melhor do que em qualquer outro posto de observação.

## A CIDADE EM SI

Onde quer que se situe, uma cidade implica sempre um certo número de realidades e de processos, com regularidades evidentes. Não há cidade sem divisão obrigatória do trabalho e não há divisão do trabalho um pouco avançada sem a intervenção de uma cidade. Não há cidade sem mercado e não há mercados regionais ou nacionais sem cidades. Fala-se muitas vezes do papel da cidade no desenvolvimento e na diversificação do consumo, mas muito raramente do fato, aliás importantíssimo, de o mais pobre dos cidadãos passar obrigatoriamente pelo abastecimento do mercado, do fato de a cidade, em geral, generalizar o mercado. Ora, é de um e outro lado da linha do mercado — voltarei a este ponto — que fundamentalmente se dividem as sociedades e as economias. Enfim, não há cidades sem poder simultaneamente protetor e coercivo, seja qual for a forma deste poder, seja qual for o grupo social que o encarna. E se o poder existe fora da cidade, adquiere nela, uma dimensão suplementar, um campo de ação de outra natureza. Enfim, não há abertura ao mundo, não há trocas a distância sem cidades.

Foi neste sentido que, há dez anos<sup>2</sup>, escrevi e hoje mantenho, contra a elegante crítica de Phillips Abrams<sup>3</sup>, que “uma cidade é sempre uma cidade” onde quer que se situe, tanto no tempo como no espaço. O que de maneira alguma quer dizer que as cidades sejam todas parecidas. Mas, para além de características diversas, originais, todas falam obrigatoriamente uma mesma linguagem *fundamental*: o diálogo ininterrupto com o campo, necessidade primordial da vida cotidiana; a presença das pessoas, tão indispensável como a água para a roda do moinho; o orgulho cidadão, o desejo de as cidades se distinguirem umas das outras; a sua situação obrigatória no centro de redes de ligações mais ou menos longínquas; a sua articulação com os seus arrabaldes e com outras cidades. Nunca uma cidade se apresenta sem o acompanhamento de outras cidades. Uma senhora, outras servas ou mesmo escravas, estão ligadas, formam uma hierarquia, na Europa, na China ou em qualquer lugar.

### *Do peso mínimo ao peso global das cidades*

Concentração pouco habitual de pessoas, de casas próximas, muitas vezes juntas, parede com parede, a cidade é uma anomalia do povoamento. Não que esteja sempre cheia de gente, qual “mar agitado” de pessoas, como dizia Ibn Batuta ao admirar o Cairo, os seus 12 mil aguadeiros e os milhares de condutores de camelos oferecendo os seus serviços<sup>4</sup>. Há cidades ainda a esboçar-se e algumas vilas vencem-nas quanto ao número de habitantes, como as enormes cidades da Rússia de outro-ra e de hoje, as cidades rurais do *Mezzogiorno* italiano ou do Sul andaluz, ou essas constelações de cabanas de tecido ordinário de Java, a que ainda hoje é a “ilha das aldeias”. Mas estas aldeias grandes, mesmo juntas, não estão forçosamente destinadas a se tornar cidades.

Com efeito, nem só o número conta. A cidade enquanto tal só existe em contraposição a uma vida inferior à sua, e esta não tem exceções: nenhum privilégio



Fotografia aérea de Brive (departamento do Corrèze): exemplo de cidade de ruas intrincadas, segundo a herança medieval. (Clichê do Ministério da Construção)

a substitui. Não há cidade nem vila que não tenha as suas aldeias, a sua porção de vida rural anexa, que não imponha ao seu "plat pays" as comodidades do seu mercado, a utilidade das suas lojas, dos seus pesos e medidas, dos seus prestamistas, dos seus juristas, até das suas distrações. Para existir, ela tem de dominar um império, por minúsculo que seja.

Varzy, atualmente no Nièvre, não chega aos 2 mil habitantes no início do século XVIII. Mas é realmente uma cidade, com a sua burguesia: tem tantos juristas que bem podemos perguntar o que fazem ali, mesmo no meio de uma população camponesa iletrada e que, evidentemente, tem de recorrer à pena alheia. Mas estes juristas são também proprietários; outros burgueses são donos de forjas, de curtumes, madeiros, estes favorecidos pelo tráfico dos "troncos perdidos" ao longo dos rios, por vezes interessados no monstroso abastecimento a Paris, fazendo abates até o longínquo Barrois<sup>5</sup>. É realmente um caso típico de pequena cidade do Ocidente que se encontram aos milhares.

Para que as coisas fiquem claras, há que dispor de um limite inferior evidente, indiscutível, que fixe a base da vida urbana. Sobre este ponto, ninguém está, nem pode estar, de acordo. Sobre tudo porque tal limite varia com o tempo. Para a estatística francesa, uma cidade é um aglomerado de pelo menos 2 mil habitantes (ainda hoje) — o próprio tamanho de Varzy em 1700. Para as estatísticas inglesas, o número usado é 5 mil. Por isso, quando se afirma que em 1801 as cidades representavam 25% da população inglesa<sup>6</sup>, é preciso saber que, se se tomasse por base as comunidades acima de 2 mil habitantes, a percentagem passaria a ser de 40.

Pensando no século XVI, Richard Gascon, por sua vez, calcula que "seiscentas casas (isto é, mais ou menos 2 mil ou 2.500 habitantes) talvez fosse um limite inferior bastante bom"<sup>7</sup>. Mas eu penso que, pelo menos no século XVI, é fixar o limite demarcado acima (talvez Richard Gascon se deixe impressionar pela relativa exuberância das cidades que gravitam em redor de Lyon). Em todo caso, para toda a Alemanha do fim da Idade Média, estão recensadas 3 mil localidades com o direito de cidade adquirido. Ora, a sua população média é de 400 indivíduos<sup>8</sup>. E pois bem abaixo do tamanho de Varzy que se situa, para a França e provavelmente para todo o Ocidente (as exceções confirmam a regra), a base normal da vida urbana. Assim, na Champagne, Arcis-sur-Aube, sede de um armazém de sal e de um arquiadiconato, autorizada por Francisco I, em 1546, a rodear-se de muralhas, tem apenas 228 casas ainda no princípio do século XVIII (ou seja, 900 habitantes); Chaource, que possui um hospital e um colégio, conta 227 casas em 1720, Eroty 265, Vendœuvre-sur-Barse 316, Pont-sur-Seine 188...<sup>9</sup>

É até estes limites inferiores que a história urbana deve entender o seu estudo, pois as pequenas cidades, como observa Oswald Spengler<sup>10</sup>, acabam por "vencer" os seus campos circundantes, insuflam-lhes "consciência cidadã" enquanto elas próprias são devoradas, submetidas pelos grandes aglomerados mais povoados e ativos do que elas. Estas cidades são assim apanhadas pelos sistemas urbanos que gram habitualmente em torno de uma cidade-sol. Mas seria errado contar apenas a cidades-sóis. Veneza, ou Florença, ou Nuremberg, ou Lyon, ou Amsterdã, ou Londres, ou Delhi, ou Nanquim, ou Osaka... Em toda a parte as cidades constituem hierarquias; só a ponta da pirâmide, por mais importante que seja, não resume tudo. Na China, as hierarquias urbanas afirmam-se na partícula que se junta ao nome da cidade (*fu*, cidade de primeira ordem, *tchou*, de segunda ordem, *hier*, de terceira ordem), sem contar, a um nível ainda mais baixo, as cidades elementares

construídas nas províncias pobres por causa "da necessidade de conter os povos meio selvagens que suportam impacientemente o jugo da autoridade"<sup>11</sup>. Mas é esta base das cidades elementares, em contato com aureólas de aldeias, o que vemos pior, tanto na China como o resto do Extremo Oriente. Um médico alemão que atravessa, em 1690, uma pequena cidade no caminho para Yedo (Tóquio) conta 500 casas (ou seja, pelos menos 2 mil habitantes), incluindo arrabaldes<sup>12</sup>, e basta este último pormenor para provar que se trata realmente de uma cidade. Mas estas observações são raras.

O importante seria poder calcular toda a massa dos sistemas urbanos, o seu peso global, descer, portanto, sempre o seu limite inferior, à articulação entre cidades e campos. Mais que os números em particular, estes números de conjunto nos seriam úteis: colocar num prato de balança todas as cidades e, no outro, toda a população do império, ou da nação, ou da região econômica, depois calcular a relação entre um e outro valor — uma maneira bastante segura de aferir certas estruturas econômicas e sociais da unidade em observação.

Ou, pelo menos, seria uma maneira bastante segura se essas percentagens fossem fáceis de estabelecer e satisfatórias. As que são dadas no livro de Josef Kulischer<sup>13</sup> parecem exageradamente elevadas, demasiado otimistas se comparadas com as estimativas atuais. Não falemos da afirmação de Cantillon: "Geralmente, supõe-se que metade dos habitantes de um estado subsiste e mora nas cidades, a outra metade no campo."<sup>14</sup> Para a França do tempo de Cantillon, o cálculo recente de Marcel Reinhardt conclui que há apenas 16% de população urbana. Além disso, tudo depende do nível escolhido para base. Se se incluírem sob a designação de cidades os aglomerados acima de 400 habitantes, a Inglaterra, em 1500, é 10% urbana, e 25% em 1700. Mas se a base for fixada em 5 mil, os números passam a ser apenas 13% em 1700; 16% em 1750; 25% em 1801. Torna-se evidente que seria necessário refazer todos os cálculos a partir de um mesmo critério antes de se poder comparar com validade os graus de urbanização das diversas regiões da Europa. Quando muito podemos, por ora, destacar alguns níveis particularmente altos ou baixos.

Por baixo, os números mais modestos, na Europa, referem-se à Rússia (2,5% em 1630; 3% em 1724; 4% em 1796; 13% em 1897)<sup>15</sup>. O nível de 10% na Alemanha de 1500 não seria portanto significativo comparado com os números russos. É também o da América inglesa de 1700, em que Boston conta 7 mil habitantes, Filadélfia 4 mil, Newport 2.600, Charlestown 1.100, Nova York 3.900. E, contudo, já em 1642, em Nova York, então Nieuwe Amsterdam, o tijolo holandês "à moderna" suplantara a madeira na construção das casas, sinal evidente de enriquecimento. Quem não reconheceria o caráter urbano destes centros ainda modestos? Representam, em 1690, a tensão urbana que suscita uma população global de pouco mais de 200 mil pessoas, dispersas através de um vasto espaço, no total, 9% desta população. Em 1750, a população já densa do Japão (26 milhões de habitantes) seria urbana numa proporção de 22%<sup>16</sup>.

Por alto, a passagem acima dos 50% é mais que provável na Holanda (140.180 cidadãos em 1515 numa população global de 274.810 almas, isto é, 51%; 59% em 1627; 65% em 1795). Segundo o recenseamento de 1795, até a província de Overijssel, que por certo não estava à frente, atingia 45,6%<sup>17</sup>.

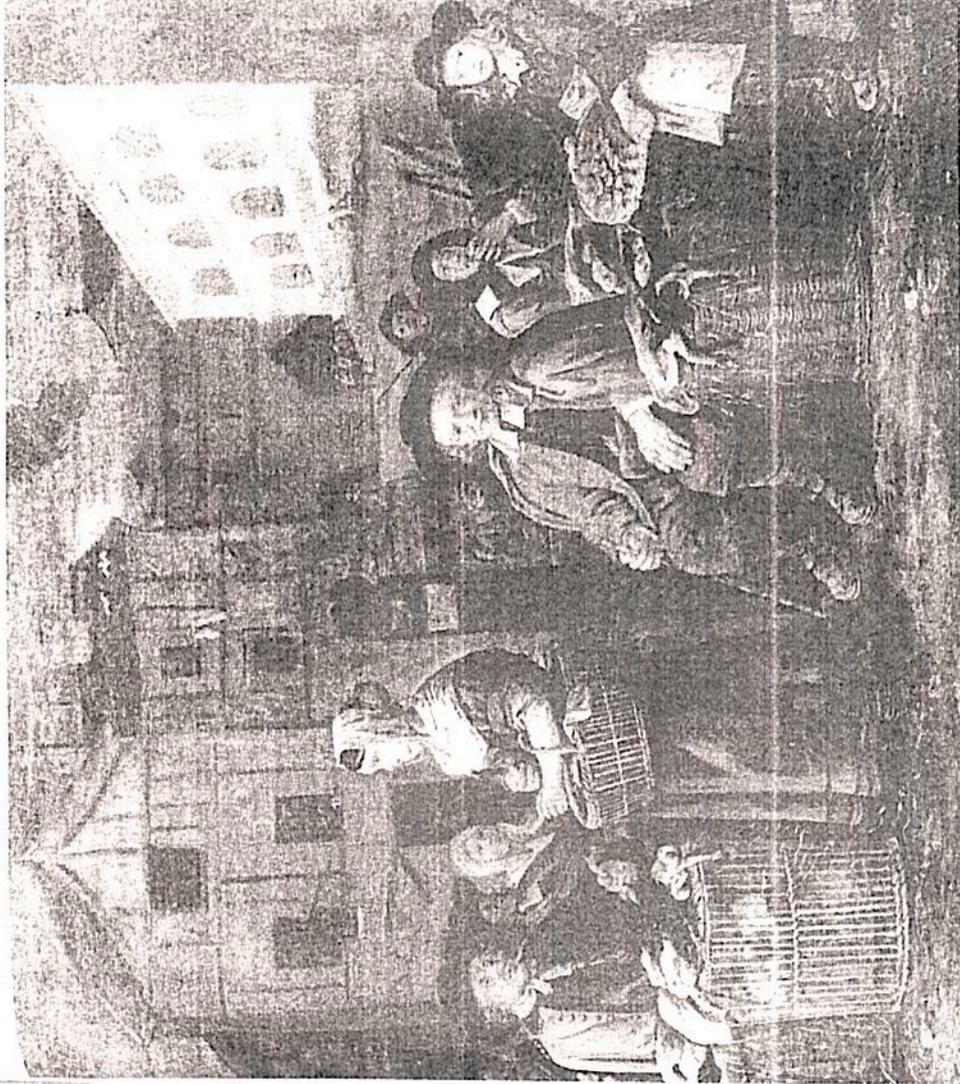
Para interpretar o conjunto destes números, resta saber em que altura (talvez aos 10%) a urbanização de uma população atinge o seu primeiro nível de eficácia. Não haverá seguramente outro limiar significativo, nas imediações dos 50%, 40% ou ainda menos? Resumindo, limiares à Wagemann a partir dos quais as coisas tendem a transformar-se por si?

### Uma divisão do trabalho a retornar continuamente

Na origem e ao longo da vida das cidades, na Europa e em outros lugares, o problema essencial é sempre o mesmo: entre o campo e os centros urbanos, há uma divisão do trabalho que nunca está bem definida e tem de ser retomada continuamente. Em princípio, do lado da cidade estão os mercadores, as funções de chefia política, religiosa e econômica, as atividades artesanais. Mas só em princípio, porque a divisão está sempre acontecendo, num ou noutro sentido.

Com efeito, não se pense que esta espécie de *luta de classes* se resolve *ipso facto* a favor da cidade, que é o mais forte dos dois parceiros. Também não se julgue que o campo, como se costuma dizer, precedeu forçosamente a cidade, no tempo. É certo que frequentemente “o meio rural, com o progresso da produção, autoriza a cidade”<sup>18</sup>, mas esta nem sempre é um produto secundário. Num livro sedutor<sup>19</sup>, Jane Jacobs defende que a cidade aparece pelo menos ao mesmo tempo que o povoamento rural, quando não antes deste. Assim, desde o VI milênio antes de Cristo que Jericó e Çatal Yüyük (Ásia Menor) são cidades que criaram ao redor de si campos a que poderemos chamar modernos, precoces. E isto sem dúvida na medida em que a terra se oferece então como um espaço vazio e livre e se podem criar campos seja onde for. Voltamos a encontrar esta situação na Europa dos séculos XI e XII. E mais perto de nós vêmo-la claramente no Novo Mundo, onde a Europa reconstrói as suas cidades, na realidade lançadas de pára-quadras no vazio e onde os habitantes criam, quer sozinhos, quer com os indígenas, campos que dão de comer. Em Buenos Aires, recriada em 1580, os indígenas ou são hostis ou estão ausentes (o que não é menos grave), de tal forma que os habitantes são obrigados — disse se queixam — a ganhar o pão com o suor do seu rosto. Em suma, têm de criar campo à medida das necessidades da cidade. É um processo quase idêntico o que descreve Morris Birkbeck no Illinois, por volta de 1818, a propósito do avanço “americano” para o Oeste. Explica Birkbeck: “Nos pontos em que vários novos colonos compraram ao governador terras para desbravar, todas vizinhas, um proprietário que veja um pouco mais longe as necessidades da região e os seus progressos futuros, supondo a sua posição favorável à implantação de uma nova cidade, divide o seu terreno (o da sua concessão) em pequenos lotes separados por ruas comodamente traçadas e os vai vendendo à medida que a ocasião se apresenta. Ai são construídas habitações. Primeiro, o armazém (assim se chama a uma loja com toda a espécie de objetos) do comerciante que chega com caixas de mercadorias. Ao lado, ergue-se uma estalagem que se torna a residência de um médico e de um homem de leis que desempenha as funções de notário, de intermediário de negócios; o lojista vai lá comer e todos os viajantes lá param. Em breve chega um ferreiro e outros artesãos, à medida que se vai fazendo sentir a necessidade deles. Um mestre-escola que sirva de sacerdote de todas as seitas cristãs é um membro obrigatório da comunidade nascente. [...] Num lugar onde só se via gente vestida de peles, vê-se agora gente toda de azul que se mostra na igreja; as mulheres, de algodão indiano e chapéus de palha. [...] Uma vez nascida a cidade, a cultura [entenda-se, a agrícola] propaga-se rapidamente e diversifica-se nos arredores. Abundam os bens.”<sup>20</sup> Passa-se o mesmo na Sibéria, esse outro Novo Mundo: em 1652 nasce Irkutsk, antes dos campos próximos que háo de alimentá-la.

Tudo isso é óbvio. Cidades e campos próximos que háo de alimentar as perspectivas: eu te crio, tu me crias; eu te domino, tu me dominas; eu te exploro, tu me



A cidade precisa de campos próximos. Cena de mercado, por Jean Michelin (1623-1696): os vendedores são camponeses que trouxeram os seus próprios produtos. (Foto Giraudon)

exploras, e assim por diante, de acordo com as imutáveis regras da coexistência. Não são os campos próximos das cidades, mesmo na China, valorizados por esta vizinhança? Em 1645, quando Berlim começava a viver, diz o seu *Geheime Rat*: “A principal razão dos atuais preços muito baixos do cereal está precisamente no fato de todas as cidades, com poucas exceções, terem sido devastadas e não precisarem de trigo da planície, pois satisfazem as necessidades dos seus poucos habitantes a partir do seu território.” Não será este território citadino um campo recriado pela cidade durante os últimos anos da Guerra dos Trinta Anos?<sup>21</sup>

Claro que a ampolheta pode inverter-se: as cidades urbanizam os campos, mas estes ruralizam aquelas. Desde o fim do século XVI, escreve Richard Gascon, “que o campo é o sorvedouro onde vão enterrar-se os capitais urbanos”<sup>22</sup>, quanto mais não seja com as compras de terras, com a criação de domínios agrícolas ou de inúmeras casas de campo. No século XVII, Veneza abandona os lucros do mar e coloca toda a sua fortuna nos campos. Mais dia menos dia, todas as cidades do mundo passam por transferências deste gênero, quer se trate de Londres, Lyon ou Milão, quer se trate de Leipzig, Argel ou Istambul.

Com efeito, cidades e campos nunca se separam como o azeite da água: há simultaneamente separação e aproximação, divisão e reagrupamento. Até mesmo em terras do Islã a cidade não exclui o campo, a despeito do corte violento que o separa dela. Desenvolve em redor de si atividades horticolas: certos canais ao longo das ruas urbanas prolongam-se para os quintais dos oásis próximos. A mesma simbiose se verifica na China, onde os campos são adubados com os lixos e imundícies da cidade.

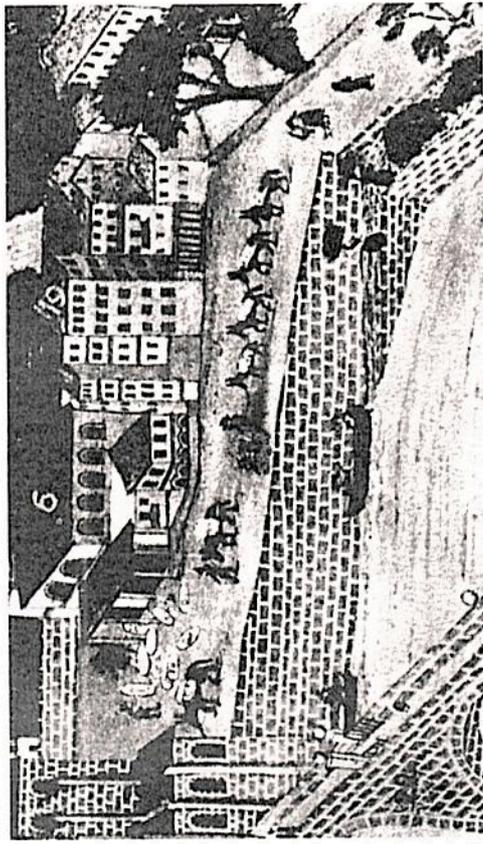
Mas para que demonstrar o que é óbvio? Até tempos recentes, qualquer cidade devia ter os seus alimentos à porta. Para um historiador economista familiarizado com cálculos, a partir do século XI, um centro de 3 mil habitantes precisava, para viver, de uma dezena de terrenos rurais, ou seja, mais ou menos 8,5 km<sup>2</sup>, “da do o fraco rendimento da agricultura”<sup>23</sup>. Com efeito, o campo tem de suportar a cidade se esta não quiser temer a cada momento pela sua subsistência: o grande comércio só excepcionalmente pode alimentá-la. E é apenas o caso de cidades privilegiadas: Florença, Bruges, Veneza, Nápoles, Roma, Gênova, Pequim, Istambul, Delhi, Meca...

Aliás, até o século XVIII, mesmo as grandes cidades conservam atividades rurais. Abrigam pastos, guardas rurais, lavradores, viticultores (até em Paris); têm dentro e fora das muralhas um cinturão de hortas e pomares e, mais longe, campos por vezes repartidos em três folhas, como em Frankfurt-am-Main, em Worms, na Basília ou em Munique. Na Idade Média, o barulho do mangual pode ser ouvido em Ulm, Augsburg ou Nuremberg, até as imediações da *Rathaus*, e os porcos são criados nas ruas em liberdade, tão sujas e tão cheias de lama que é preciso usar andas para atravessá-las ou fazer pontes de madeira de um lado para o outro. Na véspera de uma feira, em Frankfurt, cobriam-se às pressas as ruas principais com palha ou aparas de madeira<sup>24</sup>. Quem poderia pensar que em Veneza, ainda em 1746, foi preciso proibir a criação de porcos “na cidade ou nos mosteiros”<sup>25</sup>?

Quanto às inúmeras pequenas cidades, mal se distinguem da vida rural; houve mesmo quem falasse de “cidades rurais”. Na Baixa-Suábia vinícola, Weinsberg, Heilbronn, Stuttgart, Esslingen, todas se encarregam de encaminhar para o Danúbio o vinho que produzem<sup>26</sup> e, aliás, o vinho é já por si uma indústria. Jerez de

la Frontera, próximo de Sevilha, responde a um inquérito de 1582 que “a cidade só tem as suas colheitas de vinho, de trigo, de azeite, de carne”, o que basta para o seu bem-estar e para animar os seus tráficos, o seu artesanato<sup>27</sup>. Quando Gibraltar é surpreendida pelos corsários argelinos, em 1540, estes, conhecedores dos hábitos da cidade, escolhem a época das vindimas: todos os habitantes estão fora das muralhas e dormem junto dos vinhedos. Em toda a Europa as cidades velam cuidadosamente pelos seus campos e pelas suas vinhas<sup>28</sup>. Centenas e centenas de almotaçarias, todos os anos, por exemplo, em Rothenburg, na Baviera, ou em Bar-le-Duc, abrem a vindima quando “as parras já adquiriram a cor amarela que anuncia a maturidade”. Até Florença, todos os outonos, submersa por milhares de barris, se transforma num enorme mercado de vinho novo.

Nesse tempo, as pessoas da cidade são só meio cidadinas. Na época das colheitas, artesãos, homens de bem trocam os seus ofícios e as suas casas pelo trabalho do campo. É o que acontece na Flandres industriosa e superpovoada do século XVI. É também o que acontece na Inglaterra, às vésperas da Revolução industrial; e em Florença onde, no século XVI, a arte tão importante da lã é sobretudo uma atividade de inverno<sup>29</sup>. No seu diário, um mestre carpinteiro de Reims, Jean Pussoot, mais do que aos acontecimentos da vida política ou artesã, refere-se às vindimas, às colheitas, à qualidade do vinho, ao preço do trigo e do pão. Na época das nossas Guerras Religiosas, os de Reims e de Épernay não estão do mesmo lado e é sob forte escolta que vão todos fazer as vindimas. Mas, observa o nosso carpinteiro, “os ladrões de Épernay levaram a vara de porcos da cidade [de Reims]...”, conduziram-na à dita Épernay na terça-feira 30 de março de 1593<sup>30</sup>. Não se trata



O abastecimento de Bilbao por barco e por caravanas de mulas. As mercadorias são descarregadas e armazenadas. Detalhe da Vista de la muy noble villa de Bilbao, fim do século XVIII; gravado por Francisco Antonio Richter. (Documento do autor)

apenas de saber quem triunfará, se os da Liga, se os do Bêarn: quem salga, quem come a carne? Em 1722, as coisas ainda não mudaram, pois um tratado de economia deplora que nas pequenas cidades da Alemanha, até nos principados, os artesãos se metam na agricultura, fazendo as vezes de camponeses. Melhor seria que cada qual "ficasse na sua esfera". As cidades, destituídas do seu gado e dos seus "grandes montes de estume", ficariam mais limpas e seriam mais saudáveis. A solução seria "banir das cidades [...] a agricultura e pô-la nas mãos daqueles a quem convém"<sup>31</sup>. O artesanato ficaria com a vantagem de vender aos camponeses na proporção do que estes tivessem a certeza de vender regularmente à cidade. Todos sairiam ganhando.

Se a cidade não abandonou completamente aos campos o monopólio das culturas ou da pecuária, inversamente o campo não se despojou de todas as suas atividades "industriais" em benefício das cidades próximas. Tem o seu quinhão, embora, geralmente, aquele que lhe é voluntariamente deixado. Primeiro, as aldeias nunca deixaram de ter os seus artesanatos. A roda da carroça é fabricada e reparada localmente, na própria aldeia, pelo carroceiro, leva a rodela de ferro em volta pela mão do ferreiro, a quente (esta técnica difunde-se no fim do século XVI), todas as aldeias têm o seu ferrador e o espetáculo destes trabalhos perpetua-se na França até o início do século XX. Mais ainda, na Flandres e em outras regiões, onde se tinha instaurado nos séculos XVI e XVII uma espécie de monopólio industrial das cidades, verificase um grande refluxo das indústrias citadinas, a partir dos séculos XV e XVI, para os limites rurais, em busca de uma mão-de-obra mais barata e fora da proteção e da vigilância minuciosa das corporações urbanas. A cidade nada perde com isso, pois controla para além das suas muralhas os miseráveis operários rurais, dirigindo-os a seu modo. No século XVII, mais ainda no século seguinte, as aldeias voltam a carregar com as suas débeis forças uma grande parte das tarefas artesanais.

Em outras regiões, a partilha é a mesma, mas processa-se de outro modo: é o caso da Rússia, da Índia, da China. Na Rússia, a maior parte das tarefas industriais cabe às aldeias que vivem à sua própria custa. Os aglomerados urbanos não as dominam, não as incomodam, como nas cidades do Ocidente. Lá, entre cidadãos e camponeses não há ainda verdadeira competição. A razão é óbvia: a lentidão do desenvolvimento urbano. Claro que há algumas grandes cidades, a despeito dos acidentes que as atingem (Moscou é queimada pelos tártaros em 1571, incendiada pelos poloneses em 1611 e não teria menos de 40 mil casas em 1636)<sup>32</sup>, mas, numa região mal urbanizada, as aldeias são forçosamente obrigadas a se esforçar. Para além de que os grandes proprietários organizam, com os seus servos, certas indústrias rentáveis. O longo inverno da Rússia não é o único responsável pela viva atividade destas populações rurais<sup>33</sup>.

Também na Índia, a aldeia, comunidade ativa, ocasionalmente capaz de se deslo-car em bloco perante um perigo como o de uma forte opressão, se basta a si própria. Paga um tributo global à cidade, mas só recorre a esta para algumas raras mercadorias (por exemplo, instrumentos de ferro). Igualmente na China o artesanato dos campos enfrenta o trabalho do algodão ou da seda um complemento para uma vida difícil. O seu baixo nível de vida faz dele um concorrente temível do artesanato citadino. Um viajante inglês (1793) espanta-se e extasia-se, perto de Pequim, perante o incrível trabalho das camponesas, quer na criação do bicho-da-seda, quer na fiação do algodão: "Enfim, elas fazem os seus tecidos, pois são os únicos tecelões do Império."<sup>34</sup>

### A cidade e os que para lá se dirigem, sobretudo miseráveis

Uma cidade não pode viver se não garantir o seu fornecimento de gente. Atrai pessoas. E as pessoas vão muitas vezes por si até as suas luzes, as suas liberdades reais ou aparentes, os seus salários melhores. Vão também porque, primeiro os cam-pos, depois outras cidades menores não as querem lá, rejeitam-nas completamente. A associação corrente, sólida, é uma região pobre de emigrantes e uma cidade ati-va: o Friul em relação a Veneza (os *Firiani* fornecem-lhe gente para trabalhos pes-ados e criadagem); as Cabílias em relação à Argel dos corsários: os montanheses vão cavar os quintais da cidade e dos seus campos; Marselha e a Córsega; as cida-des da Provença e os *gavots* dos Alpes; Londres e os irlandeses... Mas uma cidade enorme faz 10, 100 recrutamentos ao mesmo tempo...

Em Paris, em 1788, "os que fazem trabalhos pesados são todos estrangeiros [sic]. Os da Sabóia fazem limpezas, trabalhos pesados e racham lenha; os do Auvergne [...] são quase todos aguadeiros: os de Limoges são pedreiros; os de Lyon são normalmen-te carregadores e moços-de-liteira; os da Normandia, canteiros, assentadores de ladri-lhos e moços de moleiro, consertam louça e vendem peles de coelho; os da Gasconha, fazem perucas e são serventes de barbeiro; os da Lorena, sapateiros ambulantes, re-mendeiros. Os da Sabóia moram nos arrabaldes; distribuem-se por camaratas dirigi-das por um chefe ou velho saboiano, que é o económico e o tutor destas crianças até estarem em idade de se governar". Um regateiro de peles de coelho do Auvergne, que as compra a retalho e vende por grosso, circula "de tal maneira subrecregado que em vão se lhe procura a cabeça ou os braços". E todos estes pobres vão naturalmente vestir-se nos faurapeiros do cais da Ferraille ou da Mégisserie onde tudo se troca: "Aquele [entra] na loja preto como um corvo e sai verde como um papagaio."<sup>35</sup>

As cidades não recebem só miseráveis. Têm os seus recrutados de qualidade, em detrimento dos burgueses das cidades próximas ou afastadas: ricos mercadores, mes-tres e artesãos cujos serviços são por vezes disputados, mercenários, pilotos de na-vios, professores e médicos de renome, engenheiros, arquitetos, pintores... É possí-vel marcar num mapa da Itália central e setentrional os pontos de onde acorrem a Florença, no século XVI, os aprendizes e os mestres da sua *Arte della Lana*; no sécu-lo anterior, vinham sistematicamente dos longínquos Países Baixos<sup>36</sup>. Seria também possível marcar num mapa a origem dos novos cidadãos de uma cidade viva, seja ela Metz<sup>37</sup>, por exemplo, ou mesmo Amsterdã (de 1575 a 1614)<sup>38</sup>. Tratar-se-ia sem-pre de destacar um espaço de grandes dimensões, associado à vida da cidade. O mes-mo espaço, afinal, que se delimita conforme o raio das suas relações comerciais mar-cando aldeias, cidades, mercados que aceitam o seu sistema de medidas ou a sua moe-da, ou ambas as coisas, ou que, por vezes, falam o seu dialeto próprio.

Recrutamento forçado, ininterrupto. Biologicamente, antes do século XIX, a cidade não excede em nascimentos os seus óbitos. Há sobremortalidade<sup>39</sup>. Quan-do a cidade cresce, não o consegue sozinho. Também socialmente ela deixa as tare-fas ruins para quem chega; precisa, tal como as nossas economias superenérgicas de hoje, do norte-africano ou do porto-riquenho de serviço, um proletariado que ela gasta depressa e depressa tem de renovar. "A escória dos campos torna-se a das cidades", escreve S. Mercier a propósito da criadagem parisiense, um exército de 150 mil pessoas, ao que dizem<sup>40</sup>. A existência deste baixo proletariado miserá-vel é característica de qualquer cidade grande.

Em Paris, ainda depois dos anos de 1780, morrem por ano 20 mil pessoas em média. Deste número, 4 mil terminam a vida num hospital, quer no de Hôtel-Dieu, quer no de Bicêtre: estes mortos, “cosidos numa serapilheira”, são enterrados a seguir em Clamart, numa vala comum regada de cal viva. Na verdade, que haverá de mais sinistro do que a carroça puxada à mão, todas as noites, que, saindo do Hôtel-Dieu, leva os mortos para o sul? “Um padre imundo, uma sineta, uma cruz”, eis o cortejo dos pobres. O hospital, “Casa de Deus? Tudo aí é duro e cruel”; 1.200 camas para 5 ou 6 mil doentes: “Deita-se um que acaba de chegar ao lado de um moribundo ou de um cadáver...”<sup>41</sup>

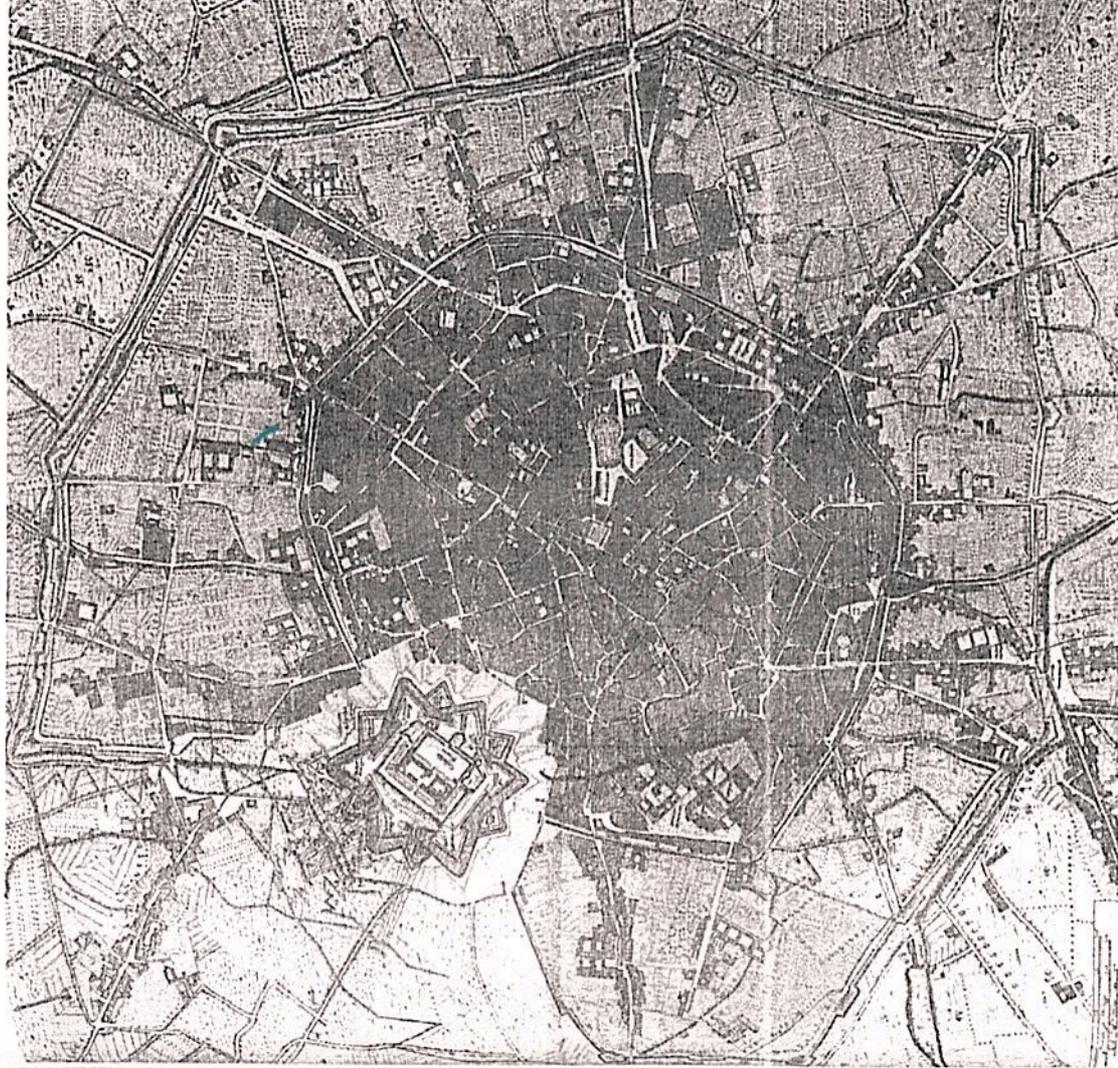
E no seu início a vida não é mais generosa. Em cerca de 30 mil nascimentos, Paris, por volta de 1780, conta 7 mil ou 8 mil crianças abandonadas. Existe a profissão de depositar estas crianças no hospital, o homem que as leva às costas “numa caixa amofadada que chega a conter três. Vão de pé, de cueiros, respirando por cima. [...] Quando [o carregador] abre a caixa, muitas vezes acha um morto; termina a viagem com os outros dois, ansioso por se desembaraçar da encomenda. [...] Volta a ir à procura para recomençar o mesmo serviço que é o seu ganha-pão”<sup>42</sup>. Entre estas crianças abandonadas, muitas são as que vêm da província. Estranhos imigrantes!

### A dignidade das cidades

Uma cidade é, quer ser, um mundo à parte. Fato notável: do século XV ao século XVIII, todas ou quase todas têm as suas muralhas. E-las contidas numa geometria limitativa e distintiva, logo separadas até do espaço imediato que lhes pertence.

Trata-se, antes de tudo, de segurança. Só em alguns países esta proteção foi supérflua, mas a exceção confirma a regra. Nas Ilhas Britânicas, por exemplo, não há praticamente fortificações urbanas: com isso pouparam, dizem os economistas, muitos investimentos inúteis. Em Londres, as velhas muralhas da cidade têm apenas uma função administrativa, se bem que, em 1643, o medo dos parlamentares tenha temporariamente rodeado a cidade de fortificações apressadas. Também não há fortificações no arquipélago japonês, igualmente protegido pelo mar, ou em Veneza, toda ela uma ilha. Não há muralhas nos países seguros de si, como o vasto Império dos otomanos que só terá cidades amuralhadas nas suas fronteiras sob ameaça, na Hungria em face da Europa, na Armênia em face da Pérsia. Em 1694, Erivan, onde há alguma artilharia, e Erzerum, cercada pelos seus arrabaldes, estão rodeadas por duplas muralhas, embora em aterro. No território restante, a *pax turcica* implica a ruína das velhas muralhas que se deterioram como muros de propriedades ao abandono, mesmo as admiráveis muralhas de Istambul, herdadas de Bizâncio. Em frente, em Gálata, as “muralhas semi-ruínas sem que pareça que os turcos pensem em reconstruí-las”<sup>43</sup>. Desde 1574 que em Filippópolis, na estrada de Andrinopla, não havia sequer “aparência de portas”<sup>44</sup>.

Mas não voltamos a encontrar esta confiança. Por toda a Europa continental (na Rússia, as cidades mais ou menos amuralhadas apóiam-se numa fortaleza, como Moscou no Kremlin), em toda a América colonial, na Pérsia, na China, na Índia, a fortificação urbana é de regra. O *Dictionnaire* de Furetière (1690) define ci-



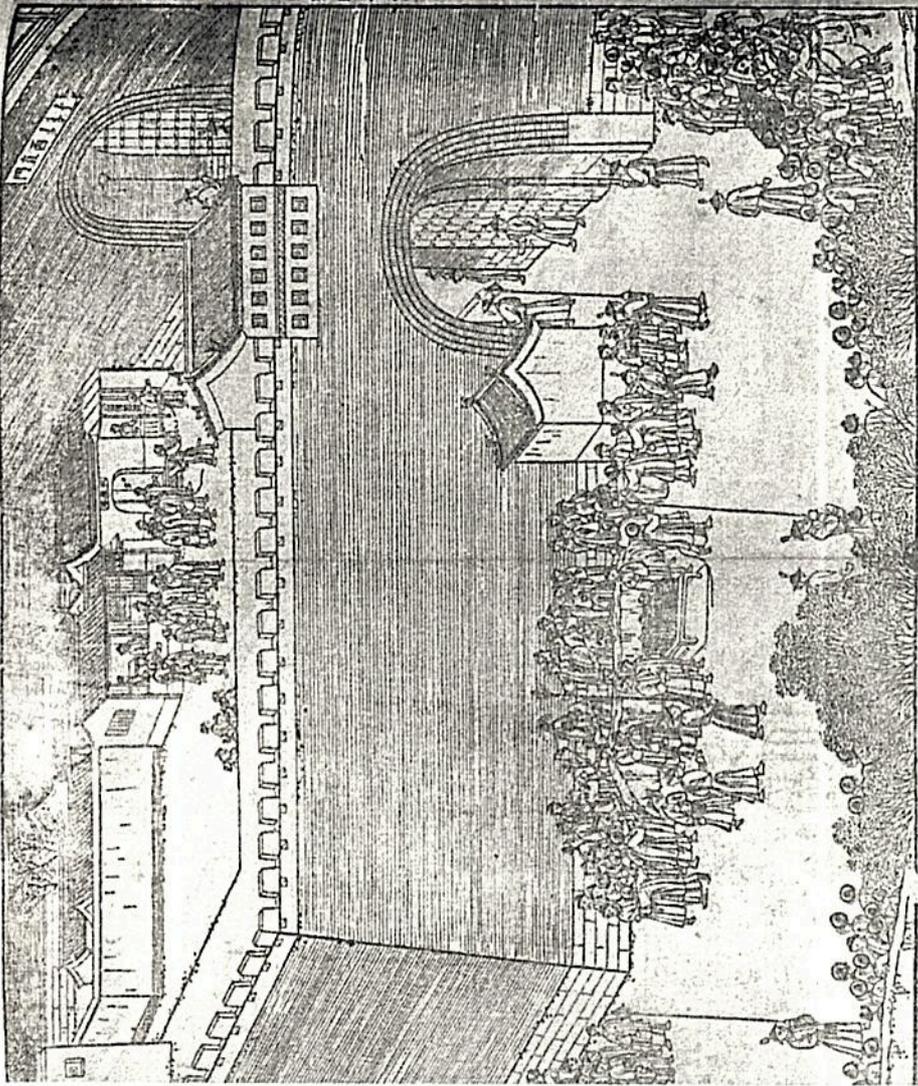
Planta de Milão depois da construção das novas fortificações espanholas, no século XVI. Acrescentam à cidade velha (parte escura) um território mal urbanizado onde ainda se estendem largamente hortas e campos. O Castello, que domina Milão, é por si só uma cidade. (Milão, Archivio di Stato)

tempo que é impossível quebrá-lo com martelo. [...] Os muros são muito largos e flanqueados por torres construídas à antiga, quase da mesma maneira como vemos representadas as fortificações dos romanos. Duas grandes ruas largas costumam cortar as cidades em cruz e são tão direitas que mesmo que tenham o comprimento de uma cidade, por maior que ela seja, não se deixam de ver do cruzamento as quatro portas". A muralha de Pequim, diz este mesmo viajante, bem mais do que as das cidades da Europa, é "tão espessa que doze cavalos podiam ali correr de frente a toda velocidade sem se chocarem [não acreditem: um outro viajante fala de "20 pés de largura embaixo e uma dúzia de pés em cima"]<sup>46</sup>. Fazem lá guarda de noite como se estivessem em plena guerra, mas de dia as portas estão guardadas apenas pelos eunucos que se postam ali mais para receber os direitos de entrada do que pela segurança da cidade"<sup>47</sup>. Em 17 de agosto de 1668, uma inundação diluviana alaga os campos da capital, leva "um ror de aldeias e de casas de recreio... com o impeto das águas". A nova cidade perde aí um terço das suas casas e "uma infinidade de miseráveis ficaram afogados ou soterrados nas ruínas", mas a cidade velha consegue salvar-se: "Fecharam prontamente as portas [...] e taparam todos os buracos e todas as fendas com cal e betume misturados."<sup>48</sup> Bela imagem e bela prova da solidez quase estancas destes cinturões das cidades chinesas!

Coisa curiosa, nestes séculos de *pax sítica*, em que nenhum perigo ameaça as cidades por fora, as muralhas tornaram-se quase um sistema de vigilância dos próprios cidadãos. Com as suas largas rampas interiores de acesso, permitem, num instante, a mobilização de soldados e de cavaleiros que, do alto das muralhas, dominam toda a cidade. Ninguém duvida que esta esteja solidamente nas mãos das autoridades responsáveis. Aliás, tanto na China como no Japão, cada rua tem as suas portas próprias, a sua jurisdição interna; qualquer incidente, crime, fecham-se as portas da rua e segue-se imediatamente o castigo, muitas vezes sangrento, do culpado ou do preso. O sistema, na China, é tanto mais rigoroso quanto ao lado de cada cidade chinesa se ergue o quadrado da cidade-tártara e esta vigia estreitamente a outra.

É freqüente a muralha encerrar, além da cidade, uma porção de campos e quintais e isto por evidentes razões de abastecimento em caso de guerra. É o caso dessas muralhas rapidamente construídas em Castela, nos séculos XI e XII, ao redor de um grupo de aldeias distantes umas das outras e que deixam entre si muito espaço para ali recolher os rebanhos em caso de alerta<sup>49</sup>. A regra é válida onde quer que as muralhas, prevendo um cerco, encerrem prados, jardins, como em Florença, ou campos lavrados, pomares e vinhas, como em Poitiers, que, ainda no século XVII, tem muralhas quase tão desenvolvidas como as de Paris sem que a cidade consiga encher essa roupa demasiado larga. Também Praga não consegue encher o vazio deixado entre as casas da "cidade pequena" e as novas muralhas construídas nos meados do século XIV. Iguamente Toulouse, em 1400; Barcelona, que em 1359 não atinge as muralhas reconstruídas em seu redor (em cujo local se encontram atualmente as Ramblas) senão dois séculos mais tarde, por volta de 1550; e Milão, dentro das suas muralhas espanholas.

O mesmo espetáculo se observa na China: uma cidade do lang-Tse-Kiang "tem uma muralha de dez milhas de circuito que encerra colinas, montanhas e planícies desabitadas porque tem poucas casas e os seus habitantes gostam mais de viver nos arrabaldes que são muito extensos"; nesse mesmo ano de 1696, a capital do Kiang-Si abriga na sua parte alta "muitos campos, jardins, poucos habitantes..."<sup>50</sup>.



Muralha e porta de Pequim, início do século XVIII. Gabinete de Gravura. (Foto B.N.)

dade: "habitação de um povo bastante numeroso habitualmente fechada por muralhas". Para muitas cidades do Ocidente, este "anel de pedra", construído nos séculos XIII e XIV, era o "símbolo exterior do esforço consciente pela independência e pela liberdade" que marcou a expansão urbana da Idade Média. Mas era também, na Europa e não só, obra do príncipe, proteção contra o inimigo exterior<sup>45</sup>.

Na China, só as cidades pequenas ou decadentes não têm ou deixam de ter muralhas. Estas são habitualmente impressionantes, tão altas que ocultam "a cumeira das casas". As cidades, conta um viajante (1639), "são todas feitas da mesma maneira e em quadrado com bons muros de tijolo que eles cobrem com o mesmo barro com que fazem a porcelana; o qual endurece de tal maneira com o

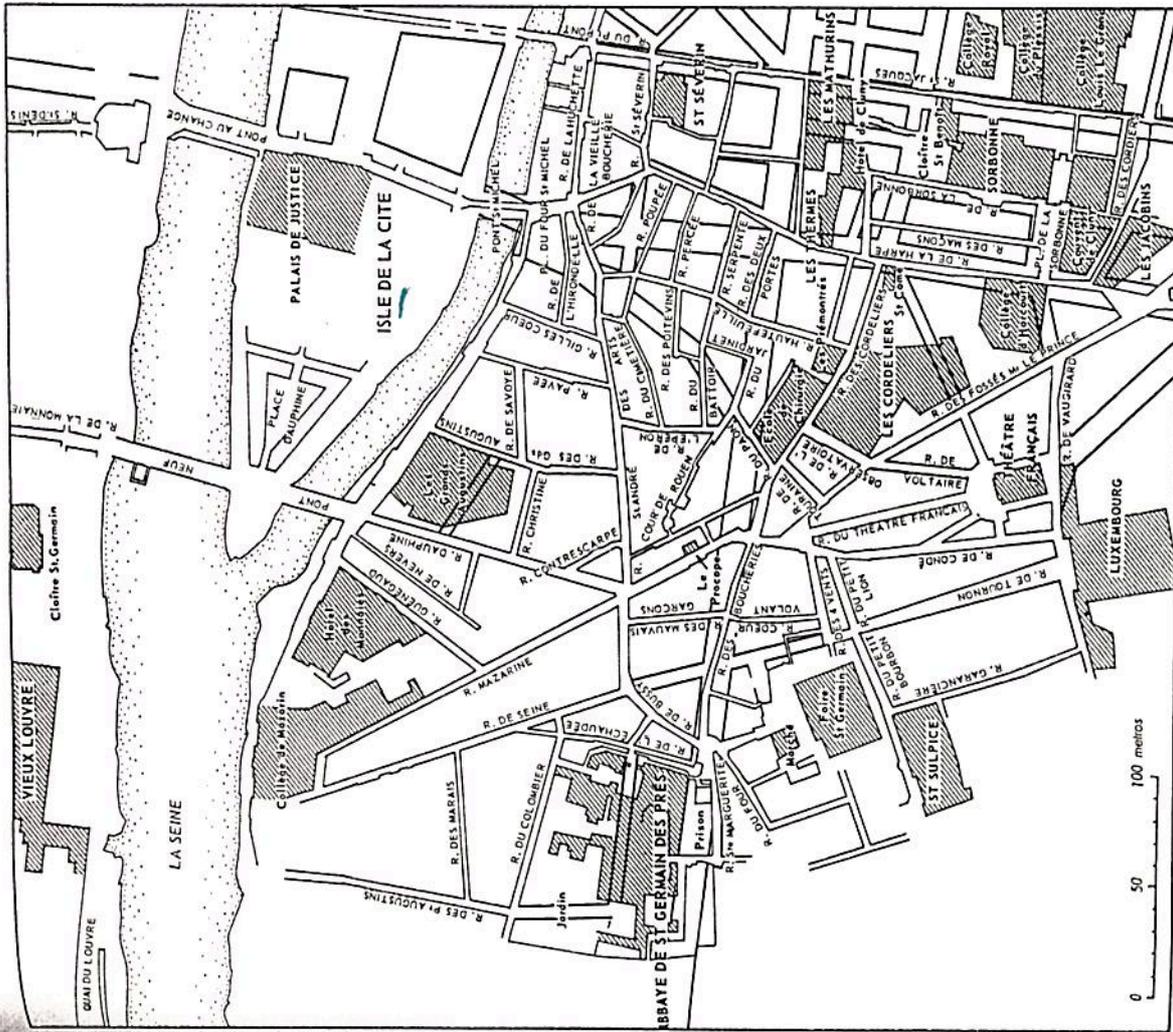
No Ocidente, a segurança foi durante muito tempo assegurada a baixo custo: um fosso, mais um muro na vertical, o que pouco perturba a expansão urbana, muito menos do que habitualmente se diz. A cidade precisa respirar, as muralhas deslocam-se como um cenário de teatro, como em Gand, em Florença, em Estrasburgo, e tantas vezes quantas for preciso. A muralha é um corpete feito sob medida: cresce a cidade, constrói-se outra.

Mas a muralha, construída e reconstruída, não pára de limitar a cidade, de a definir. É proteção, mas é também cinturão, fronteira. Para a sua periferia lançam as cidades o máximo da sua atividade artesanal, sobretudo as suas indústrias volumosas, de forma que a muralha funciona também como uma linha divisória econômica e social. Geralmente, ao crescer, a cidade vai anexando alguns dos seus arrabaldes, transforma-os, mandando para um pouco mais longe as atividades estranhas à sua vida estritamente cidadã.

É por isso que no Ocidente as cidades, que vão crescendo aos poucos, conforme calha, têm plantas tão complicadas, ruas tortuosas, articulações imprevisíveis, ao contrário da cidade romana tal como sobrevive em certos centros que vêm da ordem antiga: Turim, Colônia, Coblença, Ratisbona... Mas o Renascimento assinala o primeiro surto de urbanismo consciente com o florescimento de uma série de planos geométricos, em xadrez ou em círculos concêntricos, propostos como "plano ideal". É dentro deste espírito que a grande expansão urbana que se processa no Ocidente há de remodelar as praças ou reconstruir novos bairros conquistados aos arrabaldes: lançam as suas quadriculas ao lado do coração tortuoso das cidades medievais.

Esta coerência, esta racionalização vão se afirmar facilmente nas cidades novas, onde os construtores têm o campo livre. Aliás, é curioso que os poucos casos anteriores ao século XVI de cidades ocidentais em quadrícula correspondam a construções intencionadas, criadas *ex nihilo*, tal como Aigues-Mortes, pequeno porto que S. Luis compra e reconstrói para ter uma abertura para o Mediterrâneo; é também o caso da minúscula cidade de Montpazier (na Dordogne), construída por ordem do rei da Inglaterra no fim do século XIII: uma das casas do seu xadrez corresponde à igreja, outra à praça do mercado, rodeada de arcadas, dotada de um poço<sup>51</sup>. O mesmo acontece com as *terre nuove* da Toscana, no século XIV, Scarperia, San Giovanni Valdarno, Terranuova Bracciolini, Castelfranco di Sopra...<sup>52</sup> Mas, a partir do século XVI, o leque do urbanismo vai-se abrindo cada vez mais; poderíamos fazer uma longa relação das cidades construídas com planta geométrica, como a nova Livorno, a partir de 1575, Nancy, reconstruída a partir de 1588, ou Charleville, a partir de 1608, continuando o caso mais extraordinário a ser o de São Petersburgo, a que voltaremos. Fundadas tardiamente, quase todas as cidades do Novo Mundo foram igualmente construídas segundo um plano preestabelecido: constituem a mais numerosa família das cidades em xadrez. As da América espanhola são particularmente características, com as suas ruas em ângulo reto a recortar *cuadras*, as duas ruas principais conduzindo à *Plaza Mayor*, onde se erguem a catedral, a prisão, a almotaçaria, o *Cabildo*.

A planta em xadrez coloca um problema curioso em escala mundial. Todas as cidades da China, da Coreia, do Japão, da Índia peninsular, da América colonial (não esqueçamos as de Roma e certas cidades gregas) são em xadrez. Somente duas civilizações fabricaram largamente a cidade intrincada e irregular: o Islã (incluindo a Índia do Norte) e o Ocidente medieval. Poderíamos perder-nos em explanações estéticas ou psicológicas sobre estas opções civilizacionais. Quanto ao Oci-



27. PARIS NO TEMPO DA REVOLUÇÃO

Exemplo de cidade ocidental de ruas sinuosas. Nesta planta antiga, alguns eixos atuais em traços grossos (boulevards Saint-Michel e Saint-Germain) orientarão o leitor através da antiga Paris, da Sorbonne à Feira de Saint-Germain e à abadia de Saint-Germain-des-Prés, do Luxemburgo ao Pont-Neuf. O café Procope, fundado em 1684, situa-se na rua Fossés-Saint-Germain, em frente ao local onde se instala, em 1689 e nesta mesma rua (hoje rua da Ancienne-Comédie), a Comédie Française.

dente, não há dúvidas, não regressa com o século XVI americano às necessidades do campo romano. O que estabelece no Novo Mundo é reflexo de preocupações urbanistas da Europa moderna, um gosto imperioso por uma ordem cujas raízes vivas valeria a pena ir buscar para além das suas numerosas manifestações.

### No Ocidente: cidades, artilharia e carros

A partir do século XV, as cidades do Ocidente experimentam grandes dificuldades. A sua população aumentou, e a artilharia torna ilusórias as antigas muralhas. É preciso substituí-las, custe o que custar, por grandes fortificações meio enterradas, alargadas a bastiões, a terraplenos, a "cavaleiros" em que o solo móvel reduz os danos das balas. Estas fortificações estendidas na horizontal já não se podem deslocar a não ser com enormes custos. E diante destas linhas fortificadas é preciso manter o vazio indispensável às operações de defesa e proibir, portanto, as construções, os jardins, as árvores. Ou então restabelecer na ocasião o vazio abando árvores e casas, o que faz Gdansk (Danzig) em 1520, quando da guerra polaco-tenônica e, em 1576, quando do seu conflito com Estêvão Batory.

A cidade ficou portanto bloqueada na sua expansão, muitas vezes condenada, mais do que antes, a crescer na vertical. Bem cedo, em Gênova, em Paris, em Edimburgo começam a ser construídas casas com 5, 6, 8 e mesmo 10 andares. O preço dos terrenos não pára de subir, impõem-se por toda a parte as casas altas. Em Londres, se durante muito tempo se preferia a madeira ao tijolo, é também porque permite paredes menos espessas, mais leves, numa altura em que as construções de quatro a seis andares substituem as construções antigas, geralmente de dois. Em Paris "foi preciso pôr freio à altura desmedida das casas [...] porque alguns particulares haviam realmente construído uma sobre a outra. A altura é limitada [às vésperas da Revolução] a 70 pés [cerca de 23 m] sem incluir o telhado"<sup>53</sup>.

Com a vantagem de não ter muralhas, Veneza pôde estender-se à vontade: alguns pilares de madeira enterrados, pedras trazidas nos barcos, e constrói-se mais um bairro na laguna. Bem cedo as indústrias incômodas puderam ser lançadas para a periferia, açougues e coureiros para a ilha de Giudecca, o Arsenal para a extremidade do bairro novo de Castello, os vidros para a ilha de Murano, já em 1255... Não é de admirar a modernidade deste "zoning"? Contudo, Veneza ia dispondo as suas magnificências públicas e privadas ao longo do Gran Canale, antigo vale fluvial anormalmente profundo. Uma única ponte, a de Rialto, de madeira e levadiça (até a construção da atual ponte de pedra, em 1587), liga a margem do Fondaco dei Tedeschi (atualmente os correios centrais) à praça do Rialto, indicando antecipadamente o eixo vivo da cidade, da praça de São Marcos à ponte passando pela rua da Merceria. Temos pois uma cidade à larga, à vontade. Mas no *ghetto*, cidade artificial pequena e murada, falta o espaço, e as casas saltam para cima, com os seus 5 ou 6 andares.

Na Europa, quando chegam em massa, no século XVI, os veículos levantam problemas urgentes, obrigando a uma cirurgia urbanística. Bramante, que destruiu o quarteirão antigo em torno de São Pedro de Roma (1506-1514), foi um dos primeiros barões Haussmann da história. Forçosamente, as cidades recuperam um pouco de ordem, mais ar, melhor circulação, pelo menos temporariamente. Esta reorganização é também a de Pietro di Toledo (1536), que abre algumas ruas largas



*Apertada entre a montanha e o mar, Gênova, obrigada a crescer em altura, é uma avalanche de casas juntas umas às outras que descem a encosta desde a linha das fortificações até o porto. Detalhe de um quadro do século XV. Museo Navale di Pegli. (Clichê do museu)*

através de Nápoles onde, como dizia outrora o rei Ferrante, “as ruas estreitas eram um perigo para o Estado”; ou a construção da retínea, suntuosa e curta Strada Nuova em Gênova, em 1547; ou esse três eixos que através de Roma escava a vontade do papa Sisto V, a partir da Piazza del Popolo. Não faltaram razões para um deles, o Corso, se tornar para Roma a rua comercial por excelência. Os veículos, logo carruagens de grande velocidade, penetram nas cidades. John Stow, que assiste às primeiras transformações de Londres, profetiza (1528): “O Universo tem rodas.” No século seguinte, Thomas Dekker repete o mesmo: “Em cada rua [de Londres], carruagens e carroças fazem um ruído de trovão, é de crer que o mundo anda sobre rodas.”<sup>54</sup>

### Geografia e ligações urbanas

Uma cidade cresce em determinado lugar, casa-se com ele e nunca mais o abandona, salvo raríssimas exceções. O lugar pode ser mais ou menos favorável, perdem as vantagens e inconvenientes iniciais. Um viajante que, em 1684, aporta à Bahia (São Salvador), então capital do Brasil, refere o seu esplendor, o número de escravos, “tratados”, acrescenta, “com renatada barbaridade”; menciona também as malformações da sua implantação: “Subir as ruas é tão difícil que os cavalos atrelados a veículos não se podem agüentar”, portanto, não há carros mas animais de carga, cavalos de sela. Defeito mais grave, um desnível abrupto corta a cidade prioritamente dita da baixa dos mercadores, junto ao mar, de maneira que é preciso “usar, para subir e descer as mercadorias do porto para a cidade, uma espécie de grua”.<sup>55</sup> Atualmente, os elevadores amenizam esta escalada, mas é sempre preciso fazê-la.

Do mesmo modo, Constantinopla, junto ao Chifre de Ouro, a mar de Mármara e ao Bósforo, está dividida por grandes extensões de água do mar e tem de manter uma multidão de bateleiros e barqueiros para as incessantes travessias, nem sempre sem perigo.

Mas estes inconvenientes são compensados por sérias vantagens, senão os entaves não teriam sido aceitos nem seriam suportados. Estas vantagens são normalmente as da região circundante — os geógrafos habituaram-se a falar da “situação” da cidade em relação às regiões vizinhas. Ao longo dos mares tempestuosos, o Chifre de Ouro é o único porto abrigado num imenso percurso. Do mesmo modo, em frente a São Salvador, a vasta baía de Todos-os-Santos é um Mediterrâneo em miniatura, bem abrigado atrás das suas ilhas e, na costa brasileira, um dos pontos mais fáceis de atingir para um veleiro que saía da Europa. Só em 1763 a capital será deslocada para o sul, para o Rio de Janeiro, por causa do desenvolvimento das minas de ouro de Minas Gerais e de Goiás.

Todos estes privilégios a grande distância são, claro, percebíveis. Malaca passa por séculos de monopólio eficaz, “manda em todos os navios que passam pelo seu estreito”; ora, um belo dia, Cingapura sai do nada, em 1819. Mas melhor exemplo ainda é a substituição, em 1685, de Sevilha (que tivera, desde o princípio do século XVI, o monopólio do comércio com as “Índias de Castela”) por Cadiz porque os navios de grande calado não podem passar a barra de San Lúcar de Barrameda, à entrada do Guadalquivir. Razão técnica e pretexto para uma razoável mudança, talvez, mas que iria dar oportunidade ao atento contrabando internacional, na vastíssima baía de Cadiz.

De qualquer maneira, percebíveis ou não, estes privilégios de posição são indispensáveis à prosperidade das cidades. Colômbia encontra-se no cruzamento de duas diferentes navegações do Reno, uma para o mar, outra para montante, que se juntam ao longo dos seus cais. Ratisbona, no Danúbio, serve de escala de carga dos navios de grande calado que ali chegam provenientes de Ulm, de Augsburg, da Áustria, da Hungria, até da Valáquia.

Não há talvez em parte alguma do mundo localização mais privilegiada, no curso e no longo curso, do que a de Cantão. A cidade, “a 30 léguas do litoral marinho, sente ainda, nas seus numerosos lençóis de água, as pulsações da maré. É portanto possível encontrar-se aí navios de mar, juncos ou três-mastros da Europa e a bateria de sampanhas que atinge todas ou quase todas as regiões da China interior, com a ajuda dos canais”. Escreve o brabantino J.-F. Michel (1753): “Contemplei muitas vezes as belas vistas do Reno e do Mosa na Europa, mas as duas juntas não dão nem um quarto do que este litoral de Cantão tem só por si para se admirar.”<sup>56</sup> Todavia, Cantão só ficou a dever a sua boa fortuna, no século XVIII, ao desejo do Império mandar para agir, os mercadores europeus teriam preferido ir para Ning Po e para o Lang-Tse-Kiang; pressentiam Xangai e a vantagem de atingir a China no seu ponto médio.

É também a geografia, de certo modo ligada à velocidade, ou melhor, à lentidão dos transportes da época, que explica as miríades de pequenas cidades. As 3 mil cidades de todos os tamanhos que tem a Alemanha do século XV são outras tantas mudas, a 4 ou 5 horas de caminho umas das outras, no sul e no oeste do país: a 7 ou 8 horas no norte e no leste. E estas escalas não se situam apenas nos portos, entre os *venuta terrae* e os *venuta maris*, como se diz em Gênova, mas por vezes entre os carros e os batéis fluviais, a “albarba utilizada para os caminhos da montanha e para os carros de planície”. Tanto assim que todas as cidades recebem o movimento, o recriam, dispersam mercadorias e homens para a seguir receberem mais, e assim sucessivamente.

É o movimento dentro e fora das muralhas que assinala uma verdadeira cidade. “Tivemos muitos incômodos nesse dia”, queixa-se Careri ao chegar a Pequim em 1697, “por causa desta multidão de carros, de camelos, de jumentos que vão para Pequim e de lá regressam e que é tão grande que só com dificuldade se avança.”<sup>57</sup>

Esta função do movimento é coisa que o mercado urbano torna em toda a parte tangível. De Esmirna um viajante pode dizer, em 1693, que toda ela “é um Bazar e uma Feira”<sup>58</sup>. Mas qualquer cidade, seja ela qual for, é antes de tudo um mercado. Faltando deste, é impossível a cidade; inversamente, ele pode situar-se fora de uma aldeia, até na concha de uma enseada exposta ao mar, numa simples encruzilhada de estradas, sem que por isso cresça aí uma cidade. Com efeito, todas as cidades têm necessidade de estar enraizadas, de ser alimentadas pela terra e pelas pessoas que as rodeiam.

A vida de todos os dias, num raio pequeno, alimenta-se nos mercados semanais ou diários da cidade; pomos a palavra no plural pensando, por exemplo, nos diversos mercados de Veneza discriminados na *Cronachetta* de Marin Sanudo. Há o grande mercado da praça do Rialto perto do qual os mercadores se reúnem, todas as manhãs, na *loggia* construída para eles, que se abate ao peso da fruta, dos legumes, da caça; um pouco mais longe, vende-se peixe. Na praça São Marcos faz-se outro mercado. Mas todos os bairros têm o seu, na praça principal. O abastecimento é feito por camponeses das redondezas, por hortelões de Pádua, e os barqueiros trazem tudo da Lombardia, até queijo de ovelha.

terça-feira da Semana Santa, “logo de manhã uma multidão de camponeses dos arredores de Paris se reúne no adro e na rua da Nova Notre-Dame com uma imensa quantidade de presuntos, salsichas e morcelas que enfeitam com coroa de louro. Que profanação à coroa de César e de Voltaire!” Claro que é Sébastien Mercier que fala<sup>59</sup>. Mas também se poderia escrever um livro inteiro sobre Londres e os seus muitos mercados que se foram pouco a pouco instalando. A enumeração dos seus *markets* enche mais de quatro páginas do guia redigido por Daniel Defoe e seus continuadores (*A Tour through the Island of Great Britain*), reeditado pela oitava vez em 1775.

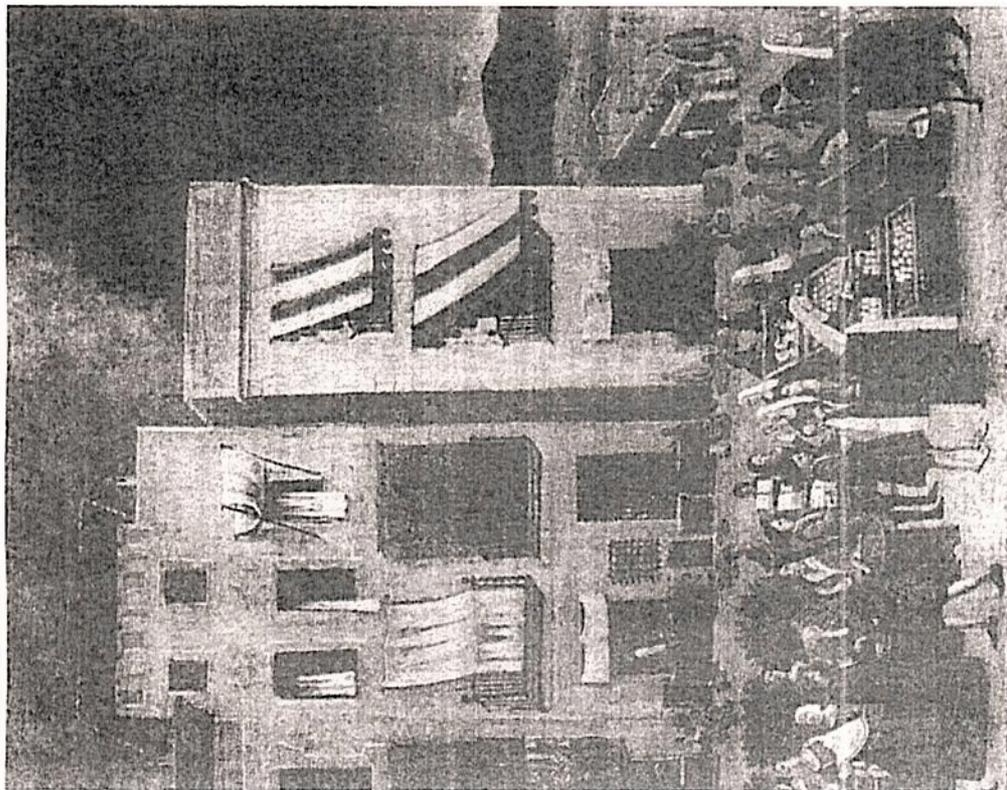
Os terrenos mais próximos da cidade, de onde lhe chegam, como em Leipzig, formosas maçãs ou apreciados aspargos, constituem apenas o primeiro dos vários círculos que a envolvem<sup>60</sup>. Com efeito, não há cidade sem grandes ajuntamentos de pessoas, de bens diversos, cada um deles ligado a determinado terreno perto da cidade, muitas vezes a uma grande distância. Verifica-se sempre que a vida urbana está ligada a diferentes espaços que só parcialmente coincidem. As cidades fortes, que em breve, com toda a certeza desde o século XV, passam a ocupar desmedidos espaços, são instrumento para relações a grandes distâncias, até os limites de uma *Welwirtschaft*, de uma economia mundial que as anima e lhes é proveitosa.

Todas estas extensões relevam de uma família de problemas interligados à medida que os dias vão passando, a cidade vai atuando sobre espaços que variam conforme o seu tamanho; e ela ora engrossa, ora se esvazia, ao sabor dos ritmos da sua existência. No século XVII, as cidades vietnamitas, “pouco povoadas em dias normais”, apresentam uma imensa animação nos dias do grande mercado, duas vezes por mês. Em Hanói, à época Ke-cho, “os mercadores agrupavam-se segundo as suas especialidades em diferentes ruas; seda, cobre, chapéus, cânhamo, ferro”. Impossível andar no meio de tanta gente. Algumas dessas ruas de comércio eram parilhadas entre pessoas de várias aldeias que “tinham o privilégio exclusivo de ali abrir tenda”. Estas cidades são “mais mercados do que cidades”<sup>61</sup>, ou melhor, mais feiras do que cidades, mas, cidades ou mercados, mercados ou cidades, feiras ou cidades, cidades ou feiras, é tudo a mesma coisa: movimentos de concentração, depois de dispersão, sem o que não poderia nascer vida econômica animada, tanto no Vietnã como no Ocidente.

Todas as cidades do mundo, a começar pelas do Ocidente, têm os seus bairros periféricos. Não há árvores vigorosas sem rebentos no pé, não há cidades sem arrabaldes. São manifestações do seu vigor, mesmo quando se trata de miseráveis arrabaldes, de “*bidonvilles*”. Mais valem arrabaldes leprosos do que absolutamente nada.

Os arrabaldes são os pobres, os artesãos, os marinheiros, as indústrias ruidosas, malcheirosas, as pensões baratas, as mudas, as estrebarias de cavalos de posta, os abrigos dos carregadores. Bremen, no século XVII, veste-se de novo, as suas casas de tijolo cobrem-se de telhas, as suas ruas recebem pavimentos, rasgam-se algumas avenidas largas. A sua volta, as casas dos arrabaldes conservam os telhados de palha<sup>62</sup>. Ir para a periferia é sempre descer um degrau, em Bremen, em Londres ou em qualquer lugar.

Triana, arrabalde, ou melhor, prolongamento de Sevilha de que Cervantes muito falou, torna-se o ponto de encontro dos maus rapazes, vigaristas, mulheres da vida, policiais venais, um cenário de romance policial, negro, claro. O arrabalde co-meça na margem direita do Guadalquivir, à altura da ponte de barcas que inter-



Em Barcelona, o mercado do Borne-det. Quadro anônimo do século XVIII. (Foto Mas.)

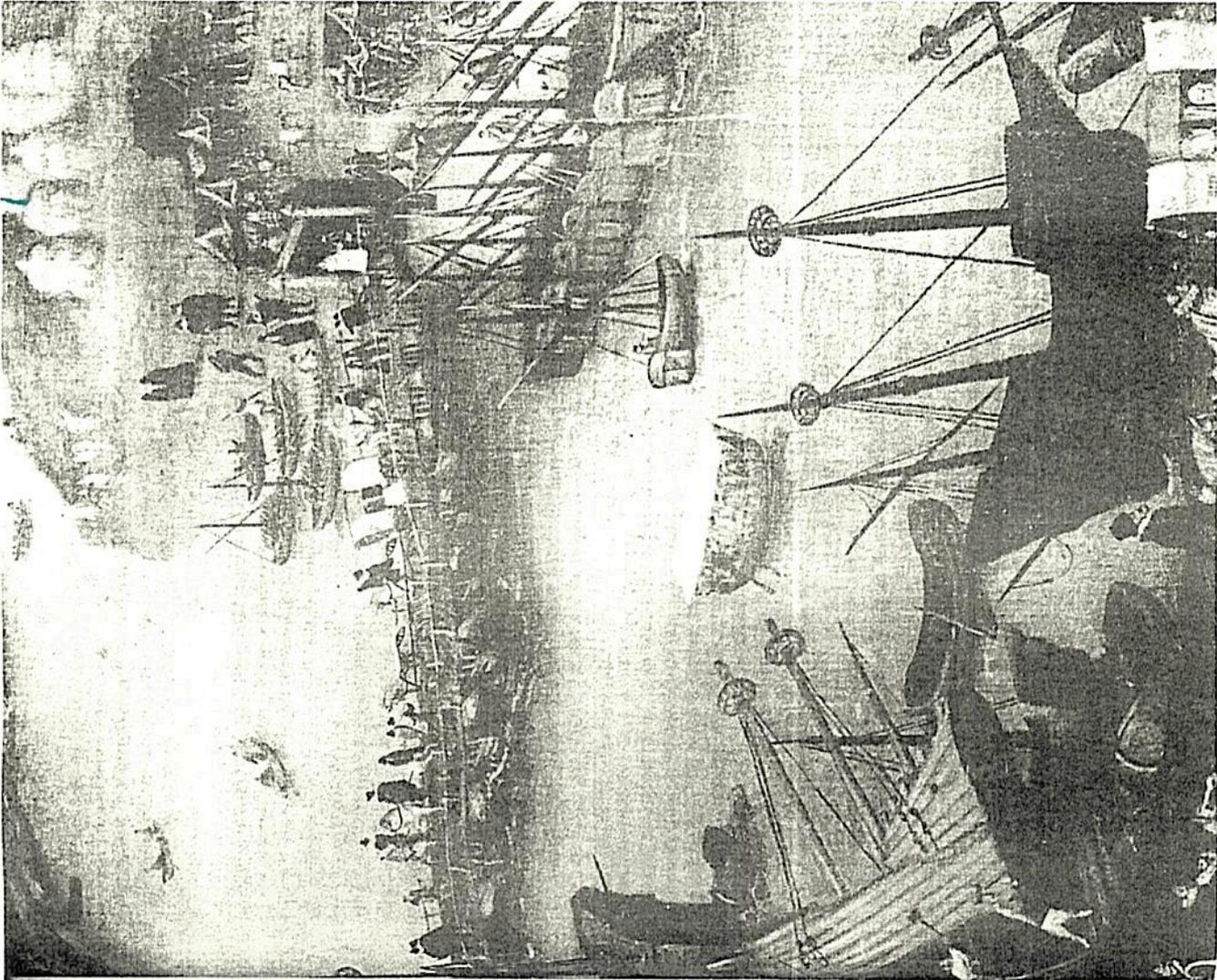
Poder-se-ia escrever um livro inteiro sobre os Halles de Paris e a sua sucursal, no cais de La Vallée, reservada à caça, sobre a invasão regular da grande cidade pelos padeiros de Gonesse, ao romper do dia, e mesmo, no meio da noite, pelos 5 ou 6 mil camponeses que meio dormindo nas suas carroças vêm “trazer legumes, frutas, flores”, mais os vendedores ambulantes e ruidosos: “*Olha a cavala fresqui-nha, saindo! Arenques frescos! Maças assadas no forno! — Écailleur!* — são as ostras; *Portugal! Portugal!* — são as laranjas.” As criadas dos andares altos têm o ouvido suficientemente treinado para saberem o que querem no meio destes ruídos e não descerem desnecessariamente. Quando há Feira dos Presuntos, na

rompe o rio a montante, um pouco, guardadas as devidas proporções, como a ponte de Londres interrompe o Tâmsa. Ai se detém uma boa parte dos navios que vêm do mar empurrados pela maré e que chegam a Sevilha vindos de San Lúcar de Barrameda, Puerto de Santa Maria ou Cadiz. Triana certamente não teria tanta truculência, nem teria as suas tabernas de baixo de videiras se Sevilha não ficasse ao lado, a dois passos, com os seus estrangeiros "flamengos" ou outros, os seus novos-ricos, os *peruleros* que retornam do Novo Mundo para usufruir os rendimentos. Em 1561, um recenseamento atribui a Triana 1.664 casas e 2.666 famílias, a 4 pessoas por família, isto é, um belo amontoado de lares e mais de 10 mil habitantes, o suficiente para uma cidade<sup>63</sup>. Para lhe dar vida, como o trabalho desonesto não basta, Triana tem os seus artesãos que fabricam azulejos de faiança vidrada, azuis, verdes, brancos, com os seus desenhos geométricos que lembram o Islã (os azulejos são exportados para toda a Espanha e para o Novo Mundo). Tem também as suas fábricas artesanais de sabão, sabão branco, sabão negro e lixívia. Apesar de tudo, não passa de um arrabalde. Careri, que passa por lá em 1697, observa, a propósito de Triana: a cidade "nada tem de considerável a não ser uma cartuxa, o Palácio e as prisões da Inquisição"<sup>64</sup>.

#### As hierarquias urbanas

Obrigatoriamente, a certa distância dos grandes centros, surge a pequena cidade. A velocidade dos transportes, que modela o espaço, dispôs uma sucessão de escalas regulares. Stendhal admira-se com a tranquilidade das grandes cidades italianas relativamente às médias e pequenas. Mas elas só não suprimiram as rivais que se empenham em hostilizar — Florença apodera-se de Pisa moribunda, em 1406; Gênova ocupa o porto de Savona em 1525 — pela excelente razão de não poderem, de precisarem delas, pois uma grande cidade implica necessariamente uma auréola de cidades secundárias, uma para tecer, tingir panos, outra para organizar os transportes, uma terceira como porta para o mar, como Livorno para Florença, que esta irá preferir a Pisa, demasiado internada na terra e hostil; como Alexandria ou Suez para o Cairo; Trípoli e Alexandria para Alepo; Djeddá para Mecca.

Na Europa, o fenómeno é particularmente acentuado, e as cidadezinhas numerosas. Rudolf Häpke<sup>65</sup> foi o primeiro a empregar a bela expressão "arquipélago de cidades" a propósito da Flandres, mostrando as suas cidades ligadas entre si e mais ainda a Bruges, no século XV, mais tarde a Antuérpia. Repetia Henri Pirenne: "Os Países Baixos são arredores de Antuérpia", arredores cheios de cidades ativas. O mesmo se observa, em menor escala, nos mercados em torno de Genebra, no século XV; na mesma época, nas feiras locais em redor de Milão; no século XVI, na sucessão de portos da costa provençal ligados a Marselha, depois Martigues, nos paus de Berre até Fréjus; ou no complexo urbano de grandes elementos que associa Sevilha a San Lúcar de Barrameda, a Puerto de Santa Maria, a Cadiz; ou a auréola urbana de Veneza; ou as ligações de Burgos aos seus portos avançados (especialmente Bilbao) sobre os quais, mesmo decadente, ela exerceu durante muito tempo o seu controle; ou Londres e os portos do Tâmsa e da Mancha; ou, entim, o exemplo ultraclassesco da Hansa. No limite inferior, podemos assinalar Com-



piègne que, em 1500, tinha um único satélite, Pierrefonds; ou Senlis, que dispõe apenas de Crépy<sup>66</sup>. O pormenor, por si só, permite avaliar o tamanho de Compiègne e de Senlis. Poderíamos deste modo elaborar uma série de organogramas destas ligações e dependências funcionais: círculos irregulares, linhas ou cruzamentos de linhas, simples pontos.

Mas estes esquemas têm um prazo limitado. Mal a circulação, sem sequer modificar as suas rotas preferenciais, precipita o seu andamento, os pontos de escala saltam, deixam de servir e desaparecem. Em 1782, Sébastien Mercier observa: "As cidades de segunda e terceira ordem despoçam-se insensivelmente" em benefício da capital<sup>67</sup>. De um hóspede inglês que recebe no seu Sudoeste, diz François Mauriac: "Ficou no hotel do Leão de Ouro, em Langon, e passou de noite pela cidadezinha adormecida. Disse-me que não há iguais na Inglaterra. A nossa vida de província é na realidade uma sobrevivência, o que subsiste de um mundo em vias de desaparecer e que já desapareceu em alguns lugares. Levo o meu inglês a Bazas. Que contraste entre este burgo sonolento e a sua grande catedral, testemunho de um tempo em que a capital do Bazadais era um bispado florescente. Já não imaginamos esta época em que cada província constituía um mundo que falava a sua língua, construía os seus monumentos, uma sociedade fina e hierarquizada que ignorava Paris e as suas monstrosas Paris, que se alimentou desta admirável substância e a esgotou."<sup>68</sup>

Na circunstância, Paris, evidentemente não é mais culpada do que Londres, só o movimento geral da vida económica é responsável, esgota os pontos secundários das redes urbanas em benefício dos essenciais. Mas estes pontos importantes, por sua vez, formam entre si redes, à escala maior do mundo. E recomeça o jogo. Mesmo na ilha da Utopia de Thomas More, a capital, Amaurotas, está rodeada por 53 cidades. Que bela rede urbana! Cada uma está a menos de 24 milhas das suas vizinhas, isto é, a menos de um dia de viagem. Toda esta ordem mudaria se os transportes se acelerassem, nem que fosse um pouco.

### Cidades e civilizações: o caso do Islã

Uma outra característica comum a todas as cidades, e que, no entanto, está na origem das suas diferenças profundas de fisionomia, é que todas elas são produto das suas civilizações. Para cada uma há um protótipo. O Pe. Du Halde não se cansa de o repetir (1735): "Já disse em outro lugar que quase não há qualquer diferença entre a maior parte das cidades da China e que são todas semelhantes, de maneira que quase basta ter visto uma para se formar uma idéia de todas as outras."<sup>69</sup> Quem não faria suas estas palavras vivas, nada temerárias, a propósito das cidades da Moscóvia, da América colonial, do Islã (Turquia ou Pérsia), até, mas com mais hesitação, da Europa?

Não há dúvida de que há, por todo o Islã, de Gibraltar às ilhas da Sonda, um tipo islâmico de cidade, e o exemplo, por si só, pode bastar-nos como imagem destas relações evidentes entre cidades e civilizações<sup>70</sup>.

Geralmente, são cidades enormes, afastadas umas das outras. As casas baixas estão apertadinhas como sementes de romã. O Islã proíbe (salvo exceções: em Mecca, Djeddá, o seu porto, ou no Cairo) as casas altas, marca de detestável orgulho. Se não podem elevar-se, as construções invadem a via pública que o direito muçulmano defende mal. As ruas são ruelas: bastam dois burros, com as suas albardas, para obstruí-las momentaneamente.

Em Istambul, "as ruas são estreitas, como nas nossas cidades antigas", diz um viajante francês (1766), que prossegue: "Estão habitualmente sujas e seriam muitíssimo incômodas com mau tempo sem os passeios que seguem de ambos os lados. Tem de se descer ou procurar refúgio na soleira das portas quando duas pessoas se encontram de frente. Anda-se abrigado da chuva. A maior parte das casas tem apenas um andar que forma sacada sobre o rés-do-chão: são quase todas pintadas a óleo. Esta decoração torna as paredes menos escuras e menos tristes; mas é quase sempre funesta. Todas estas casas, sem excetuar sequer as dos senhores e dos turcos mais ricos, são construídas de madeira com tijolos e revestidas a cal: eis por que o fogo em pouco tempo fez ali tantos estragos."<sup>71</sup>

A despeito da enorme diferença de localização, o espetáculo é o mesmo no Cairo tal como o descreve Volney em 1782, ou nessas cidades da Pérsia que um século antes (1660), um outro francês, Raphaël du Mans, contemplou sem benevolência: "As ruas das cidades são [...] tortuosas, em declive, cheias de valas aqui e além, que estes mandros fazem para mijar, como manda a lei, para que a urina, caindo nelas, não os torne impuros."<sup>72</sup> A impressão de Gemelli Careri é a mesma, pouco mais de trinta anos mais tarde (1694): em Isphahan, como em toda a Pérsia, as ruas não são empedradas, e o resultado é lama no inverno, poeira no verão. "Esta grande sujeira é ainda aumentada pelo seu costume de lançar nas praças animais mortos, com o sangue dos que são mortos pelos açougueiros, e de satisfazerem publicamente as necessidades onde quer que se encontrem..." Não, não é Palermo, como houve quem afirmasse, Palermo onde "qualquer casinha [...] é melhor que as melhores de Isphahan..."<sup>73</sup>.

É bem verdade que todas as cidades muçulmanas são uma rede inextricável de ruelas mal cuidadas. Utiliza-se o declive o melhor possível para que a chuva e os riachos se encarreguem sozinhos da limpeza. Mas esta topografia confusa implica um plano bastante regular. No centro, a Grande Mesquita, à volta, as ruas de comércio (*suaqs*), os armazéns (*khan*s ou *caravançarás*), depois, em círculos concêntricos, a sucessão dos artesãos, segundo uma ordem tradicional que leva sempre em conta noções de puro e impuro. Assim, os mercadores de incensos e perfumes, "puros segundo os canonistas porque dedicados ao sagrado", ficam muito perto da Grande Mesquita. Perto deles, os tecelões da seda, os ourives, e assim por diante. Nos limites exteriores da cidade, os coureiros, os ferreiros e ferradores, os oleiros, os seleiros, os tintureiros, os almocreves que andam descalços e se inventivam em altos berros, mais aos animais. Depois, mesmo nas portas, os camponeses que vêm vender carne, lenha, manteiga rançosa, legumes, "ervas verdes", tudo produtos do seu trabalho "ou do seu latrocínio". Outra característica frequente: a separação por bairros das raças e das religiões; há quase sempre um bairro cristão, um bairro judeu, este último geralmente sob a proteção da autoridade do príncipe e por vezes, por esse fato, colocado mesmo no centro da cidade, como em Tlemcen.

Claro que as cidades fazem poucas variações sobre este tema, quando mais não seja por causa das suas origens e da sua importância mercantil ou artesanal. Em Istambul, o mercado principal, os dois *bestians* construídos em pedra, são uma cidade dentro da cidade. Pera e Gálata, bairros cristãos, são uma outra cidade para além do Chifre de Ouro. No centro de Andrinopla ergue-se a "Bolsa". "Perto desta Bolsa, encontra-se [1693] a rua de Serachi, cheia de boas lojas com toda a espécie de mercadorias e que tem uma milha de comprimento; é coberta de pranchas, umas sobre as outras, que deixam vários buracos dos lados para dar luz." Perto da mesquita, "a rua coberta onde ficam os ourives"<sup>74</sup>.

## A ORIGINALIDADE DAS CIDADES DO OCIDENTE

O Ocidente bem cedo se tornou uma espécie de luxo do mundo. As suas cidades atingiram um brilho que não se encontra em outros lugares. Foram elas que fizeram a grandeza do pequeno continente, mas este problema, por demais conhecido, não é simples. Definir uma superioridade é evocar ou a inferioridade, ou a média em relação à qual ela é superioridade; é proceder, mais tarde ou mais cedo, a um confronto desajeitado e ilusório com o resto do mundo. Quer se fale de vestuário, de moedas, de cidades, ou de capitalismo, é impossível, na esteira de Max Weber, escapar às comparações porque a Europa não pára de se explicar "relativamente aos outros continentes".

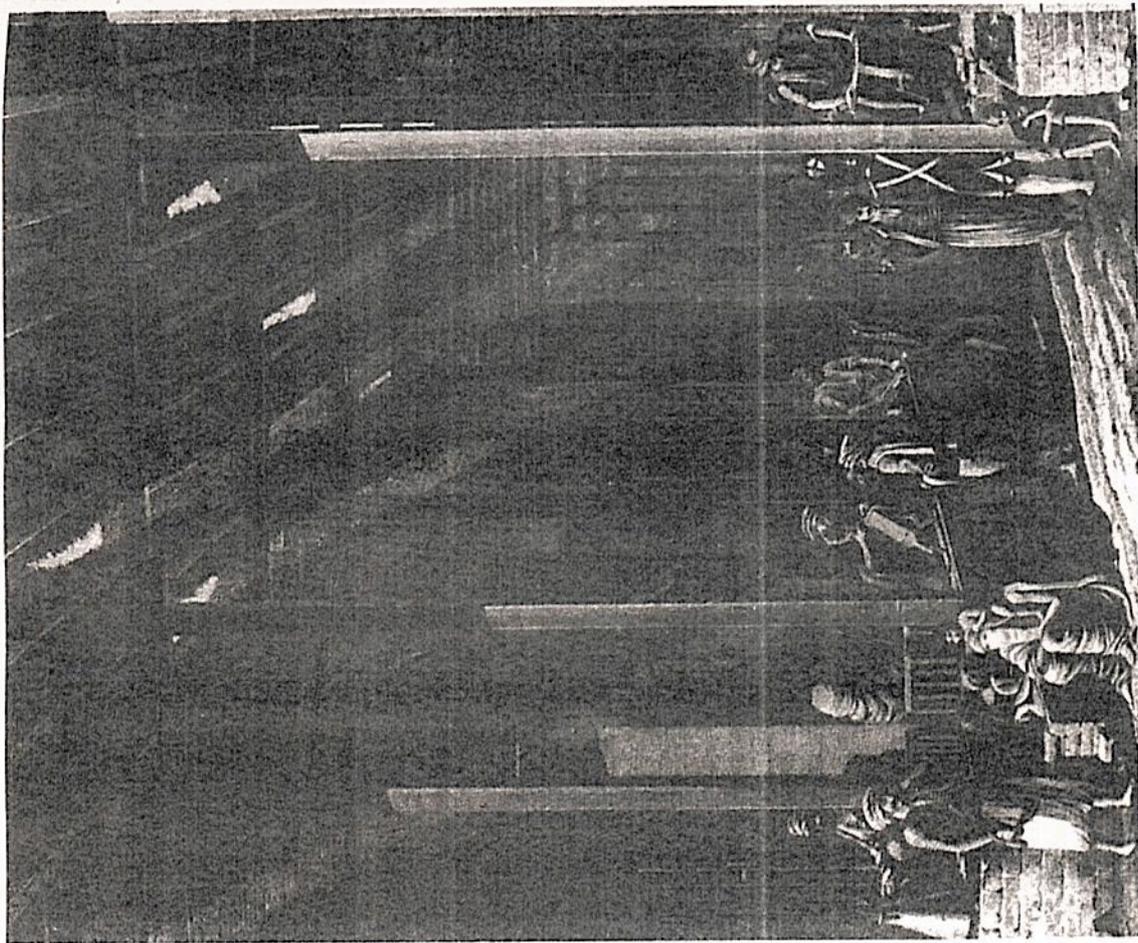
Quais são as diferenças, quais as originalidades da Europa? As suas cidades encontram-se sob o signo de uma liberdade sem igual; desenvolvem-se como universos autônomos e segundo as suas próprias tendências; talharam o Estado territorial, lento na sua instauração, que só conseguirá crescer com a sua ajuda interessada e que, aliás, nunca será mais do que a cópia ampliada, muitas vezes desbotada do seu destino; do alto, dominaram os campos, para elas verdadeiros mundos coloniais *avant la lettre* e como tais tratados (os Estados virão a fazer o mesmo); atraídas das constelações e das cadeias nervosas das redes urbanas, desenvolveram uma política econômica própria, tantas vezes capaz de derrubar obstáculos e sempre de criar ou recriar privilégios, um abrigo. Se, em imaginação, suprimíssemos os Estados atuais, assim que as câmaras de comércio das grandes cidades ficassem livres para jogar à sua vontade, veríamos coisas inusitadas!

Mesmo sem a ajuda desta comparação muito gratuita, estas realidades antigas saltam aos olhos. Ora, elas conduzem a um problema-chave que pode ser formulado de duas ou três maneiras diferentes: por que é que as outras cidades do mundo não tiveram destinos como estes, relativamente livres? Quem foi que lhes estragou a festa? Ou então, outro aspecto do mesmo problema, por que é que o destino das cidades ocidentais se encontra sob o signo da mudança — até no seu ser físico elas se transformam — ao passo que as outras cidades, em comparação, não têm história, estão como que enterradas na sua longa imobilidade? Por que é que umas são como máquinas a vapor, as outras como relógios, para parodiarmos Lévi-Strauss? Em suma, a história comparada obriga-nos a procurar o porquê destas diferenças e a tentar estabelecer um "modelo", que será dinâmico, da evolução urbana, tão agitada no Ocidente, enquanto o da vida das outras cidades do globo vai correndo segundo uma longa linha reta sem grandes acidentes ao longo do tempo.

Mundos  
livres

As liberdades urbanas da Europa constituem um assunto clássico, aliás muito estudado; comecemos por aí.

Simplificando, poderemos dizer:



"Vista do grande bazar ou mercado principal", Alexandria, fim do século XVIII. Descrição do Egipto, gravura de 1812. Gabinete de Gravura. (Foto B.N.)

1º que o Ocidente perdeu, o que se chama perder, a sua armadura urbana com o fim do Império romano, o qual, aliás, tinha visto as suas cidades entrarem em progressivo declínio já antes da chegada dos bárbaros. Para além da vivacidade muito relativa dos tempos merovíngios, mais tarde ou mais cedo é a estagnação quase completa, uma espécie de tábua rasa;

2º que o renascimento urbano, a partir do século XI, se precipita, se sobrepõe a um acréscimo de seiva rural, a um desenvolvimento diversificado dos campos, das vinhas, dos pomares. As cidades crescem em harmonia com as aldeias, e muitas vezes o direito urbano, de contornos nítidos, nasce dos privilégios comunitários dos grupos aldeãos. Quantas vezes a cidade é material campestre recuperado, amassado de novo. Na topografia de Frankfurt (que se manteve tão rural até o século XVI), muitas ruas conservam, em seus nomes, a evocação de bosques, de fileiras de árvores, de pauis no meio dos quais a cidade cresceu<sup>75</sup>. Este reagrupamento rural trouxe logicamente para a cidade nascente os representantes da autoridade política e social da planície, senhores, príncipes laicos e eclesiásticos;

3º que nada disso teria sido possível sem um retorno generalizado à saúde, a uma economia monetária em extensão. A moeda talvez tenha sido o viajante vindo de longe (para Maurice Lombard, do Islã), mas um viajante ativo, decisivo. Dois séculos antes de São Tomás de Aquino, dizia Alain de Lille: "Não é César, é o dinheiro que é tudo, agora." O dinheiro, o mesmo é dizer as cidades.

Nasceram então milhares e milhares de cidades, mas poucas estarão destinadas a um futuro brilhante. Portanto, só certas regiões se urbanizam com profundidade, desse modo se diferenciando das outras, desempenhando um papel motor evidente: entre o Loire e o Reno, na alta e média Itália, em pontos decisivos das costas mediterrâneas. Mercadores, corporações, indústrias, tráficos de longo curso, bancos, depressa aparecem, e a burguesia, uma certa burguesia, e até um certo capitalismo. O destino destas cidades especiais está ligado, não apenas ao desenvolvimento dos campos, mas também ao comércio internacional. Aliás, vão separar-se das sociedades rurais e dos antigos vínculos políticos. A ruptura fez-se quer pela violência, quer amigavelmente, mas foi sempre um sinal de força, de abundância de dinheiro, de poder.

Em redor destas cidades privilegiadas em breve surgem mais Estados. É o caso da Itália e da Alemanha, com as derrotadas políticas do século XIII. Desta vez, a lebre ganha da tartaruga. Em outros lugares, na França, na Inglaterra, em Castela, até em Aragão, o Estado territorial renasce muito cedo: é o que trava as cidades, ademais apertadas em espaços económicos sem grande vivacidade. Ai, estas correm mais devagar.

Mas o essencial, o imprevisível, é que certas cidades tenham feito rebentar por completo o espaço político, se tenham constituído como universos autónomos, como "Estados-Cidades", carregados de privilégios adquiridos ou extorquidos, que são como que outras tantas barreiras jurídicas. Antigamente, os historiadores insistiam talvez demais nestas "razões que vêm do direito", pois embora possam por vezes sobreporem-se ou acompanhar as razões que vêm da geografia, da sociologia ou da economia, estas últimas contaram muito. De que vale um privilégio sem substância material?

Com efeito, o milagre, no Ocidente, não está exatamente em que, tendo sido tudo destruído, ou quase, com o desastre do século V, tudo tenha ressurgido a partir do século XI? A história está cheia destas idas e vindas seculares, destas expansões, nascimentos ou renascimentos urbanos: a Grécia do século V ao século II antes de Cristo, Roma, se se quiser, o Islã a partir do século IX, a China dos song. Mas houve

sempre, nestas ascensões, dois corredores, o Estado e a Cidade. Habitualmente, ganha o Estado, a Cidade fica então submetida e sob um punho de ferro. O milagre, nos primeiros grandes séculos urbanos da Europa, é a cidade ter ganho plenamente, pelo menos na Itália, na Flandres e na Alemanha. Durante bastante tempo fez a experiência de levar uma vida plena, colossal acontecimento cuja gênese não se apreende com segurança. Todavia, são visíveis enormes consequências.

### Modernidade das cidades

A partir desta liberdade, os grandes centros e outras cidades por eles influenciadas, a que servem de exemplo, construíram uma civilização original, difundiram técnicas novas ou renovadas, ou redescobertas ao cabo de séculos, mas pouco importa! Foi-lhes dado levar até o fim experiências bastante raras, políticas, sociais, económicas.

No domínio financeiro, as cidades organizam os impostos, as finanças, o crédito público, as alfândegas. Inventam os empréstimos públicos: poderemos dizer que o Monte Vecchio de Veneza remonta de fato às primeiras emissões de 1167; a Casa di San Giorgio, primeira fórmula, data de 1407. Uma após outra, reinventam a moeda de ouro, na esteira de Génova que começa a cunhar o *genovino* no fim do século XII<sup>76</sup>. Organizam a indústria, os ofícios, inventam ou reinventam o comércio longo, o ginquo, a letra de câmbio, as primeiras formas de sociedades comerciais e de contabilidade; inauguram também, e depressa, as suas lutas de classes. Com efeito, se as cidades são "comunidades", como se costuma dizer, são também, no sentido moderno da palavra, "sociedades", com as suas tensões, as suas guerras fratricidas: nobres contra burgueses, pobres contra ricos ("povo magro", *popolo magro*, contra "povo gordo", *popolo grasso*). As lutas de Florença, mais que conflitos à romana (Roma antiga, entenda-se), estão já profundamente ao nível do primeiro quartel do nosso século XIX industrial. Basta o drama dos *Giompi* (1378) para o provar.

Mas esta sociedade interiormente dividida faz frente aos inimigos externos, os universos dos senhores, dos príncipes, dos camponeses, de todos aqueles que não os seus cidadãos. Estas cidades são as primeiras "pátrias" do Ocidente, e o seu patriotismo é certamente mais coerente, muito mais consciente do que será ainda por muito tempo o patriotismo territorial, lento a aparecer nos primeiros Estados. Podemos pensar nisso diante de um quadro satírico que representa o combate dos burgueses de Nuremberg, em 19 de junho de 1502, contra o margrave Casimiro de Brandemburgo-Ansbach que ataca a cidade. Inútil perguntar se foi pintado pelos burgueses de Nuremberg. Estes estão quase todos representados em pé, no seu traje vulgar, sem armaduras. O seu chefe, que está a cavalo, de roupa preta, encontra-se em conciliábulo com o humanista Willibald Pirckheimer, que tem na cabeça um desses enormes chapéus da época, com penas de avestruz e que, por menor também significativo, traz uma tropa que vem em apoio dos direitos da cidade atacada. Os assaltantes brandemburgueses são cavaleiros com pesado equipamento, armados, rosto escondido pelas viseiras dos seus elmos. Poder-se-á tomar como símbolo da liberdade das cidades contra a autoridade dos príncipes e senhores um grupo de três homens; dois burgueses de rosto descoberto enquadando orgulhosamente o cavaleiro vestido com uma armadura que levam, prisioneiro e enverganhado de o ser.

pois são estas que ditam as regras. Depois, logo se vê! O mercador é econômico com o seu dinheiro, calcula as suas despesas conforme as receitas, os seus investimentos a partir do rendimento. A ampuheta inverteu-se no bom sentido. Economiza também o seu tempo: já um mercador dizia que *chi tempo ha e tempo aspetta, tempo perde*<sup>78</sup>. Podemos traduzir, abusiva mas logicamente: *Time is money*.

No Ocidente, capitalismo e cidades, no fundo, foi a mesma coisa. Lewis Mumford pretende que o “capitalismo nascente”, ao substituir os poderes “dos feudais e dos burgueses das guildas”, pelo poder de uma nova aristocracia mercantil fez possivelmente estourar o quadro muito apertado das cidades medievais, mas para finalmente se ligar ao Estado, vencedor das cidades mas herdeiro das suas instituições, da sua mentalidade e absolutamente incapaz de passar sem elas<sup>79</sup>. O importante é que, mesmo decadente como centro, a cidade continua na mó de cima, a reinar mesmo tendo passado para o serviço aparente ou efetivo do príncipe. O destino do Estado continua a ser o seu: Portugal é Lisboa, os Países Baixos, Amsterdã, a primazia na Inglaterra é a de Londres (a capital formou a Inglaterra à sua imagem depois da revolução tranquila de 1688). O erro rebitório da economia imperial da Espanha foi ir ter a Sevilha, a uma cidade vigiada, apodrecida pelos “funcionários” prevaricadores, há muito dominada por capitalistas estrangeiros, não a uma cidade poderosa, livre, capaz de operar a seu modo e de assumir sozinho uma verdadeira política econômica. Do mesmo modo, se Luís XIV não consegue fundar um “banco real”, apesar dos diversos projetos (1703, 1706, 1709), é porque, ante o poder monárquico, Paris não oferece o abrigo de uma cidade livre nos seus movimentos e nas suas responsabilidades.

### As formas urbanas do Ocidente aceitam um “modelo”?

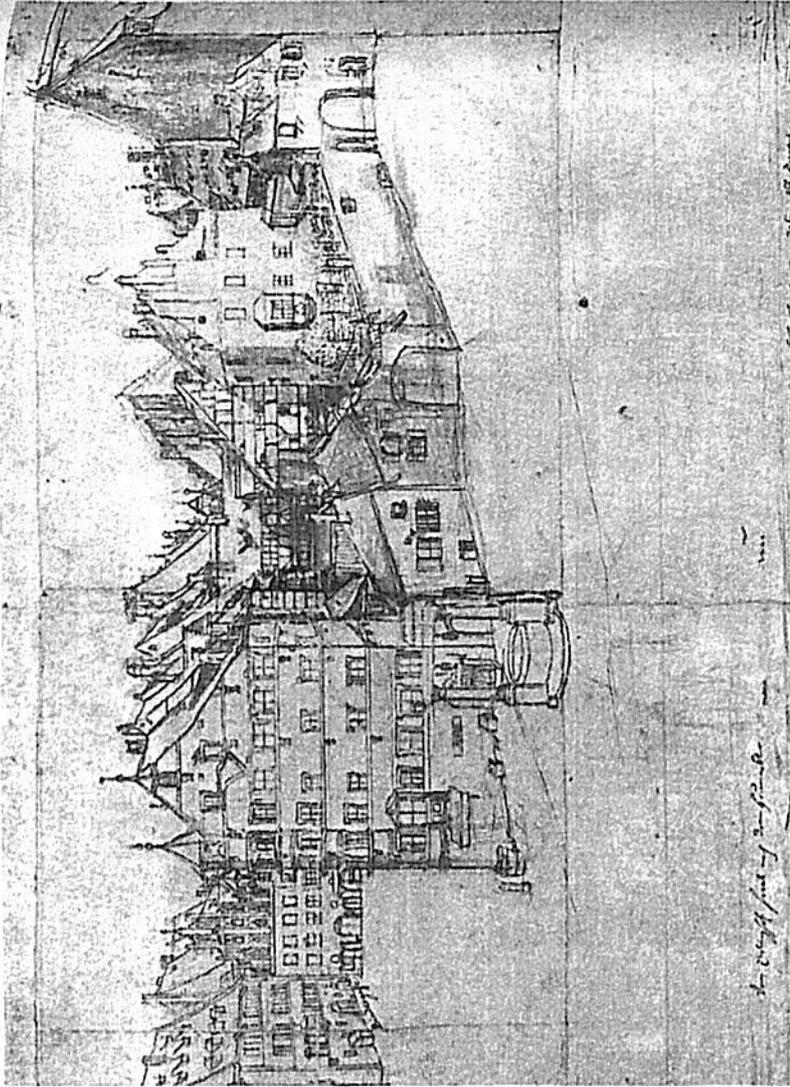
Posto isto, suponhamos uma história das cidades da Europa que englobe a série completa das suas formas desde a cidade grega até a cidade do século XVIII, isto é, tudo o que a Europa conseguiu construir no seu seio e fora das suas portas, no Leste moscovita e além-Atlântico. Há de haver mil e uma maneiras de classificar esta abundante matéria, conforme as características políticas, econômicas ou sociais. Políticas: distinguir capitais, fortalezas, cidades *administrativas* no pleno sentido desta última palavra. Econômicas: distinguir portos, cidades caravaneiras, cidades mercantes, cidades industriais, praças de dinheiro. Sociais: elaborar a lista das cidades de beneficiários da Igreja, da Corte, de artesãos... E adotar uma série de categorias sem surpresas, divisíveis em subcategorias, capazes de conter todo o tipo de variantes locais. Uma classificação deste gênero tem as suas vantagens, não tanto para o problema da cidade visto no seu conjunto como para o estudo desta ou daquela economia, bem limitada no tempo e no espaço.

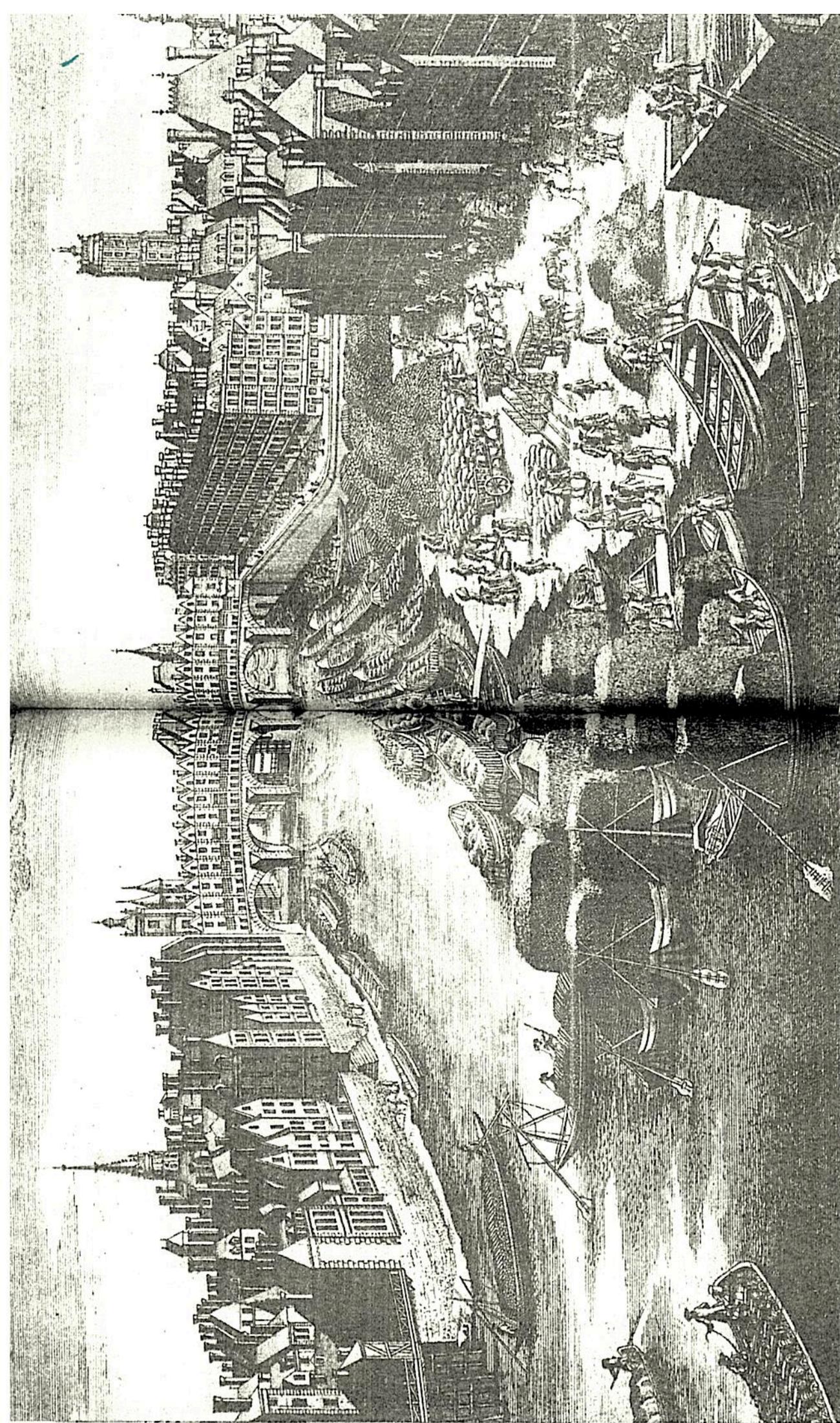
Pelo contrário, certas distinções, mais gerais e relocaladas no próprio movimento das antigas evoluções, oferecem uma classificação mais útil ao nosso objetivo. Simplificando, o Ocidente conheceu, ao longo das suas experiências, três tipos de cidades: as cidades abertas, isto é, não distintas do território de implantação, confundindo-se até com ele (A); as cidades encerradas em si próprias, fechadas no mais rigoroso sentido do termo, cujas muralhas delimitam mais ainda o ser do que

Em Nuremberg, a Egidien-Theresienplatz. Desenho de Albrecht Dürer, Albstadtmuseum, Nuremberg. (Foto Hochbauamt)

“Burgueses”, pequenas pátrias de burgueses: eis lançadas as palavras, absurdas, cômicas. Werner Sombart insistiu muito neste nascimento de uma sociedade, mais ainda, de uma mentalidade nova. Escrevia ele: “Se não me engano é em Florença, pelo final do século XIV, que se encontra pela primeira vez o burguês perfeito.”<sup>77</sup> Como queiram. Com efeito, a tomada do poder (1293) pelas *Arti Maggiori* — as da lã e a *Arte di Calimala* — é em Florença a vitória dos antigos e novos ricos, o espírito empreendedor. Sombart, como de costume, prefere colocar o problema no plano das mentalidades, da evolução do espírito racional, mais do que no de uma sociedade ou mesmo da economia, onde temia seguir as pegadas de Marx.

Uma mentalidade nova se instala, praticamente a do primeiro capitalismo ainda hesitante no Ocidente, conjunto de regras, de possibilidades, de cálculos, ao mesmo tempo a arte de enriquecer e de viver. Também jogo e risco: a palavras-chave da língua mercante, *fortuna, ventura, ragione, prudentia, sicurtà*, delimitam os riscos contra os quais há que ter prudência. Claro que já não se trata de viver o dia-a-dia à maneira dos nobres, elevando conforme possível as receitas ao nível das despesas,





Em Paris, vista da ponte Notre-Dame, com as suas casas altas que só serão demolidas em 1787. Na margem direita, nas imediações da Praça de Grève, enorme tráfico misto: trigo, madeira e feno. Gravura do século XVIII, Museu Carnavalet. (Foto Bulloz)

o domínio (B); finalmente, as cidades sob tutela, entendendo-se por tutela toda a gama conhecida de sujeições relativamente ao príncipe e ao Estado (C).

Em geral, A precede B, B precede C. Mas esta ordem nada tem de sucessão rigorosa; trata-se mais de direções, de dimensões entre as quais se joga o complicado destino das cidades ocidentais que não evoluíram todas ao mesmo ritmo nem da mesma maneira. A seguir, vamos ver se esta "grade" vale para uma classificação das cidades de todo o mundo.

**Primeiro tipo:** a cidade à antiga, grega ou romana, aberta ao campo e equiparada a este<sup>80</sup>. Atenas aceita dentro dos seus muros, como cidadãos de pleno direito, tanto os eupátridas criadores de cavalos como os pequenos viticultores, caros a Aristófanes: quando a fumaça se eleva acima do Pnyx, é sinal para o camponês ir até à cidade, à Assembléia do povo, onde terá assento ao lado dos seus pares. No princípio da guerra do Peloponeso, toda a Ática rural se evacua espontaneamente para a grande cidade e aí se instala enquanto os espartanos destroem os campos, os olivais, as casas. Estes recuam com a aproximação do inverno e o povo dos campos encaminha-se para as suas antigas moradas. Com efeito, a cidade grega é a soma de uma cidade e do vasto campo circundante. É isto é assim porque estas cidades *mal acabaram ainda de nascer* (a esta escala, um ou dois séculos é pouca coisa), de se separar da nebulosa ruralidade; mais ainda, não está em causa a partilha das atividades industriais, esse pomo de discórdia que o futuro irá conhecer. É certo que Atenas possui o arrabalde do Cerâmico onde moram os oleiros, mas estes têm apenas algumas lojas modestas. Tem também no Pireu um porto onde pululam metecos, libertos e escravos e onde se afirma uma atividade artesanal, para não dizermos uma indústria ou uma pré-indústria. Esta atividade tem contra os privilégios de uma sociedade fundiária que a despreza: é portanto coisa para estrangeiros ou escravos. Sobretudo, a prosperidade de Atenas não dura há tempo suficiente para que os conflitos sociais e políticos aí amadureçam e saltem para o proscênio dos conflitos "à florentina". Mal se notam os poucos sintomas. Aliás, as aldeias têm os seus artesãos, forjas onde, chegado o inverno, os gregos acham agradável ir aquecer-se. Resumindo, a indústria é elemental, estragreira, discreta. Do mesmo modo, se percorrermos as ruínas das antigas cidades romanas, passadas as portas encontramos nos bruscamente em pleno campo; não há arrabaldes, o que equivale a dizer não há indústria, artesanato ativo, bem organizado nos seus domínios próprios.

**O tipo da cidade fechada**, unidade em si, pátria liliputiana, exclusiva, a cidade medieval: passar as suas muralhas é como transpor uma das fronteiras ainda rigorosas do mundo atual. Do outro lado da barreira, podemos insultar o vizinho: ele nada pode contra nós. O camponês que abandona a sua terra e chega à cidade torna-se imediatamente outro homem: é livre, isto é, abandonou as servidões conhecidas, detestadas, para aceitar outras cujo teor nem sempre adivinha de antemão. Mas pouco importa! Se o senhor o reclamar, ele pode rir-se desde que a cidade o tenha adotado. Na Silésia do século XVIII, na Moscóvia até o século XIX, era ainda possível ouvir com frequência este género de reclamações, obsoletas em outros lugares.

É certo que, se as cidades abrem facilmente as suas portas, não basta entrar para começar a fazer verdadeiramente parte delas. Os cidadãos de pleno direito são uma minoria ciosa, uma pequena cidade dentro da própria cidade. Em Veneza, em 1297, é uma cidadela de ricos o que se edifica graças à *serrata*, o encerramento do Grande Conselho. Os *nobili* de Veneza tornam-se uma casta fechada e isto por séculos. Ra-

ríssimos serão os que hão de forçar as suas portas. Abaixo deles, a categoria do simples *cittadini* é, sem dúvida, mais acolhedora. Mas a Signoria em breve criou duas cidadanias: a *de intus*, a *de intus et extra*, esta completa, aquela parcial. Mas são necessários 15 anos de residência para solicitar a primeira, 25 para a segunda. Há poucas exceções a esta regra que é não apenas formal como também corresponde a uma certa suspeição: um decreto do Senado de 1386 proíbe mesmo novos cidadãos (incluindo aqueles que o são por inteiro) de comerciarem diretamente em Veneza com mercadores alemães, no *Fondego dei Tedeschi* ou fora deste. O povinho da cidade também não deixa de ser desconfiado e hostil em relação aos recém-chegados. Em junho de 1520, segundo Marin Sanudo, a gente da rua teve uma alteração com camponeses acabados de chegar da Terra Firme, recrutados para remadores ou para soldados. "Poltroni", gritam-lhes, "ande arar." Poltrões, ide lavar!<sup>81</sup>

Claro que Veneza é um exemplo extremo. Aliás, ela deve ao seu regime aristocrático, extraordinariamente reacionário, e não menos à conquista, no início do século XV, da Terra Firme que estenderá a sua autoridade até os Alpes e Brescia, o fato de conservar a sua constituição até 1797. Será a última *polis* do Ocidente. Mas em Marselha, no século XVI, para se obter uma cidadania que é concedida com parcimônia é preciso ter "dez anos de domicílio, possuir bens imóveis, ter-se casado com uma moça do lugar". Caso contrário, fica pertencendo aos "manans", os não-cidadãos da cidade. Esta concepção restrita da cidadania é regra em toda a parte.

Ao longo desta vasta experiência sempre se vislumbra o pomo da discórdia: para quem vão a indústria, os ofícios, os seus privilégios, os seus lucros? Na realidade, vão para a cidade, para as suas autoridades, para os seus mercadores empresários. Eles decidirão se se deve tirar ou tentar tirar à zona rural da cidade o direito de fiar, de tecer, de tingir, ou se, inversamente, há vantagem em conceder-lhos. Tudo é possível nestas idas e vindas, como mostra a história de cada cidade que se examine.

No interior das cidades, no que respeita ao trabalho (não me atrevo muito a dizer, sem mais, indústria), tudo está regulamentado ou deve estar para satisfazer as corporações que gozam de monopólios exclusivos, em série, defendidos com saíada e ferocidade ao longo de fronteiras indecisas prontas a proporcionar ridículos conflitos. As autoridades urbanas nem sempre são donas da situação. Mais cedo ou mais tarde deixam afirmar-se, com a ajuda do dinheiro, superioridades patentes, reconhecidas, honoríficas, consagradas pelo dinheiro ou pelo poder; em Paris, a partir de 1625, os "Seis Corpos" (fanqueiros, merceiros, capelistas, peleiros, chapeleiros, ourives) constituem a aristocracia mercantil da cidade; em Florença, a *Arte de la lana* e a *Arte di Calimala* (que se ocupa da tinturaria dos tecidos do Norte, importados da Alemanha. Em Ulm, por exemplo, as corporações possuem cada qual uma espécie de quadro articulado em triptico: nos painéis laterais, cenas características do ofício; no centro, como num precioso álbum de família, inúmeros pequenos retratos recordam as gerações de mestres que se sucederam na corporação ao longo de séculos.

Exemplo ampliado, ainda no século XVIII a cidade de Londres e os seus anexos (encostados às suas muralhas) é feudo de corporações ridículas, obsoletas e poderosas. Se Westminster e os arrabaldes, observa um economista cauteloso (1754), apresentam um crescimento contínuo, a razão é manifesta: "Estes arrabaldes são livres e oferecem um campo aberto a todos os cidadãos industriais, ao passo que

Londres alimenta no seu próprio seio 92 destas companhias exclusivas de todo o género [corporações] cujos numerosos membros vemos enfeitar todos os anos com desenfreada pompa o triunfo do Lord Mayor.”<sup>82</sup> Detenhamo-nos nesta bela imagem. E deixemos de lado, na outra margem da organização do trabalho, em Londres ou em outro lugar qualquer, os ofícios livres, fora das juras e dos seus quadros, simultaneamente entrave e protecção.

*Última categoria: as cidades sob tutela*, as do princípio da modernidade. Com efeito, o Estado, desde que se instalou solidamente, disciplinou as cidades, violentamente ou não, com um empenho instintivo onde quer que pousamos os olhos, em toda a Europa. Agem deste modo, sem terem combinado entre si, tanto os Habsburgos como os Sobe-ranos pontífices, tanto os príncipes alemães como os Médicis ou os reis da França. Salvo nos Países Baixos, salvo na Inglaterra, a obediência impõe-se.

Veja-se Florença: os Médicis a sujeitaram lentamente, fazendo-se as coisas quase com elegância no tempo de Lourenço, mas, depois de 1532 e do regresso dos Médicis ao poder, tudo se precipita. No século XVII, Florença não é mais do que a corte do Grão-Duque que tudo tomou, o dinheiro, o direito de mandar, de distribuir honrarias. Do Palácio Pitti, na margem esquerda do Arno, uma galeria, via secreta, aliás, permitia ao Príncipe passar o rio e dirigir-se aos *Uffizi*. Esta galeria, que ainda hoje subsiste, elegante, sob o Ponte Vecchio, é o fio da aranha que, da extremidade da sua teia, vigia a cidade prisioneira.

Na Espanha, o *corregidor*, esse “intendente” urbano, submete as comunas ao gosto da Coroa. Claro que esta abandona aos pequenos nobres locais os lucros nada desprezíveis e as vaidades da administração local; convida os delegados dos *regidores* das cidades (a favor de quem joga a venalidade dos cargos) de cada vez que se reúnem as Cortes, assembleias pretensiosas que gostam de apresentar as suas queixas mas votam o imposto ao rei em uníssono. Na França, as “boas cidades” instalaram-se no privilégio dos seus municípios e das suas múltiplas isenções fiscais, o que não as impede de estar às ordens; o governo real manda duplicar os seus impostos na sua declaração de 21 de dezembro de 1647, chamando a si uma boa metade. Paris, também às ordens, obrigada muitas vezes a ajudar o Tesouro real, está também na base da grande operação das rendas chamadas da Câmara Municipal. Nem mesmo Luís XIV abandona a capital. Na verdade, Versalhes não é diferente da enorme cidade próxima e a realeza desde sempre teve o hábito de girar em torno de uma cidade poderosa, temida também; morou em Fontainebleau, em Saint-Germain, em Saint-Cloud; no Louvre, está à margem, nas Tulherias, quase fora de Paris. Não será de longe que convém governar, pelo menos de tempos em tempos, estas cidades demasiado populosas? Filipe II passa a vida no Escorial e Madri ainda está apenas no princípio. Mais tarde, os duques da Baviera instalam-se em Nymphenburg; Frederico II em Potsdam; os Imperadores ao lado de Viena, em Schönbrunn. Aliás, Luís XIV, para regressarmos a ele, não se esquece de afirmar em Paris a sua autoridade e de aí manter o seu prestígio: é no seu reinado que se constroem as duas grandes praças reais: a praça das Vitória, a praça Vendôme; que se empreende a “construção prodigiosa” dos Inválidos. Graças a ele, Paris abre-se ao campo circundante, segundo o modelo das cidades do barroco, em largas vias de acesso por onde passam carros e onde se organizam desfiles militares. Com efeito, o mais importante ainda, do nosso ponto de vista, é, em 1667, a criação de um chefe da polícia com poderes exorbitantes. Explica Sébastien Mercier que o segundo titular, o marquês de Argenson, nomeado para este alto cargo trinta anos mais tarde (1697), “montou

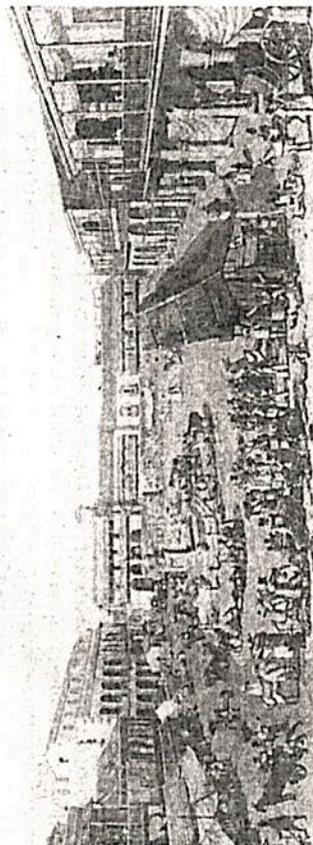
a máquina, não tal como existe hoje, mas foi ele quem imaginou a mola e as principais engrenagens. Diz-se mesmo que hoje em dia a máquina trabalha sozinha”<sup>83</sup>.

### Diferentes evoluções

Mas é óbvio que a evolução urbana não se faz sozinha, não é um fenómeno *endógeno* que se desenvolve em recinto fechado. É sempre a expressão da sociedade que a constrange, de dentro mas também por fora, e deste ponto de vista a nossa classificação, repita-se, é demasiado simples. Posto isto, como funciona ela fora do domínio estrito da Europa ocidental?

a) *As cidades da América colonial*. — Deveríamos dizer América ibérica, pois o caso das cidades inglesas fica à parte: têm de viver por si, sair da sua *wilderness* para se agarrarem ao grande mundo; são, por assim dizer, cidades medievais. As cidades da América ibérica tiveram um destino mais simples, mais limitado. Construídas, como os campos romanos, entre quatro muros de terra, são guarnições perdidas no meio de grandes extensões hostis, ligadas entre si por comunicações lentas porque lançadas através de enormes espaços vazios. Numa época em que a cidade medieval dos privilegiados conquistou praticamente toda a Europa, é a velha regra que, curiosamente, prevalece em toda a América hispano-portuguesa, fora das grandes cidades que são as dos vice-reis: México, Lima, Santiago do Chile, São Salvador (Bahia), isto é, organismos oficiais já parasitários.

Nessa América, não há quaisquer cidades estritamente comerciais ou então em posição subalterna; por exemplo, Recife — a cidade dos mercadores — ergue-se ao lado da cidade aristocrática de Olinda, a dos grandes proprietários de plantações, *senhores de engenho* e donos de escravos. Se se quiser, é o Pireu ou Falera perante a Atenas de Péricles. Buenos Aires, depois da sua segunda fundação (a au-



Visita da Praça Velha, mercado principal de Havana. Album topográfico da América. Século XVIII. Gabinete de Gravura. (Clichê B.N.)

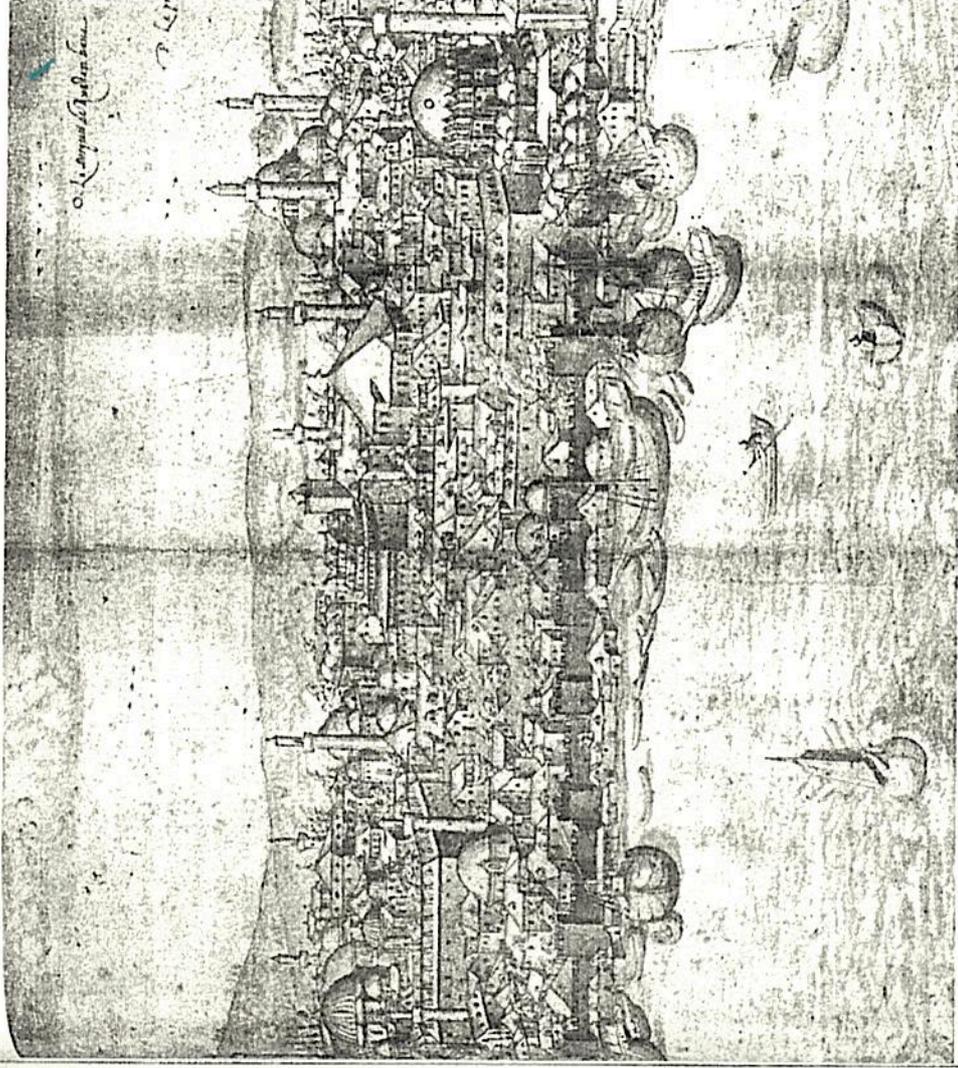
têntica, em 1580), é também um burgo mercantil, é Mégara, ou é Egina. Teve a pouca sorte de só ter à sua volta índios *bravos*, selvagens, e os seus habitantes queixam-se, nesta América onde os brancos vivem dos rendimentos, de serem obrigados a ganhar "o pão com o suor do rosto". Mas dos Andes, de Lima chegam caravanas de mulas ou grandes carros de bois, é uma maneira de chegar à prata de Potosí; do Brasil chegam veleiros com açúcar e em breve com ouro; através do contrabando exercido pelos negreiros, entra em contato com Portugal e com a África. Mas Buenos Aires surge como uma exceção no meio da "barbárie" da Argentina nascente.

Habitualmente, a cidade americana é minúscula, sem as benesses vindas de longe. Governa-se a si própria: ninguém se preocupa com a sua sorte. Os proprietários fundiários são os seus donos: ali têm as suas casas que ostentam, ao longo da fachada que dá para a rua, argolas fixadas à parede para atar os cavalos. São "homenes de bem", os *homens bons* das Câmaras municipais do Brasil, ou os *hacendados* das almotacarias espanholas (os *cabildos*). Outras tantas pequenas Espartas, pequenas Tebas do tempo de Epaminondas. Bem podemos afirmar que na América a história das cidades ocidentais recomeçou do zero. Naturalmente, não há distinção entre as cidades e o resto do território nem indústrias a partilhar. Onde há indústria, no México, por exemplo, está a cargo de escravos ou de pseudo-escravos. A cidade medieval não seria pensável com artesãos servos.

b) *Como classificar as cidades russas?* — À primeira vista, não há dúvidas: as cidades que subsistem ou renascem na Moscóvia depois das terríveis catástrofes da invasão mongol deixam de viver à ocidental. Contudo, são grandes cidades, como Moscovo ou Novgorod, mas dominadas de maneira por vezes feroz. O provérbio do século XVI continua a dizer: "Quem ousa opor-se a Deus e à grande Novgorod?", mas o provérbio está errado. A cidade foi rudemente levada à ordem em 1427, depois em 1477 (teve de entregar 300 carros carregados de ouro). Sucederam-se as execuções, as deportações, os confiscos. Sobretudo, estas cidades são apanhadas nos circuitos lentos dos tráficos a distâncias imensas, já asiáticos, ainda selvagens: em 1650, como no passado, navegação fluvial, transportes em trenó, comboios de carroças, tudo se desloca com afilivas perdas de tempo. Muitas vezes é mesmo perigoso aproximarem-se das aldeias e é preciso parar todas as noites, em plena natureza, como acontece nas rotas balcânicas, dispondo os carros em círculo, todos prontos a defender-se.

Por todas estas razões, as cidades da Moscóvia não se impõem aos seus campos monumentais, são mais comandadas por eles em vez de ditarem as suas vontades a um mundo camponês de extraordinária pujança biológica, embora desafortunado, inquieto, em perpétuo movimento. O fato a considerar é que as "colheitas por hectare, nos países europeus do Leste, do século XVI ao século XIX, mantiveram-se em média constantes" e em um nível baixo<sup>84</sup>. Não há excedentes rurais viáveis, portanto não há cidades vivendo à vontade. As da Rússia também não têm ao seu serviço essas cidades secundárias que são uma das características do Ocidente e dos seus tráficos animados.

Tornam-se então numerosíssimos os camponeses servos praticamente sem terras, insolventes aos olhos dos senhores ou mesmo do Estado. É necessário deixá-los ou chegar às cidades ou empregar-se nas casas dos camponeses ricos. Na cidade, tornam-se mendigos, carregadores, artesãos com loja, por vezes mercadores e manufatores enriquecidos. Quando ficam no campo, ei-los artesãos das suas próprias aldeias ou à pro-



Istambul no século XVI. Fachada sobre o Chifre de Ouro (fragmento). Gabinete de Gravura. (Cliché B.N.)

cura de vendas ambulantes e de transportes (essa indústria camponesa) como suplemento necessário à sua vida. Nada pode interromper esta busca irresistível, tanto mais que muitas vezes se faz com a bênção do senhor que ali vai buscar o seu juro, já que estes artesãos e mercadores continuam de qualquer maneira a ser seus servos, sempre obrigados à contribuição, por mais êxito social que tenham<sup>85</sup>.

Estas e outras imagens traçam um destino que se assemelha, mesmo assim, ao que no Ocidente se encontra no princípio da sua urbanização, algo de comparável, mas mais nítido, ao corte dos séculos XI-XIII, um intervalo durante o qual quase todos abandonam as aldeias e a vida camponesa. Dir-se-ia uma situação interme-

diária entre A e C, sem que tenha surgido a etapa do meio. O príncipe aparece logo, como o ogro da fábula.

c) *As cidades imperiais do Oriente e do Extremo Oriente*. — Quando se sai da Europa em direção ao Oriente, surgem os mesmos problemas, as mesmas ambigüidades, mas mais profundos.

No Islã, só quando os Impérios se desfazem surgem cidades análogas às da Europa medieval, momentaneamente senhoras do seu destino. Soam então as melhores histórias da civilização islâmica, mas são êxitos fugazes, beneficiando as cidades marginais, certamente em Córdoba ou nessas cidades do século XV, verdadeiras repúblicas urbanas, como Ceuta antes da ocupação portuguesa (1415) ou como Orão antes da ocupação espanhola (1509). A regra é a cidade do príncipe, muitas vezes do califa, cidade enorme: ou Bagdá, ou Cairo.

Cidades imperiais também, às vezes reais, as da Ásia longínqua, enormes, parisiáticas, matéria luxuosa e mole, tanto Delhi como Vijayanagar, como Pequim ou, antes desta, Nanquim (embora esta última se imagine muito diferente). Não nos admiremos com o enorme peso dos príncipes. E se um deles é devorado pela cidade, ou melhor, pelo seu Palácio, outro surge, recomeça a sujeição. Não nos admiremos também por ver estas cidades incapazes de tomar aos campos todo o conjunto dos seus ofícios: são cidades ao mesmo tempo abertas e tuteladas. Além disso, na Índia, tal como na China, as estruturas sociais perturbam o livre destino da cidade. Se esta não consegue a sua independência, não é somente por causa das bastonadas do mandarim ou das crueldades do príncipe para com os mercadores ou simples cidadãos: é porque a sociedade está presa numa espécie de prévia cristalização.

Nas Índias, o sistema de castas divide, fragmenta antecipadamente todas as comunidades urbanas. Na China, o culto das *gentes* opõe-se a uma mistura comparável àquela que criou a cidade no Oriente: uma verdadeira máquina de quebrar laços antigos, de colocar os indivíduos num mesmo plano, com a chegada de imigrantes criando um ambiente "americano", se quisermos, em que as pessoas instaladas dão o tom, ensinam o *way of life*. Por outro lado, nenhuma autoridade independente representa uma cidade chinesa no seu conjunto, diante do Estado ou diante da estrondosa pujança dos campos. A cidade é o pólo da China viva, ativa e pensante. Residência dos funcionários e dos senhores, não é feita para ofícios nem para mercadores; nenhuma burguesia aí cresce à vontade. Mal se instala, essa burguesia sonha traír, fascinada pelos esplendores da vida dos mandarins. As cidades teriam vida própria, esboçá-la-iam se o indivíduo e o capitalismo tivessem ali livre curso. Mas o Estado tutelar não se presta a isso. Quer queira quer não, acaba por ter momentos de desatenção: no fim do século XVI, surgem uma burguesia e uma febre dos negócios cujo papel se adivinha nas grandes forjas de Pequim, nas oficinas da porcelana que se desenvolvem em King-te-Tchen e, mais ainda, nos progressos da seda em Su-tcheu, capital do Kiangsu<sup>86</sup>. Mas não passa de fogo de palha. Com a conquista manchua, a crise chinesa resolve-se contra a liberdade urbana, no século XVII.

Só o Ocidente pende francamente para as cidades. São elas que o empurram para diante. Acontecimento de grandes dimensões, repita-se, mas ainda mal explicado nas suas razões profundas. Perguntamo-nos o que teria sido das cidades chinesas se os juncos tivessem descoberto o cabo da Boa Esperança, no princípio do século XV, e tivessem utilizado, plenamente esta oportunidade de conquista mundial.

## AS GRANDES CIDADES

Durante muito tempo só houve cidades grandes no Oriente e no Extremo Oriente. Proclama-o o deslumbramento de Marco Polo: o Leste é então terra de Impérios e de enormes cidades. Com o século XVI, mais ainda durante os dois séculos que se seguem, nasce no Ocidente grandes cidades que se apropriam dos principais papéis e os desempenham com brilho. A Europa supre deste modo um atraso, elimina uma deficiência (se é que houve deficiência). Seja como for, ci-la a provar os luxos, os prazeres novos e as amarguras das cidades grandes, já demasiado grandes.

### Responsabilidade? A dos Estados

Este desenvolvimento tardio seria impensável sem o progresso regular dos Estados: eles acompanharam o galope das cidades. As suas capitais, com ou sem privilégio, passam a ser privilegiadas. Desde logo, rivalizam entre si em modernidade: quem tem os primeiros passeios, os primeiros candeieiros, as primeiras bombas a vapor, os primeiros sistemas coerentes de pescaçem e distribuição de água potável, as primeiras numerações das casas? São coisas que Londres e Paris conhecem mais ou menos por ocasião da Revolução.

Forçosamente, a cidade que não aproveitou esta oportunidade fica pelo caminho. Quanto mais intacta permanece a sua velha concha, mais hipóteses tem de ficar vazia. Ainda no século XVI o surto demográfico havia favorecido indiferentemente todas as cidades, fosse qual fosse o seu tamanho: tanto as importantes como as minúsculas. No século XVII, a sorte política concentra-se em certas cidades e exclui outras; a despeito da conjuntura inoportuna, elas crescem, não param de crescer, de atrair gente e privilégios.

Londres e Paris vão à frente, mas também Nápoles, há longo tempo privilegiada e que já no fim do século XVI contava 300 mil habitantes. Paris, que as querelas francesas tinham reduzido a uns 180 mil habitantes em 1594, provavelmente duplica ao tempo de Richelieu. E atrás destas grandes cidades outras apressam o passo: Madri, Amsterdã, em breve Viena, Munique, Copenhague, mais São Petersburgo, depois. Só a América tarda em seguir o movimento, mas a sua população global é ainda muito escassa. O sucesso intempestivo de Potosí (100 mil habitantes em 1600) é um sucesso fugaz de campo mineiro. Por brilhantes que sejam Cidade do México, Lima ou Rio de Janeiro, tardam em reunir grandes massas. Por volta de 1800, o Rio tem, quando muito, 100 mil habitantes. Quanto às cidades dos Estados Unidos, laboriosas, independentes, estão muito além destes êxitos primitivos.

Este surto de grandes aglomerados, que coincide com os primeiros Estados modernos, explica, de certo modo, o fenômeno antigo das grandes cidades do Oriente e do Extremo Oriente, sendo estas não à medida de uma densidade de população

que seria superior à da Europa (sabemos que a verdade é muito diferente), mas com a dimensão de poderosos ajuntamentos políticos: Istambul tem talvez 700 mil habitantes já no século XVI, mas por trás da cidade enorme está o enorme Império dos otomanos. Por trás de Pequim que, em 1793, contaria uns 3 milhões de habitantes, há uma só China. Por trás de Delhi, quase uma só Índia.

O exemplo da Índia mostra quanto estas cidades oficiais estão ligadas ao príncipe, até o absurdo. As dificuldades políticas, até os caprichos do príncipe, desenraizaram, transplantaram várias vezes as capitais. Salvo as exceções que confirmam a regra — Benares, Allahabad, Delhi, Madura, Trichinopoly, Multar, Handnar — andaram como nômades por grandes distâncias ao longo dos séculos. Mesmo Delhi se deslocou duas ou três vezes do seu lugar, a pouca distância, mas deslocou-se numa espécie de dança parada. A capital de Bengala está em Rajnahal em 1592, em Dacca em 1608, em Murshidabad em 1704. Por isso, mal o seu príncipe a abandonou, a cidade periclitou, deteriorou-se, chegou a morrer. Um golpe de sorte, e refloresce, Lahore, em 1664, tem casas “muito mais altas do que as de Delhi e de Agra, mas na ausência da Corte, que não fazia esta viagem há vinte anos, a maior parte delas estava em ruínas. Não restavam mais de cinco ou seis ruas consideráveis, das quais duas ou três tinham mais de uma légua comprida de extensão e onde se via uma grande quantidade de edifícios derrubados”<sup>87</sup>.

Aliás, não há que enganar: Delhi é muito mais a cidade do Grão-Mogol do que Paris é a de Luís XIV. Por mais ricos que sejam por vezes os seus banqueiros e os lojistas da rua Chandni Tchoke, não contam perante o soberano, a sua corte, o seu exército. Quando, em 1663, Aurengzeb empreende a viagem que há de levá-lo até Caxemira, toda a cidade o segue, pois não sabe viver sem as suas graças e generosidades; organiza-se uma multidão inverossímil que um médico francês, que participa da expedição, estima em 300 ou 400 mil pessoas<sup>88</sup>. Quem imagina Paris atrás de Luís XIV, em 1672, quando da viagem à Holanda, ou de Luís XV, em 1744, quando da viagem a Metz?

O que mais se parece com o desenvolvimento europeu é a extensão contemporânea das cidades do Japão. Em 1609, quando Rodrigo de Vivero atravessa o arquipélago e fica deslumbrado, a maior cidade já não é Quioto, a velha capital onde dorme a presença do Mikado<sup>89</sup>. Os seus cerca de 400 mil habitantes colocam-na em segundo lugar a seguir a Edo (500 mil habitantes, mais uma enorme guarnição que, incluindo famílias, faz com que o número da população mais que duplique, isto é, um milhão, no total). O terceiro lugar cabe a Osaka, com 300 mil habitantes. Todavia, Osaka, ponto de encontro dos mercadores do Japão, está à beira da sua grande expansão: 400 mil habitantes em 1749, 500 mil em 1783<sup>90</sup>. O século XVII será no Japão o século de Osaka, um século “burguês”, de características florentinas, se se quiser, com uma certa simplificação da vida patricial e a proliferação de uma literatura realista, em certos aspectos popular, escrita na língua nacional e já em chinês (a língua dos letrados) e que, para alimentar a sua verve, mergulha de boa vontade na crônica e nos escândalos do bairro das Flores<sup>91</sup>.

Mas em breve Yedo leva a melhor, Yedo, a capital do xógum, a cidade autotária com as suas repartições, a concentração dos seus ricos proprietários fundiários, os *daimios*, que têm por obrigação residir aí metade do ano, um pouco sob vigilância, e que para lá vão e de lá vêm em faustosos cortejos. Desde a reorganização xogunai do princípio do século XVII, aí edificaram as suas residências num

quartirão separado do resto da população e reservado aos nobres, “os únicos que têm as suas armas pintadas e douradas por cima das suas portas”. Algumas dessas portas armadas custam mais de 20 mil ducados, no dizer do nosso informador espanhol (1609)<sup>92</sup>. Tóquio (Yedo), a partir de então, nunca mais pára de crescer. No século XVIII equivale talvez a duas vezes Paris, mas nesta época o Japão tem uma população mais numerosa do que a da França e um governo talvez tão autoritário e centralizador como o de Versalhes.

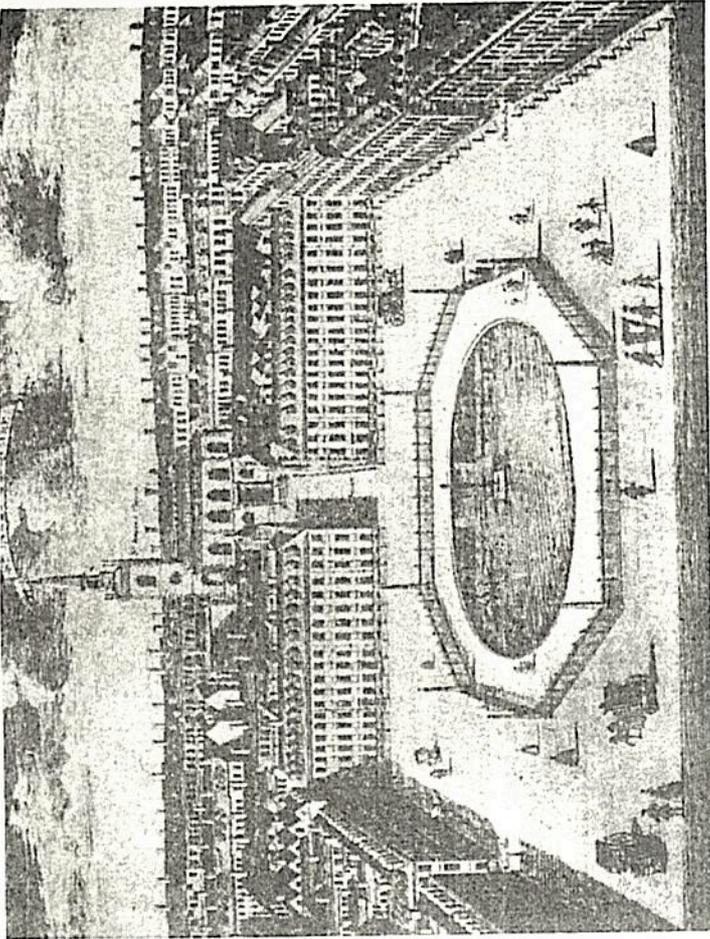
#### Para que servem?

Segundo as leis de uma aritmética política simples e coercitiva, parece que quanto mais vasto, mais centralizado é o Estado, mais a sua capital tem hipóteses de ser populosa. A regra é válida tanto para a China imperial como para a Inglaterra dos Hannover e para a Paris de Luís XVI e de Sébastien Mercier. O mesmo se pode dizer de Amsterdam, verdadeira capital das Províncias Unidas.

Estas cidades, como veremos, representam enormes despesas, a sua economia só pode ser equilibrada de fora, outros terão de pagar os seus luxos. Então, para que servem elas, neste Ocidente onde tão poderosamente surgem e se impõem? Fabricam os Estados modernos, tarefa enorme, encargo enorme. Marcam uma revolta na história do mundo. Fabricam os mercados nacionais sem os quais o Estado moderno seria pura ficção. Na verdade, o mercado britânico não nasce só por causa da União Política da Inglaterra com a Escócia (1707), do *Union Act* com a Irlanda (1801), nem por causa da supressão em si benéfica de tantas portagens, ou da animação dos transportes, da “loucura dos canais” e do mar naturalmente propenso à livre-troca e que envolve as ilhas, mas por causa do fluxo e refluxo de mercadorias para e a partir de Londres, enorme coração exigente que tudo anima, tudo perturba e tudo satisfaz. Acrescente-se o papel cultural, intelectual e até revolucionário destas estufas quentes: é enorme. Mas paga-se, faz-se pagar a um preço altíssimo.

#### Universos desequilibrados

Tudo tem de ser saldado, de dentro, de fora, ou melhor, dos dois lados ao mesmo tempo. Amsterdam, por exemplo, é uma cidade admirável; cresceu depressa: 30 mil habitantes em 1530, 115 mil em 1630, 200 mil no fim do século XVIII. Mais do que o luxo, ela terá procurado o bem-estar, conduzido com inteligência a ampliação dos seus bairros, dos seus quatro canais semicirculares, materializando, de 1482 a 1658, o grande desenvolvimento da cidade, tal como as camadas concêntricas de um tronco de árvore. Arejada, cheia de luz, com as suas filas de árvores, os seus cais, os seus lençóis de água, salvaguardou a sua fisionomia original. Apenas um erro, aliás revelador: a sudoeste, os quarteirões de Jordaan foram entregues a empresas pouco escrupulosas; as fundações são mal feitas, os canais estreitos, o conjunto do bairro situa-se abaixo do nível da cidade. E, claro, é aí que se



Saint-James Square no século XVIII. Gravura inglesa. (Foto Roger-Viollet)

instalam um proletariado misto de imigrantes judeus ou marranos de Portugal e da Espanha, de refugiados huguenotes fugidos da França, de miseráveis de todas as proveniências<sup>93</sup>.

Em Londres, a maior da Europa (860 mil habitantes no fim do século XVIII), o viajante retrospectivo arrisca uma desilusão. A cidade não aproveitou plenamente, se assim se pode dizer, as destruições causadas pelo incêndio de 1666 para se reconstruir de maneira racional, a despeito dos planos propostos e particularmente de um, muito belo, de Wren. Refez-se ao acaso e só se embelezou no fim do século XVII, quando são terminadas as suas grandes praças a Oeste, Golden Square, Grosvenor Square, Berkeley Square, Red Lion Square, Kensington Square<sup>94</sup>.

Evidentemente, o comércio é um dos motores do monstruoso aglomerado. Mas Werner Sombart demonstrou que, em 1700, 100 mil pessoas, se tanto, podiam viver dos lucros do tráfico. Todas juntas, não conseguiriam reunir, no capítulo dos lucros, o montante da lista civil concedida ao rei Guilherme III, 700 mil libras. Londres, com efeito, vive sobretudo da Coroa, dos altos, médios e pequenos funcionários que mantêm, sendo os altos funcionários pagos principescamente, com remunerações de mil, 1.500, até 2 mil libras; vive também da nobreza e da *gentry* que se instala na cidade, dos representantes aos Comuns que, desde o reinado da rainha

Ana (1702-1714), adquiriram o hábito de permanecer em Londres com esposas e filhos, da presença dos beneficiários de rendas do Estado, cada vez mais numerosos à medida que os anos passam. Prolifera um setor terciário ocioso que aproveita as suas rendas, os seus salários, os seus excedentes e desequilibra, em benefício de Londres, a poderosa vida da Inglaterra, criando-lhe uma unidade e falsas necessidades<sup>95</sup>.

Em Paris, o espetáculo é idêntico. A cidade, em crescimento, rompe as suas muralhas, adapta as suas ruas à circulação de carros, arranja as suas praças e reúne uma enorme massa de consumidores abusivos. Ei-la desde 1760 cheia de estaleiros de construção cujas grandes rodas elevatórias se vêem ao longe "fazendo subir no ar pedras enormes" perto de Sainte-Geneviève e na "paróquia da Madeleine"<sup>96</sup>. Mirabeau, o Velho, "O Amigo dos Homens", queria expulsar da cidade duzentas mil pessoas, começando pelos funcionários régios, grandes proprietários, e terminando pelos solicitadores que provavelmente o melhor que teriam a fazer seria voltar para casa<sup>97</sup>. É certo que estes ricos ou estes gastadores forçados são o pão de "uma multidão de mercadores, de artesãos, de criados, de moços-de-fretes", e de tantos eclesiásticos e "clérigos tonsurados"<sup>98</sup>. Conta Sébastien Mercier: "Em várias casas encontra-se um abade a quem é dado o nome de amigo e que não passa de um humilde criado [...] A seguir, vêm os preceptores, que também são abades."<sup>99</sup> Sem contar os bispos que não têm onde morar. Lavoisier fez o balanço da capital: no capítulo despesas, 250 milhões de libras em homens, 10 milhões em cavalos; no ativo, 20 milhões de lucros comerciais, 140 de rendas do Estado e de pensões, 100 milhões de rendas fundiárias ou de empresas fora de Paris<sup>99</sup>.

Nada destas realidades escapa aos observadores e teóricos da economia: "As riquezas das cidades atraem os prazeres", diz Cantillon; Quesnay observa: "Os grandes e os ricos retiraram-se para a capital"<sup>100</sup>. Sébastien Mercier pinta o quadro interminável dos "improdutivos" da grande cidade. "Não", diz um texto italiano de 1797, "Paris não é uma verdadeira praça comercial, está demasiado ocupada em abastecer-se, só conta pelos seus livros, os seus produtos artísticos ou de moda, pela enorme quantidade de dinheiro que aí circula e pela destreza inigualável — à exceção de Amsterdã — com que aí se pratica o câmbio. Toda a sua indústria é exclusivamente destinada ao luxo: tapetes dos Gobelins ou da Savonnerie, ricas cobertas da rua Saint-Victor, chapéus exportados para a Espanha, para as Índias orientais e ocidentais, tecidos de seda, tafetás, fitas e galões, hábitos eclesiásticos, espelhos (que vêm em grandes folhas de Saint-Gobain), ourivesaria, tipografia..."<sup>101</sup>

O espetáculo é o mesmo em Madri, Berlim ou Nápoles. Berlim conta, em 1783, 141.283 habitantes, entre os quais (soldados e famílias) uma guarnição de 33.088 pessoas e (funcionários e famílias) 13 mil burocratas, mais 10.074 criados, isto é, somando a corte de Frederico II, 56 mil "empregados" do Estado<sup>102</sup>. Um caso mórbido, em suma. Quanto a Nápoles, vale a pena ali nos determos um pouco.

### Em Nápoles, do Palácio Real ao Mercato

A um tempo sórdida e bela, piolhenta e riquíssima, seguramente viva e alegre, Nápoles, às vésperas da Revolução francesa, conta 400, possivelmente 500 mil habitantes. É, depois de Londres, Paris e Istambul, ao lado de Madri, a quarta

Nápoles no século XV: já uma cidade importante. À esquerda, o Castel del Ovo, na sua ilha, a grande fortaleza angevina do Castel Nuovo e o quebra-mar que separa o duplo porto

cidade da Europa. Por uma larga abertura praticada em 1695, estendeu-se em direção ao Borgo di Chiaja; este, fronteiro à segunda baía de Nápoles (a primeira é a Marinella), só aos ricos aproveitava, uma vez dada, em 1717, a autorização de construir fora das muralhas, que lhes diz quase exclusivamente respeito.

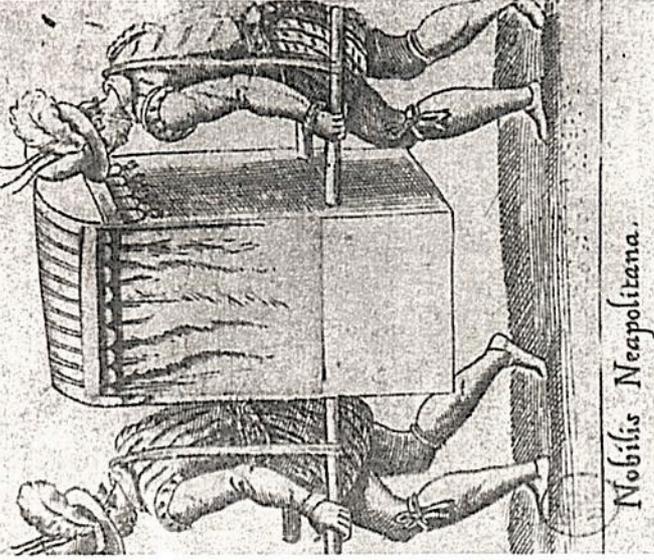
Quanto aos pobres, o seu domínio começa no grande Largo del Castello, onde se realizam as grotescas rixas da distribuição gratuita de viveres, até o *Mercato* que é feudo seu, em frente à planície dos Paludi, que começa do lado de fora das muralhas. Estão de tal maneira apertados que a sua vida transborda, invade a rua; a roupa, tal como hoje, é posta a secar de uma janela para a outra. "A maior parte dos mendigos não tem casa, encontram refúgio noturno em algumas cavernas e estúbulos, casas em ruínas ou outros pousos que não valem nada e cujos proprietários, fornecendo ao todo por mobília uma lanterna e um pouco de palha, permitem o acesso por um *grano* [pequena moeda de Nápoles] ou pouco mais por noite." E o príncipe de Strongoli (1783) prossegue: "Aí os vemos, deitados como animais imundos, sem distinção de idade nem de sexo; imaginam-se todas as coisas feias que se seguem e as belas crias que lá arranjam."<sup>103</sup> Estes pobres muito pobres, em farrapos, são, num cálculo por baixo, 100 mil pessoas quando o século termina.

to onde entra a esquadra das galeras, depois da libertação de Ischia. Na colina de Vomero, o retiro de San Martino. (Foto Scala)

"Pululam, sem família, sem relação com o Estado que não a da força, vivendo numa tal misturada que só Deus se reconhece no meio deles."<sup>104</sup> Durante a longa fome de 1763-1764, morre gente nas ruas.

A culpa é do seu número excessivo. Nápoles os chama, mas não pode dar de comer a todos eles. Vegetam, e só! A par deles vegetam também artesãos familiares, uma pequena burguesia apertada. O grande Giovanni Battista Vico (1668-1741), um dos últimos espíritos universais do Ocidente, capaz de falar de *omni re scibili*, recebe cem ducados por ano como professor na Universidade de Nápoles e só consegue viver multiplicando as aulas particulares, condenado a "subir e descer as escadas do alheio"<sup>105</sup>.

Acima desta massa desprovida de tudo, imaginemos uma supersociedade de cortesãos, de grandes senhores da terra, de eclesiásticos de alto nível, de funcionários prevaricadores, de juizes, de advogados, de solicitadores... No bairro dos juristas encontra-se uma das zonas imundas da cidade, o Castel Capuaro, onde tem assento a *Vicaria*, espécie de Parlamento de Nápoles onde se compra e vende justiça e onde "os larápios estão à espreita dos bolsos e das bolsas". Como é possível, pergunta com muita razão um francês, que o edifício social se mantenha de pé as-



Nobilitas Neapolitana.

“Nobilitas Neapolitana”: a nobre dama neapolitana está invisível, atrás da cortina da sua liteira (1594). (Clichê B.N.)

sim “carregado com uma extrema população, numerosa mendicidade, uma criadagem prodigiosa, um clero secular e regular considerável, uma força militar de mais de vinte mil homens, um grupo de nobres e um exército de trinta mil homens de leis”<sup>1067</sup>

Ora, o sistema agüenta-se, como sempre se agüentou, como se agüenta em outros lugares e com baixos custos. Antes de tudo, porque nem todos os privilégios são generosamente prebendados. Um pouco de dinheiro basta para alguém passar para o lado dos nobres. “O carneiro que nos servia agora só o faz através dos seus caixeiros desde que é duque”<sup>107</sup>, entenda-se, desde que comprou um título nobiliário. Mas ninguém é obrigado a acreditar piamente, uma vez mais, no presidente de Brosses. Sobretudo, graças ao Estado, graças à Igreja, graças à nobreza, graças às mercadorias, esta cidade atrai a si todo o que sobra no reino de Nápoles, onde há muitos camponeses, pastores, marinheiros, mineiros, artesãos, carregadores no trabalho duro. A cidade alimenta-se deste esforço que lhe é exterior, desde sempre, desde Frederico II, desde os angevinos, desde os espanhóis. A Igreja, contra a qual o historiador Giannone, em 1723, escreve o seu vasto panfleto, a *Istoria civile del Regno di Napoli*, possui, no mínimo, dois terços dos bens imobiliários do reino, a nobreza dois nonos. É isso o que restabelece a balança neapolitana. Resta apenas, e é uma verdade, um nono para a “gente più bassa di campagna”<sup>108</sup>.

Quando, em 1785, Fernando, rei de Nápoles, e sua esposa Maria Carolina vão visitar o grão-duque Leopoldo e a Toscana das “luzes”, o infeliz rei de Nápoles, mais *lazzarone* que príncipe esclarecido, agasta-se com as lições que lhe querem dar, com as reformas que lhe sugerem. Um dia, diz ao seu cunhado, o grão-duque Leopoldo: “Verdadeiramente, não chego a compreender de que te serve toda a tua ciência; lês incessantemente, o teu povo faz como tu e no entanto as tuas cidades, a tua capital, a tua corte, tudo aqui é triste, lúgubre. Eu, nada sei, e no entanto o meu povo é o mais alegre de todos os povos.”<sup>109</sup> Mas Nápoles, velha capital, é o vasto reino de Nápoles, mais a Sicília. Em comparação, a Toscana cabe na palma da mão.

### São Petersburgo em 1790

São Petersburgo, cidade nova erguida por vontade do czar, mostra às mil maravilhas as anomalias, os desequilíbrios estruturais, quase monstruosos, destas grandes cidades do princípio do mundo moderno. E temos a vantagem de dispor, para 1790, de um bom guia da cidade e da sua região, dedicado pelo seu autor, o alemão Johann Gottlieb Georgi, à czarina Catarina II<sup>110</sup>. Basta folheá-lo.

Seguramente, poucos lugares são mais desfavoráveis e ingratos do que este on-de Pedro, o Grande, assenta, em 16 de maio de 1703, a primeira pedra do que virá a ser a famosa fortaleza de Pedro-e-Paulo. Foi necessária a sua vontade sem peias para que a cidade surgisse neste cenário de ilhas, de terrenos à tona da água, nas margens do Neva e dos seus quatro braços (grande e pequeno Neva, grande e pequeno Nevská), onde o solo se eleva apenas um pouco para Oeste, na direção do Arsenal e do mosteiro Alexandre Nevsky, ao passo que para Oeste é tão baixo que as inundações são inevitáveis. As cotas de alerta do rio desencadeiam a habitual série de sinais: tiros de canhão, bandeiras brancas de dia, lanternas permanentemente acesas à noite na Torre do Almirantado, sinos tocando sem parar. Mas o perigo assinala-se, não se domina. Em 1715, toda a cidade é inundada e sê-lo-á de novo em 1775. Todos os anos é ameaçada. Precisa como que se elevar acima deste perigo mortal que a ameaça junto ao solo. Naturalmente, mal se cava um pouco, logo surge a água, a 2 pés, quando muito a 7 de profundidade, de tal modo que é impossível ter adegas debaixo das casas. Na generalidade, impõem-se as fundações de pedra, a despeito do seu preço, mesmo nas construções de madeira, dado o rápido apodrecimento dos madeiramentos no solo úmido. Foi também necessário abrir canais por toda a cidade, marginá-los de faxinas, de taludes feitos com blocos de granito, como o Moika, como o Fontanka que os barcos do fornecimento de madeira e viveres utilizam.

Por sua vez, as ruas e as praças tiveram de ser levantadas 2 a 5 pés, conforme os lugares, num trabalho fantástico de escavação, de alvenaria de tijolo ou de pedra, de arcos que suportam a calçada pavimentada e permitem ao mesmo tempo o escoamento das águas da rua para o Neva. Este prodigioso trabalho foi empreendido de maneira sistemática depois de 1770, a partir dos “belos quarteiros” do Almirantado na margem do grande Neva, pelo tenente-general von Bauer, por ordem de Catarina II e a expensas do Tesouro imperial.

cornijas, animá-la de cor. Última vantagem dessas casas de madeira: facilmente se movem, transportam-se mesmo, em bloco, de uma ponta para a outra da cidade. Nas casas de pedra, mais caras, o rés-do-chão, muitas vezes revestido de placas de granito, servia de adega, na realidade de má habitação. A preferência ia para os quartos altos, de maneira que estas casas têm pelo menos um, muitas vezes dois, às vezes (raramente) três andares.

São Petersburgo é portanto um animadíssimo estaleiro de construção. Pelo Neva, chegam-lhe barcos carregados de cal, de pedras, de mármore (este vem de Ladoga ou da encosta de Wiborg), de blocos de granito; as vigas de abeto são levadas a flutuar, perdendo deste modo, repita-se, as suas qualidades intrínsecas. O mais curioso espeúculo, nos estaleiros, ainda são os operários, todos camponeses vindos das províncias do Norte, pedreiros ou carpinteiros. Estes últimos, *plotnikki*, mais precisamente camponeses das jangadas de madeira (o alemão traduz *Flossbauer*), têm como única ferramenta um machado; serventes, carpinteiros, pedreiros, todos acorrem para arranjar trabalho na estação própria. Num lugar até então vazio, bastam algumas semanas para que "surjam as fundações de uma casa de pedra, com as suas paredes como que a crescer à vista e cheias de operários, enquanto a toda a volta, à imagem de uma verdadeira aldeia, se erguem as cabanas de terra que eles habitam".

É que a localização de São Petersburgo, claro, tem também as suas vantagens, quanto mais não seja os préstimos e as belezas inigualáveis do seu rio, mais largo que o Sena, mais animado no movimento das suas águas do que o próprio Tâmis e que entre Pedro-e-Paulo, Vassiliosstrov (ilha de Vassili) e os quarteirões do Almirantado, uma das perspectivas urbanas e fluviais mais belas do mundo. O Neva oferece os seus barcos, as suas barcaças, junta-se ao mar em Kronstadt e transforma-se, a partir da ilha Vassili, onde se encontram o bairro dos mercadores, a Bolsa e a alfândega, num porto marítimo muito ativo. São Petersburgo é realmente essa janela aberta para o Ocidente que Pedro, o Grande, quis incorporar à vida violenta do seu povo. Além disso, o Neva fornece à cidade uma água potável que dizem ser excelente.

Chegado o inverno, tomado pelo gelo, transforma-se em estrada de trenós e em local de divertimentos populares. No Carnaval, na *semana da manteiga*, erguem-se sobre o rio colinas artificiais de neve, com armações de tábuas e de paus, e do alto destes montículos lançam-se trenós leves numa longa pista desimpedida, por onde o condutor desliza a uma velocidade louca, "de cortar o fôlego": há outros lugares onde se organizam estas pequenas pistas, quando as circunstâncias o permitem, nos parques ou nos pátios das casas, mas as do Neva, vigiadas pela polícia, atraem uma quantidade fabulosa de gente: toda a cidade vai ver o espetáculo.

Só há pontes de barcas cruzando o rio e os seus diversos braços, sendo duas sobre o Grande Neva: a maior, perto da praça onde ainda hoje se ergue, ao lado do Almirantado, a expressiva e grandiosa estátua de Pedro, o Grande (por, ou melhor, *segundo* Falconnet), liga à ilha mercantil de Vassili. Conta com 21 barcaças amarradas nas duas pontas a barcaças carregadas, solidamente ancoradas. Entre estas barcaças, duas pontes levadiças permitem a passagem dos navios. Havia o hábito de retirar esta ponte, bem como todas as outras, no início do outono mas, a partir de 1779, passou a ficar no seu lugar, presa no gelo do rio. Quando vinha o degelo, a ponte deslocava-se por si e depois esperavam, para a reconstruir, que as águas ficassem inteiramente livres.

Na ideia do seu fundador, a cidade devia desenvolver-se ao mesmo tempo ao sul e ao norte do rio, a partir de Pedro-e-Paulo. Ora, o desenvolvimento fez-se de maneira



28. PLANTA DE SÃO PETERSBURGO EM 1790

A e B: os dois braços do Neva; C e D: os do Nevski. No centro, na margem norte do Neva, a fortaleza de Pedro-e-Paulo. A oeste, a grande ilha de Vassili, ligada ao Almirantado pela sua ponte de barcas. Do Almirantado, na margem sul do Neva, divergem em leque as três grandes transversais (a que fica mais a leste: a Avenida Nevsky). A progressão da cidade para sul está marcada pelos três canais semicirculares.

A urbanização foi portanto lenta, cara. Foi necessário refazer o traçado de ruas e praças, limitar a proliferação intempestiva das casas, reconstruir em pedra os edifícios públicos, as igrejas, bem como o longínquo mosteiro Alexandre Nevsky, muitas casas também, embora a madeira se tenha mantido durante muito tempo como o material mais usado. Têm vantagens preciosas: interiores relativamente quentes, ausência de umidade, baixo preço e rapidez de construção! As paredes não são feitas, como em Estocolmo, de barrotes aplainados, mas de troncos em bruto. Só a fachada é por vezes revestida de pranchas: é então possível ornamentá-la com

dissimétrica, lentamente na margem direita, com bastante rapidez na margem esquerda do Neva. Nesta margem privilegiada, os quarteirões do Almirantado e da praça de Pedro, o Grande, constituem o coração da cidade até o canal do Moika, o último canal ao sul a ser equipado com cais de pedra. É o mais apertado dos setores da cidade, mas o mais rico, o mais belo, o único em que as casas de pedra (excetuando uma construção imperial) são de norma (30 edifícios públicos, 221 habitações privadas, muitas vezes palácios). É aí que ficam as ruas célebres do Pequeno e Grande Milhão, a rua magnífica à margem do Neva, o princípio da Avenida Nevsky, o Almirantado, o Palácio de Inverno e a sua imensa praça, a galeria do Ermitage, o Senado, a igreja de mármore de Santo Isaac, de tão lenta construção, na praça do mesmo nome (1819-1858)<sup>11</sup>.

Um *zoning* intencional consciente separou ricos e pobres, atraindo para a periferia as indústrias ou atividades incômodas, por exemplo, a dos construtores de carros. Este têm, para além do canal de Ligovich, a sua cidade à parte, miserável, cortada por espaços vazios, com um mercado de gado. A leste do Almirantado, a fundição dos canhões (construção de madeira erguida em 1713, reconstruída em pedra em 1733) encontra-se nas imediações do Arsenal, edificado pelo príncipe Orloff entre 1770 e 1778. A cidade tem também a sua Casa da Moeda, os seus moinhos ao longo do Neva, a jussante e a montante da cidade, os seus artesãos mais bem alimentados do que na Suécia ou na Alemanha, com direito, todos os dias, a café de vodca antes das refeições. Fabrica excelentes tecidos de tipo holandês e em Casinka, nas suas imediações, uma manufatura à imagem dos Gobelins produz belíssimas tapeçarias. A iniciativa mais discutível terá sido o agrupamento das lojas de retalho em grandes mercados, como em Moscou. Houve, em 1713, um desses mercados na "ilha de Petersburgo" (perto de Pedro-e-Paulo), depois outro perto do Almirantado. Depois do incêndio que o destruiu em 1736, foi deslocado para um e outro lado da "Grande Avenida", em 1784. Estas concentrações obrigam os habitantes de S. Petersburgo a grandes deslocamentos. Mas o objetivo foi atingido: conservou-se o caráter oficial e residencial dos seus belos bairros.

Evidentemente, isso não basta para eliminar determinadas desordens: de vez em quando, um casebre sórdido ergue-se ao lado de um palácio, hortas alagadas (a que afluem camponeses originários de Rostov) surgem ao lado dos parques onde tocam bandas militares, nos feriados. Poderia ser de outro modo numa cidade que cresce depressa, favorecida pelos elevados preços que aí se praticam, pela grande oferta de trabalho e de meios, pela vontade do governo? São Petersburgo conta 74.273 habitantes em 1750; 192.486 em 1784; 217.948 em 1789. Entre marinheiros, soldados e cadetes (mais as suas famílias), a cidade abriga 55.621 pessoas em 1789, ou seja, mais de um quarto da sua população. Este lado artificial do aglomerado faz-se sentir na enorme diferença entre população masculina e feminina (148.520 para esta contra 69.428 daquela): São Petersburgo é uma cidade de guarnição, de serviços, de homens novos. A crer nos números de batizados e de óbitos, a cidade terá tido, de vez em quando, um excedente de nascimentos, mas os números incompletos podem ser enganadores. Em todo o caso, o predomínio dos óbitos entre os 20 e 25 anos informa que a capital importa muitos jovens e que estes pagam frequentemente o seu tributo ao clima, às febres, à tuberculose.

Este fluxo de imigrantes é variado: funcionários ou nobres que aspiram à promoção, filhos-família, oficiais, marinheiros, soldados, técnicos, professores, artistas,

gente do espetáculo, cozinheiros, preceptores estrangeiros, governantas e mais ainda esses camponeses que ocorrem em filas cerradas vindos da região pobre que rodeia a cidade. Chegam como trabalhadores dos transportes, revendedores de viveres (chegam mesmo a ser acusados — que ironia! — de serem responsáveis pelos preços caros dos mercados); de inverno para partirem o gelo do Neva: os blocos cortados (trabalho de finlandeses) servem de abastecimento para as geladeiras que todas as grandes casas possuem no rés-do-chão; ou como varredores de neve e de gelo a meio rublo por dia: nunca terminam de libertar os acessos das casas ricas. Ou ainda como condutores de trens, a um ou dois copeques, levam o cliente aonde ele quer através da enorme cidade e estacionam nos cruzamentos, no lugar dos condutores das altas caleças do verão anterior. Quanto às finlandesas, são criadas ou cozinheiras, adaptam-se às suas tarefas, casam-se muitas vezes segundo as suas conveniências...

"Estes habitantes [...] compostos por tão diversas nações [...] conservam as suas maneiras particulares de viver" e de crer; as igrejas gregas ombreiam com templos protestantes e com as igrejas dos *raskolniks*. "Não se encontra no mundo outra cidade", prossegue o nosso informador (1765), "onde, por assim dizer, todos os habitantes falem tão grande número de línguas. Nem entre os mais humildes criados há quem não fale russo, alemão e finlandês e entre as pessoas que recebem alguma educação encontra-se muitas vezes quem fale oito ou nove línguas [...] com as quais fazem por vezes uma mistura que tem o seu quê de curioso."<sup>12</sup>

A originalidade de São Petersburgo está realmente nessa mistura. Em 1790, H. G. Georgi chega a se perguntar se há um caráter de Petersburgo. Reconhece-lhe o gosto pela novidade, pela mudança, pelos títulos, o bem-estar, o luxo, os gastos. Traduzindo: gostos de gente da capital, modelados, de perto ou de longe, pela Corte. Esta dá o tom com as suas exigências, as suas festas que são outros tantos regozijos gerais, as suas iluminações magníficas a arder ao mesmo tempo no palácio do Almirantado, nos palácios oficiais e nas casas dos ricos.

No coração de uma região pobre, a enorme cidade está sempre levantando problemas de abastecimento. Claro, nada mais simples do que trazer, em barcaças cheias de água, peixe vivo do lago Ladoga ou do lago Onega; mas bois e carneiros vêm para os matadouros da Ucrânia, de Astrakhan, do Don, do Volga, isto é, de lugares de 2 mil verstas de lá, até da Turquia, e todo o resto em proporção. Salda-se um déficit crônico a expensas do Tesouro imperial e dos enormes rendimentos dos senhores. Todo o dinheiro do Império aflui aos palácios dos príncipes e às casas abastadas onde se multiplicam as tapeçarias, as cômodas, os móveis preciosos, as talhas esculpidas e douradas, os tetos pintados em estilo "clássico"; onde os apontados se repartem por quartos particulares numerosos, como em Paris e em Londres e, como nestas cidades, com grande proliferação de criadagem.

O espetáculo mais característico será talvez, nas ruas da cidade e nos campos circundantes, a passagem ruidosa das equipagens e dos veículos, indispensáveis numa cidade de enormes proporções, de ruas lamacentas e dias curtos, chegado o inverno. Um decreto imperial regula, nesta matéria, os direitos de precedência: só os generais-em-chefe ou pessoas da mesma categoria podem atrair a sua carruagem 6 cavalos, mais 2 cavaleiros condutores, além do cocheiro. De diminuição em diminuição, chega-se ao tenente e ao burguês que têm direito a 2 cavalos, ao artesão e ao mercador que têm de se contentar com um só. Uma série de prescrições

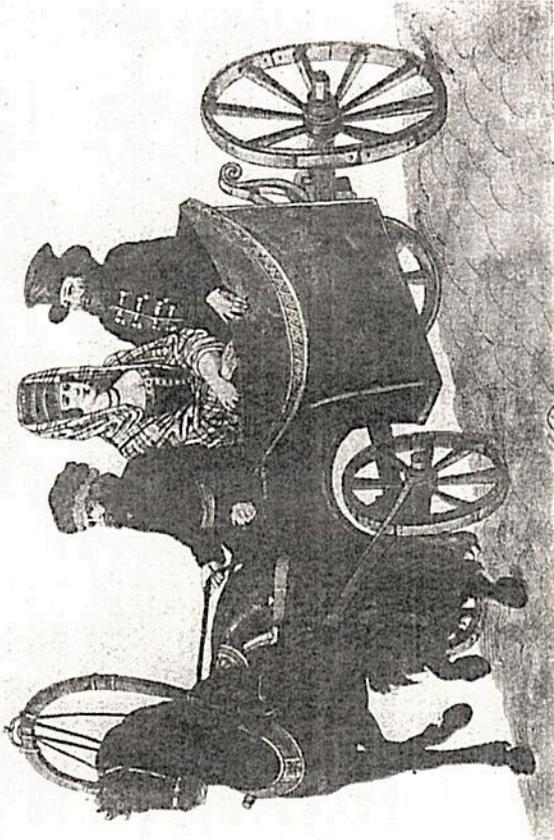
as luzes e os excessos da civilização, do gosto, dos divertimentos, Madri ou Lisboa, Roma ou Veneza, obstinada em sobreviver à sua grandeza passada, Viena, colboca, com os séculos XVII e XVIII, no topo da elegância européia. E também com a Cidade do México, e Lima, e o Rio de Janeiro, nova capital do Brasil desde 1763 e que, de um ano para o outro, já os viajantes não reconhecem, tanto ela cresceu e, no seu cenário já naturalmente suntuoso, se tornou humanamente bela. E ainda com Delhi, onde sobrevive o esplendor do Grão-Mogol, Batávia, onde o colonialismo precece dos holandeses dá as suas flores mais belas, já venenosas.

Que melhor exemplo, às portas do Norte e, seis meses por ano, no frio pavoroso da Sibéria — vento diabólico, neve e gelo misturados — do que Pequim, capital dos imperadores manchus! Uma população enorme, seguramente 2, talvez 3 milhões de habitantes, por lá se acomoda conforme pode ao clima rude a que ninguém resistiria sem a abundância do “carvão-de-pedra que dura e conserva o fogo cinco ou seis vezes mais do que o carvão de madeira”<sup>114</sup> e também sem as peles obrigatórias nos dias de inverno. Na sala real do Palácio, o Pe. de Magalhães, cujo livro só será publicado em 1688, viu reunidos ao mesmo tempo 4 mil mandarins cobertos “da cabeça aos pés de martas zibelinas de um preço extraordinário”. Os ricos embrulham-se literalmente em peles e com elas forram botinas, selas, cadeiras, tendas, contentando-se os menos ricos com peles de borrego, os pobres com peles de carneiro<sup>115</sup>. Todas as mulheres, chegado o inverno, “usam boinas e coifas, quer andem de cadeirinha, quer a cavalo: e têm boas razões para isso, pois, a despeito de minha roupa forrada de pele, o frio era-me insuportável”, confia-nos Gemelli Careri, “demasiado violento para mim”, e acrescenta: “resolvi deixar esta cidade [19 de novembro de 1697]”<sup>116</sup>. Um século mais tarde (1777) diz um padre jesuíta: “O frio do inverno é tal que não se pode abrir uma janela do lado norte e o gelo mantém-se por mais de três meses com a espessura de um pé e meio.”<sup>117</sup> O canal imperial que assegura o abastecimento da cidade fica fechado pelo gelo desde o mês de novembro até o de março.

Em 1752, o imperador K'ien Long, para celebrar o sexagésimo aniversário de sua mãe, organiza a sua entrada triunfal em Pequim; estava tudo previsto para uma chegada pelos rios e canais, em barcas suntuosas, mas o frio precoce estraga a festa; em vão milhares de criados agitam a água para impedi-la de gelar ou retiram pedaços de gelo que se formam, o imperador e o seu séquito têm de “substituir as barcas por trenós”<sup>118</sup>.

Pequim apresenta as suas duas cidades regulares, a antiga e a nova, e os seus muitos arrabaldes (em princípio, diante de cada uma das suas portas, sendo o mais desenvolvido a oeste, onde vai dar a maior parte das estradas imperiais) no meio de uma vasta planície chã, batida pelos ventos e, pior ainda, exposta às inundações intempestivas dos rios que sulcam os campos, o Pei Ho e seus afluentes, que podem, por ocasião das grandes cheias, romper os seus diques, mudar de curso, deslocar-se para quilômetros de distância.

A cidade nova, ao sul, tem a forma de um retângulo não rigorosamente perfeito e encosta à cidade velha pelo seu longo flanco norte. Esta é um quadrado regular cujo lado inferior tem o comprimento do retângulo que lhe fica contíguo. O quadrado é a antiga cidade dos ming com o Palácio imperial no seu centro. Quando da conquista de 1644, o Palácio sofreu numerosos estragos, visíveis durante muito tempo, que o vencedor reparará em prazo mais ou menos longo. Particularmente,



“Drochki de um burguês de São Petersburgo”. Gravura do século XVIII, B.N. (Coleção Viollet)

regem também a librê dos lacaios, conforme a qualidade do seu amo. Quando há recepção imperial, as carruagens, por ordem de chegada, dão uma volta suplementar, o que permite a cada qual ver os outros e ser visto. Assim, quem ousaria ter apenas um carro de aluguel, com dois cavalos de mediocre jaez ou um cocheiro vestido à camponesa? Mas terminemos com um pormenor: quando há convites a cortesãos para o castelo de Peterhof, colocado, como Versalhes, a oeste e fora da cidade, diz-se que não fica um único cavalo em São Petersburgo.

### Antepenúltima viagem: Pequim

Poderíamos multiplicar as viagens sem nada alterar nas conclusões: o luxo das capitais pesa sempre nas costas dos outros. Nenhuma pode viver do seu próprio trabalho. Sisto V (1585-1590), camponês obstinado, compreende mal a Roma do seu tempo; gostaria de “pô-la a trabalhar”, de lá implantar indústrias, projeto que a realidade rejeita sem que as pessoas sintam grande necessidade de concorrer com os seus esforços<sup>113</sup>. Sébastien Mercier, e outros mais, sonham transformar Paris em porto de mar para lá instalar atividades inéditas. A coisa teria sido possível se Paris, à imagem de Londres, então o maior porto do mundo, tivesse permanecido como uma cidade parasitária a viver à custa de outrem.

É o que se passa com todas as capitais, com todas as cidades onde brilham

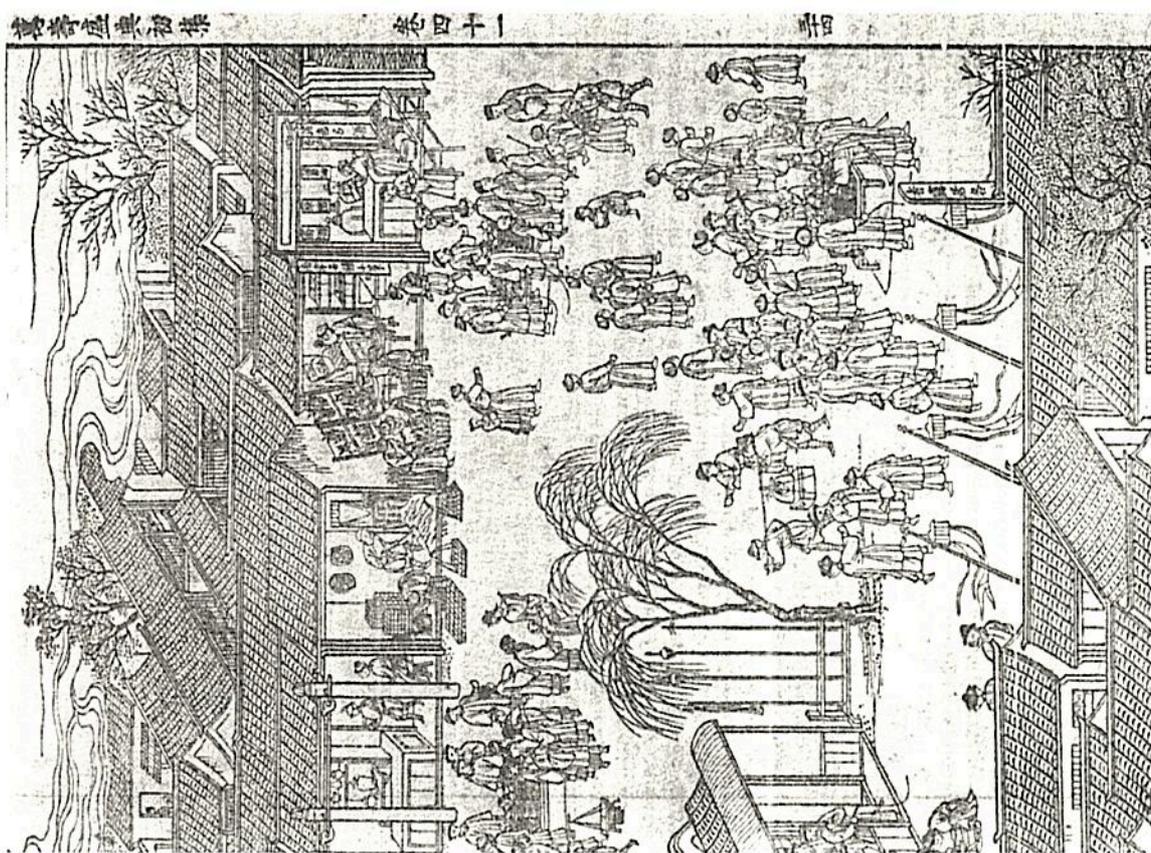
para substituir certas vigas enormes foi necessário, com os atrasos que se adivinham e nem sempre com êxito, recorrer aos mercados longínquos do sul.

Desde a época dos Ming a cidade velha se revelou insuficiente para abrigar a população em aumento da capital, de modo que a cidade retangular ao sul se constituiu muito antes da conquista de 1644: "Tinham as suas muralhas de terra desde 1524, depois, a partir de 1564, muralhas e portas de tijolo." Mas depois da conquista, o vencedor reservou para si a cidade velha, que passa a ser a cidade târtara, e os chineses foram relegados para a cidade meridional.

Note-se que as duas cidades, velha e nova, ambas em xadrez, são de data recente, o que se revela na largura pouco habitual das ruas, sobretudo quando orientadas de sul para norte; em geral, são mais estreitas de leste para oeste. Cada rua tem o seu nome, "como a rua dos Parentes do Rei, a rua da Torre branca, dos Leões de ferro, do Peixe seco, da Aguardente e outras. Vende-se um livro que trata apenas do nome e da localização das ruas de que se servem osaios que acompanham os mandarins às suas visitas e aos tribunais e que levam os seus presentes, as suas cartas e as suas ordens a diversos locais da cidade... [Embora traçada de leste para oeste], a mais bela de todas estas ruas é a que chamam *Cham gan kiai*, isto é, rua do Perpétuo repouso [...] limitada do lado do norte pelos muros do Palácio do Rei e do lado do sul por diversos tribunais e palácios dos grandes senhores. É tão grande que tem mais de trinta toesas [quase 60 m] de largura e tão famosa que os sábios, nos seus escritos, a utilizam para significar toda a Cidade, tomando a parte pelo todo; porque é a mesma coisa que dizer, Fulano está na rua do Perpétuo repouso, que dizer que está em Pe-Kim..."<sup>119</sup>

Estas ruas largas, arrejadas, são cheias de gente. Explica o Pe. Magalhães: "A multidão do povo é tão grande nesta cidade que nem ousou dizer e nem sei mesmo como fazer-me entender. Todas as ruas da antiga e da nova Cidade estão cheias de gente, tanto as pequenas como as grandes, e tanto as que ficam no meio como as que vão para as extremidades; e a multidão é tão grande em toda a parte que não pode comparar-se senão às Feiras e às Procissões da nossa Europa."<sup>120</sup> Em 1735, o Pe. Du Halde referia por sua vez esta "multidão inumerável de povo que enche estas ruas e o embaraço que causa à quantidade surpreendente de cavalos, de mulas, de burros, de camelos, de carroças, de carros, de cadeirinhas, sem contar diversos pelotões de um cento ou dois centos de homens que se reúnem aqui e acolá para escutar os adivinhos, os trapaceiros, os cantadores e outros que lêem ou contam algumas histórias próprias para fazer rir e inspirar alegria, ou então uma espécie de charlatães que distribuem os seus remédios e expõem os seus efeitos admiráveis. As pessoas que não são do povo seriam detidas a cada momento se não fossem precedidas por um cavaleiro que afasta a multidão, avisando para dar passagem"<sup>121</sup>. Para dar a entender o movimento popular das ruas chinesas (1577), um espanhol não acha melhor do que dizer: "Se jogasse um grão de trigo ele não chegaria a cair no chão."<sup>122</sup> "De todos os lados", observa um viajante inglês dois séculos mais tarde, "vêm-se operários com as suas ferramentas à procura de emprego e bufarinhos oferecendo mercadorias para venda"<sup>123</sup>. Evidentemente, esta multidão explica-se pelo volume elevado da população, em 1793. Pequim não tem então nem de longe a superfície de Londres, mas devia ser duas ou três vezes mais populosa.

Mais ainda, as casas são baixas, mesmo as dos ricos. Se têm, como muitas vezes acontece, cinco ou seis aposentos, não ficam uns por cima dos outros, como



Rua de Pequim em festa, à espera da passagem do imperador. Primeiro quartel do século XVIII. B.N., Gravura.



cial, artesanal. "Este costume serve a comodidade do público: porque nas nossas cidades" da Europa, como observa o Pe. Magalhães, "uma boa parte das ruas tem dos lados casas de pessoas consideráveis; e assim é-se obrigado, para prover às coisas necessárias, a ir muito longe à Praça ou às Portas, ao passo que em Pe-Kim, e é o mesmo em todas as outras Cidades da China, encontra-se para comprar à porta tudo o que se possa desejar para sustento e subsistência e até para o prazer, porque todas estas casinhas são Armazéns, Botequins ou Lojas".<sup>125</sup>

É este o espetáculo, intermutável, de todas as cidades da China. Seja numa imagem do século XVIII que mostra a fila de lojas baixas ao longo de uma rua de Nanquim ou as casas de Tien Tsin abertas para o seu pátio, ou num precioso "rolo" do século XII, encontram-se as mesmas cenas, os mesmos botequins com os seus banhões, as mesmas lojas, os mesmos carregadores de volumes, os mesmos condutores de carrinhos de mão com velas, os mesmos carros de bois. Por toda a parte uma vida animada, onde as pessoas esbarram umas nas outras, acotovelando-se, subsistindo à custa de trabalho, de habilidade, de sobriedade. Vivem de um pequeno nada, "têm invenções admiráveis para subsistir". "Por vil e inútil que uma coisa pareça, tem o seu bom uso e tira-se dela proveito. Por exemplo, só na cidade de Pe-kim, há mais de mil famílias [por volta de 1656] que não têm outro ofício para subsistir que não seja a venda de fósforos e de mechas para acender o fogo. Há pelo menos outras tantas que não vivem de outra coisa que não seja de apanhar nas ruas e entre os varedores trapos de tecido de seda e de pano de algodão e de cânhamo, pedaços de papel e outras coisas semelhantes que lavam e limpam para em seguida os venderem a outros que os empregam em diversas aplicações e daí tiram proveito."<sup>126</sup> O Pe. de Las Cortes (1626) viu também na China do lado de Cantão carregadores que acrescentam ao seu trabalho a cultura de um minúsculo quintal. E os mercadores de sopas de ervas são personagens clássicos em todas as ruas da China. Diz o provérbio: "No reino da China não há nada abandonado." Todas estas imagens dão a medida de uma pobreza latente, onipresente. É acima dela que eclode o luxo do imperador, dos grandes, dos mandarins: não parece deste triste mundo.

Os viajantes descrevem com muitos pormenores, na cidade velha, essa cidade à parte que é o Palácio imperial, reconstruído no local do Palácio dos yuan (os mongóis) e quase herdado da suntuosidade dos Ming, embora tenha sido necessário altear as ruínas de 1644. Duas muralhas, uma interior à outra, e ambas "em forma de quadrado alongado" isolam-no da Cidade Velha, ambas consideráveis e muito altas. A exterior é "revestida por dentro e por fora de um cimento ou cal vermelho e encimada por um coberto ou pequeno telhado de tijolos vidrados de uma cor amarelo dourado". A muralha interior é feita "de grandes tijolos todos iguais e embelezada por ameias bem arranjadas", precedida por um fosso comprido e profundo cheio de água e "povoado por excelentes peixes". Entre as duas muralhas, palácios com diversas funções, um rio com pontes e, para oeste, um lago artificial bastante grande...<sup>127</sup>

O coração do palácio fica por trás da segunda muralha, a cidade proibida, a Cidade Amarela onde vive o imperador protegido pelos seus guardas, pelo controle das portas, pelos protocolos, bastiões, fossos e pelos vastos pavilhões de esquina com coberturas complicadas, os *Kiao lei*. Cada construção, cada porta, cada ponte tem o seu nome, as suas funções, se assim se pode dizer. A cidade proibida mede 1.780 metros. Mas é mais fácil descrever as suas salas vazias, em mau estado, tais

como a curiosidade européia as pormenorizou a partir de 1900, do que a sua antiga atividade que se adivinha enorme: toda a cidade ia dar a esta fonte de poder e benesses.

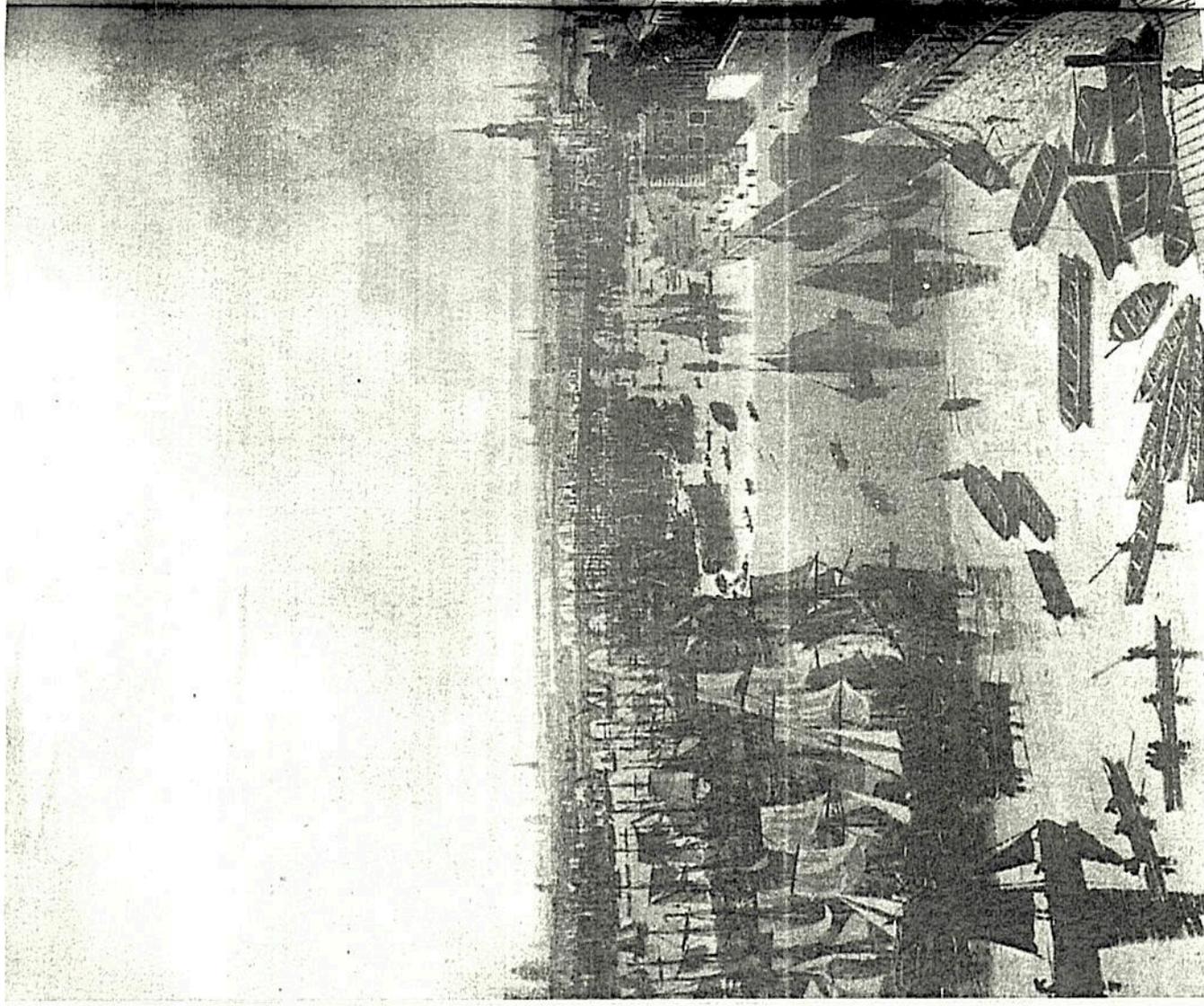
Fica-se com uma boa idéia a partir da interminável enumeração dos rendimentos do imperador, tanto em dinheiro como em gêneros (note-se o duplo registro). Não conseguimos ver o que possam representar os "dezoito milhões e seiscentos mil escudos de prata" a que monta em 1668 o grosso do rendimento imperial em dinheiro, sem contar os rendimentos que, sempre em dinheiro, ~~le~~ somam os confiscos, os impostos indiretos, os domínios da Coroa ou o domínio da imperatriz. O mais tangível, o mais curioso, é a massa de contribuições em gêneros que vão encher até rebentar os grandes armazéns do Palácio, como 43.328.134 "sacos de arroz e de trigo", mais de um milhão de pães de sal, bem como quantidades consideráveis de vermelho, de verniz, de frutos secos, de peças de seda, de sedas leves, de seda crua, de veludo, de cetim, de damasco, de tecidos de algodão ou de cânhamo, de animais vivos, de caça, de óleo, de manteiga, de especiarias, de vinhos preciosos, toda a espécie de frutos...<sup>128</sup>

O Pe. Magalhães extasia-se diante desta massa prodigiosa de produtos, como, por ocasião dos festins imperiais, diante das pilhas de pratos de ouro e de prata juncados de vitualhas, empilhados uns por cima dos outros. Assim foi em 9 de dezembro de 1669, depois da cerimônia do enterro do Pe. Jean Adam<sup>129</sup>, este padre jesuíta que, em 1661, com o Pe. Verbiest, "para grande espanto da Corte", conseguiu elevar para o alto de uma das torres do palácio um enorme sino, maior do que o sino de Erfurt que tinha a fama (provavelmente imerecida) de ser o mais pesado e volumoso dos sinos da Europa e do mundo. Esta colocação requereu a confecção de uma máquina e o trabalho de milhares de braços. O sino era tanguido de noite por sentinelas a intervalos regulares para indicar sucessivamente as horas; no topo de outra torre, uma sentinela respondia tocando um enorme tambor de cobre. O sino, sem badalo, tocado com um martelo, "tem um som tão agradável e harmônico que parece que em vez de vir de um sino vem de instrumentos de música"<sup>130</sup>. Nessa época, media-se o tempo na China pela combustão de bastões ou de mechas de uma determinada serragem conglomerada e de combustão regular. O ocidental, justificadamente orgulhoso dos seus relógios, poupa a sua admiração, ao contrário do Pe. Magalhães, perante esta "invenção digna da maravilhosa indústria desta nação" chinesa.<sup>131</sup>

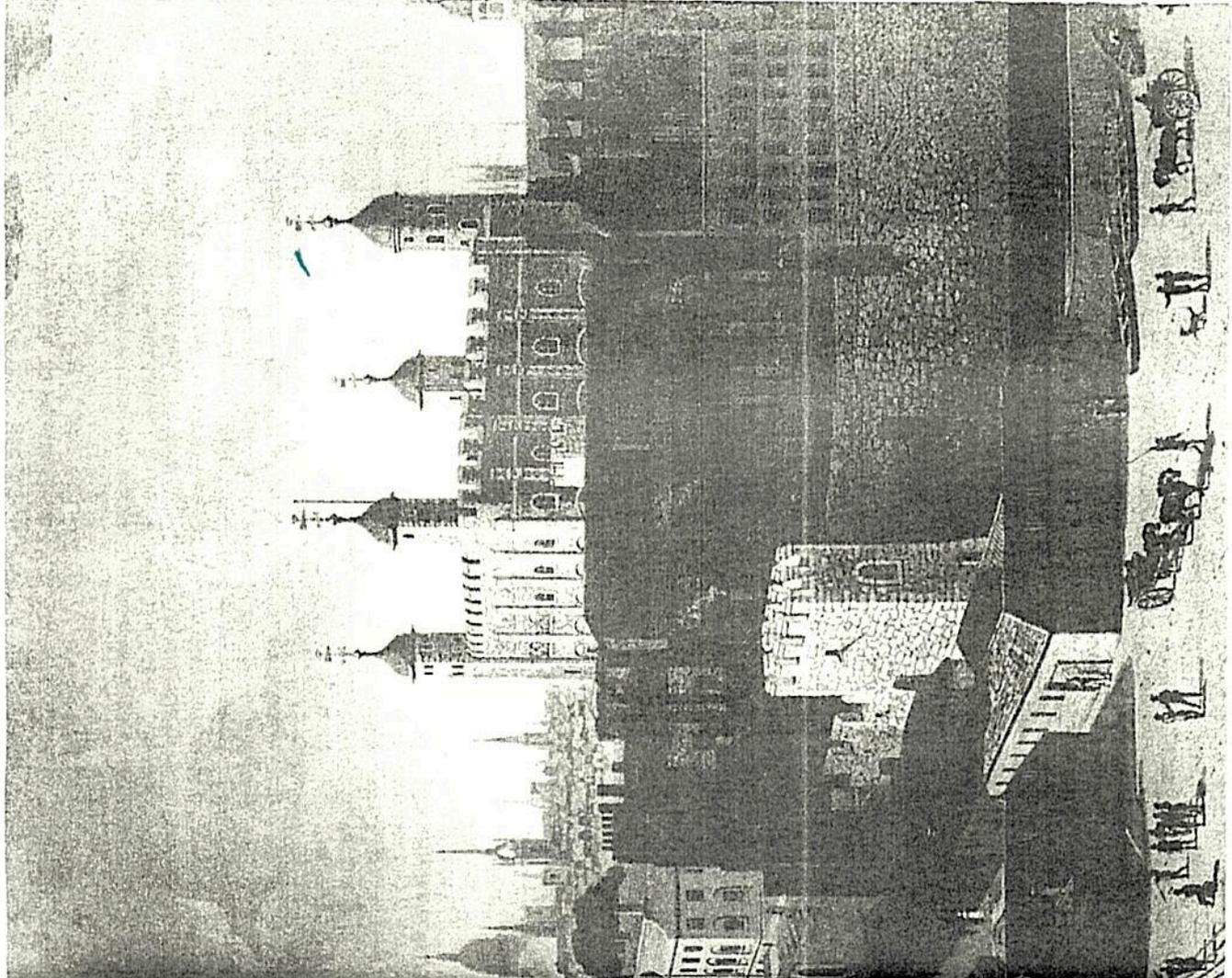
O mal é que conhecemos melhor os grandes espetáculos do palácio do que o mercado de peixes que são trazidos vivos em cubas de água ou esses mercados de caça em que um viajante vê a certa altura uma quantidade prodigiosa de cabritos-monteses, de faisões e de perdizes... Aqui, o inusual apropria-se do cotidiano.

### Londres, de Isabel a Jorge III

Mas regressemos desta longínqua viagem e vamos para a Inglaterra onde o caso de Londres permitirá concluir este capítulo e, com ele, o presente volume.<sup>132</sup> Tudo do sabemos ou podemos saber sobre este prodigioso desenvolvimento urbano.



O porto de Londres; ao longe a catedral de São Paulo, fim



do século XVIII. Paris, B.N. (Foto Giraudon)

Desde o reinado de Isabel os observadores vêem em Londres um universo de exceção. Para Thomas Dekker, é “a flor de todas as cidades”, incomparavelmente mais bela na corrente do seu rio do que a própria Veneza vista da maravilhosamente perspectiva do Gran Canale, espetáculo bem pobre comparado com Londres<sup>133</sup>. Samuel Johnson (20 de setembro de 1777) é ainda mais lírico: “Cansar-se de Londres é cansar-se da vida; pois Londres é tudo o que a vida tem para oferecer.”<sup>134</sup>

O governo real participa destas ilusões, todavia, a enorme capital não pára de lhe meter medo: a seus olhos, é um monstro, e é necessário limitar a qualquer preço o seu crescimento malsão. Na verdade, é a invasão dos pobres que não cessa de inquietar governo e gente de posses, e a multiplicação dos refúgios, da peçonha que ameaça toda a população incluindo os ricos, “and so a danger to the Queen’s own life and the spreading of a mortality over the whole nation”, escreve Stow, temendo pela saúde da rainha Isabel e de toda a população<sup>135</sup>. Em 1580 surgia a primeira proibição de novas construções (salvo exceções a favor dos ricos), outras se seguiriam em 1593, 1607, 1625. O resultado é multiplicar, provocar a divisão das casas existentes, as furtivas construções de maus tijolos nos pátios das velhas casas, longe das ruas, até das vielas secundárias, ou seja, toda uma proliferação clandestina de casebres e pardieiros em terrenos de proprietário duvidoso. Se uma ou outra destas construções caísse sob a alçada da lei, a perda não seria grande. Cada qual tenta a sua sorte e assim vão nascendo emaranhados, labirintos de ruas, de vielas, de casas com duas, três, quatro entradas ou saídas. Londres, em 1732, teria 5.099 ruas (*streets*), ruelas (*lanes*) e praças e contaria 95.968 casas. Por conseguinte, a maré enchente da população londrina não é contida nem travada; a cidade de conta, números prováveis: 93 mil habitantes em 1563; 123 mil em 1580; 152 mil em 1593-1595; 317 mil em 1632; 700 mil em 1700 e 860 mil no fim do século XVIII. É nessa altura a maior cidade da Europa. Só Paris pode ser comparada a ela.

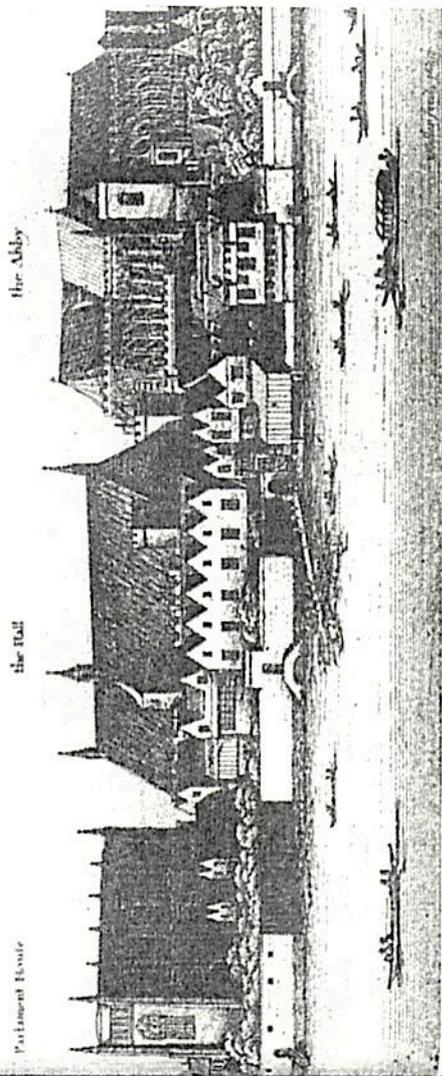
Londres depende do seu rio. A ele deve a sua forma em meia-lua, “like a half moon”. A Ponte de Londres, que liga a cidade ao arrabalde de Southwark, única ponte que atravessa o rio (a 300 metros da atual London Bridge) é a característica marcante do lugar. Até a altura da ponte, faz-se sentir de forma útil o fluxo das marés, de maneira que a jusante se situa o *pool*, a baía, isto é, o porto de Londres com os seus numerosos cais, pontões, florestas de mastros: 13.444 navios em 1798. Conforme o que descarregam, estes veleiros prosseguem até o cais de Santa Catarina, freqüentado pelos carvoeiros de Newcastle, até o cais Billingsgate se trazem peixe fresco ou ainda se prestam o serviço regular de Billingsgate a Gravesend. Balançinas, lugares, barcos com toldo (*tilt boats*), balsas, barcas asseguram as ligações entre as duas margens, entre um navio de alto-mar e o cais apropriado, obrigatoriamente quando os cais são a montante do porto: é o caso do Vintry Warf, que recebe os barris chegados do Reno, da França, da Espanha, de Portugal, das Canárias. Perto dali, eleva-se o Steelyard (ou Stillyard), quartel-general da liga hanseática até 1597 e que “ficou, desde a expulsão dos mercadores estrangeiros, reservado à prova dos vinhos do Reno”. Um personagem de teatro de Thomas Dekker dirá simplesmente: “Vá ter comigo esta tarde à casa do vinho do Reno, ao Stillyard...”<sup>136</sup>

A utilização do rio tende a se estender cada vez mais para jusante, em direção ao mar, tanto mais que as docas, bacias interiores nas curvas do rio, não estão ainda feitas, salvo a doca Brunswick que a Companhia das Índias utiliza (1656). Uma segunda doca será construída em 1696-1700, Greenland Dock, a serviço dos batei-

ros. Mas as grandes docas de maré datam dos últimos anos do século XVIII. Tem-se uma primeira visão do porto comercial quer em Billingsgate, quer no embarcadouro da Torre de Londres ou, melhor ainda, nesse ferrolho essencial que é a Custom House, a alfândega, que arde em 1666, mas foi reconstruída por Carlos II em 1668. Este espetáculo prolonga-se até Ratcliff, “infame concentração de mulheres e ladões”, até Limehouse, aos seus fornos de cal e curtumes, até Blackwall, onde o prazer de ver os navios ancorados obriga a suportar “o fortíssimo cheiro de alcatrão...”. O Leste londrino marinho, artesanal e um pouco ladrão não é agradável de ver e os seus fedores são reais demais.

Uma população miserável vê desfilar diante de si as riquezas dos navios que acostam. Que tentação! Em 1798, “o banditismo terrível de que o Tâmisia é teatro [...] e que se exerce sobre toda a espécie de propriedades comerciais, e particularmente sobre as produções das Índias ocidentais, é visto [...] como um dos mais terríveis flagelos”. De todos estes gatunos, os mais perigosos ainda não são os “piratas de rio”, que agem em bandos organizados roubando de vez em quando uma âncora, um cordame, mas os guardas da noite, os estivadores, os marujos empregados nos guindastes e gabarras, as “cotovias da vasa” que vasculham o rio à procura, dizem eles, de velhos cordames, de sucata ou de bocados de carvão perdidos e finalmente, no fim da cadeia, os receptores...<sup>137</sup> Um conjunto de queixas morlizantes apanhado num *Tratado de polícia* (1801) situa muito bem o universo duvidoso do *pool*, vasto domínio de água, de madeira, de velas, de alcatrão, de trabalho miserável, como que à margem da vida da capital, a ela ligado por caminhos de que o londrino muitas vezes só vê o fim.

Até a construção da ponte de Westminster (terminada em 1750), uma única ponte, como dissemos, atravessa o Tâmisia. Com lojas dos lados, é uma espécie de rua comercial, difícil de atravessar. É certo que ao sul dá apenas para um pequeno arrabalde. Southwark, algumas tabernas, 5 prisões de lúgubre reputação, alguns



Londres: Westminster no tempo dos Stuarts. Gravura de 1643. (Coleção Viollet)

teatros (onde foram criadas as peças de Shakespeare, mas que não sobreviveram à Revolução) e 2 ou 3 circos (Bear Garden, Paris Garden). Ao norte, na margem esquerda do rio, ligeiramente mais elevada do que o talude em frente, com as duas eminências, a St. Paul's Church e a Torre de Londres, estende-se a verdadeira cidade, como uma "cabeça-de-ponte para o norte". É nesta direção, com efeito, que corre o movimento de uma série de estradas, ruas, vielas que ligam Londres aos Condados e à forte terra inglesa. Os grandes eixos dirigem-se para Manchester, Oxford, Dunstable e Cambridge; são todos antigas vias romanas. Assim se opera uma espécie de triunfo dos carros, das carroças, em breve das diligências, dos cavalos de posta; assim se amplia o leque dos caminhos sólidos pela via terrestre de Londres.

Ao longo do rio, mas voltando-se as costas, o coração de Londres é pois um espaço apinhado de casas, de ruas, de praças, mais a City (160 ha) tal como a definem as suas velhas muralhas. Estas, construídas sobre a antiga muralha romana, desapareceram no século XII na frente ribeirinha, no local onde cais, embarcadouros e pontões desde cedo furaram a inútil proteção. Mantém-se, pelo contrário, na linha quebrada, muito grosseiramente um arco de círculo, que vai dos Black Friars Steps ou de Birdwell Dock até a Torre de Londres. Sete portas lhe interrompem o traçado: Ludgate, Newgate, Aldersgate, Cripplegate, Moorgate, Bishopgate, Aldgate. Em frente de cada uma delas, muito dentro do arrabalde, uma barreira indica o limite até onde se exerce a autoridade londrina. Os arrabaldes assim anexados são os *liberties*, os distritos fora de portas, por vezes grandes: a barreira que precede Bishopgate situa-se nos confins de Smithfield, a oeste de Holborn; igualmente, saindo por Ludgate, é preciso percorrer toda a Fleet Street para chegar enfim a Temple Bar, junto do Templo dos ex-Templários, onde desemboca a Strand. Durante muito tempo Temple Bar terá sido apenas uma porta de madeira. Foi assim que Londres, ou melhor, a City, extravasou, já antes do reinado de Isabel, dos seus limites estreitos até se encostar às localidades do campo circundante ligando-se a elas por uma série de caminhos, de ruas com casas.

No tempo de Isabel e de Shakespeare, é no interior das muralhas que bate o coração da cidade. O centro situa-se no eixo que prolonga a Ponte de Londres para o Norte e, através de ruas de diferentes nomes, atinge Bishopgate. O eixo oeste fica no enfiamto de uma série de ruas, desde Newgate, a oeste, até Aldgate, a este. No reinado de Isabel, a "cruzeta" fica nas imediações de Stocks Market, na ponta oeste da Lombard Street.

A dois passos daí eleva-se, sobre Cornhill, o Royal Exchange, fundado em 1566 por Thomas Gresham e anteriormente chamado, evocando a Bolsa de Antuérpia, Bolsa Real (*Bursa Londinensis*, *vilgo the Royal Exchange*, diz a legenda de uma gravura do século XVII). Este último nome foi-lhe conferido pela autoridade de Isabel, em 1570. É uma verdadeira Torre de Babel, dizem as testemunhas, sobretudo por volta do meio-dia, quando os mercadores vêm tratar dos seus negócios: todavia, ao redor dos seus pátios, as mais elegantes lojas atraem permanentemente uma clientela rica. Perto do Royal Exchange encontra-se o Guildhall, ou seja, a Câmara Municipal de Londres, e o primeiro Banco da Inglaterra, de início alojado no Grocers Hall, o armazém dos merceiros, antes de ir ocupar, em 1734, o seu suntuoso edifício.

A intensidade da vida londrina assinala-se também nos mercados, como no grande espaço de West Smithfields, próximo das muralhas, onde se vendem cavalos e gado às segundas e sextas, ou Billingsgate, o mercado de peixe fresco no Tá-

misa, ou, no sentido do coração da City, o Leader Hall, com o seu telhado de chumbo, antigo armazém de trigo onde se oferecem por atacado carne de talho e couros. Mas não se consegue dizer tudo sobre estes centros essenciais, estas tavernas, restaurantes, teatros geralmente periféricos e portanto populares ou essas *Coffee houses* tão frequentadas que já no século XVII o governo pensava proibi-las. Quanto aos lugares ruins, a maledicência, as ilusões, as mudanças de cenário levam a desconfiar de todas as ruas e não apenas desses mosteiros desativados onde os vagabundos fazem de *squatters*. Londres sente grande prazer em dizer mal de si própria.

Mas a City nunca esteve sozinha na corrida das margens do Tâmisa. Comparado com o seu, o destino de Paris foi solitário. A montante de Londres, Westminster é muito diferente de Versalhes (criação tardia e *ex nihilo*), é realmente uma cidade antiga e viva. Ao lado da Abadia, o palácio de Westminster, abandonado por Henrique VIII, tornou-se sede do Parlamento e dos principais tribunais: por ali circulam juristas e solicitadores. A realza instalou-se um pouco mais longe, em Whitehall, no Palácio Branco, à beira do Tâmisa.

Westminster é portanto, ao mesmo tempo, Versalhes, Saint-Denis, mais, como contrapeso, o Parlamento de Paris. Dizê-lo equivale a salientar a importância extrema deste segundo pólo de atração no desenvolvimento de Londres. Assim, Fleet Street, que pertence à City, é o bairro dos legistas, advogados e procuradores, e dos aprendizes de direito, obstinadamente voltada para oeste. Mais ainda a Strand, fora da City, e que, a certa distância do Tâmisa, conduz a Westminster, torna-se o bairro da nobreza que aí instala as suas residências e em breve, em 1609, abre aí uma outra Bolsa, conjunto de lojas de luxo: desde o reinado de Jaime I que os artigos de moda e os "postigos" fazem furor.

Nos séculos XVII e XVIII, um amplo movimento empurra a cidade simultaneamente em todas as direções. Nas pontas constituem-se bairros terríveis, muitas vezes favelas, com cabanas ignóbeis, indústrias feias (particularmente, muitas fábricas de tijolo), criação de porcos alimentados com detritos da cidade, entulheiras, ruas sórdidas, como em Whitechapel, onde se acolitam miseráveis sapateiros. Em outros lugares há tecelões de seda ou de lã.

Tirando o bairro a oeste, onde o campo e a vegetação penetram pelas massas de Hyde Park ou de Saint James Park, e pelos jardins das casas ricas, o campo fugiu das imediações de Londres. No tempo de Shakespeare e de Thomas Dekker, a cidade ainda se apoiava em locais arcaicos e verdejantes, em campos, árvores, verdadeiras aldeias onde se podia caçar patos, freqüentar verdadeiras estalagens campestres para beber cerveja e comer bolos de especiarias (em Hogsdon), ou o *Islington white pot*, espécie de nata azeda que fazia a reputação da aldeia de Islington. Nesse tempo, como conta a última historiadora de Thomas Dekker, "o ar que enche os bairros exteriores da capital não é sempre pesado e impuro: pelos teatros ao sul, ao norte e a noroeste, grassa toda a jovialidade da Alegre Inglaterra, mas também a sua imaginação fina e vibrante que penetra nos arrabaldes... e depois em toda a cidade". A Alegre Inglaterra, isto é, a dos séculos francamente rurais da Idade Média: visão romântica que não é falsa. Mas esta afortunada ligação não há de durar muito<sup>136</sup>.

O conjunto londrino, que não pára de crescer, vai cindir-se, ou melhor, acabar de cindir-se em dois. O movimento iniciado há muito precipita-se com o grande incêndio de 1666 que praticamente destruiu o coração, para não dizer a quase totalidade da City. Antes desta catástrofe já William Petty explicava, em 1662, que Lon-

dres crescia para oeste para fugir “das fumaças, dos vapores, dos maus cheiros de todos os aglomerados de leste, uma vez que o vento dominante sopra de oeste. [...] De forma que os palácios das pessoas mais importantes e as casas das que delas dependem deslocam-se para Westminster, e as antigas grandes casas da City tornam-se sedes das companhias comerciais ou são transformadas em habitações...”<sup>139</sup>. Assim se opera um deslocamento da riqueza londrina para oeste. Se, ainda no século XVII, o centro da cidade se encontra perto de Cornhill, atualmente, em 1979, anda bem perto de Charing Cross, isto é, no extremo ocidental da Strand. Que longo caminho!

Entretanto, o leste e alguns bairros periféricos proletarizam-se cada vez mais. Onde quer que encontre lugar no mundo londrino, a pobreza se instala, se incrusta. As páginas mais sombrias deste quadro referem-se a duas categorias de deserdados, os irlandeses e os judeus da Europa central.

Cedo se organiza uma imigração irlandesa insinuante, a partir dos mais famélicos distritos da ilha. São camponeses condenados na sua terra à razão mínima pelo regime da terras e não menos pelo surto demográfico que abala a ilha até as catástrofes de 1846. Habitados a viver com os animais, partilhando com eles os seus currais, alimentam-se de um pouco de leite, de batatas; duros para o trabalho, não rejeitam nenhuma tarefa e regularmente arranjam trabalho como operários agrícolas nos campos em redor de Londres, nas ceifas. Dai, alguns vão para a cidade e acabam ficando por lá. Empilhados em casebres sórdidos da paróquia de Saint-Gilles, o seu feudo, ao norte da City, lá vivem, 10 ou 12 pessoas num só quarto, sem janelas, aceitando salários muito abaixo dos correntes, estivadores, leiteiros, operários dos tijolos, até a alugar quartos. Aos domingos, as rixas opõem uns aos outros, quando bebem; mas confrontos piores são as batalhas cerradas contra os proletários ingleses que gostam de sovar estes concorrentes que não podem eliminar.

A mesma tragédia espreita os judeus da Europa central, escorraçados da Boêmia em 1744, de Polónia em 1772, fugindo das perseguições. São, em 1734, 5 ou 6 mil na Inglaterra e em 1800, só em Londres, há 20 mil. É contra eles que se desencadeiam as mais acesas cóleras populares. As tentativas das sinagogas no sentido de deter esta imigração perigosa, que transita pela Holanda, revelam-se inúteis. Depois, que podem estes miseráveis fazer? Os judeus instalados os ajudam, mas não podem nem expulsá-los da ilha, nem sustentá-los. As corporações londrinas não os aceitam, rejeitam-nos. E então eles se tornam à força farrapeiros, mercadores de ferro-velho, a apregoar pelas ruas, conduzindo por vezes uma carroça velha, larápios, ratoneiros, moedeiros-falsos, receptadores. A sua fortuna tardia como *boyeurs* profissionais e mesmo como inventores de um boxe científico não lhes restaura a reputação, se bem que Daniel Mendoza, célebre campeão, tenha feito escola<sup>140</sup>.

Na realidade, é a partir desta camada de baixo feita de pobres que se compreende o drama de Londres, a sua criminalidade abundante, os seus antros, a sua biologia difícil. Diga-se, no entanto, que com a pavimentação das ruas, os condutos de água, o controle das construções, os progressos da iluminação da cidade, a situação material, em geral, melhora tanto como em Paris.

Que concluir? Que Londres, ao lado de Paris, é um bom exemplo do que podia ser uma capital no *Ancien Régime*. Um luxo que outros têm de pagar, o conjunto de uns poucos eleitos, de numerosos serviços e miseráveis, todos porém ligados por uma espécie de destino coletivo dos grandes aglomerados.

Coisas em comum? Por exemplo, a tremenda sujeira das ruas, os seus fedores familiares tanto ao senhor como ao popular. Claro que é o povo que os cria, mas eles se abatem sobre todos. Provavelmente, até bem dentro do século XVIII, muitos campos fossem relativamente menos sujos do que as grandes cidades, que é fácil imaginar a cidade medieval mais agradável de habitar e mais limpa do que elas, ao que nos convida Lewis Mumford<sup>141</sup>: não sucumbia ao número, ao mesmo tempo glória e miséria, abria-se amplamente ao campo, tinha água em casa, no interior das muralhas, sem ter de ir buscá-la longe. Com efeito, a enorme cidade não pode confrontar-se com as tarefas cada vez mais pesadas e pôr em primeiro lugar a sua higiene alimentar: a segurança, a luta contra o incêndio e a inundação, o abastecimento, o policiamento têm a prioridade. E aliás, por mais que quisesse, faltar-lhe-iam os meios. Na grande cidade, a regra é o que há de pior em ignominia material.

Tudo vem do número, do número excessivamente grande de pessoas. Mas a grande cidade as atrai. Da sua vida parasitária recebe cada qual à sua maneira umas migalhas, todos fazem parte dela. Que há sempre qualquer coisa para respirar, prova-o a ladroagem: infalivelmente, toma assento nas mais prestigiosas. Em 1798 lamenta-se Colquhoun: “A situação [...] mudou por completo desde a Revolução do antigo governo da França. Todos os escroques e celerados que, até essa época, acorriam a Paris de todas as partes da Europa, vêem em Londres o seu congresso geral, o teatro onde podem exercer com mais vantagem os seus talentos e as suas patifarias...” Paris está arruinada, e os ratos abandonam o navio. “A ignorância da língua inglesa que era para nós uma salvaguarda [...] já não constitui obstáculo; nunca a nossa língua esteve tão generalizadamente difundida e nunca o uso da língua francesa foi tão comum neste país, sobretudo entre os jovens...”<sup>142</sup>

### A urbanização, advento de um homem novo

Não vale a pena seguir os passos desse conservador triste que foi Colquhoun. As cidades enormes têm os seus defeitos e os seus méritos. Criam, repita-se, o Estado moderno, tanto quanto são por ele criadas; os mercados nacionais crescem sob o seu impulso e as nações também; estão situadas no coração do capitalismo e dessa civilização moderna que, na Europa, mistura cada vez mais as suas cores variadas. Para o historiador, são acima de tudo um teste prodigioso à evolução da Europa e dos outros continentes. Interpretá-lo corretamente é tomar uma visão de conjunto sobre toda a vida material e ultrapassar os seus limites vulgares.

O problema é, em suma, o do crescimento econômico na economia do *Ancien Régime*. As cidades são um exemplo de desequilíbrio profundo, de crescimento dissimétrico, de investimentos irracionais e improditivos à escala da nação. Será o luxo o responsável, o apetite destes enormes parasitas? É o que diz Jean-Jacques Rousseau em *Emile*: “São as grandes cidades que esgotam um Estado e fazem a sua fraqueza: a riqueza que elas produzem é uma riqueza aparente e ilusória; é muito dinheiro e pouco efeito. Diz-se que a cidade de Paris vale uma província para o rei da França; eu creio que lhe custa várias; que é em mais que um aspecto que Paris é alimentada pelas províncias e que a maior parte dos seus rendimentos caem nesta cidade e lá ficam, sem nunca regressarem ao povo nem ao rei. É inconcebível

que, neste século em que se fazem tantos cálculos, não haja quem saiba ver que a França seria muito mais poderosa se Paris fosse destruída."143

Observação abusiva, mas só em parte. E está posto o problema. Aliás, não teria um homem do fim do século XVIII, atento ao espetáculo do seu tempo, o direito de perguntar se estes monstros urbanos do Ocidente não seriam o prenúncio de bloques análogos ao do Império romano, que acabou em Roma, esse peso morto, ou ao da China, a sustentar no Norte longínquo a massa inerte de Pequim? Bloqueios; fim das evoluções. Sabemos que não foi assim. O erro de um Sébastien Mercier ao imaginar o universo de 2440<sup>44</sup> foi acreditar que o mundo futuro não iria mudar de escala. Vê o futuro no invólucro do presente que tem diante dos olhos, isto é, a França de Luís XVI. Não suspeita as possibilidades imensas que se abrem diante dos monstruosos aglomerados do seu tempo.

Com efeito, as cidades populosas, em parte parasitas, não se formam por si. São o que a sociedade, a economia, a política permitem que sejam, as obrigam a ser. São uma medida, uma escala. Se o luxo por lá se exhibe com insistência, é porque a sociedade, a economia, a ordem cultural e política são mesmo assim, é porque os capitais, os excedentes aí se concentram, em parte por falta de melhor emprego. E, sobretudo, a grande cidade não pode ser julgada por si; faz parte de todo o conjunto dos sistemas urbanos, anima-os, mas eles a determinam. No fim do século XVIII, o que se instala é uma urbanização progressiva que vai acelerar-se no século seguinte. Para além das aparências de Londres e de Paris, opera-se a passagem de uma arte, de uma maneira de viver, para uma nova arte, uma maneira diferente de viver. Desaparece um mundo do *Ancien Régime* rural em mais de três quartas partes, deteriora-se lentamente, inevitavelmente. Aliás, não são só as grandes cidades que garantem a difícil instauração desta ordem nova. É um fato que as capitais assistem à Revolução industrial que vai surgir como espectadores. Não é Londres, mas Manchester, Birmingham, Leeds, Glasgow e inúmeras pequenas cidades proletárias que lançam os novos tempos; nem sequer são os capitais acumulados pelos patrícios do século XVIII que serão investidos na nova aventura; Londres só por volta de 1830 agarra o movimento com proveito próprio, por via do dinheiro. Paris será temporariamente bafejada pela nova indústria, depois abandonada quando ela vai para sede própria, aproveitando o carvão do Norte, as quedas de água dos cursos de água alsacianos ou o ferro da Lorena. Tudo isso relativamente tarde. Os viajantes franceses que visitam a Inglaterra do século XIX, tantas vezes críticos, assustam-se com as concentrações e a feitura do industrialismo, "o último anel de ferro do Inferno" dirá Hippolyte Taine. Mas saberão eles que a Inglaterra, às voltas com a urbanização, a acumulação de gente nas cidades mal construídas e que não foram criadas para os acolher, é o futuro da própria França e dos países em vias de industrialização? Os que hoje observam os Estados Unidos ou o Japão saberão sempre que têm diante dos olhos o futuro mais ou menos próximo dos seus próprios países?

## CONCLUSÃO

Um livro, mesmo de história, escapa ao seu autor. Este fugiu de mim. Mas que dizer de sério e de válido sobre as suas desobediências, os seus caprichos, até da sua lógica própria? Os nossos filhos fazem o que lhes apetece e, no entanto, nós somos responsáveis pelos seus atos.

Gostaria de dar, aqui e além, mais explicações, justificações, exemplos. Mas um livro não se pode aumentar à vontade e, sobretudo, para abarcar os múltiplos aspectos da vida material, seria necessário proceder a pesquisas sistemáticas, cerradas, sem contar as coleções de estudos. Falta ainda tudo isso. O que se diz pelo texto ou pela imagem requeria discussão, acrescentos, prolongamentos. Não falamos nem de todas as cidades, nem de todas as técnicas, nem de todas as realidades elementares da habitação, do vestuário, da mesa.

Essa aldeiazinha da Lorena onde eu cresci guiava-se ainda, na minha infância, por um relógio muito antigo: a sua represa animava a roda de um velho moinho, um caminho de pedra velho como o mundo passava como uma torrente em frente à minha casa; essa mesma casa tinha sido reconstruída em 1806, o ano de Lena, e no ribeiro, ao rés dos prados, punha-se antigamente o cânhamo de molho. Bastava-me pensar nisso para ver este livro com outros olhos. O leitor pode enchê-los de imagens pessoais ao acaso das recordações, de uma viagem, de uma leitura. Um personagem de *Siegfried et le Limousin*, quando cavalga de manhãzinha na Alemanha dos anos 20, tem a impressão de estar ainda na guerra dos Trinta Anos. Numa