

GEOUSP

ESPAÇO E TEMPO

7

2000 - Departamento de Geografia

ISSN - 1414-7416

GEOUSP

ESPAÇO E TEMPO

Revista da pós-graduação em Geografia

Nº7

Universidade de São Paulo

Reitor: Prof. Dr. Jacques Marcovitch

Vice-Reitor: Prof. Dr. Adolpho José Melfi

Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas

Diretor: Prof. Dr. Francis Henrik Aubert

Vice-Diretor: Prof. Dr. Renato da Silva Queiroz

Departamento de Geografia

Chefe de Departamento: **Prof. Dr. Ariovaldo Umbelino de Oliveira**

Suplente de Chefe: **Prof. Dr. Heinz Dieter Heidemann**

Departamento de Geografia – Coordenação da Pós-Graduação (Geografia Humana)

Coordenador: Prof. Dr. Ariovaldo Umbelino de Oliveira

Vice-Coordenadora: Profa. Dra. Ana Fani Alessandri Carlos

**Coordenadores da GEOUSP – Revista da Pós-Graduação
do Departamento de Geografia da FFLCH da USP**

Profa. Dra. Ana Fani Alessandri Carlos Prof. Dr. Felisberto Cavalheiro

Comissão Redatorial

Amélia Luisa Damiani Eduardo Yázigi

Claudio Roberto Duarte Sandra Ana Bolfe

Yuri Tavares Rocha

Comissão Científica

Ariovaldo umbelino de Oliveira (USP) Alfredo Perez Gonzáles (Univers. Complutense de Madrid)

Josë Bueno Conti (USP) Cristina Helena Rocha Augustin (UFMG)

Jurandyr Luciano Sanches Ross (USP) Eliseu Sposito (UNESP/Presidente Prudente)

Nidia Nacib Pontuschka (USP) Helmut Troppmair (UNESP - Rio Claro)

Silvana Maria Pintaudi (UNESP - Rio Claro) Mario Panizza (Universitá Degli Studi di Modena)

Pablo Ciccollela (Universidade de Buenos Aires) Tereza Barata Salgueiro (Universidade de Lisboa)

Capa e Projeto Gráfico

Eduardo Yázigi

Secretária Geral

Rita de Cássia Ariza da Cruz

Revisão

Claudio Roberto Duarte

Diagramação/Editoração

Ilustração da Capa

Sérgio Sdrous

Revista publicada pelo Departamento de Geografia
Da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo



© Copyright 1998 dos autores. Os direitos de publicação desta edição são da
Universidade de São Paulo, Humanitas Publicações FFLCH/USP junho/2000

SUMÁRIO

Editorial

Rita de Cássia Ariza da Cruz 05 A GEOUSP continua inovando

Artigos

- Italo Calvino 09 Os Deuses da cidade
- Maurício de Almeida Abreu 13 Construindo uma geografia do passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII
- Selma Simões de Castro 27 Compartimentação morfo-pedológica e sua aplicação: considerações metodológicas
- Alessandro Dozena 39 Qualidade de vida urbana e desenvolvimento em São Carlos
- Antonio José de Araujo Ferreira 51 Uma interpretação geográfica para São Luis
- Tatiana Schorr 59 O consumo público do Automóvel como determinante da trave urbana
- Paulo Roberto de Albuquerque Bomfim 77 O liberalismo como "missão civilizadora" no segundo reinado: Tavares Bastos e a descentralização político-administrativa
- Yuri Tavares Rocha & Felisberto Cavalheiro 91 Unidades de paisagem do Jardim Botânico de São Paulo

Intercâmbio

- Regina Salvador 119 Des frontières idéologiques aux frontières économiques: l'Europe et la liberté
- André Fischer 125 Les migrations selectives: une réponse a la crise?

Notas de Pesquisa de Campo

- Davis Gruber Sansolo 135 O trabalho de campo e o ensino de geografia

Notícia de Encontro

- Maria Encarnação Beltrão Sposito 149 6º Simpósio Nacional de Geografia Urbana

Resenhas

- Amélia L. Damiani & Odette Carvalho de L. Seabra 155 Henri Lefebvre e o movimento do que está em formação

Teses e Dissertações Defendidas

- 161 Geografia Humana
- 169 Geografia Física

SUMMARY

Editorial

Rita de Cássia Ariza da Cruz **05** GEOUSP continues innovating

Articles

- Italo Calvino **09** The city's Gods
- Maurício de Almeida Abreu **13** On the construction of past geographies: Rio de Janeiro, port city, 17th century
- Selma Simões de Castro **27** Morphopedological compartmentation and its applicability: a methodological approach
- Alessandro Dozena **39** Urban life's quality and development in São Carlos
- Antonio José de Araujo Ferreira **51** A geographical analysis for São Luís
- Tatiana Schorr **59** The public consumption of automobile as a determinant of urban lock
- Paulo Roberto de Albuquerque Bomfim **77** The liberalism as a "civilization mission" in the second reign: Tavares Bastos and political administrative decentralization
- Yuri Tavares Rocha & Felisberto Cavaleiro **91** Landscape units in the Botanic Garden of São Paulo

Interchange

- Regina Salvador **119** From ideological frontiers to economic frontiers: Europe and the liberty
- André Fischer **125** The selective migrations: an answer to the crisis?

Notes on Fieldwork

Davis Gruber Sansolo **135** Field work and Geography teaching

Notices About Congresses

Maria Encarnação Beltrão Sposito **149** 6th National Symposium of Urban Geography

Reviews

Amélia L. Damiani & Odette Carvalho de L. Seabra **155** Henri Lefebvre and the movement of what is in constitution

Defended Theses

- 161** Human geography
- 169** Physical geography

EDITORIAL

A GEOUSP CONTINUA INOVANDO

A Geousp n° 7 superou, em número de páginas, todos os números anteriores da revista. E este não é o único sinal da maturidade alcançada, apesar de seus apenas três anos de existência. A ampliação de seu escopo temático (desde sua edição de n° 6, incorporou a contribuição dos geógrafos físicos); a obediência à sua periodicidade; a manutenção de seu compromisso inicial de veiculação do conhecimento crítico podem ser considerados outros indicadores dessa maturidade.

Mas não é esta a novidade a que faz alusão a chamada deste editorial. A novidade que está sendo trazida por este número da revista é a criação de um espaço para a publicação de traduções de textos inéditos em língua portuguesa. E essa estréia não poderia ser melhor. A Profa. Liliana Laganá nos brindou com a tradução do artigo "Os deuses da cidade" de Italo Calvino, originalmente publicado em italiano. Essa tradução abre nossa sessão de artigos.

Nessa mesma sessão, o leitor encontrará o artigo do professor Maurício de Abreu, que discute o papel do passado em estudos geográficos, tomando como exemplo a cidade do Rio de Janeiro do século XVII.

A professora Selma Simões de Castro (DG/FFLCH/USP e UFG), também nos prestigiou com um artigo, escrito em parceria com o professor Fernando Ximenes de Tavares Salomão (UFMT), sobre compartimentação morfopedológica e sua aplicação.

A sessão de artigos conta, ainda, com mais cinco textos, sobre temáticas diversas, escritos por atuais e por ex-alunos dos programas de pós-graduação do DG-USP.

Na sessão de Intercâmbio continuamos trazendo importantes contribuições de profes-

res estrangeiros. Deste número constam o artigo da professora Regina Salvador (Universidade de Paris VII), sobre fronteiras ideológicas e fronteiras econômicas na Europa, e o artigo de André Fischer, professor emérito da Universidade de Paris I, que discute significados das migrações seletivas ocorridas na França, no século XX.

A importância do trabalho de campo como instrumento do ensino de Geografia é ressaltada, por Davis Gruber Sansolo, na sessão "Notas de Pesquisa de Campo". Na sessão "Notícias de Encontro" está colocado um balanço do Congresso Brasileiro de Geografia Urbana (realizado na UNESP/Presidente Prudente, em outubro de 1999), feito por uma de suas organizadoras, professora Maria Encarnação Spósito.

E, na sessão "Resenhas" está a resenha de "Henri Lefebvre e o movimento do que está em formação" feita pelas professoras Amélia Luisa Damiani e Odette Carvalho de Lima Seabra, ambas do Departamento de Geografia da FFLCH/USP

Mas nem só de boas notícias vive a academia. No momento em que este editorial está sendo redigido, as universidades públicas do estado de São Paulo encontram-se com suas atividades paralisadas, em função de uma greve geral, resultado, indubitável, da inconformidade de todos aqueles que lutam pela manutenção e pela qualidade do ensino público superior no país com as políticas públicas para este setor, levadas a cabo nos últimos anos.

No editorial da Revista Geousp n° 3 (primeiro semestre de 1998), o professor Ariovaldo Umbelino de Oliveira nos chamava a atenção para o fato de os setores mais atingidos pelos cortes no orçamento público realizados no governo FHC, não fugirem à regra de governos anteriores, ou

seja, foram os setores da saúde, educação, ciência e tecnologia.

Salários baixos, falta de professores, corte de verbas e de bolsas de pesquisa de pós-graduação são alguns dos reflexos diretos dos cortes sucessivos nos orçamentos destinados à educação e especialmente ao ensino superior, nos últimos anos.

Como, neste contexto de sucateamento da universidade pública, poderão nossos programas de pós-graduação exercer a liberdade, a au-

tonomia e o compromisso social, pilares básicos (aos quais fez alusão a professora Ana Fani Alessandri Carlos, no editorial da Revista GEOUSP nº 2, 2º semestre de 1997) sobre os quais se assentam?

O conhecimento também se produz através de legítimas lutas sociais e dos resultados desses embates depende o futuro não somente de nossas pós-graduações, mas das universidades públicas brasileiras. A luta, pois, continua.

Rita de Cássia Ariza da Cruz





ARTIGOS

OS DEUSES DA CIDADE*

Italo Calvino

Para ver uma cidade não basta estar de olhos abertos. É preciso antes de mais nada deixar de lado todas as coisas que impedem vê-la, todas as idéias recebidas, as imagens pré-constituídas que continuam a atravancar o campo visivo e a capacidade de compreender. É preciso depois saber simplificar, reduzir ao essencial o enorme número de elementos que a cada segundo a cidade coloca diante dos olhos de quem a olha, e ligar os fragmentos dispersos num desenho analítico e ao mesmo tempo unitário, como o diagrama de uma máquina, pelo qual se possa entender como funciona.

A comparação da cidade com a máquina é ao mesmo tempo pertinente e extraviante. Pertinente, porque uma cidade vive na medida em que funciona, isto é, serve para nela se viver e fazer viver. Extraviante, porque diferentemente das máquinas que são criadas com vistas a uma determinada função, as cidades são todas, ou quase todas, o resultado de sucessivas adaptações a funções diversas, não previstas em seu plano precedente. (Penso nas cidades italianas, com sua história de séculos e de milênios).

Mais do que com a máquina, é a comparação com o organismo vivo na evolução da espécie que pode nos dizer algo de importante sobre a cidade: do mesmo modo que, ao passar de uma era para outra, as espécies vivas adaptam seus órgãos a novas funções ou desaparecem, assim acontece com as cidades. E é preciso não esquecer que na história da evolução cada espécie carrega consigo caracteres que parecem resíduos de outras eras, na medida em que não correspondem mais a necessidades vitais, mas que, em novas condições ambientais, poderão ser aqueles que salvarão a espécie da extinção. Do mesmo modo, a força da continuidade de uma

cidade pode consistir em caracteres e elementos que hoje parecem prescindíveis porque esquecidos ou negados por seu funcionamento atual.

Lento ou rápido que seja, cada movimento que atua na sociedade deforma e readapta ou degrada irremediavelmente (o tecido urbano, sua topografia, sua sociologia, sua cultura institucional e sua cultura de massa (digamos: a sua antropologia). Acreditamos estar olhando a mesma cidade, e estamos diante de outra, ainda inédita, ainda a ser definida, para a qual valem "instruções para o uso" diversas e contraditórias, e no entanto, aplicadas, de maneira consciente ou não, por grupos sociais de centenas de milhares de pessoas.

As transformações dos aglomerados urbanos após a revolução industrial, na Inglaterra da primeira metade do século dezanove, foram incontroladas e catastróficas e condicionaram a vida de milhões de pessoas; mas foi preciso passar dezenas de anos antes que os ingleses se dessem conta do que estava acontecendo. Dickens, que foi talvez o primeiro a sentir o clima desta época nos aspectos espectrais de Londres e nos contragolpes sobre os destinos individuais, não registra em nenhum momento imagens que se referiam diretamente à condição operária. Nem quando deve descrever uma visita sua a Manchester, onde os bairros operários e o trabalho nas fábricas têxteis oferecem o quadro mais dramático, consegue dizer aquilo que viu, como se uma censura interior o tivesse apagado de sua mente.

Pouco depois, é Carlyle que vai visitar Manchester: a sensação que permanece nele e voltará mais de uma vez em sua obra, no começo com acentos de angústia e depois de exaltação, é o imprevisto fragor que o acorda de ma-

drugada, o qual não compreende logo a origem: os milhares de teares que começam a funcionar todos ao mesmo tempo.

Será preciso esperar que um jovem alemão, filho do proprietário de uma daquelas fábricas têxteis, escreva um ensaio famoso, para que Manchester, aquela Manchester, se torne o modelo mais típico e mais negativo de uma cidade industrial. Porque somente ele, Friederich Engels, reúne em si várias condições que os outros não tinham: um olhar que vem de fora (enquanto estrangeiro) mas também de dentro (enquanto pertencente ao mundo dos patrões), uma atenção ao "negativo" própria da filosofia de Hegel em que se formou, uma determinação crítica e desmistificadora a que o leva a orientação socialista.

Estou resumindo o livro recente de um estudioso americano (Steves Marcus *Engels, Manchester and the Working Class*, Randon House, 1974) que reconstituiu como o jovem Engels em seu primeiro livro viu e descreveu aquilo que os outros tinham diante dos olhos, mas cancelavam de suas mentes. O intento de Steves Marcus (um crítico literário que aplica com inteligência sua pesquisa a textos extra-literários), é o de buscar a gênese de uma imagem ao mesmo tempo visual e conceitual, que no momento em que é expressa aparece logo evidente e incontroversa, mas que é o resultado de um processo cognoscitivo não tão óbvio e "natural" como parece.

O exemplo de Manchester estudado por Marcus é útil como ilustração retrospectiva da idéia que eu procurava focalizar, referindo-me aos dias de hoje. Penso nas tantas cidades italianas que nestes meses parecem voltar a olhar para si mesmas, depois de anos passados como às cegas. Novas administrações sucedem-se ao malgoverno de vários decênios: um longo período que viu a urbanização de massas enormes, sem nenhum plano que previsse sua inserção, uma época em que a força dos interesses particulares, declarados ou escondidos, corroe qualquer projeto de desenvolvimento sensato. É com olhos

novos que hoje se volta a olhar a cidade, e o que se tem diante dos olhos é uma cidade diversa, onde composição social, densidade de habitantes por metro construído, dialetos, moral pública e familiar, divertimentos, estratificações do mercado, modos de engenho para suprir a deficiência dos serviços, de morrer ou sobreviver nos hospitais, de aprender nas escolas ou nas ruas, são elementos que se compõem num mapa intrincado e fluído, difícil de reconduzir à essencialidade de um esquema. Mas é deste ponto que é preciso partir para entender antes de tudo como é feita a cidade, e depois como é possível refazê-la.

De fato, a clarividência crítica da negatividade de um processo já avançado não pode hoje bastar: este tecido, com suas partes vitais (mesmo se apenas de uma vitalidade biológica e não racional) e com suas partes desagregadas ou cancerosas, é o material a partir do qual a cidade de amanhã tomará forma, de um jeito ou de outro, de acordo com nossas intenções, se soubermos ver e intervir hoje; contra elas, se não soubermos. Quanto mais negativa for a imagem que tivermos do hoje, tanto mais será necessário projetar uma imagem positiva para a qual devemos tender.

Dito isto, ressaltada desta maneira a necessidade de levar em conta como cidades diversas se sucedem e se sobrepõem sob um mesmo nome de cidade, é preciso não perder de vista qual foi o elemento de continuidade que a cidade perpetuou ao longo de toda sua história, aquele que a distinguiu das outras cidades e lhe deu um sentido. Toda cidade tem seu "programa" implícito que deve saber reencontrar toda vez que o perde de vista, sob pena de extinção. Os antigos representavam o espírito da cidade com aquele tanto de vago e aquele tanto de preciso que a operação comporta, evocando os nomes dos deuses que tinham presidido sua fundação: nomes que equivalem a personificações de atitudes vitais do comportamento humano e deviam garantir a vocação profunda da cidade, ou então, personificações de elementos ambientais,

um curso d'água, uma estrutura do solo, um tipo de vegetação, que deviam garantir sua persistência como imagem através de todas as transformações sucessivas, como forma estética, mas também como emblema de sociedade ideal. Uma cidade pode passar através de catástrofes e

medievos, ver estirpes diversas suceder-se em suas casas, ver mudar suas casas pedra após pedra, mas no momento justo, sob formas diversas, reencontrar seus deuses.

Tradução de Liliana Laganà

Nota

Calvino, Italo "Gli dei della Città" In: Una Pietra Sopra. Milão, Arnoldo Mondadori Editore, 1995.



CONSTRUINDO UMA GEOGRAFIA DO PASSADO: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII¹

Maurício de Almeida Abreu

Para Milton Santos

RESUMO:

Este trabalho objetiva discutir o papel do passado nos estudos geográficos. A partir de uma crítica à posição dos geógrafos clássicos, que definiram a geografia como a "ciência do presente" o trabalho defende que é possível, sim, fazer geografias do passado, bastando para isso que saibamos trabalhar bem as categorias de análise geográfica, que são atemporais e, portanto, universais. Através de um diálogo com a obra recente de Milton Santos, o trabalho discute inicialmente a questão do tempo nos estudos geográficos, para depois recuperar os fundamentos da teoria do espaço desenvolvida por esse autor. Apresenta, a seguir, um estudo empírico sobre o Rio de Janeiro do século XVII, para demonstrar que é possível fazer geografias do passado usando essas mesmas categorias.

Conclui-se que, sendo a geografia uma forma de abordagem do real, o que a distingue das outras ciências sociais são exatamente as questões que coloca para o entendimento da sociedade, e não o período de tempo que se decidiu estudar.

PALAVRAS-CHAVE:

Geografia histórica, tempo e geografia, Rio de Janeiro

ABSTRACT:

This article discusses the role of the past in geographical studies. Classical definitions, which have established Geography as a "science of the present" have severely limited its scope, especially in Brazil. The interpretation of past geographies is as valid a subject for geographers as the study of the present. Past, present and future are analytical dimensions which are shared by all disciplines; what differentiates them is not the time period they study but the questions they pose to reality. The recent work of Milton Santos on the nature of space provides a good starting point for defending the need for more past geographies. An empirical study of Rio de Janeiro in the 17th century is developed as an example.

KEY WORDS:

Historical geography, time and geography, Rio de Janeiro

Este trabalho objetiva enfrentar um "pesadelo" que, segundo Milton SANTOS (1996: 42), ainda atormenta os geógrafos quando procuram "discernir, através de uma geografia retrospectiva, o que, num dado ponto do passado, era, então, o presente" Faremos aqui um diálogo com esse e com outros autores que trataram da questão do tempo nos estudos geográficos, tentando demonstrar que o pesadelo pode se transformar

em agradável e reconfortante sonho. Basta, para isso, que consigamos superar alguns obstáculos conceituais e ideológicos que impelem a geografia ao estudo quase que exclusivo do presente e que, por causa disso, empobrecem-na. Para não ficarmos apenas ao nível do discurso, apresentamos também, no final do trabalho, um estudo de caso que empiriciza a posição teórica defendida aqui.

Passado e geografia

Discutindo a questão do tempo na geografia, Milton SANTOS (1996: 41) afirmou recentemente que:

“o tratamento da questão do tempo nos estudos geográficos não é mais um tabu, mas testemunha ainda uma certa frouxidão conceitual. Com frequência o que vemos são circunlocuções e tautologias e uma volta ao ponto de origem Como ir além do discurso que prega a necessidade de tratar paralelamente o tempo e o espaço, do discurso de crítica dos outros especialistas que menosprezam esse enfoque, e do próprio discurso de autocritica de uma geografia igualmente faltosa? Como ultrapassar o enunciado gratuito de um tempo unido ao espaço, mediante a relativização de um e de outro? Como traduzir em categorias analíticas essa mistura, que faz com que o espaço seja também o tempo e vice-versa? ... A reafirmação das relações entre a Geografia e a História é, certamente, o mais simples e, positivamente, o mais *naïf* dos enfoques”

Não há como discordar dessas afirmações. A questão do tempo é uma questão ontológica, que diz respeito mesmo à definição do que é geografia e que se impôs no temário da disciplina desde o momento de sua institucionalização como saber universitário. A decisão de justificar a autonomia disciplinar a partir da classificação kantiana, que atribuía à geografia o estatuto de ciência empírica, trouxe inevitavelmente o problema do relacionamento com a história, que recebera o mesmo estatuto científico. Como tratar da autonomia de dois saberes que eram visceralmente xifópagos?

Esta angústia generalizou-se entre os geógrafos, mas foi muito maior na França. Ao contrário do que ocorreu em outros países, a batalha pela institucionalização da geografia

francesa foi sobretudo uma busca de independência frente à história, que lograra esse feito antes e insistia que a geografia era uma de suas ciências auxiliares. A autonomia foi conseguida, mas sem que se resolvesse a contento a questão da separação de saberes umbilicalmente ligados um ao outro. Surgiu então o tabu a que se referiu Santos: de um lado, o discurso romântico da inseparabilidade de tempo e espaço; de outro, uma prática que reafirmava a cada instante que geografia não era história, e que acabou utilizando um artifício metodológico para definir os limites entre uma e outra.

Discutindo o que seria o *esprit géographique*, e preocupado com os longos capítulos de evolução histórica que os geógrafos regionais franceses produziam em suas teses, Jean Brunhes já se incomodava com essa questão no início do século. Para ele, não havia nada de mau que os geógrafos acompanhassem os reflexos da geografia humana na história, mas fazer geografia era dar conta do presente, não do passado. Para BRUNHES (1912: 596-597; 683-684):

“Quem é geógrafo sabe abrir os olhos e ver! ... Conseqüentemente, o método geográfico ... é um método que privilegia o estudo exato, preciso, do que existe hoje ... Adquiramos conhecimento daquilo que existe, do estado geográfico do presente, sem sermos obrigados a estudar primeiro a origem e as transformações históricas dos fenômenos Os geógrafos não devem se transformar em historiadores ... eles devem sempre se esforçar para não perder de vista estas pedras fundamentais da verdadeira geografia que são os ‘fatos essenciais’ Não será mais lógico que examinemos primeiro aquilo que podemos ver antes que evoquemos testemunhos mais ou menos completos e mais ou menos autênticos do que nossos ancestrais viram? Os dois estudos são legítimos; longe de serem mutuamente exclusivos, eles devem se completar e, sem dúvida, devem mesmo confirmar-se mutuamente. Mas, se

é permitido a alguns tratar esses fatos exclusivamente sob o ponto de vista histórico, por que nos seria recusado tratá-los apenas sob o ponto de vista geográfico? Eis aí claramente o que reivindicamos"

Através do século XX, a posição de Brunhes foi reafirmada por inúmeros outros autores. Em seu famoso guia para estudantes de geografia, CHOLLEY (1942: 113, 106) se indagava: "Será indispensável para o geógrafo reconstituir a trama ininterrupta do passado para explicar o presente? Para ele, a resposta era negativa: "O presente está aí, vivo, animado, e nós podemos tirar dele, diretamente, pela observação, os traços essenciais de sua estrutura, apreciar sua atividade, mensurar seu dinamismo" Segundo esse autor, os "meios geográficos" eram, antes de tudo, "meios atuais"

Os exemplos são vários, mas estes bastam. Definida a disciplina como a "construção lógica do presente" como dizia CHOLLEY (1942: 110-112), ao geógrafo cabia reter do passado apenas aquilo que era essencial para compreender os "meios atuais" Esta seria a única concessão que a geografia ainda fazia à história, a única ligação uterina que ainda restava entre as duas irmãs. Teve início então uma verdadeira "ditadura do presente" que empobreceu bastante nosso conhecimento sobre o passado. Com efeito, como a história não abordava os tempos idos a partir das questões geográficas, acabamos deixando aberta uma lacuna que cabia a nós preencher.

O que falar, entretanto, da "geografia histórica" que continuava a violar essas regras ditatoriais? Para HARTSHORNE (1977: 184-185), não havia dúvida: a geografia histórica, que pretendia estudar um momento do passado sem transportar-se até aos dias de hoje era "uma outra geografia, completa e autônoma" Mas será que essa "outra geografia" ao eleger o passado como duração preferencial de estudo, acabou por preencher a lacuna descrita acima?

Achamos que não totalmente. Em alguns

casos, livre da obrigatoriedade de transportar-se ao presente, a geografia histórica acabou tratando o passado a partir das questões da história, transformando-se então em história geográfica; em outros, pretendeu recuperar as geografias do passado diacronicamente mas, sem fazer isto a partir de sistemas conceituais sólidos, terminou por reunir "instantes disparatados e distantes da mesma flecha do tempo" (SANTOS, 1996: 42). Em ainda outros, seguiu as regras estabelecidas, buscou no passado a compreensão do presente, mas limitou-se apenas ao estudo das morfologias, esquecendo dos processos, das ações.

O que precisamos hoje é de uma geografia que se liberte das amarras temporais que enquadraram no passado o que ela deveria estudar. A questão é novamente uma questão ontológica. A geografia não pode se definir como o estudo da duração do presente, ainda que seja este o palco preferencial de atuação do geógrafo. Sendo ela uma forma de abordagem do real, o que a distingue das outras ciências sociais são exatamente as questões que coloca para o entendimento desse real, da sociedade. E essas questões não podem ser apenas as do presente.

Concordamos com Milton SANTOS (1996: 61) quando diz que a geografia precisa construir um sistema intelectual que permita, analiticamente, abordar essa realidade, "um sistema de conceitos ... que dê conta do todo e das partes em sua interação" Acrescentaríamos apenas que esse sistema precisa ser transtemporal, para que possa servir de orientador da análise geográfica em qualquer duração do tempo. Geografia não pode ser apenas a compreensão de uma realidade fugaz, sempre em modificação.

Norbert ELIAS (1994: 38) disse que fazer sínteses é a capacidade de fazer conexões. Se geografia é a análise do "conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ação que formam o espaço" como quer Milton SANTOS (1996: 51), fazer geografia é, portanto, ser capaz de sintetizar esse conjunto indissociável numa determinada extensão, que pode ser o mundo, o Estado-Nação, a região, ou o lugar. Isto

não quer dizer, entretanto, que essa capacidade tenha que se limitar às conexões que se verificam na duração do presente. Passado, presente e futuro são categorias eminentemente sociais, e não categorias determinadoras da geografia ou de qualquer outra ciência social. Todas trabalham com as três. São as conexões que tentam fazer que dão peculiaridade a cada uma.

A geografia não tem, pois, que se definir como o estudo do presente. É possível, sim, fazer geografias do passado, e elas não têm que buscar ali apenas as bases do entendimento do presente. As análises que fazemos para compreender o momento atual podem também ser feitas para o passado, bastando para isso que façamos as necessárias correções metodológicas. Se variáveis são historicamente datadas, não podendo ser trasladadas impunemente através do tempo, as categorias de análise, que elas operacionalizam e desagregam, não o são. E são elas que orientam, em última instância, a análise geográfica e que lhe dão caráter de universalidade.

A natureza do espaço segundo Milton Santos

Já há algum tempo que Milton Santos vem contribuindo para a formulação de uma epistemologia da geografia. Sua obra intelectual é bastante rica e tornou-se um ponto de referência da geografia brasileira. Se a analisarmos retrospectivamente, nota-se que essa produção se caracteriza por uma busca obsessiva do universal, ou seja, das categorias de análise orientadoras da "démarche geográfica". Em seu caminhar, algumas propostas feitas no passado foram deixadas de lado, outras mantiveram-se ou se aperfeiçoaram, muitas outras surgiram. Em sua última obra (SANTOS, 1996), o geógrafo brasileiro conseguiu reunir num único texto esse magnífico esforço de teorização, e ofereceu a todos nós uma contribuição de peso.

Na discussão do que seria o espaço geográfico, Milton Santos vem refinando seu pensamento progressivamente. De uma idéia inicial de

que seria um conjunto de fixos e fluxos, passando pela afirmação de ser ele a expressão da relação entre configuração territorial e relações sociais, sua proposta atual é a de definir o espaço, como já visto, como sendo o conjunto indissociável de sistemas de objetos e de sistemas de ações. As categorias *objeto* e *ação* são, portanto, as grandes orientadoras da análise geográfica e se desdobram numa série de outras categorias e conceitos, tais como forma-aparência, forma-conteúdo, rugosidades, eventos, horizontalidades, verticalidades, etc.

Segundo Milton Santos, um sistema de objetos é o conjunto formado pelos sistemas naturais existentes numa dada área e pelos acréscimos que os homens lhes superimpuseram. Fundamental para a definição da categoria paisagem, esse conjunto não constitui por si só o espaço geográfico. Para o autor (SANTOS, 1996: 50-51; 63), "os objetos não têm realidade filosófica, isto é, não permitem o conhecimento, se os vemos separados dos sistemas de ações". Daí, sua significação e valor geográficos só ocorrem quando, por estarem em contigüidade, formando uma extensão contínua, e sistemicamente interligados, relacionam-se ao processo social. Em outras palavras, os sistemas de objetos "não podem constituir isoladamente o espaço pois sua realidade vem apenas da materialidade, enquanto o espaço reúne a materialidade e a vida que a anima".

Por sua vez, os sistemas de ações, esses sistemas de "processos dotados de propósito" só fazem sentido para a geografia quando relacionados aos sistemas de objetos. Para o autor (SANTOS, 1996: 64; 52):

"Sistemas de objetos e sistemas de ações interagem. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma"

Como acontece, entretanto, essa união indissolúvel? Como se forma esse “conjunto indissociável, solidário e também contraditório” que dá origem ao “quadro único no qual a história se dá”? Para o autor, essa união é fruto de uma lógica que é, ao mesmo tempo, a lógica da história passada (sua datação, sua realidade material, sua causação original) e a lógica da atualidade (seu funcionamento e sua significação presentes). Em outras palavras, é através da ação que se exerce a cada momento sobre objetos vindos de outros tempos, através da “intrusão da sociedade nessas formas-objetos” que tem origem o espaço geográfico, composto de objeto e ação. Por essa razão, “o espaço é sempre um Presente, uma construção horizontal, uma situação única” (SANTOS, 1996: 51; 61; 83).

A materialidade está, pois, sempre em processo de redefinição, e isto se dá através das ações que a sociedade exerce sobre ela. Por isso é que as formas materiais, ainda que refletindo tempos mais antigos, são sempre definidas pelo presente, estão sempre em processo de refuncionalização para que atendam às determinações atuais da sociedade. Outro ponto importante do pensamento do autor é que a mesma coisa ocorre com as formas não materiais. Com efeito, devemos considerar que o espaço incorpora não apenas as formas cristalizadas da paisagem (meios de ação fixos, segundo Durkheim, ou trabalho morto à la Marx), mas também formas sociais não morfológicas, não geográficas *stritu sensu*. Para o autor, entretanto, essas formas sociais, tais como a lei, o costume e a família, acabam também por assumir uma dimensão geográfica, sendo a propriedade o melhor exemplo disso (SANTOS, 1996: 61).

Como trabalhar, entretanto, este “Presente” que é o espaço, que se redefine a cada momento? Para Milton Santos, a questão fundamental é ser capaz de materializar o tempo, de empiricizá-lo. Como fazê-lo? Para isso, sugere que valhemo-nos das técnicas, que devem ser vistas como “fenômeno técnico” e não como “as técnicas propriamente ditas ou a tecnologia” Para

ele, a materialidade artificial, que é um dos pilares constitucionais do espaço geográfico, “pode ser datada, exatamente, por intermédio das técnicas: técnicas da produção, do transporte, da comunicação, do dinheiro, do controle, da política, e também, técnicas da sociabilidade e da subjetividade...” (SANTOS, 1996: 44, 39, 46-47).

E como enquadrar temporalmente as ações? Para isso, sugere que utilizemos o tempo da divisão do trabalho que, visto genericamente, seria o tempo do que chamamos de modo de produção. Todavia, como esse tempo é muito abstrato, como é apenas um tempo geral, há que empiricizá-lo também, e isso só é possível através da compreensão de como o modo de produção é interpretado, na vida ativa, pelos diversos agentes sociais. Para o autor, é “(a) partir de cada agente, de cada classe ou grupo social, que se estabelecem temporalidades” que são interpretações, formas particulares, de utilização daquele tempo geral” (SANTOS, 1996: 109-110).

O pensamento se completa quando verificamos que essas temporalidades não ocorrem no ar, mas sim sobre formas materiais e não materiais prenes de particularidades e de singularidades, posto que produto da ação diferenciada dos homens sobre a superfície do planeta. Chegamos então à noção de multiplicidade de tempos que ocorrem em cada fração do espaço geográfico. Em outras palavras, cada lugar do planeta é, em cada “Presente” um produto da interrelação de três tempos: o tempo geral do modo de produção (ou “tempo do mundo”), o tempo particular dos Estados em que se inserem (ou “tempo do Estado-Nação”), e o tempo singular do próprio lugar (ou “tempo do lugar”). Por essa razão, cada lugar é, ao mesmo tempo, universal, particular e singular.

A grande questão que fica de toda essa bela construção teórica é: O que é o “Presente”? Sabemos e Milton Santos assim o diz que não se trata do presente do calendário, e que devemos tratá-lo como “duração” Mas será que para fazer geografia temos que trabalhar apenas com a duração do momento atual, que apenas incor-

pora vestígios de tempos imediatamente anteriores? Será que a geografia não pode analisar tempos recuados, submetidos a outras lógicas? Será que se fizermos isto estaremos caindo nos braços da história, como temiam os geógrafos clássicos?

O passado: como estudar

Os espaços do passado ainda constituem um campo bastante inexplorado pelos geógrafos brasileiros. É certo que, pelo menos no que diz respeito às cidades, existem inúmeros trabalhos que discutem as "origens" e a "evolução histórica" de diversos núcleos urbanos do país (ABREU, 1994a). Todavia, o que invariavelmente se pretendeu com essa análise foi traçar a evolução (no mais das vezes, morfológica) de uma "cidade atual" conformando-se os autores ao preceito de que só deveriam retroceder ao passado para buscar ali a compreensão do presente. É só nos últimos anos que essa regra vem sendo violada, dando origem a trabalhos que, embora informados pelo presente, estão interessados no entendimento do próprio passado (ABREU, 1994b; 1996, 1997; VASCONCELOS, 1997a, 1997b; DAMASCENO, 1993; CAMPOS, 1991).

Nada há a opor aos trabalhos que tratam da diacronia; sua importância é inquestionável. Todavia, o que queremos defender aqui é que a empiricização do tempo também pode ser feita a partir de um corte sincrônico. E mais: que isso não significa ater-se à sincronia da contemporaneidade (ABREU, 1998).

Podemos e devemos utilizar a categoria presente para orientar nosso método, mesmo porque, como visto acima, são as ações que transcorrem no presente que redefinem as heranças do passado e preparam o futuro. Só que este presente não tem necessariamente que ser o presente atual. Podemos vê-lo também como um "presente de então" ou, como queria MACKINDER, como um "presente histórico" (*apud* DARBY, 1962: 128). Se nossas categorias de análise são verdadeiramente universais, assim como servem

para estudar a atualidade, também servirão para desvendar esses presentes do passado. A única diferença é de método, isto é, o estudo do passado exige a adoção de certas regras metodológicas que não têm necessariamente que ser seguidas quando se analisa o presente. Por outro lado, as geografias do passado contam com uma vantagem insuperável: como já se sabe o que aconteceu depois, pode-se trabalhar com muito mais confiabilidade com as categorias presente e futuro.

Dentre as regras fundamentais que permitem que estudemos o passado, citaremos aqui apenas três. A primeira é a que preconiza que se as categorias de análise da geografia são universais, as variáveis que as operacionalizam não o são; daí, precisamos estar sempre atentos à adequação destas últimas para o entendimento do passado. Variáveis não trafegam impunemente no túnel do tempo, só as categorias de análise podem fazê-lo. A segunda regra, por sua vez, indica que só se pode entender o "presente de então" se pudermos contextualizá-lo. Embora informado pelo presente, o passado não é o presente. Daí, para compreendê-lo, há que se investir muito em pesquisa indireta, via leitura do que já foi produzido sobre o tempo que se decidiu estudar, e também em pesquisa direta, realizada nas mais diversas "instituições de memória" (NORA, 1984).

Finalmente, há também que levar em conta que as geografias do passado trabalham, não com o passado propriamente dito, mas com os fragmentos que ele deixou. Por isso, é preciso sempre desconfiar dos vestígios que encontramos, pois os documentos vindos de tempos antigos não são neutros, isto é, incorporam estruturas de poder (FOUCAULT, 1969). Por outro lado, há também que tentar dar conta do que não deixou vestígios, mas que sabemos que ocorreu ou que deve ter ocorrido.

Tendo em mente essas regras e precauções, tentaremos agora empiricizar nosso argumento, construindo uma breve geografia do passado.

O contexto: Rio de Janeiro, século XVII

Fundada em 1565, a cidade do Rio de Janeiro é, no início do século XVII, o centro de uma região pouco extensa, restrita ao entorno da baía de Guanabara e limitada pela escarpa da Serra do Mar. No decorrer dos seiscentos, entretanto, a região se expande em direção à baixada campista e, já no início do século seguinte, com a abertura da nova via de comunicação para as “minas gerais” também serra acima. Sendo o Brasil colônia em grande parte protoestatístico (RUSSELL-WOOD, 1991: 221), só contamos nesses primórdios com estimativas de população, que dão conta que, em 1621, a capitania do Rio de Janeiro teria cerca de “mil e tantos vizinhos” cerca de 7500 habitantes, elevando-se esse total, nas primeiras décadas do século XVIII, para 20.000 habitantes na capitania e de 10 a 12.000 na cidade. Em suma, trata-se de uma cidade-porto, sem dúvida importante no contexto colonial, mas bem menos populosa do que Salvador, que já contaria, no início do século XVIII, com cerca de 28.000 habitantes (LIVRO DE TOMBO ..., 1962: 347; LOBO, 1978, I: 20; PITTA, 1730).

Desde o século XVI que a capitania do Rio de Janeiro integra, como área produtora de açúcar, a rede de relações que se estabeleceu entre o Reino e a colônia, e que é hoje conhecida como “antigo sistema colonial” (NOVAIS, 1989). Podemos entendê-lo como um macro-sistema de ações, cuja intencionalidade/racionalidade é fruto de grande debate entre os especialistas (PRADO JÚNIOR, 1942; FURTADO, 1970; GORENDER, 1978; CARDOSO, 1980), mas que se sustentava na produção de excedente através do tripé grande propriedade-monocultivo-trabalho escravo. Era através das cidades-portos que esse excedente era transferido para a metrópole.

Bem mais distante da Europa do que Pernambuco ou a Bahia, a produção de açúcar nunca teve no Rio de Janeiro a importância que assumiu mais ao norte. Mais próxima de Buenos Aires, entretanto, desde a união das coroas ibéricas que a cidade, embora infringindo ordens

régias, expandia sua atividade mercantil com o rio da Prata, ponto de entrada para as minas do “Peru”. O contrabando era intenso, e se materializava na atividade febril dos “peruleiros” que acorriam periodicamente à cidade cheios de prata e aí se abasteciam dos mais variados gêneros (CANABRAVA, 1984). Conseqüentemente, o comércio teve um crescimento notável, e o numérico circulava em grande quantidade.

Essa conjuntura de prosperidade não durou muito. Quatro outros eventos, ocorridos ainda na primeira metade do século XVII, redirecionaram ações e acabaram afetando materialidades. Em primeiro lugar, a ocupação holandesa de Pernambuco (1630-1654), embora estimulando a produção açucareira das regiões mais distantes, como o Rio de Janeiro, implicou num esforço notável de fortificação das praças ainda sob controle luso e redirecionou investimentos para o setor militar. Em segundo, as guerras da restauração portuguesa (1640-1668) exauriram os cofres reais e determinaram que as necessidades da colônia tivessem que ser providas, em grande parte, por ela mesma. Por sua vez, a entrada das Antilhas no mercado açucareiro, não só levou à perda de importantes mercados europeus outrora supridos pelo açúcar brasileiro, mas elevou bastante a demanda por mão-de-obra servil, encarecendo o preço do escravo. Instaurou-se assim uma grande crise econômica, que teve início por volta de 1650 e durou cerca de quarenta anos (GODINHO, 1953). Finalmente, e como reação a esses eventos, algo também importante aconteceu: a Coroa baixou normas que reorganizaram o comércio entre o Reino e a colônia, e que tiveram um profundo impacto nesta última.

A navegação entre Portugal e o Brasil e entre portos brasileiros era orientada pelas correntes marítimas e pelo regime de ventos predominantes. Por essa razão, a comunicação entre os diferentes nós da rede colonial realizava-se nas épocas em que as condições naturais eram mais favoráveis. Mesmo conhecedores dessas limitações, os capitães de navios não raro navega-

vam suas ágeis caravelas a qualquer época do ano. Por isso, não era incomum que incorressem grandes perdas no caminho, seja em função de calmarias equatoriais, de tormentas de inverno junto aos Açores, da ação de ventos contrários ou, como aconteceu a partir da união ibérica, também devido a ataques de holandeses e ingleses.

Tentando diminuir as perdas, desde fins do século XVI que a Coroa definira quais períodos do ano seriam propícios ao comércio com o Brasil, indicando também que a navegação deveria se realizar em comboios protegidos por navios de guerra. Não havia, entretanto, monopólio das frotas; além do mais, nem sempre a diretiva era seguida. Todavia, a conquista de Pernambuco pelos holandeses adicionou um perigo novo à navegação: a carga podia ser agora interceptada em pleno litoral brasileiro. E como a atividade de corsários magrebinos era intensa junto à costa portuguesa, a navegação era, de fato, perigosa em todo o trajeto (LOBO, 1967: 465; RUSSELL-WOOD, 1991: 200).

A situação tornara-se crítica em fins da década de 1640. Só entre dezembro de 1647 e dezembro de 1648 Portugal perdeu para inimigos e corsários 249 navios da “carreira do Brasil”. Para combatê-la, ainda que desagradando a Igreja, a Coroa decidiu dar seu aval à criação de uma Companhia Geral do Comércio, constituída com capitais judeus liberados da condenação do Santo Ofício. Com estatutos aprovados por alvará de 10/3/1649, a Companhia passou a ter o monopólio da venda de vinho, azeite, farinha e bacalhau em todo o Brasil, tornando-se também responsável pela segurança das frotas que faziam o comércio com a colônia; para tanto deveria manter 36 naus de guerra munidas de 20 a 30 peças de artilharia. Para maximizar a proteção, as embarcações deveriam navegar unidas até a Bahia, dali prosseguindo parte da frota para o Rio de Janeiro e, depois da libertação de Pernambuco, também em direção àquela capitania. Na volta, todos os navios deveriam se reunir na Bahia, dali seguindo incorporados em frota até

o Reino (LOBO, 1967: 466-467; RUSSELL-WOOD, 1991: 200-201)

A Companhia não durou muito tempo: seus privilégios foram abolidos em 1658 e, quatro anos depois, acabou sendo incorporada ao Estado com o nome de Junta do Comércio. Todavia, o sistema de frotas, agora gerenciadas pela Coroa, prolongou-se pelo século XVIII a dentro, embora sob nova feição: a frota única foi desdobrada em três, uma das quais passou a servir exclusivamente ao Rio de Janeiro. Como estamos fazendo aqui um corte sincrônico, ignoraremos a seguir as conjunturas do século XVIII, que atribuirão grande importância à frota do Rio de Janeiro, dada a condição de porto escoador do ouro que a cidade irá assumir, e concentraremos atenção apenas na duração da crise econômica da segunda metade do século XVII, que a descoberta do ouro das gerais vai ajudar a superar.

Uma geografia do passado

A prosperidade mercantil do Rio de Janeiro no início do século XVII refletiu-se não apenas na maior transferência de lucros para o Reino, mas também na paisagem da cidade, que começou a se adornar de novos objetos. As casas, originalmente de taipa e sapê, vestiram-se cada vez mais de pedra e cal e de telhas. Confrarias se multiplicaram e passaram a concorrer umas com as outras, pontuando a cidade de templos. Dotes de casamento maiores foram aplicados em novas edificações. Os primeiros melhoramentos urbanos aconteceram. Riquezas conseguidas na produção de açúcar e no comércio materializaram-se na expansão do parque construído e no assobradamento crescente da urbe, sobretudo de sua rua principal, que passou a contar com os primeiros “paços”

Os eventos de meados do século XVII interromperam essa conjuntura favorável. A crise econômica arrefeceu o ritmo de transformação da paisagem e alterou bastante a estrutura interna e o cotidiano do lugar. A primeira manifestação revelou-se na interrupção do lucrativo comér-

cio com Buenos Aires, que o advento da Restauração determinou. Desapareceram subitamente as moedas de prata espanholas que animavam o comércio local e instaurou-se na praça um problema crônico de falta de numerário, que se prolongou até ao final do século.

Por outro lado, como o perigo holandês continuava, havia que estar preparado para a eventualidade de uma invasão. O que garantia que, tomado Pernambuco, os flamengos não voltassem seus olhos para o Rio de Janeiro? Urgia, portanto, cuidar das fortificações, e isto significava não apenas defender a cidade mas também seus acessos. Como não se podia contar muito com os cofres reais, cabia à municipalidade assumir boa parte desses custos. Foi o que aconteceu na década de 1640, quando os "homens bons" decidiram taxar mercadorias do Reino para pagar os soldos da infantaria, conseguindo também aprovação régia ao pedido de venda e/ou aforamento de terrenos *non aedificandi* "deixados pelo mar" para com os recursos obtidos construir fortaleza junto à entrada da baía (PREFEITURA..., 1935: 124-125).

A instituição do sistema de frota única e os privilégios dados à Companhia de Comércio foram outro fator de desestruturação. Pensadas a partir das necessidades de capital da metrópole, as normas gerais que regulamentavam as frotas impuseram-se sobre os sistemas locais de ações, desarticulando-os e exigindo sua adaptação à nova ordem. As conseqüências, como era de se esperar, fizeram-se sentir sobre as mais variadas dimensões da vida colonial, agravando tensões já existentes. Para a Câmara Municipal, a situação tornara-se crítica em 1668, razão pela qual decidiu enviar procurador a Lisboa, para que pudesse defender seus pleitos junto à Coroa.

Em sua estadia na capital do Reino, Frei Mauro da Assunção, monge beneditino, exerceu bem o papel de procurador. De sua ação em prol da municipalidade carioca restaram três longas cartas que enviou ao rei em 1669. São documentos riquíssimos, que revelam informações corroboradas por outros documentos coevos, e cujo

conteúdo geográfico é inquestionável.² Essas cartas permitem que reconstituamos bastante a geografia carioca do século XVII, conforme demonstrado a seguir.

Para Frei Mauro, a cidade estava em situação desesperadora. Tudo começara com o fim do comércio com Buenos Aires, que diminuía drasticamente a circulação de mercadorias no Rio, espalhando crise por todos os lados; devido à crise de numerário, o açúcar vinha, inclusive, servindo de moeda há algum tempo. Tudo isso, entretanto, era suportável pois, como fiel súdito de um regime absolutista e sabedor de que tocava em ponto delicado, para ele era melhor sofrer as provações da perda das "riquezas de Buenos Aires" do que "lograr abundâncias e opulências na proteção de Rei estrangeiro". O que era insuportável era o regime de frotas, que já se prolongava por 20 anos, e que acabara com o livre comércio, desestruturara a economia da capitania, acirrara ânimos, e alterara mesmo os tempos do lugar.

As reclamações eram variadas. Em primeiro lugar, havia a incerteza mesmo da vinda da frota. E se ela chegava, nem sempre atendia às necessidades dos moradores: às vezes vinha com poucos navios, o que impossibilitava o embarque de toda a produção; às vezes demorava-se por pouco tempo, o que causava inúmeros transtornos. Com efeito, houve anos em que a frota simplesmente não apareceu, gerando desabastecimento e crise generalizada na agricultura, pois os açúcares não tiveram saída. Essa incerteza, por sua vez, instaurara outra prática nefasta. Como o açúcar não tinha valor enquanto a frota não chegasse, os negociantes da terra deixavam de comprá-lo aos produtores durante o ano, com medo de perder o produto por falta de transporte. E quando o faziam, era "...por preço tão limitado, que ainda na maior perda que possa ter o comprador, ainda fica com lucro considerável"

Quando a frota chegava os problemas eram outros. Se vinha com poucas embarcações, a sociedade de ordens do antigo regime se fazia

sentir e, como esperado, privilegiava os interesses dos mais poderosos, que tinham preferência no embarque; aos demais, restava enviar o que ainda coubesse nos navios. E não era raro que os poderosos reservassem lugar nos navios, pagando dinheiro extra, mesmo que só embarcassem seu açúcar na véspera da partida. Todos, entretanto, sofriam com as práticas de negociação com os mercadores da frota. Em primeiro lugar, como o preço do açúcar era estabelecido pelo comprador, ao invés de determinado por avença com os senhores de engenho, nunca os produtores conseguiam vendê-lo por preço justo. Em segundo, como os comerciantes da frota não aceitavam ser pagos em açúcar, por não haver navios para conduzir essa “moeda local” muitos deixavam de embarcar toda a sua produção por não ter como pagar o frete. Embora Frei Mauro não tenha feito referência à essa prática, uma solução desse impasse parece ter sido a hipoteca de bens a indivíduos e instituições que tinham moeda (irmandades, confrarias, juízo de órfãos), conforme atestam inúmeras escrituras desse teor lavradas durante a estadia das frotas na cidade. Essa prática, entretanto, retirava ainda mais moeda de circulação, agravando a crise de numerário.

A chegada de uma frota alterava também o cotidiano da cidade de forma radical. Como a navegação era governada pelo sistema de ventos predominantes, os navios não podiam demorar-se no Rio, sob risco de terem de permanecer aí o restante do ano. Daí, tão logo chegavam, o governador, seguindo ordens reais, lançava bandos “pelas ruas públicas da cidade” determinando prazo para o “apresto e partida da frota” Nesse pouco tempo, a cidade vivia um ritmo totalmente diverso daquele que vigorava no restante do ano: os navios precisavam ser rapidamente reparados e abastecidos para a viagem de volta; a produção transportada das fazendas para cidade; as caixas de açúcar pesadas no trapiche público, para pagamento de direitos, e embarcadas.

Intensificava-se também o trabalho de calafates, cordoeiros, carpinteiros, tanoeiros,

serralheiros, ferreiros, caldeireiros, etc., e o mesmo acontecia com a força de trabalho escrava, a quem competia operacionalizar todas as etapas do transporte e embarque da produção. E com tantos homens do mar circulando nas ruas, esse era um período em que os distúrbios públicos aumentavam, assim como a vigilância e repressão por parte das autoridades. Conforme afirmou RUSSELL-WOOD (1991: 201), referindo-se sobretudo a Salvador, “durante os meses em que as frotas estavam no porto, as pressões e tensões podiam atingir proporções críticas, paralisar o governo local, exaurir os cofres municipais, esticar o dispêndio da Provedoria Real ao limite, e impregnar as cidades portuárias de um frenesi que era psicológica e socialmente disruptivo”

Tratando desse ritmo acelerado que tomava conta da cidade e de sua hinterlândia durante a estadia da frota, e chamando atenção para os malefícios que uma permanência tão curta impunha aos produtores mais pobres, Frei Mauro assim relatou o que acontecia. Segundo o procurador, os navios geralmente chegavam em maio e partiam para a Bahia em julho, para incorporarem-se ao restante da armada. Demoravam pouco “para todo o aviamento necessário” pois nessa época os dias eram mais curtos e os engenhos situavam-se a grandes distâncias terra adentro. Na pressa de transportar a produção para os pequenos portos de transbordo junto à baía de Guanabara, de onde seguiriam em barcas para a cidade, quebravam-se carros, morriam bois, molhavam-se caixas de açúcar, danificavam-se pontes.

A situação se agravava nesses pequenos portos. Em primeiro lugar, não havia barcas suficientes para conduzir tantas caixas em período tão curto. Por outro lado, alguns portos, como o de Irajá, dependiam de águas de lua nova e de lua cheia. Todavia, como os navios da frota não esperavam, era necessário embarcar a produção de qualquer jeito e, com a pressa, o frete dos barqueiros dobrava, as barcas sobrecarregavam-se e, como navegassem ininterruptamente, sendo esse o coração do inverno, muitas vezes en-

frentavam tempo desfavorável e perdia-se a carga na baía.

Vencida a etapa do transporte marítimo, os problemas não acabavam. Havia agora que pesar as caixas no trapiche público que, como acontecia com quase tudo na cidade colonial, era um serviço monopolizado sob regime de contrato. Conseqüentemente, a confusão era enorme e a pesagem feita às pressas, o que geralmente impedia a boa fiscalização e ocasionava futuros dissabores com os mercadores do Reino. Aqueles que conseguiam enviar suas caixas com antecedência para os poucos armazéns existentes, livravam-se deste problema mas não logravam escapar dos altos preços cobrados pelos escravos de ganho carregadores e remadores, que quadruplicavam o valor de seus serviços nesse período. E como os governadores emitiam bandos contínuos, apressando a partida da frota, os produtores mais pobres, vendo que não conseguiriam embarcar todo o seu açúcar, acabavam vendendo-o aos mais poderosos por preços ínfimos. Mesmo assim, nem tudo era festa para esses últimos. Com efeito, se conseguiam comprar espaço nos navios, garantindo o embarque de seus produtos, não livravam-se da ganância dos mestres dos navios; estes, quando sabiam que havia muita carga, só diziam qual seria o frete quando o navio já estava carregado, o que lhes permitia cobrar altíssimo.

O descobrimento do ouro das gerais colocou um fim na crise econômica do século XVII, mas não afetou muito as práticas monopolísticas e monopsonísticas que o regime de frotas engendrava. Por essa razão, muitas das reclamações de Frei Mauro prolongaram-se pelo século XVIII adentro, ainda que feitas por outros personagens. O Rio de Janeiro, entretanto, alçado à condição de porto exportador do metal precioso, deixou de ser o mesmo.

Com a maior circulação de valor ocorrendo na cidade, em sua região, e em todo o Reino, os sistemas de ações logo se dinamizaram: a atividade comercial voltou a se expandir, as relações cidade-campo se desenvolveram, a migra-

ção de reinóis cresceu, a importação de escravos também. Intensificaram-se, da mesma forma, os controles sobre a vida colonial. Por outro lado, os sistemas de objetos também se transformaram bastante. A paisagem quase que “congelada” do período da crise econômica deu lugar a uma outra em constante modificação, seja por força da refuncionalização de objetos anteriores, seja por causa do aparecimento de objetos novos. Assim, o tecido urbano se expandiu sobre os terrenos pantanosos que o cercavam, os templos adquiriram riqueza até então desconhecida, construiu-se um palácio para o bispo e outro para o governador, finalizou-se a construção de um aqueduto, obra que se arrastava há décadas, residências foram transformadas em armazéns, novos trapiches e fortes surgiram, tratou-se do calçamento das vias urbanas, surgiu até mesmo uma rudimentar “casa de ópera”

Considerações de ordem geopolítica determinaram, em 1763, que a capital colonial fosse transferida de Salvador para o Rio de Janeiro, dando início a uma outra conjuntura de transformações. A cidade ainda galgou degraus mais elevados no início do século XIX, quando recebeu a família real portuguesa e transformou-se em sede da corte. Mas esses são outros “presentes históricos” outros “presentes de então” merecedores de outras análises geográficas.

Conclusão

Analisar o conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ação que deram origem aos espaços geográficos do passado é uma tarefa que cabe ao geógrafo executar. As ferramentas teóricas que a disciplina possui para estudar o presente podem também ser utilizadas para a compreensão do passado, bastando para isso que façamos as devidas correções metodológicas.

Estudar o passado não quer dizer que sejamos capazes de recuperá-lo tal qual ele aconteceu, como sonhavam os historiadores positivistas do século XIX. Conseguiremos, no má-

ximo, apreendê-lo. O passado, como afirmou Lowenthal (1985), é um país estrangeiro; nunca conseguiremos conhecê-lo plenamente. A impossibilidade de compreensão global não deve impedir, entretanto, que nos aproximemos dessas realidades de outrora e que tentemos analisar geograficamente seus vestígios. Esses vestígios estão, em grande parte, materializados em documentos que precisam ser criticamente avaliados, relativizados, contextualizados.

Este é o método da chamada geografia histórica. Mas, se pensarmos bem, não será também o método da geografia como um todo? Com exceção da pesquisa direta em campo, do "abrir os olhos e ver" de que falava Brunhes, que o geógrafo não pode fazer quando trata do passado, as demais etapas do método não seriam as

mesmas? Para apreender o momento atual não precisamos das reflexões feitas por outros, da análise crítica de documentos, de estatísticas, de contextualizações do presente?

Analisar o passado não quer dizer desvendá-lo, mas isto também não conseguimos fazer plenamente ao tratar da contemporaneidade. Como geógrafos, o importante é que sejamos capazes de colocar questões relevantes para o entendimento da sociedade e do espaço geográfico que ela constrói, seja este o espaço do presente ou um espaço do passado. Acabemos de vez com as barreiras artificiais que limitam temporalmente o que é geografia. Os geógrafos também têm responsabilidade na interpretação do passado. Eis aí um convite a todos!

Notas

¹ Trabalho apresentado no Congresso Portugal-Brasil Ano 2000, realizado em Lisboa de 16 a 18 de junho de 1999, com o patrocínio da Comissão Bilateral Executiva para as Comemorações do V Centenário da Viagem de Pedro Álvares Cabral.

² As duas primeiras cartas têm a data de 23/6/1669 e 1/8/1669, respectivamente. Da terceira carta sabe-se apenas que foi escrita no mesmo ano. In Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa): Rio de Janeiro Avulsos, Caixa 4, N° 48.

Bibliografia

- ABREU, Maurício de Almeida (1994a). O estudo geográfico da cidade no Brasil: evolução e avaliação (Contribuição à história do pensamento geográfico brasileiro). In CARLOS, Ana Fani A. Carlos (Org.). *Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano*. São Paulo: Edusp, pp. 199-322. Publicado também em *Revista Brasileira de Geografia*, 56 (1/4), jan-dez 1994, pp. 21-122.
- _____. (1994b). Reconstruindo uma história esquecida: Origem e expansão inicial das favelas do Rio de Janeiro. *Espaço & Debates*, 14 (37), pp. 34-46.

- _____. (1996). Le Rio de Janeiro du début du dix-neuvième siècle et ses différentes temporalités. *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 73e. Année, pp. 30-38.
- _____. (1997). A apropriação do território no Brasil colonial. In CASTRO, Iná Elias de et al. (Orgs.). *Explorações geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, pp. 197-245.
- _____. (1998). Sobre a memória das cidades. In *Revista Território*, 4. Rio de Janeiro: Laget/UFRJ, pp. 5-26.
- BRUNHES, Jean (1912). *La géographie humaine*. 2ª edição. Paris: Felix Alcan.

- CAMPOS, Nazareno José de (1991). *Terras comunais na Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: FCC Editora/Editora da UFSC.
- CANABRAVA, Alice Piffer (1984). *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. Belo Horizonte: Editora Itaitiaia.
- CARDOSO, Ciro F. S. (1980). As concepções acerca do *Sistema Econômico Mundial* e do *Antigo Sistema Colonial*; a preocupação excessiva com a extração do excedente. In LAPA, José R. do Amaral (Org.). *Modos de produção e realidade brasileira*. Petrópolis: Vozes, pp. 109-132.
- CHOLLEY, André (1942). *Guide de l'étudiant en géographie*. Paris: Presses Universitaires de France.
- DAMASCENO, Ângela Nunes (1993). *Os miasmas, os médicos, e a relação homem-natureza no Rio de Janeiro no Século XIX*. Rio de Janeiro: UFRJ, dissertação de mestrado.
- DARBY, Clifford (1962). Historical geography. In FINBERG, H. P. R. (Org.). *Approaches to history: A symposium*. Londres: Routledge and Kegan Paul, pp. 127-156.
- ELIAS, Norbert (1994). *Time: An essay*. Oxford: Blackwell.
- FOUCAULT, Michel (1969). *L'archéologie du savoir*. Paris: Gallimard.
- FURTADO, Celso (1970). *Formação econômica do Brasil*. 10ª edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional.
- GODINHO, Vitorino Magalhães (1953). Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670-1770). São Paulo, *Revista de História*, Vol. 7 Nº 15, pp. 69-88.
- GORENDER, Jacob (1978). *O escravismo colonial*. São Paulo: Ática.
- HARTSHORNE, Richard (1977). *The nature of geography*. Westport: Greenwood Press (original de 1939).
- LIVRO DE TOMBO DO COLÉGIO DE JESUS DO RIO DE JANEIRO (1962). In *Anais da Biblioteca Nacional*, 82.
- LOBO, Eulália Maria Lahmeyer (1967). As frotas do Brasil. *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, 4, pp. 465-488.
- _____ (1978). *História do Rio de Janeiro (Do capital comercial ao capital industrial e financeiro)*. Rio de Janeiro, IBMEC, 2 v.
- LOWENTHAL, David (1985). *The past is a foreign country*. Cambridge: Cambridge University Press.
- NORA, Pierre (1984). Entre mémoire et histoire. In _____ (Org.). *Les lieux de mémoire. Vol. I. La République*. Paris: Gallimard.
- NOVAIS, Fernando A. (1989). *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. 5ª edição. São Paulo: Hucitec.
- PITTA, Sebastião da Rocha (1730). *História da America Portuguesa, desde o anno de mil e quinhentos do seu descobrimento, até o de mil e setecentos e vinte e quatro*. Lisboa Ocidental: Na Officina de Joseph Antonio da Sylva.
- PRADO JUNIOR, Caio (1942). *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Editora Brasiliense.
- PREFEITURA DO DISTRICTO FEDERAL (1935). *O Rio de Janeiro no Século XVII (Accordãos e vereanças do Senado da Câmara, copiados do livro original existente no Archivo do Districto Federal, e relativos aos annos de 1635 até 1650)*. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas do Jornal do Brasil.
- RUSSELL-WOOD, A. J. R. (1991). Ports of colonial Brazil. In KNIGHT, F. W. e LISS, P. K. (Orgs.), *Atlantic port cities: economy, culture and society in the Atlantic world, 1690-1850*. Knoxville: University of Tennessee Press, pp. 196-239.
- SANTOS, Milton (1996). *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec.
- VASCONCELOS, Pedro de Almeida (1997a). Os agentes modeladores das cidades brasileiras no período colonial. In CASTRO, Iná Elias de et al. (Orgs.), *Op. Cit.*, pp.247-278.
- _____ (1997b). A idade de ouro de Salvador. In *Revista Território*, 2, pp. 63-76.

COMPARTIMENTAÇÃO MORFOPEDOLÓGICA E SUA APLICAÇÃO

Considerações Metodológicas

Selma Simões de Castro &
Fernando Ximenes de Tavares Salomão**

RESUMO:

Apresenta-se um conceito de compartimentos morfopedológicos e um roteiro metodológico simplificado de atividades de pesquisa para sua delimitação e estudo, com ênfase no comportamento e funcionamento de seus solos. Considera-se compartimentos morfopedológicos como produtos da interrelação entre substrato geológico, relevo e solos que constituem unidades têmporo-espaciais homogêneas e intrínsecas do meio físico, reconhecíveis em médias e grandes escalas. Ressalta-se que revelam uma associação com sistemas pedológicos dominantes, caracterizados pelo continuum dos seus horizontes, dispostos vertical e lateralmente do topo à base dos interflúvios. Destaca-se que seu estudo requer níveis sucessivos de tratamento, numa abordagem integrada, para a obtenção de indicadores comportamentais mais seguros, como subsidiários para a elaboração de planos de controle preventivo de uso e ocupação do espaço e dos solos, numa perspectiva de (re)equilíbrio ambiental.

PALAVRAS-CHAVE:

Compartimentos morfopedológicos, sistemas pedológicos, roteiro metodológico de pesquisa

ABSTRACT:

A concept of morphopedological compartments and a simplified methodological approach for their research is proposed, which have emphasis on their spacial delimitation and their soil's behaviour. In this paper it is considered that morphopedological compartments, which is obtained from bedrock, relief and soils relationships, are intrinsic and homogeneous environmental unities, and perfectly recognizable in middle and detailed scales. They show typical pedological systems which is constituted by continuum superposed or juxtaposed horizons, situated along of lenght of toposequences. For their research is requested a integrated study based on successive levels of treatment to obtain the secure risk prognostics for preventive planning and land use management directed to environmental (re)equilibrium control.

KEY WORDS:

Morphopedological compartments, pedological systems, research proceeding

Introdução

A investigação que se impõe cada vez mais com frequência em nosso meio, embora não seja nova na esfera das reflexões geográficas, recai não apenas sobre a identificação de fisionomias, dimensões, extensão e estruturas organizacionais

internas e externas, sobre as relações em si ou ainda sobre a dinâmica que exprimem as ordens de grandeza dos fatos e fenômenos geográficos e seus significados histórico-evolutivos, mas sobretudo sobre a compreensão do que poderão significar em termos de uma ação deliberada no sentido de se tornarem o reflexo de práticas de

* Instituto de Estudos Sócio-Ambientais- IESA/UFG e Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Geografia Física do Departamento de Geografia DG /FFLCH/USP. e-mail: selma@iesa.ufg.br

** Departamento de Geologia Geral ICET/UFMT/Cuiabá. e-mail: salmig@zaz.com.br

uso e de ocupação do meio físico mais adequadas à sociedade humana.

O grande desafio nessa tarefa, particularmente em nosso país e em especial em certas regiões onde as mudanças recentes nas formas de apropriação vêm reproduzindo práticas cujas consequências são bastante conhecidas em outras que já passaram por processos similares, é, por certo e antes de mais nada, de caráter metodológico, no que se refere a abordagens mais integradas sobre as ordens de grandeza têmporo-espaciais de interesse inequívoco das comunidades.

Esses estudos estão a requerer tratamentos em médias e grandes escalas, mas que são dificultados pelo fato de que o tempo para investigar é cada vez mais curto, os recursos são cada vez menores e raramente incluem pesquisa em campo e também pela exigente demanda de apresentar indicadores cada vez mais seguros quanto às respostas que o meio físico já deu ou possa vir a dar ao seu uso e ocupação, em vista de quaisquer empreendimentos que se pretenda.

É prudente considerar ainda que o desenvolvimento de procedimentos operacionais mais adequados para tais estudos esbarra constantemente em uma insuficiência de documentos relativos a inventários cartográficos e de bancos de dados, sobretudo físico-ambientais, mais detalhados e acessíveis, o que acaba por alimentar uma prática que pode se tornar perversa, na medida em que os indicadores obtidos se apoiam em ampliações não corrigidas de documentos de grande generalização cartográfica publicados em média e pequena escalas, em certos casos até desatualizados, em séries interrompidas e outros problemas que, sem dúvida alguma, desaguam com frequência em recomendações um tanto genéricas quanto aos riscos de uso e ocupação dos espaços, que pouco contribuem para tomada de decisões em nível de detalhe, salvo na área geotécnica e aparentada que muitos avanços tem feito.

Se por um lado a necessidade dos inventários de detalhe é imperativa, é também bas-

tante onerosa, por outro, a necessidade de soluções corretivas emergenciais, também o é; mas é premente se pensar sobre alternativas para elaboração de diagnósticos que forneçam indicadores mais seguros, e que, paralelamente, envolvam menor custo financeiro e operacional e maior rapidez, dado o risco que muitas unidades dessas ordens de grandeza apresentam ao uso e ocupação.

A inovação, rumo a uma verdadeira eficácia das formas de controle do meio físico, duradouras e socialmente justas, requer uma reflexão profunda, que vá além da necessária exploração dos porquês do estado atual de coisas, e que possa fornecer, a tempo, alternativas de atuação já para o presente.

Por outro lado, é necessário ponderar que nos estudos que envolvem os solos dessas unidades, por exemplo, ainda que em escalas de maior detalhe, a produção de documentos cartográficos que trabalham os componentes do meio físico de uma dada área, temática e isoladamente, e depois os integram em documentos de síntese, a delimitação de zonas, de compartimentos, de dinâmicas prováveis, não pode partir exclusiva ou substancialmente de uma concepção com forte critério hipsométrico na delimitação de subunidades ou setores, no sentido de separar os topos das vertentes e estas dos fundos de vale, acompanhados de recomendações para cada um deles sem se levar em conta os demais.

Não se trata, pois, nesses casos, apenas de compilar, correlacionar, sistematizar para, por fim, interpretar a realidade a partir de mera ampliação e superposição cartográfica de documentos existentes, quando se quer entender, fazer prognósticos e propor soluções que envolvam ações corretivas e preventivas no uso e apropriação dos solos de unidades menores que interessem mais diretamente às comunidades envolvidas. Como não se trata também, apenas por exemplo, de fazer planos de uso e manejo de propriedades rurais isoladamente, sem levar em conta seu entorno espacial imediato ou mais dis-

tante, com base em reconhecimento e atributos de perfis de solo modais de cada unidade de mapeamento apresentada no mapa de solos convencional.

Isto se justifica porque, não raro, as propostas têm que recorrer a modelos mais ou menos consagrados na literatura e a recomendações gerais quanto aos riscos ao uso e ocupação ou manejo, que quando feitos com base nessas escalas e critérios, escondem detalhes muitas vezes decisivos para a tomada de decisões.

É preciso, então, um esforço maior e que envolve a necessidade de se tentar combater essa prática e priorizar os estudos em escala de detalhe e semi-detalhe, onde os documentos mais generalizados serviriam tão somente para uma contextualização inicial e geral das áreas-alvo menores. E onde os limites ideais, da área - objeto da pesquisa e das ações, não seriam necessariamente os político-administrativos atuais ou escriturários existentes, tampouco os setores topográficos tomados isoladamente, mas sobretudo os limites naturais das próprias ordens de grandeza em si.

Ainda nesse sentido, no que se refere ao uso e ocupação dos solos, a nosso ver, um dos pontos que precisam ser mais e mais fortalecidos, além da escala, continua passando pela incorporação e integração de procedimentos emanados de ciências envolvidas com o estudo do meio físico, como a geologia, a geomorfologia, a pedologia, dentre outras, e um bom convívio e intercâmbio com profissionais do campo das engenharias, contudo numa abordagem quadridimensional (três espaciais e uma temporal) mais integrada das unidades têmporo-espaciais de ordem de grandeza intermediária ou pequena, de interesse imediato das comunidades menores e usuárias das terras.

Assim, o produto da relação entre o substrato rochoso, os solos e o relevo, por exemplo, assim examinados e em escala de mais detalhe, pode caracterizar e expressar ordens de grandeza intermediárias ou pequenas, conhecidas como morfopedológicas, cujo estudo integrado com os

procedimentos da análise bi e tridimensional da cobertura pedológica a qual permite identificar, caracterizar e mapear a geometria dos horizontes de solos dispostos no interior da cobertura pedológica, através de transecções ao longo de eixos topográficos de maior declive, poderiam se traduzir na etapa inicial do trabalho para viabilizar uma melhor avaliação das correspondências espaciais e aventar hipóteses sobre seu funcionamento atual, em relação com as formas do relevo e os materiais a elas associados, em particular os solos.

Posteriormente, sua correlação com os usos históricos e/ou atuais e suas consequências, a partir do que se realiza o seu cruzamento com os dados e registros sobre o problema que se deseja seja priorizado, poderá ser auxiliar preciso na seleção de trechos ou pontos representativos para aprofundamento no estudo das suas dinâmicas atuais, de modo que possam subsidiar melhor a dedução sobre os riscos potenciais ao uso e ocupação, pois que conduzem ao entendimento não só do comportamento atual como também prognóstico face à necessidade de (re)equilibrar o meio físico, ou prevenir desequilíbrios.

Em especial quanto aos solos, tal abordagem poderia contribuir para evitar, muitas vezes, a adoção de práticas que não levam suficientemente em conta certas especificidades, como por exemplo, a de que seus fluxos hídricos verticais e, sobretudo, laterais internos subsuperficiais e profundos estão associados às naturezas dos seus constituintes, às suas formas de organização espacial e às suas disposições, pois que seus horizontes se superpõem e/ou se justapõem lateralmente e em *continuum* do topo à base dos interflúvios, constituindo os chamados sistemas pedológicos.

A integração de procedimentos, ora enfocada, poderia ainda contribuir para melhorar o controle de uso e ocupação das unidades do meio físico, em especial dos seus solos e relevo em nossos ambientes tropicais, procedendo-se à aplicação de práticas edáficas, mecânicas e/ou civís

fundamentadas em modelos mais adequados quanto às formas de uso e manejo ambiental calcadas em sua realidade dinâmica têmporo-espacial.

As bases metodológicas para um roteiro de trabalho

Com essas inquietações a presente proposta vem sendo pensada, testada e aprimorada há algum tempo, onde foi significativa a releitura de um trabalho publicado por AB'SÁBER (1969), adaptado a uma pesquisa sobre comportamento de compartimentos morfopedológicos face à erosão linear (sulcos, ravinas e voçorocas) em áreas urbanas e rurais por SALOMÃO (1994) e ampliada por CASTRO et al (1997), estes últimos na busca de um caminho para compreender quais são os indicadores diagnósticos e prognósticos do meio físico da bacia do Alto Rio Araguaia, em parte situada no extremo sudoeste do estado de Goiás e em parte no sudeste do estado de Mato Grosso, onde a erosão linear assume proporções e frequências alarmantes, já causando prejuízos econômicos e sociais consideráveis.

Sem entrar no mérito da escola de pensamento geomorfológico da proposta de AB'SÁBER (1969), o significativo neste momento é que além de já valorizar bastante a necessidade de estudo dos solos na pesquisa geomorfológica, ela permitiu extrair o princípio geral de que para melhor se compreender as ordens de grandeza, embora no caso do autor ele trate das paisagens geomorfológicas, os estudos do meio físico podem ser feitos em níveis sucessivos e diferenciados de aproximação da realidade, posto que são intrinsecamente consecutivos e podem conduzir à uma visão distributiva, anatômico-processual (estrutural) e fisiológica (comportamental).

Este parece o princípio ainda válido e muito interessante dessa proposta e que poderia traduzir-se como um pressuposto teórico-metodológico universal para as pesquisas que buscam a explicação dos processos histórico-evolutivos responsáveis pelo comportamento atual do meio físico.

Resumidamente, a proposta do autor aponta que o primeiro nível permite o conhecimento dos compartimentos topográficos que revelam como se distribuem e se configuram as formas do relevo. O segundo permite a apreensão e estudo específico dos testemunhos materiais dos processos que atuaram na elaboração das formas (morfogênese) no tempo (morfocronologia) e o terceiro permite a dedução do comportamento atual da paisagem (no caso a geomorfológica), a partir dos dois anteriores e também de estudos experimentais e medidas diversas, sobretudo dos agentes intervenientes.

Foi neste último nível que, a nosso ver, o autor situou melhor o estudo dos solos, tal como se encontram e se distribuem atualmente, o que também bem mais tarde mereceu de ROSS (1997) a ênfase como sendo o nível que trabalha com a realidade da pesquisa do comportamento dos componentes do estrato geográfico, e as observações oportunas de que no âmbito de geomorfologia e pedologia é irrelevante qual a formação básica (da graduação em nível superior) do profissional voltado para as ciências da terra, e é notável a ampliação e sofisticação técnica das pesquisas, inclusive experimentais, sobretudo em estudos dos processos erosivos e de circulação da água, entre outros.

Nesse mesmo sentido, em especial nas ordens de grandeza geomorfológicas que se pode considerar intermediárias, como por exemplo as correspondentes aos 4° e 5° taxons (ROSS, 1997; ROSS & MOROZ, 1997), é que parece estar o palco do trabalho mais adequado à necessidade aqui enfocada. Tanto mais se corresponderem às unidades similares àquelas conhecidas como ecodinâmicas, em particular as naturalmente instáveis (TRICART, 1977), onde, é óbvio, são altos os riscos de uma ocupação desordenada.

Nesse sentido, as escalas espaciais da ordem de 1/50.000 ou maiores, parecem bastante satisfatórias na empreitada de estudo aprofundado da dinâmica da cobertura pedológica (BAI-ZE, 1980), face às suas evidentes relações com o modelado em que se encontram e ao uso e

ocupação que integram e interagem. Do mesmo modo, as fotos aéreas ou imagens de satélite de maior resolução podem ser instrumentos de operacionalização do trabalho igualmente bastante satisfatórios, mas acompanhados de pesquisa em campo para levantamento e caracterização do funcionamento dos sistemas pedológicos, para que possam permitir a validação dos documentos cartográficos produzidos.

SALOMÃO (1994), inspirado nessas idéias, adaptou a referida proposta de Ab'Sáber à pesquisa sobre os fenômenos erosivos lineares que ocorriam no platô de Bauru (SP) tanto na área com uso urbano como rural e, devido à necessidade de subsidiar medidas de controle desses processos, acrescentou e desenvolveu ainda um quarto nível, relativo à generalização cartográfica onde alguns mapas como o de restrições ao uso e ocupação dos solos podem tornar-se instrumentos básicos para as ações, sobretudo preventivas, de controle da erosão.

No 1º nível, este autor procedeu à abordagem morfopedológica em escala 1/100.000, que lhe permitiu um diagnóstico regional e um avanço metodológico em relação a um de seus trabalhos anteriores (SALOMÃO et al, 1981), no que se refere à interpretação sobre a influência das características litológicas e de relevo na delimitação de compartimentos pedológicos, de suas relações com o modelado, e no caso com os processos erosivos lineares reconhecidos e cartografados na região de Bauru.

O mapa de Compartimentos Morfopedológicos, produzido por esse autor, baseou-se no proposto por TRICART & KILIAN (1978), e foi elaborado em escala de detalhe (1/50.000 na apresentação final), pelo cruzamento de dados do substrato (litológico) com os do relevo (morfológico) e os dos solos, por superposição cartográfica dos respectivos mapas temáticos elaborados por fotointerpretação com controle de campo, e delimitação das unidades menores, relativamente homogêneas, contidas no platô.

Segundo ele, isto significou ganhos consideráveis em tempo e recursos financeiros para

custeio do trabalho e permitiu um reconhecimento rápido dos parâmetros indicadores das relações entre substrato, relevo e solos e dos agentes da dinâmica externa, pois que são seu reflexo, além de ter norteado a execução do 2º nível, quando considerou que a circulação das soluções no interior das rochas e solos, mecanismo fundamental da pedogênese, da morfogênese e dos processos da dinâmica superficial, dependem do material por onde ela passa.

No 2º nível, o autor procedeu à escolha de eixos topográficos do topo à base de interflúvios de cada compartimento ao longo dos quais realizou sondagens a trado que lhe permitiram identificar o padrão repetitivo do *continuum* os horizontes pedológicos em relação à topografia, isto é da sucessão vertical e lateral dos horizontes de solos, com base no preconizado por BOULET (1988), constituindo os sistemas pedológicos, estudados bidimensionalmente.

Ao identificar desse modo os sistemas pedológicos dominantes em cada compartimento, foi então possível ao autor selecionar dois deles contrastantes entre si, um menos suscetível e outro mais suscetível à erosão, onde realizou as atividades do 3º nível, dentre outras, as relativas às medidas físico-hídricas dos solos, caracterizando assim seus comportamentos e funcionamentos hídricos atuais, relacionando-os com a sua suscetibilidade aos processos erosivos nas vertentes, alimentando a generalização cartográfica regional empreendida no 4º nível, a partir dos indicadores obtidos.

Os estudos morfológicos bidimensionais da cobertura pedológica (2º nível), conhecido como em topossequências, acompanhados de ensaios de infiltração em campo, de monitoramento do nível d'água em campo (piezometria) e de ensaios físico-hídricos em laboratório (condutividade hidráulica saturada e retenção de água) (3º nível), permitiram ao autor identificar os parâmetros relativos aos fluxos hídricos superficiais e subsuperficiais e explicar porque certos compartimentos eram de maior ou menor risco ou suscetibilidade à erosão linear, além de per-

ceber quais as possíveis medidas destinadas seriam necessárias para controlar preventivamente os processos erosivos, obtendo assim os elementos para elaborar o que correspondeu aos mapas dos sistemas pedológicos e de restrições ao uso do solo, como também, segundo ele, pode subsidiar a elaboração de cartas geotécnicas (PRANDINI, 1980) no planejamento de ocupação urbana e de cartas de capacidade de uso das terras (Lepsch et al, 1983) no planejamento de ocupação rural, dentre outros (4o nível). Nesse sentido, Salomão et al (1993) apresentaram resultados interessantes para Bauru.

Vale a pena ressaltar que o mapa de sistemas pedológicos foi obtido a partir da delimitação de "unidades naturais" de mesma natureza, delimitados e caracterizados por 4 (quatro) variáveis: o modelado do terreno, a natureza do material original (substrato), o tipo de vegetação natural ou o modo de utilização (uso atual dos solos) e a natureza do solo, à semelhança do concebido como "sistema-solo" proposto por Brabant (1989).

Recentemente, NAKASHIMA (1999), procedeu de modo relativamente inverso para a região Noroeste do estado do Paraná, ao elaborar o mapa de sistemas pedológicos em duas etapas. A primeira, denominada por ele de preliminar ou em 1ª aproximação, em escala regional (1/250.000) cruzando o mapa hipsométrico com o de solos, obtendo uma compartimentação relativa às prováveis unidades morfopedológicas nessa escala, que sinalizou também para os também prováveis sistemas pedológicos dominantes e correlativos dos compartimentos. Posteriormente, selecionou áreas representativas de cada unidade onde procedeu à elaboração do mapa morfopedológico de detalhe (1/25.000) e levantou e caracterizou a morfologia dos sistemas pedológicos através de topossequências representativas dos compartimentos, a partir do que validou a carta de sistemas pedológicos regional (2a. aproximação ou final), agilizando ainda mais os procedimentos, os custos e o número de pessoas envolvidas.

A pesquisa a respeito do comportamento físico-hídrico dos sistemas dessa região do Paraná, vem sendo realizada em detalhe, ao longo de topossequências dos sistemas pedológicos que se revelaram como os de maior suscetibilidade ou risco por outros pesquisadores da equipe (CUNHA, 1996; MARTINS, 2000, dentre outros), orientados pelo projeto de mapeamento geológico geotécnico tal como proposto para uma das áreas de grande suscetibilidade (NÓ-BREGA et al, 1992). É interessante observar que os sistemas mais suscetíveis mostraram-se similares àqueles de Bauru (SALOMÃO & QUEIROZ NETO, 1995), constituídos por Latossolos nos topos e Podzólicos (Argissolos) nas vertentes dos inter-flúvios.

Esses trabalhos vêm representando ganhos metodológicos importantes nos programas de pesquisa que se desenvolvem no Laboratório de Pedologia do Departamento de Geografia da USP (LABOPED), em convênio com a França, promovido pela Capes e o Cofecub (Committé Français pour l'Evaluation de la Coopération avec les Universités Bresiliennes) e com o Agrupamento de Geologia Aplicada ao Meio Ambiente do Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo (AGAMA-IPT). Esses ganhos vêm auxiliando a definir novos caminhos e áreas de pesquisa, dentre eles para o programa de pesquisa sobre erosão na região da alta bacia do rio Araguaia (CASTRO & CASSETI, 1997 e CASTRO, 1999) do Instituto de Estudos Sócio-Ambientais da Universidade Federal de Goiás (IESA/UFG), também em convênio com várias instituições regionais e nacionais, envolvendo como os anteriores, equipes multidisciplinares.

Características dos compartimentos morfopedológicos

Pode-se compreender e caracterizar os compartimentos morfopedológicos ou unidades morfopedológicas como fisionomias (externalidade) do meio físico biótico e abiótico que revelam um tipo reconhecível e delimitável de mo-

delado do relevo suportado por organizações/estruturas litológicas e pedológicas (internabilidade), cujos atributos e funcionamentos revelam consonância histórico-evolutiva, no tempo e no espaço, e são passíveis de observação relativamente direta através de procedimentos de compartimentação do modelado em escala de semi-detálhe ou detalhe, bem como de representação nessas mesmas escalas, e nas quais o uso e ocupação são capazes de induzir mudanças de formas, materiais e processos, de modo continuado ou rápido e intenso, induzindo mudanças no seu funcionamento e conseqüentemente na sua fisionomia.

Eles refletem uma história climática que pode ser deduzida a partir de suas formas e materiais, sobretudo inconsolidados, entendidos como testemunhos de processos geomorfo-pedogenéticos e podem apresentar evidências das relações com determinados tipos de flora original, mesmo que tenha sido devastada e substituída por outros usos.

Como algumas de suas características mais específicas, vale a pena enfatizar o que segue:

- a) eles podem ter uma ordem de grandeza tempo-espacial intermediária.
- b) eles são mais facilmente identificáveis e representáveis em escalas 1/100.000 ou idealmente maiores.
- c) eles revelam a presença de sistemas pedológicos próprios produzidos pela integração do substrato com o relevo.
- d) esses sistemas pedológicos contêm horizontes cuja justaposição e superposição podem mostrar concordância ou não com a topografia atual, e controlam o comportamento atual da água, tanto da que escoar na superfície como a que se infiltra e circula vertical e/ou lateralmente no seu interior (caminhos da água), na dependência de sua natureza e de seu arranjo;

Assim, é de fundamental importância conhecer o funcionamento atual do(s) sistema(s) pedológico(s) representativo(s) de cada compartimento morfo-pedológico, tanto com vistas à uma

possível explicação de sua ocorrência e significado histórico-evolutivo como também para a generalização cartográfica, destinada a planejar melhor o uso e ocupação dos solos, seja em áreas urbanas, seja rurais, de modo a não acelerar desequilíbrios naturais já existentes ou prevení-los em decorrência do seu possível uso.

Em suma, os compartimentos morfo-pedológicos traduzem-se, então, num produto de síntese das relações naturais produzidas por seus fatores de formação e de evolução, e são relacionáveis ao seu histórico de ocupação e formas de utilização, podendo revelar-se como instrumentos para os programas de controle preventivo e corretivo de uso do solo.

Roteiro metodológico simplificado para elaboração da compartimentação morfo-pedológica e seu melhor aproveitamento

Com o intuito de apresentar um roteiro, ainda que simplificado neste momento, para elaboração de um mapa morfo-pedológico, algumas possibilidades devem ser observadas, em função dos recursos existentes em cada situação, como mostram algumas alternativas apresentadas a seguir:

- a) se existirem cartas e mapas temáticos relativos ao substrato geológico (idealmente litológico), ao morfológico do relevo (das feições) e aos solos (convencional) em escala de semi-detálhe (1/100.000) ou detalhe (1/50.000), o mapa morfo-pedológico pode ser feito diretamente pela superposição cartográfica dos três, onde as correlações ficam evidenciadas, permitindo o reconhecimento e a delimitação de unidades homogêneas, a serem validadas em campo mediante observações simples a trado dos sistemas pedológicos presentes ao longo de eixos representativos de declive dos terrenos;
- b) se existirem cartas e mapas temáticos regionais em média e pequena escala (até 1/250.000), contudo do tipo geológico e geomorfológico convencionais, pode-se proceder

como acima, mas será indispensável elaborar-se também mapa hipsométrico sobre base topográfica (1/100.000 ou 1/250.000), podendo-se proceder igualmente por superposição como acima, todavia, o produto deverá ser considerado como de 1ª aproximação e deverá ser complementado por mapa morfológico do relevo em escala de semi-detalhe ou detalhe (1/100.000 ou maior), no mínimo dos compartimentos ou setores deles em que um problema específico está sendo priorizado, mediante interpretação de fotos aéreas, imagens de satélite ou radar e validado em campo, através de controle da fotointerpretação e dos sistemas pedológicos correlativos, como acima;

c) se não existirem documentos cartográficos temáticos disponíveis nas escalas anteriores, poderá recorrer-se a cartas topográficas 1/100.000 ou 1/250.000, a imagens de radar (1/100.000) e de satélite (1/100.000 ou maior), para uma interpretação temática precedente em 1ª aproximação do substrato, do relevo e dos solos, proceder-se ao controle de campo de reconhecimento para validação desses documentos e só posteriormente à superposição como acima; pode-se tentar fazer uma identificação já integrada dos possíveis compartimentos em 1/100.000, para seleção dos compartimentos que interessam ao problema enfocado, seguido do reconhecimento detalhado em campo, como acima, mas isto requer um mapeamento que contenha o registro das ocorrências que motivaram a pesquisa bem como um pesquisador experiente em observação e mapeamento integrado.

É importante manter-se a uniformidade de escalas entre os documentos, admitindo-se pequenos ajustes por ampliação ou redução, em relação aos documentos originais. Quando possível, recomenda-se recorrer a minutas dos documentos que, em geral, correspondem ao dobro da escala em que foram publicados.

É igualmente importante elaborar-se uma carta base sobre a qual serão transferidas as

informações contidas nos mapas temáticos, de preferência topográfica, e sobre a qual serão também lançados os limites dos compartimentos morfopedológicos, com as devidas legendas sistemáticas e temáticas, de preferência contendo um quadro síntese de cada compartimento onde os componentes aparecem em cada coluna e a respectiva síntese ao lado.

O quadro, ao final, apresenta uma proposta de um roteiro metodológico simplificado para o estudo dos compartimentos morfopedológicos e suas aplicações, através de níveis sucessivos de tratamento, conforme o já exposto, iniciando-se pelos níveis hierarquicamente superiores, passando aos inferiores, posteriormente à generalização e por fim à elaboração de documentos para planejamento de uso e ocupação dos solos.

O roteiro apresenta, ainda, as atividades e escalas possíveis e os procedimentos principais, e destina-se, especialmente, aos estudos que privilegiam os solos, em particular para fins de diagnóstico, prognóstico e controle de processos erosivos lineares, onde vem sendo testado. Portanto, ainda está sujeito a novos ajustes.

Para maiores detalhes sobre elaboração de mapas morfopedológicos pode-se recorrer a TRICART & KILIAN (1978), a TRICART (1977), a Salomão (1994), a Siqueira et al (1997), a CAPELLARI & CASTRO (1996), a FURKIN et al (1999). Para os de sistemas pedológicos pode-se recorrer a SALOMÃO (op. cit), a SALOMÃO e QUEIROZ NETO (1995) e a NAKASHIMA (1999).

Para levantamento e estudo dos solos em topossequências, pode-se recorrer inicialmente a BOULET (1988 e 1992) e a QUEIROZ NETO (1988).

Para as medidas físico-hídricas qualquer bom manual de física do solo pode ser utilizado quanto aos equipamentos, métodos e tipos e aplicações de resultados, mas com o cuidado de se instalar equipamentos, realizar medidas ou ensaios e representar os resultados em função da morfologia do sistema pedológico como apresentado por SALOMÃO (1994 e 1996), QUEIROZ NETO et al (1995), CUNHA et al (1999).

ROTEIRO METODOLÓGICO SIMPLIFICADO PARA COMPARTIMENTAÇÃO MORFOPEDEOLÓGICA E ESTUDO DE SEU COMPORTAMENTO ATUAL (1)

NÍVEIS DE TRATAMENTO / TIPOS DE TRATAMENTO	ATIVIDADES PRINCIPAIS / ESCALAS IDEAIS	PROCEDIMENTOS PRINCIPAIS
1º NÍVEL - COMPARTIMENTAÇÃO MORFOPEDEOLÓGICA (EM TODA A ÁREA DE ESTUDO)	ESTUDOS ANALÍTICOS TEMÁTICOS E INTEGRADOS DOS ATRIBUTOS DO MEIO FÍSICO, EM ESCALAS REGIONAIS (IDEALMENTE ATÉ OU MAIORES QUE 1:100.000), COM CONTROLE DE RECONHECIMENTO EM CAMPO PARA VALIDAÇÃO SELEÇÃO DOS COMPARTIMENTOS MORFOPEDEOLÓGICOS PARA ESTUDO DETALHADO	- SUPERPOSIÇÃO DE MAPAS TEMÁTICOS: . MAPA GEOLÓGICO OU LITOLÓGICO . MAPA GEOMORFOLÓGICO OU MORFOLÓGICO . MAPA DE SOLOS - DELIMITAÇÃO DE UNIDADES MORFOPEDEOLÓGICAS HOMOGÊNEAS (MAPA DE COMPARTIMENTOS MORFOPEDEOLÓGICOS) E CRUZAMENTO COM : MAPA DE OCORRÊNCIA DO PROBLEMA PARA SELEÇÃO (EROSÃO ,ETC) COM COMPARTIMENTOS
2º NÍVEL - CARACTERIZAÇÃO DOS SISTEMAS PEDOLÓGICOS (EM CADA COMPARTIMENTO MORFOPEDEOLÓGICO)	LEVANTAMENTO, DESCRIÇÃO MORFOLÓGICA BIDIMENSIONAL DOS SOLOS (EM TOPOSSEQUÊNCIAS) EM CAMPO, EM ESCALAS 1/2.000 OU MAIORES; COLETA DE AMOSTRAS E ANÁLISES EM LABORATÓRIO; SE POSSÍVEL, ESTUDO MICROMORFOLÓGICO	REPRESENTAÇÃO GRÁFICA DAS TOPOSSEQUÊNCIAS TABULAÇÃO E REPRESENTAÇÃO GRÁFICA DOS RESULTADOS LABORATORIAIS E ELABORAÇÃO DE INTERPRETAÇÃO DAS RELAÇÕES ESPACIAIS
3º NÍVEL - ESTUDO DO COMPORTAMENTO FÍSICO-HÍDRICO (EM CADA SISTEMA PEDOLÓGICO)	ENSAIOS DE CARACTERIZAÇÃO DO COMPORTAMENTO FÍSICO-HÍDRICO (E/OU OUTRO) DOS SISTEMAS PEDOLÓGICOS EM CAMPO, SE POSSÍVEL COM MONITORAMENTO DO COMPORTAMENTO HÍDRICO-CLIMÁTICO; ENSAIOS FÍSICO-HÍDRICOS EM LABORATÓRIO; ESCALA REAL DE CAMPO (PODE-SE IMPLEMENTAR EXPERIMENTAÇÕES SE HOUVER O TEMPO NECESSÁRIO)	REGISTROS DAS MEDIÇÕES FÍSICO-HÍDRICAS DOS SISTEMAS PEDOLÓGICOS E SUA REPRESENTAÇÃO GRÁFICA SOBRETUDO DOS FLUXOS HÍDRICOS; CORRELAÇÃO COM A TOPOGRAFIA, A MORFOLOGIA DOS SISTEMAS PEDOLÓGICOS, O SEU USO, OCUPAÇÃO, MANEJO E O PROBLEMA ENFOCADO (EROSÃO OU OUTROS)
4º NÍVEL - GENERALIZAÇÃO DOS RESULTADOS (PARA A ÁREA TODA)	SISTEMATIZAÇÃO DOS RESULTADOS OBTIDOS ATRAVÉS DA IDENTIFICAÇÃO DA RELAÇÃO DOS PROCESSOS E PROBLEMAS ESTUDADOS COM OS SISTEMAS PEDOLÓGICOS E SEU SIGNIFICADO ESPACIAL NA UNIDADE MORFOPEDEOLÓGICA E NO CONJUNTO DOS COMPARTIMENTOS MORFOPEDEOLÓGICOS ESCALAS 1:50.000 (FINAL) OU MAIORES PARA DETALHAMENTO DE INFORMAÇÕES E DADOS ESPECÍFICOS (ZOOM)	MAPA DE SISTEMAS PEDOLÓGICOS CARTAS DE RESTRIÇÕES (OU RISCO) AO USO E OCUPAÇÃO MAPA GEOTÉCNICO (ÁREAS URBANAS) MAPA DE CAPACIDADE DE USO DAS TERRAS (ÁREAS RURAIS)
5º NÍVEL - PLANEJAMENTO (PARA TODA A ÁREA E CADA COMPARTIMENTO MORFOPEDEOLÓGICO EM PARTICULAR)	ELABORAÇÃO DO PLANO DIRETOR DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	ELENCAMENTO DE MEDIDAS MITIGADORAS, REDAÇÃO DO PLANO DIRETOR E DO MANUAL TÉCNICO DE ORIENTAÇÃO

(1) READAPTADO DE SALOMÃO (1994) E NÃO INCLUI AS TÉCNICAS OPERACIONAIS.

Bibliografia

- AB'SÁBER, A. N. Um conceito de Geomorfologia a serviço das pesquisas sobre o Quaternário, in *Geomorfologia* 18, São Paulo, IGEOG- USP, 1969.
- BAIZE, D. *Couvertures pédologiques, cartographie et taxonomie*. Science du Sol 24 (3): 227-243, Plaisir, 1986.
- BOULET, R. Análise estrutural da cobertura pedológica e cartografia. *XXV Congr. Bras. de Ciência do Solo. Anais..Campinas*, p. 79-90, 1988.
- BOULET, R. Uma evolução recente da pedologia e suas implicações no conhecimento da gênese do relevo. *Anais 3º Congr. da ABEQUA*, Belo Horizonte, 1992.
- BRABANT, P. *La connaissance de l'organisation des sols dans le paysage, un préalable à la cartographie et à l'évaluation des terres*. Coll. Et Seminaires- SOLTROP 89: 65-86. ORSTOM, Paris, 1989.
- CASTRO, S.S. & CASSETI, V. (coord.) *Programa de pesquisa e desenvolvimento da Bacia do Alto Araguaia*. UFG/IESA, 1997
- CASTRO, S.S. (coord.) *Diagnóstico, prognóstico e controle de erosões urbanas e rurais nos estados de Goiás e Mato Grosso*. Edital PCOPG/ CNPq, 1999.
- CAPELLARI, B. & CASTRO, S.S. Áreas de risco à erosão em São Pedro (SP) XIII Congr. Latino Americano de C. do Solo. *Anais em CDROM*, Águas de Lindóia, 1996.
- CUNHA, J.E. *Estudo morfológico (macro e micro) de duas topossequências em Umuarama (PR)* USP-FFLCH-DG Diss. de Mestrado, São Paulo, 1996.
- CUNHA, J. E., CASTRO, S.S. e SALOMÃO, F.X.T. Comportamento erosivo de um sistema pedológico em Umuarama, Noroeste do Paraná. *Rev. Bras. de Ciência do Solo* 23(4): 943-952, Viçosa, 1999.
- FURKIN S.A CASTRO, S.S. e FERREIRA, R.P.D. Morphopedological study of the interfluvium between Samambaia and Araquá Rivers in São Pedro, São Paulo state, Brazil. In *Regional Conf. On Geomorphology* Rio 99. Anais 74. Rio de Janeiro, 1999.
- LEPSCH, I.F., BELLINAZZI, J., BERTOLINI, D., ESPÍNDOLA, C.R. *Manual para levantamento utilitário do meio físico e classificação de terras no sistema de capacidade de uso*. Soc. Bras. de Ciência do Solo, Campinas, 1983.
- MARTINS, V.M. *Caraterização morfológica e da circulação hídrica dos solos da cabeceira de drenagem do Córrego Bom Jesus no município de Cidade Gaúcha - PR*. USP- FFLCH DG. Diss. De Mestrado, São Paulo, 2000.
- NAKASHIMA, P. *Cartografia dos sistemas pedológicos do Noroeste do Paraná- distribuição e subsídios para o controle da erosão*. USP- FFLCH- DG. Tese de Doutorado, São Paulo, 1999.
- NÓBREGA, M.T., GASPARETTO, N.V.L. e NAKASHIMA, P. Metodologia para cartografia geotécnica de Umuarama, Paraná. *Bol. de Geografia*, UEM Depto. de Geografia ano 10 (1): 5-10, Maringá, 1992.
- PRANDINI, F.L. (Coord.) *Carta geotécnica dos morros de Santos e São Vicente: condicionantes do meio físico para o planejamento da ocupação urbana*. IPT 1153- Monografias, 3; São Paulo, 1980
- QUEIROZ NETO, J. P. Análise estrutural da cobertura pedológica no Brasil XXI Congr. Bras. de Ciência do Solo. *Anais* 415-430, Campinas, 1988.
- QUEIROZ NETO, J.P., FERNANDES BARROS, O. N. e MANFREDINI, S. Comportamento hídrico dos solos e erosão no Plateau de Marília (SP) V Simp. Nac. de Controle de Erosão, *Anais...*169-173, Bauru, 1995.
- QUEIROZ NETO, J.P. & SALOMÃO, F.X.T. Estudo da erosão em Bauru (SP) visando o planejamento de uso do solo. In *V Simp. Nac. de Controle da Erosão. ABGE. Anais...*241-244, Bauru, 1995.

- ROSS, J. L. S. Geomorfologia, ambiente e planejamento. Col. Repensando a Geografia. Contexto, São Paulo, 1997
- ROSS, J. L. S. & MOROZ, I.C. *Mapa Geomorfológico do estado de São Paulo*. Escala 1/500.000. 2 vol. USP- FFLCH/IPT/FAPESP, São Paulo, 1997
- SALOMÃO, F.X.T. *Processos erosivos lineares em Bauru(SP) - regionalização cartográfica aplicada ao controle preventivo urbano e rural*. USP-FFLCH-DG. Tese de Doutorado, São Paulo, 1994.
- SALOMÃO, F.X.T. Dinâmica hídrica dos solos de Bauru/SP, aplicada ao manejo. *Anais XIII Congr. Latino Americano de Ciência do Solo, CDROM, Águas de Lindóia, 1996*.
- SALOMÃO, F.X.T., NAKASU, L., PONÇANO, W.L. O estudo do meio físico como subsídio para identificação de áreas potencialmente irrigáveis. Congr. Bras. de Geologia de Engenharia, 3, Itapema, São Paulo, ABGE, v. 1: 285-300, 1981.
- SALOMÃO, F.X.T., QUEIROZ NETO, J.P., ALARSA, C. A análise estrutural da cobertura pedológica aplicada à elaboração de cartas geotécnicas e de capacidade de uso das terras. In *Anais V Sítio ental da bacia do rio Peixoto de Azevedo no norte de Mato Grosso*. In *XXXIX Congr. Bras. de Geologia. Anais...3-7 1997*
- TRICART, J. & KILIAN, J. *L'éco-geographie et l'aménagement du milieu naturel*. Librairie Française, MASPERO, Paris, 1978.
- TRICART, J. *Ecodinâmica*. FIBGE/SUPREN, Rio de Janeiro, 1977



QUALIDADE DE VIDA URBANA E DESENVOLVIMENTO EM SÃO CARLOS

Alessandro Dozena

RESUMO:

São Carlos é uma cidade que está em constante crescimento devido à existência de inúmeras indústrias, por caracterizar-se como um centro educacional de grande importância e pela existência do parque de alta tecnologia, entre outros aspectos. Não se pode deixar de considerar que, todo esse crescimento tem como consequência uma série de riscos à qualidade de vida urbana local, na medida em que aumenta as exigências por infra-estruturas e modifica os padrões de uso do solo. Este artigo tem como objetivo geral discutir a necessidade de um plano de gestão como um dos instrumentos de desenvolvimento econômico e urbano em São Carlos. Para tanto, buscar-se-á caracterizar a tradição industrial da cidade, alguns de seus problemas atuais e perspectivas de mudança.

PALAVRAS-CHAVE:

Qualidade de vida, crescimento, planejamento, gestão, política

RÉSUMÉ:

São Carlos c'est une ville qui est en constante croissance, à cause de nombreuses industries par être caractérisé comme un important centre éducationnel et par l'existence d'un parc de technologie de pointe. Il ne faut pas oublier que cette croissance porte des risques sur la qualité de vie urbaine locale, au fur et à mesure qu'elle augmente les exigences d'infrastructures et modifie les modèles établis de l'utilisation du sol. Cet article a comme but général aborder la nécessité d'un plan de gestion comme un moyen de développement économique et urbain à São Carlos. Pour cela on recherchera la caractérisation de la tradition industrielle de la vie, et quelques problèmes actuels et les perspectives d'aménagement.

MOTS CLEFS:

Qualité de vie, croissance, plan, gestion, politique

Introdução

A origem das preocupações deste artigo situa-se na vivência cotidiana em São Carlos, observando o desencadeamento de sua história recente, de seu desenvolvimento e de seus problemas. Localizada a 232 km da capital, no centro do estado de São Paulo, São Carlos é uma cidade que está em constante crescimento, devido à existência de inúmeras indústrias, por caracterizar-se como um centro educacional de grande importância e pela existência do parque de alta tecnologia, entre outros aspectos.

“Até 1940, a cidade se mostrava compacta, com uma grande facilidade de deslocamento, gerada por distâncias curtas. Entre 1940 e 1950, ela mantém as mesmas características da década anterior, com todo o crescimento se dando em regiões adjacentes à área ocupada. De 1950 em diante, no entanto, a cidade explode. Somente entre 1950 e 1960, ela chega a mais do que dobrar a sua área, em relação ao que havia até então. Daí para frente o crescimento se mantém de forma acelerada, com enormes áreas nitidamente rurais sendo incorpora-das a cidade entre

1970 e 1988. Apenas após 1988 a cidade parece reduzir o seu ritmo de crescimento, talvez como consequência do elevado número de terrenos deixados vazios nas áreas já loteadas (estimado em 15.000 lotes em 1996" (SILVA, 1997:51).

Além do crescimento espacial urbano, houve em São Carlos um intenso crescimento populacional. Entre os anos de 1950 e 1999, a população urbana e rural evoluiu de 22.093 para 185.637 habitantes (população urbana e rural). A taxa de migrações para o ano de 1996 foi de 2,07%¹. Essas migrações resultam principalmente do aumento do número de estabelecimentos industriais e do desenvolvimento de atividades econômicas.

A revista EXAME de Novembro de 1997 destacou que a cidade de São Carlos está entre as dez mais importantes do Brasil e entre as quatro mais importantes do estado de São Paulo, em recepção de investimentos. Ao lado de Sumaré, Taubaté e Indaiatuba, São Carlos é apontada como força emergente no final deste século². Seu *slogan*, São Carlos Capital da Tecnologia, pode ser observado em carros, em *outdoors* localizados na rodovia Washington Luiz, bem como nos documentos oficiais. Em Janeiro de 1999, uma quantidade significativa de *outdoors* convidando empresários a investirem em São Carlos foram dispostos pela cidade de São Paulo. O aumento de indústrias e o desenvolvimento de atividades econômicas são, portanto, intensificados pela imagem de cidade dinâmica e competitiva que São Carlos passou a representar.

Não se pode deixar de considerar que, todo esse desenvolvimento econômico tem como consequência uma série de riscos à qualidade de vida urbana local, na medida em que aumenta as exigências por infra-estruturas e modifica os padrões de uso do solo. Intensificam-se congestionamentos e poluição nas áreas centrais, impactos no meio-ambiente, descaso com os parques públicos, depósito de entulho de obras nas calçadas, proliferação de edifícios, implanta-

ção de loteamentos sem os devidos licenciamentos, implantação de distritos industriais em áreas de mananciais, acidentes de trânsito, e outros problemas.

De extrema importância tornam-se o planejamento e as intervenções corretas visando por parte de governantes e munícipes a melhores cenários para o futuro. Se os problemas das cidades do interior de São Paulo, que estiveram à frente dos processos de crescimento urbano, servissem de exemplo e reflexão para que se pudesse evitá-los, o crescimento compensaria em todos os sentidos. No entanto, o pior vem acontecendo, a miopia reina, muitas cidades estão seguindo a trilha equivocada daquelas que, por uma série de circunstâncias, estiveram à frente das políticas de atração industrial, e repetem, vinte anos depois, o que aconteceu nos idos dos anos de 1970: a disputa pela atração de investimentos, atualmente denominada de "guerra fiscal". Em outro cenário e com outros figurantes, têm-se novamente, a total desarticulação e a falta de planejamento entre as decisões presentes, voltadas para a esfera econômica, e com consequências futuras custosas para as pessoas residentes nessas cidades. Certamente, a situação de gravidade que hoje se apresenta, para os municípios do interior paulista que apostaram, antes, no processo de interiorização, será igualmente apresentada às cidades que estão participando do atual processo de desenvolvimento (OLIVEIRA, 1997:33).

Frente à problemática apontada, definiu-se que este artigo tem como objetivo geral, discutir a necessidade de um plano de gestão como um dos instrumentos de desenvolvimento econômico e urbano em São Carlos. Para tanto, buscar-se-á caracterizar a tradição industrial da cidade, alguns de seus problemas atuais e perspectivas de mudança.

Fundamentação teórica e conceitual sobre qualidade de vida urbana e desenvolvimento

O conceito de qualidade de vida urbana

está diretamente relacionado à melhoria do bem-estar dos habitantes de uma cidade. Sua real concretização se dá quando os sentimentos de satisfação e de bem-estar são garantidos. Dentre estes sentimentos, encontram-se a felicidade, o prazer e a satisfação, que devem existir em todos os momentos da vida, de modo perdurável (FERNANDES, 1998:29).

Há diversas formas de entender o significado do conceito de qualidade de vida, na medida em que o mesmo é um conceito subjetivo. No entanto, através da escolha de indicadores de qualidade de vida objetivos, pode-se analisar as reais condições de vida nas cidades. Dentre os fatores de condição de vida básicos à população encontram-se o emprego, a educação, a moradia, a segurança, a saúde e a alimentação adequada.

Como conceito, modifica-se conforme o tempo, envolvendo a distribuição dos bens e direitos que uma sociedade julga essencial em determinado período. Envolve também uma série de bens coletivos de natureza menos tangível e nem por isso menos reais em suas repercussões sobre o bem-estar social (SOUSA, 1982:15).

Dentre os bens coletivos de natureza menos tangível, incluem-se alguns desejos manifestados pelas pessoas no contexto social: oportunidades ao lazer, oportunidades ao consumo, condições ambientais agradáveis, garantia à individualidade etc.

E é neste sentido que o conceito de qualidade de vida e de desenvolvimento vem sendo amplamente discutido por alguns teóricos. Dentre estes, assume grande destaque o economista indiano Amartya Sen, que vem revolucionando as abordagens referentes a estes conceitos. O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), utilizado pela ONU para a medição da qualidade de vida em diferentes países, estados e cidades do mundo, possui em sua essência o conceito de desenvolvimento humano, proposto e trabalhado por Sen. Tem havido, assim, uma renovação no enfoque sobre o desenvolvimento, que continua possuindo como principal objetivo a melhoria da vida das pessoas, mas passa agora a conside-

rar a capacidade de escolha destas, como destaca o próprio autor:

“O enfoque utilizado aqui, às vezes denominado ‘enfoque da capacidade’ concebe a vida humana como um conjunto de ‘atividades’ e de ‘modos de ser’ que poderemos denominar ‘efetivações’ e relaciona o julgamento sobre a qualidade de vida à avaliação da capacidade de funcionar ou de desempenhar funções” (SEN, 1993: 315)

Neste sentido, as pessoas adquirem uma postura mais ativa frente aos problemas a serem resolvidos. Passam a ter a capacidade de propor soluções, construindo efetivações (*functionings*) importantes à sobrevivência.

Em uma análise crítica do trabalho desenvolvido por Amartya Sen, SOUTO (1995) esclarece que na ótica do autor o objetivo principal do desenvolvimento é o de melhorar a vida dos seres humanos, não somente na teoria como na prática, sendo definido em relação ao que as pessoas podem e devem ser e fazer. Para tanto é utilizado o termo efetivações, a fim de designar os diferentes graus de conquistas dos seres humanos. Uma efetivação é vista como a conquista ativa de uma pessoa é o que ela consegue fazer ou ser, refletindo assim uma parte de suas potencialidades. As efetivações podem variar das mais elementares, como alimentar-se adequadamente, evitar doenças ou mortalidade precoce, até as mais complexas, como apresentar-se em público sem envergonhar-se, desenvolver o auto-respeito ou participar da vida na comunidade. A vida é entendida como uma combinação de várias efetivações, sendo a capacidade a expressão da liberdade pessoal de escolher entre elas (SOUTO, 1995: 8).

A capacidade de escolha relaciona-se às oportunidades oferecidas, que, por sua vez, delimitam o grau de integração (inclusão) do indivíduo na sociedade. Para que as oportunidades existam, deve haver a disponibilidade de recursos econômicos e de uma infra-estrutura urbana

básica. Sem esquecer de outras variáveis importantíssimas, como estar empregado e possuindo condições de segurança e de saúde.

Com relação aos recursos econômicos, Sen ensina que a riqueza econômica não deve ser o único parâmetro para a medição da qualidade de vida de uma sociedade, embora ela seja importante:

“Para esse autor, a prosperidade econômica não leva necessariamente ao enriquecimento da vida das pessoas: países com altos índices de Produto Interno Bruto podem apresentar baixos indicadores de qualidade de vida, como por exemplo, altos índices de doenças e mortes evitáveis e altas taxas de analfabetismo. Ele cita o Brasil, que apesar de apresentar uma renda média por habitante quatro vezes maior do que Sri Lanka, tem uma esperança de vida média da população cinco anos menor do que aquele país” (SOUTO, 1995:07).

A idéia central de Amartya Sen é a de que os recursos materiais e econômicos sejam utilizados como meios para a obtenção de maior bem-estar. Contrariamente, tem-se valorizado compulsivamente a prosperidade econômica como um fim em si mesmo. Embora importante, SEN explicita que “a prosperidade econômica é apenas um dos meios para enriquecer a vida das pessoas. É uma confusão no plano dos princípios atribuir a ela o estatuto de objetivo a alcançar” (1993:315).

Com relação à estrutura urbana, deve-se buscar a igualdade de acesso, independentemente da localização espacial. Assim, evita-se a segregação e a distribuição espacial desigual dos benefícios entre os diversos bairros da cidade e segmentos da população.

A tradição industrial de São Carlos

São Carlos é uma cidade de progresso econômico, especialmente associado à concen-

tração de técnica e de ciência. Desde o primeiro momento de modernização do interior paulista, tem-se mostrado receptiva às inovações e às novas exigências da produção e da economia globalizada.

Para entender as modificações ocorridas, é preciso conhecer a história local e verificar os padrões de acumulação que se sucederam. O desencadeamento do processo de industrialização em São Carlos ocorre a partir da década de 50, ocasionando o aumento populacional. Constitui-se, desde então, uma cidade industrial por excelência: 566 estabelecimentos industriais em 1996 (SEADE). Através da observação de dados da Fundação SEADE, verifica-se que já em 1940 a cidade era responsável por 0,7% da população operária do estado. Isto a colocava na nona posição entre as cidades mais industrializadas da época³.

Com a crise cafeeira, expande-se uma economia de caráter urbano-industrial. A elite agrária local é então “destronada” perdendo o poder econômico e o poder político. A formação das bases que possibilitaram a São Carlos transformar-se em um meio concentrador de técnica e de ciência insere-se em sua história política; bases concretizadas com a instalação de indústrias, criação de infra-estrutura urbana (energia-elétrica, iluminação pública, telefone, abastecimento de água, rede de esgoto, etc.) e implantação de universidades de destaque: a USP (Universidade de São Paulo) e a UFSCar (Universidade Federal de São Carlos).

Como afirma LIMA (1994: 35), desde meados dos anos 60 o poder político local vem se articulando com as lideranças econômicas estaduais, no sentido de participar do movimento de desconcentração industrial da capital, com a concessão de favores e criação de vantagens comparativas, a fim de “conquistar a preferência de instalação de novas indústrias” O caráter industrial já consolidado e a posição geográfica privilegiada no estado fez com que inúmeras indústrias aí se instalassem. A população começou a pressionar a Administração Municipal para que executasse uma

política urbana que favorecesse a ampliação dos empregos com a instalação de mais indústrias.

Nesse sentido foi criado o Distrito Industrial em 1968. Esta medida veio beneficiar várias pequenas empresas que se instalaram e conseguiram se consolidar. É bom lembrar que nos anos 50/60 através de política econômica estadual e federal foi implementada uma rede de rodovias no interior do estado de São Paulo, concretizando as ligações de cidades médias com São Carlos.⁴

A atividade industrial cresceu significativamente em São Carlos a partir do ano de 1980. Isto pode ser verificado pela análise dos dados referentes ao valor adicionado⁵, que indica o valor gerado pelos ramos econômicos para o município.

Observa-se que a indústria passou a contribuir de 64,3% do valor adicionado de 1980 para 64,7% em 1994. A agropecuária apresentou queda de 19,7% para 14,8%. Somente a indústria e os serviços cresceram no período. (tabela 1)

A partir de 1980 a indústria mecânica foi a que mais se destacou, somente perdendo a primazia no ano de 1994 para as indústrias de material elétrico e de comunicações. Outro tipo de indústria com destaque é a de produtos diversos⁶ (produção de lápis), que manteve a segunda posição de 1980 a 1992. As de produtos alimentícios perdem um pouco seu destaque a partir de 1985 e passam a ocupar a terceira posição. Isto indica que a partir de 1985 houve uma mudança da base econômica do município, antes

consolidada nos produtos alimentícios e agora, na indústria mecânica e de produtos diversos.

No contexto estadual o quadro se repete, com a participação da indústria saõcarlense crescendo em relação ao total do estado (embora seu valor de produção seja menor do que o gerado pela agropecuária).

Analisando a participação relativa do valor da produção de São Carlos em relação ao total do estado (tabela 2) verifica-se que a agropecuária é a mais representativa, chegando ao ápice de 2,45% em 1992. A indústria passa de 0,67% em 1980 para 0,93% em 1994, com pequenos crescimentos ao longo do período, sendo os maiores de 1980 para 1985 (0,67% para 0,81%) e de 1992 para 1994 (0,80% para 0,93%

crescimento maior se considerado o período mais curto: 2 anos). Este aumento da participação no valor da produção industrial (VPI) no total do estado de São Paulo vem comprovar a importância do caráter industrial saõcarlense. Os ramos que apresentam destaque na participação são a indústria extrativa, a indústria de diversos e a de material elétrico e de comunicações.

Problemas de uma cidade em desenvolvimento

Como foi observado, São Carlos apresenta interessantes fatores locais por ser um centro produtor de inovações tecnológicas e científicas, possuir uma boa localização geográfica (próximo à região metropolitana e algu-

TABELA 1 Distribuição do valor adicionado por Ramos em São Carlos.

RAMOS	1980	1985	1990	1991	1992	1994
Agropec.	19,7%	24%	16,5%	14,1%	18,2%	14,8%
Comércio	15,7%	11,9%	15,4%	16,9%	14,5%	11,7%
Indústria	64,3%	63,7%	59,5%	61,4%	59,5%	64,7%
Outras	0,2%	0,3%	0,7%	0,6%	0,5%	0,4%
Serviços	dados não disponíveis	dados não disponíveis	7,5%	6,7%	7,0%	8,1%

TABELA 2 Participação relativa do valor da produção de São Carlos no total do Estado.

RAMOS	1980	1985	1990	1991	1992	1994
Agropec.	2,08%	1,92%	2,30%	2,06%	2,45%	2,27%
Comércio	0,59%	0,62%	0,61%	0,72%	0,65%	0,48%
Indústria	0,67%	0,81%	0,85%	0,89%	0,80%	0,93%
Outras	0,09%	0,18%	0,28%	0,16%	0,31%	0,15%
Serviços	dados não disponíveis	dados não disponíveis	0,70%	0,58%	0,63%	0,68%

Organização: Alessandro Dozena (Abril de 1999). Secretaria da Fazenda e Fundação SEADE.

mas cidades emergentes do estado de São Paulo) e estar próxima da rodovia Washington Luiz.

Todos estes fatores locacionais serão ineficazes se não forem prezados cuidados com a qualidade de vida local. Nem mesmo a oferta gratuita de terrenos, a isenção de impostos ou outros benefícios, modificarão este fato. E por quê?

Primeiramente, pela inexistência de uma política de desenvolvimento urbano, reguladora do uso e da ocupação do solo. Em dezembro de 1997 foi organizado um seminário intitulado *São Carlos projeto cidade urgente*, trazendo subsídios e reflexões para o futuro Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano da cidade de São Carlos. Os anais do encontro foram encaminhados à Prefeitura, apresentando estudos, propostas e projetos vinculados aos problemas urbanos; efetuados sobretudo por especialistas da USP e da UFSCar. Até o momento, o Plano Diretor não existe e a cidade clama por uma urgência no planejar.

A cidade expressou um grande desenvolvimento econômico nas últimas décadas, sendo que não se pode dizer o mesmo em relação ao desenvolvimento urbano. Os problemas urbanos normalmente estão relacionados com o tipo de desenvolvimento que vem ocorrendo no país há várias décadas, no qual, por um lado, aumenta a riqueza de uma minoria e, por outro, agrava a pobreza da maioria dos habitantes. (VESENTINI, 1994: 120). A distribuição espacial da população no quadro desse crescimento caótico reflete

a condição social dos habitantes da cidade, espelhando ao nível do espaço a segregação imperante no âmbito das relações econômicas (KOWARICK, 1980:29). Em artigo publicado no *Jornal Folha de São Paulo*, de 27/01/1991, Antonio C.P.Ferraz, a partir de estudos na Escola de Engenharia da USP de São Carlos, chega às seguintes conclusões referentes aos serviços e transporte público local:

“As porcentagens atuais da população atendida pelas redes de serviços públicos básicos são as seguintes: água 90%, esgoto 90%, energia elétrica 87%, pavimentação 83% e transporte coletivo 96% (considerando como satisfatória uma distância máxima de caminhada para tomar o ônibus de 400 metros).

Se, no entanto, a densidade não fosse 44,3 e sim 62,9 hab/ha, toda a população da cidade já estaria atendida pelas redes existentes de serviços públicos com grande folga. Seriam suficientes apenas 74% da extensão atual da rede de água, 74% da de esgoto, 78% da de energia elétrica, 83% da de pavimentação e 17% da de transporte público (neste caso pressupondo a cidade com formato circular e configuração ótima das rotas dos ônibus). Para uma densidade de 150 hab/ha, as extensões das redes poderiam ser ainda menores: bastariam 58% da extensão atual da rede de água, 58% da de esgoto, 62% da de energia elétri-

ca, 66% da de pavimentação e 11% da de transporte coletivo.

O investimento necessário à expansão das redes de água, esgoto, eletricidade e pavimentação para atender toda a população, com a forma de ocupação atual, seria da ordem de US\$ 23 milhões (o que corresponde à cerca de 4.600 casas populares). Se, no entanto, a densidade fosse de 62,9 hab/ha, poderiam ter sido economizados em obras de infra-estrutura, U\$ 11 milhões (valor correspondente a 2.200 casas populares). Essa economia seria de U\$ 19 milhões (3.800 casas) no caso de uma densidade igual a 150 hab/ha.

No caso do transporte público, o gasto atual da comunidade de US\$ 4,9 milhões anuais poderia ser reduzido para U\$ 1,4 milhões (o que resultaria em uma tarifa 3,5 vezes menor), se a ocupação do solo fosse contínua e a densidade igual a 62,9 hab/ha, e para 0,6 milhões (tarifa 8,2 vezes menor), se a densidade fosse de 150 hab/ha. A economia com transporte coletivo permitiria construir anualmente 700 casas populares, se a densidade fosse de 62,9 hab/ha, e 860 moradias, se fosse de 150 hab/ha" (FERRAZ, 1991:36).

Há uma total incoerência, e como mencionado pelo autor do estudo referido, irracionalidade, na ocupação do solo urbano. E isto não acontece apenas em São Carlos, mas em grande parte das cidades brasileiras. *"Este fato, comum em quase todas as cidades do país, denota que o problema do Brasil não é apenas a carência de recursos, mas, sobretudo, a falta de racionalização na utilização destes"* (FERRAZ, 1991:36).

O número de terrenos ociosos é grande. O poder dos especuladores imobiliários se faz presente na medida em que o poder público "opta" pela urbanização de locais distantes, não se utilizando daqueles terrenos ociosos já servidos de infra-estrutura. Loteamentos proliferam-se na periferia, onde uma parcela da população

expulsa da zona central se aglutina. E nestes locais tornam-se comuns criminalidade, doenças e pobreza.

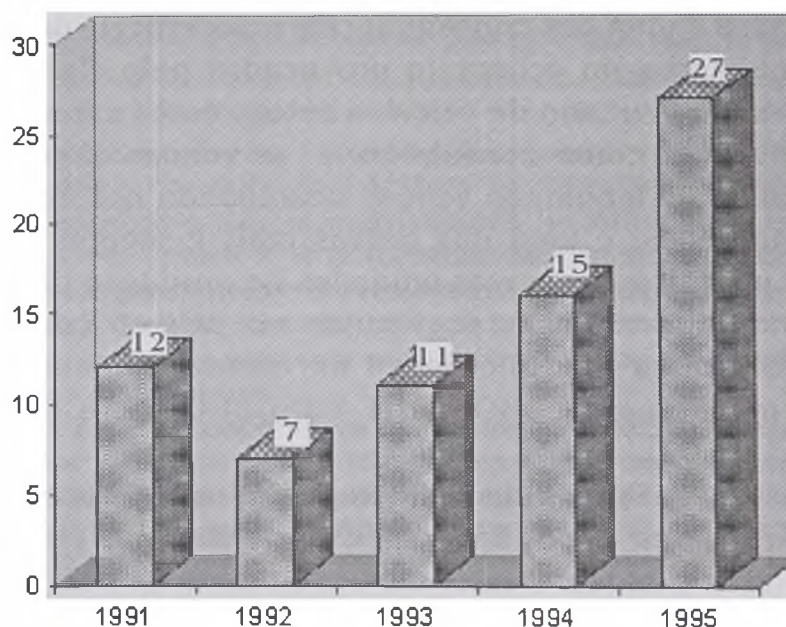
Há uma relação entre a localização espacial dos pobres e a intensidade das carências das condições habitacionais em São Carlos, de acordo com a pesquisa coordenada por Elza de Andrade Oliveira.

"Enquanto nas áreas residenciais mais ricas, essas necessidades já foram totalmente satisfeitas; nos bolsões de pobreza, 53% dos domicílios localizam-se em ruas sem pavimentação, 61% sem no mínimo guias e sarjetas e 19% sem esgotamento sanitário". (OLIVEIRA, 1995: 02).

Em São Carlos, intensificou-se o processo de verticalização urbana, conforme verificado pelo Instituto de Pesquisas-ASSER:

"Desde o ano de 1992 vem crescendo, constantemente, o número de plantas aprovadas para edifícios de quatro andares ou mais. A licença de construção ou aprovação de plantas é um dos indicadores da expansão urbana. Através do número de li-

Gráfico 1 - Plantas aprovadas de 4 andares ou mais



Fonte: Instituto de Pesquisa-ASSER

cenças concedidas, pode-se observar o ritmo de construção de prédios residenciais, comerciais ou industriais. De 1992 para 1993 houve um aumento de 57,1%; e de 1993 para 1994 um aumento de 45,4%. O número de plantas aprovadas em 1995 (27) é quase quatro vezes maior que o verificado em 1992 (7). O ano de 1995 representa uma elevação de 68,7% sobre os números aprovados em 1994. O processo de verticalização destas áreas pode trazer uma série de inconvenientes em médio prazo, como o congestionamento de veículos e deficiências de infra-estrutura básica nas redes de água e esgoto" (BOLETIM TENDÊNCIAS, s.d., nº (4: 3).

Uma outra variável preocupante em São Carlos é o número de veículos. De acordo com dados do Departamento de Trânsito - DETRAN, existem na cidade mais de 60.000 veículos. Isto inclui motos, automóveis, caminhões, tratores e outros veículos automotores. O aumento do número de veículos gera vagarosidade no deslocamento entre a casa e o trabalho, congestionamentos nas áreas centrais e aumento da poluição sonora; problemas que passaram a fazer parte do cotidiano são-carlense.

A evolução positiva na produção de veículos é uma das conseqüências mais visíveis das mudanças na economia provocadas pelo Plano Real: o mercado de veículos automotores expandiu-se e, como conseqüência, as vendas dispararam. O fenômeno vem se acentuando nos últimos anos, e uma das provas mais evidentes é a instalação de novas unidades de produção das montadoras já estabelecidas no país (o caso da fábrica da Volkswagen na cidade é apenas um exemplo). (BOLETIM TENDÊNCIAS, s.d., nº (6: 02).

A fábrica da Volkswagen foi instalada na cidade em 1995, após sucessivas disputas com outras cidades. O fator desequilibrante foi a isenção de impostos e a doação do terreno para a instalação da fábrica. O terreno doado localiza-

se na cabeceira da Bacia do Ribeirão Feijão, que juntamente com a Bacia do Rio Monjolinho abastecem a cidade. Neste local, também está o Centro Empresarial de Alta Tecnologia (CEAT), um condomínio industrial instituído em 1988, com terrenos doados pela Prefeitura. Esta exige que a empresa instalada construa pelo menos 500 m², instale rede de água e esgoto e que proporcione pelo menos dez empregos.

Por enquanto não há o comprometimento das águas desta localidade. No entanto, o provável dinamismo ocasionado pela fábrica da Volkswagen pode comprometer a qualidade das águas desta região. Novas indústrias podem vir a instalar-se, poluindo quimicamente e tornando drástica a situação de abastecimento de água da cidade.

A importância da implantação de um plano de gestão urbana

A existência de planos diretores em municípios com mais de 20.000 habitantes, como obriga a Constituição Federal, é fundamental para o acompanhamento do crescimento urbano. A inexistência, por outro lado, estimula o caos urbano e a concorrência por parte dos especuladores imobiliários.

É muito importante não apenas a elaboração de leis, mas também a execução das ações, que deveria ser mais pragmática, priorizando as reais necessidades da grande parcela da população, que, muitas vezes, vive em locais desprovidos de infra-estrutura básica, pagando impostos municipais, sem receber o que lhe é direito.

Com o dinamismo proporcionado pela urbanização, a partir da década de 50, crescem as demandas por infra-estrutura. Aumenta também a exclusão espacial. Assim, a modernidade invade o espaço urbano de São Carlos e impõe suas contradições, ampliando as desigualdades sócio-econômicas. Não se afirma que a pobreza tenha origem no processo de desenvolvimento, de crescimento e modernização. Ela existe em regiões desenvolvidas e em regiões não desen-

volvidas, porém, é no horizonte de uma sociedade, que se fez moderna e que promete a modernidade que a pobreza inquieta (RIGOLIN, 1994:40).

O desenvolvimento deve ser entendido não apenas como gerador de melhorias econômicas, como também de qualidade de vida humana e de qualidade ambiental. Como afirma CHONCHOL (1997:22), a economia deve voltar a ser um meio e não um fim, que trate de auxiliar a sociedade a alcançar os seus objetivos:

“Deve-se buscar um nuevo equilibrio entre la economía, la cultura y la política. La idea de que el aumento del ingreso y de la riqueza económica es la clave de todas las formas de progreso, no solamente de comodidad material, sino también de la educación, de la salud, de la vivienda, de las condiciones de vida y de la cultura, debe ser profundamente revisada. Si el crecimiento económico tiene una contrapartida de destrucción de los recursos naturales y de empeoramiento del medio ambiente en que viven los hombres ello no es aceptable y comienza a ser cada vez menos aceptado. Por otro lado hay que combatir la creencia de que la economía está naturalmente orientada al progreso de la cultura. Hay que dejar de aceptar el hecho de la subordinación

creciente de la cultura y de la política a la economía, como de la propia sociedad. De medio la economía se ha convertido en fin”.

São Carlos, conforme verificado, apresenta fatores locacionais extremamente vantajosos, especialmente relacionados à sua capacidade técnico-científica decorrente das duas universidades locais: a USP (Universidade de São Paulo) e a UFSCar (Universidade Federal de São Carlos), e da sua característica de pólo de alta tecnologia.

No entanto, esses fatores não serão válidos, tampouco os incentivos fiscais para a implantação de indústrias na cidade, se mudanças significativas não ocorrerem urgentemente no modo como o desenvolvimento vem sendo implantado. A própria atração locacional deixará de existir, na medida em que a qualidade de vida urbana passe a apresentar quadros nefastos, resultantes de um crescimento desordenado e não planejado. Contudo a situação poderá ser bastante amenizada, por intermédio de um plano de gestão urbana, capaz de articular crescimento com a qualidade de vida de toda a população.

Neste contexto, emerge a necessidade vital de um acompanhamento profícuo de todo o crescimento urbano porvir, com objetivo de garantir uma qualidade de vida mais igualitária a todos os são-carlenses.

Notas

¹ Dados obtidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística IBGE, 1996.

² A pesquisa da revista Exame utilizou os seguintes critérios: Apenas fizeram parte do levantamento, cidades com população entre 50000 e 350000 habitantes (um total de 462 cidades). A partir daí, foram utilizados três fatores para a classificação, cada um deles com pesos diferenciados. Primeiro apurou-se o volume de investimentos nos últimos três anos. Procurou-se também computar o efeito multiplicador de tais recursos para a cidade. Junto com isso, verificou-se o crescimento populacional entre 1991 e 1996. Foram levados em conta diversos subitens: o número de leitos hospitalares, o de

crianças e jovens matriculados no primeiro e segundo grau, e o percentual de residências com energia elétrica e servidas de redes de água e esgotos. Também outros dois subitens foram contabilizados: o acesso a portos ou rodovias e o número de telefones.

³ A capital concentrava 59,6% da população ocupada na indústria em 1940, seguido de Santo André (6,2%), Sorocaba (3,6%), Campinas (1,9%), Jundiaí (1,7%), Taubaté (1,6%), Santos (1,1%) e Piracicaba (0,8%).

⁴ Pela influência junto aos governos estadual e federal na concessão de recursos financeiros e melhorias para o município, dois dos maiores empre-

sários de São Carlos influenciaram na implantação de importantes indústrias, assumindo destacado papel na formação político-econômica local. Germano Fehr foi o incentivador da instalação de indústrias com projeção estadual e nacional. Ernesto Pereira Lopes seguiu caminho inverso. Como médico de prestígio local fundou um partido político em que eleito vereador, em seguida deputado estadual e federal. Foi em sua época, como Deputado Federal pela ARENA, que São Carlos passou a sediar a úni-

ca Universidade Federal de São Paulo. (LIMA, L.C. 1994: 135).

⁵ O Valor Adicionado corresponderá, para cada município, ao valor das mercadorias saídas e dos serviços de transporte e de comunicação prestados, no seu território, deduzido do valor das mercadorias entradas e dos serviços de transporte e comunicação adquiridos, em cada ano civil imediatamente anterior ao da apuração. (Secretaria da Fazenda de São Paulo, 1995.)

⁶ Denominação utilizada pela Secretaria da Fazenda.

Bibliografia

AMADOR, Itamar Moraes. *O urbano São Carlos vinte anos de política urbana: 1960/1980*. Mestrado em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura da USP/São Carlos, 1981.

_____. *As manifestações sociais e econômicas conjugadas com as condições físico-ambientais determinam a paisagem urbana. Estudo de caso- São Carlos*. Doutorado, FAU/USP, 1990.

BARBASSA, Ademir Paceli. *Simulação do efeito da urbanização sobre a drenagem pluvial na cidade de São Carlos*. Doutorado em Hidrologia, São Carlos, EESC, 1993.

BOLETIM TENDÊNCIAS. Publicação anual do Instituto de Pesquisas-ASSER, nº4 e 6. São Carlos, s.d.

CHONCHOL, Jacques. *Impacto de la globalizacion en las sociedades latinoamericanas? Que hacer frente a ello?* Laboratório de Estudos Ambientais e Urbanos USP, 1997 (no prelo).

DEVESCOVI, Regina de Campos B. *Urbanização e acumulação: um estudo sobre a cidade de São Carlos*. Mestrado, FGV, São Paulo, 1985.

EXAME. Revista quinzenal ano XXXI, nº 25, Dezembro de 1997. edição 650, Editora Abril, São Paulo.

FERNANDES, Maria Augusta. *Indicadores de qualidade de vida: um estudo de caso em quatro áreas periféricas do Distrito Federal*. Brasília: IBAMA, 1998.

FERRAZ, Antonio Clóvis Pinto. *Caos urbano e o caso de São Carlos*. In: *Escritos sobre transporte, trânsito e urbanismo*. Ribeirão Preto: São Francisco, 1998.

FIGUEIREDO, Rubens; LAMOUNIER, Bolívar. *As cidades que dão certo. Experiências inovadoras na administração pública brasileira*. Brasília, MH Comunicação, 1996.

KERBAUY, Maria Teresa. *Poder político local: do coronelismo ao populismo (um estudo de caso: São Carlos)*. Mestrado em História, PUC, 1979.

KOWARICK, Lúcio. *A espoliação urbana*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1980.

LIMA, Luiz Cruz. *Novo espaço da produção: os tecnopólos*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1994, Doutorado em Geografia.

MANCUSO, Maria Inês Rauter. *Padrão de vida e pobreza em São Carlos*. Relatório de pesquisa, Julho, 1994, UFSCar, São Carlos.

NUSSBAUM, Martha Craven. *Human functioning and social justice: in defense of Aristotelian essentialism*. In: *Political Theory* 20, pp. 202-247.

OLIVEIRA, Elza de Andrade. *Perfil sócio-econômico de São Carlos*. Núcleo de Pesquisa e Documentação. Série A- Estudos e Pesquisas, nº 01, UFSCar, São Carlos, 1984.

OLIVEIRA, Osvaldo Luiz de. *Mercado e planejamento. Boletim de conjuntura de São Carlos, ano 01, nº 02, 1997* São Carlos, SEBRAE.

- PALHARES, Marina Silveira. *Movimentos comunitários urbanos em São Carlos: a conquista da cidadania*. Tese de Doutorado, Faculdade de Educação-USP, 1995.
- RIGOLIN, Márcia Regina Vazzoler. *Crescimento e pobreza em São Carlos*. Monografia de final do curso de bacharelado em Ciências Sociais, São Carlos, UFSCar, 1994.
- SEN, Amartya. O desenvolvimento como expansão de capacidades. *Revista Lua Nova*, nº 28/29, CEDEC, 1993.
- SILVA, José F.S. *Uma análise crítica sobre a visão de mundo dos meninos e meninas de rua da cidade de São Carlos*. Dissertação Mestrado, PUC, São Paulo, 1993.
- SILVA, Antonio Nelson Rodrigues da. Os custos do não-planejamento em São Carlos. *Anais do Seminário Plano Diretor de São Carlos Projeto Cidade Urgente*, São Carlos, 1997
- SOUSA, Amary. *Qualidade de vida urbana*. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.
- SOUTO, Ana Luiza et alii. *Como reconhecer um bom governo? O papel das administrações municipais na melhoria da qualidade de vida*. São Paulo, Pólis, 1995. p. 72.
- VESENTINI, José William. *Brasil, sociedade e espaço: geografia do Brasil*. São Paulo: Ática, 1994.
- YÁZIGI, Eduardo. *O mundo das calçadas. Por uma política de espaços públicos em São Paulo*. Tese de Livre-Docência, FFLCH-USP, São Paulo, 1997



UMA INTERPRETAÇÃO GEOGRÁFICA PARA SÃO LUÍS

Antônio José de Araújo Ferreira

RESUMO:

Este artigo trata da relevância de uma interpretação geográfica para efeito de se analisar o fato urbano em São Luís. A intenção, pois, é contribuir no debate sobre como a Geografia pode articular fatores, sobressair escalas e apreender a (re)organização/produção do espaço.

PALAVRAS-CHAVE:

Interpretação geográfica, fato urbano, São Luís, espaço

ABSTRACT:

This article concerns to the eminence of a geographical interpretation for analyzing the urban fact in São Luís. The objective, therefore, is to contribute to a debate about how Geography can articulate factors, stand out scales and apprehend the (re)organization/production of space.

KEY WORDS:

Geographical interpretation, urban fact, São Luís, space

Introdução

A capital do Estado do Maranhão, São Luís, localizada na macrorregião Nordeste do Brasil não é uma cidade de porte médio qualquer. Por exemplo, do país é a única cidade fundada por franceses; em 1998 concentrava 819.799 pessoas ou 15,31% do total estadual em uma superfície equivalente a apenas 0,25% do território maranhense; aglomera as atividades econômicas mais proeminentes relativas aos setores terciário e secundário; o complexo portuário da baía de São Marcos (Itaqui, Ponta da Madeira, e o da ALUMAR) é estratégico em relação aos interesses nacionais. No entanto, alguns conteúdos revelam a sua modernidade, haja vista a inserção de políticas territoriais, a implantação de distrito industrial, a verticalização, a instalação de *shopping centers*, mas também a presença de

palafitas e áreas de ocupação, enfim, as carências urbanas que denotam semelhança com outras de mesmo porte.

Para efeito de se estabelecer diferenciações com as demais cidades brasileiras e apreender os conteúdos, impõe-se a "necessidade de uma periodização" (SANTOS, 1996a e 1996b) pois "na medida em que a sociedade produz e reproduz sua existência de um modo determinado, este modo imprimirá características históricas específicas a esta sociedade e conseqüentemente, influenciará e direcionará o processo de produção espacial" (CARLOS, 1994, p. 33), entre outros. No entanto, e para não se incorrer em equívocos de interpretação, deve-se considerar que a soma dos conteúdos e movimentos no local é articulada às escalas superiores como a regional, a nacional e a mundial. É preciso, portanto, que essa interpretação assentada na Geografia não seja reduzida ao fator econômico, mas que a este

se some (no mínimo) o político e o social se rebatendo na (re)organização/produção do espaço.

A base para esta empreitada será a periodização de FERREIRA (1999), que trata da conformação da mencionada cidade a partir da articulação de fatores políticos, econômicos e sociais decorrentes da ação de agentes da produção do espaço urbano, expressa em quatro períodos: o primeiro inicial abrange da implantação do núcleo original da cidade (08.09.1612) até 1875; o segundo até-se de 1876 a 1950; o terceiro equivale ao período de 1951 a 1970; e o quarto período atual corresponde ao intervalo entre 1971 a 1999.

Vale notar que: 1) é o reconhecimento das dimensões do espaço e do tempo concretizadas numa relação sociedade-espaço derivada da lógica do capital (MORAES & COSTA, 1987) que se levará a cabo a partir do materialismo histórico e dialético enquanto método de interpretação; 2) entre os principais métodos se incluem *pesquisa indireta* concernente aos aspectos bibliográfico e cartográfico, *pesquisa direta* visando consulta a documentos em arquivos públicos e particulares, dispositivos legais, relatórios técnicos, planos e projetos atinentes às três esferas de governo e ao capital privado, e ainda *entrevistas não padronizadas*, além da *análise, seleção e tabulação* das informações e dados obtidos; 3) os argumentos procedidos têm origem no quarto capítulo da dissertação intitulada *O Estado e as políticas urbanas em São Luís*, a qual foi defendida e aprovada em agosto de 1999 junto ao Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo.

A periodização

Em relação ao *primeiro período*, pode-se inferir que a contar de 08.09.1612 o *Estado francês* (com base na política de colonização de exploração vigente) inicia a efetivação da colônia denominada de França Equinocial. Isto por intermédio da fundação de São Luís e instalação de benfeitorias no sítio escolhido, as quais materia-

lizam a estratégia vinculada à política territorial que implica “a agregação de uma dada quantidade de espaço e tudo o que ele contém, o que na prática significa uma adição de fatores de produção: força de trabalho, recursos naturais e terras em geral” (MORAES & COSTA, 1987 p. 139). Obviamente que esse núcleo obedeceu ao “modelo fortaleza-feitoria” cujo sítio correspondia a uma colina de 15m de altitude que proporcionaria boa visibilidade do movimento de embarcações à entrada do setor noroeste do Golfão Maranhense e à prática do escambo em função das condições de navegabilidade e ancoradouro.

Vale ressaltar que devido à presença de corsários na costa brasileira, verificou-se duas lutas pelo domínio de São Luís. Inicialmente, em 1615, envolveu portugueses e franceses enquanto posteriormente, em 1640, entre os primeiros e os holandeses. Em ambas a *Coroa Portuguesa* conseguiu a expulsão. Isto em decorrência da necessidade de expandir, preservar e controlar seus domínios na nova colônia (Brasil), principalmente no desprotegido setor setentrional do país em que, para tanto, se articulou com os *detentores de capital* (“grupos econômicos ligados ao comércio”) almejando, por exemplo, a conquista/proteção da Amazônia, ampliação de benfeitorias, relevância da função administrativo-militar, apropriação de novos fatores de produção (terra, matéria-prima, instalações, mão-de-obra escrava) e por conseguinte, manutenção do incipiente e lucrativo comércio.

No primeiro período, portanto, a atuação do Estado é proeminente em relação ao outro agente social que se constituía, isto é, os *detentores de capital*. Isto devido ao fato de suas ações visarem, primeiramente, à defesa de seus interesses e secundariamente (embora concomitantemente), estruturar a cidade:

1) *espacialmente*, através do domínio do território (forte), a implantação de benfeitorias (arruamento, cais, calçamento e construções), a concessão de cartas-de-data (lotes)¹ e ainda por intermédio da incorporação de novas áreas, mediante aterros e desmontes, face a pre-

sença de áreas pantanosas e a irregularidade topográfica, respectivamente;

- 2) *economicamente*, considerando a instituição do escambo, e posteriormente, em consonância com os detentores do capital, via instalação da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, em 1758, a qual viabilizou a seleção de áreas de produção no interior do estado em que se enfatizou no vale do rio Itapecuru, as culturas de cana-de-açúcar, arroz e de algodão, sendo toda a produção exportada a partir de São Luís². Foi possibilitada, assim, a acumulação de renda e, paralelamente, a arrecadação de impostos, bem como a drenagem de recursos para Portugal;
- 3) *socialmente*, haja vista a presença de militares, missionários, colonos, indígenas (Tupinambás), escravos negros etc., o que resultou no estabelecimento das primeiras regras (coercitivas) de convivência e culminou com leis, com destaque à instituição da propriedade privada da terra (Lei n.º 601/1850) e extinção do regime servil, às quais corroboraram na segregação sócio-espacial, inserida no discurso oficial que “ordenava que não se concedessem chãos a pessoas fora das condições necessárias para construir edifícios nobres”

Em termos cumulativos registrou-se o aumento da população que, de um lado, contribuiu para a cidade de São Luís ser considerada a quarta do país em 1822 (MORAES, 1996), à frente de São Paulo e, de outro lado, revelou que a maioria detinha escassos recursos financeiros, o que se tornou empecilho em se tratando de acesso à terra enquanto mercadoria. Este último fato resultou na necessidade de articulação (índios, negros e europeus pobres) com o intuito dessa população produzir seu próprio espaço a partir da moradia.

Analisando-se as plantas de 1642 e 1844 da cidade em referência, verifica-se que a acumulação de renda proporcionou a ocupação/produção do espaço e melhorias urbanas em termos

de edificações (residenciais, públicas e comerciais), logradouros públicos, iluminação à base de gás hidrogênio (1861), serviços de educação e saúde. Contudo, tais melhorias não eram socializadas e reforçam a necessidade de articulação da população menos abastada.

Convém sobressair que, entre 1845 e 1870, o capital comercial relativo à economia agro-exportadora entrou em crise devido à contínua queda do preço dos produtos exportáveis (algodão, principalmente) no mercado internacional e à baixa na mão-de-obra decorrente do fim do tráfico negreiro. Em consequência, verificou-se que tanto o Maranhão quanto São Luís declinam economicamente, sendo que essa cidade perde importância no Brasil haja vista que em cinquenta anos decai cinco posições já que em 1872 era considerada a nona, antecedendo, ainda, a capital paulista. Todavia, o capital comercial acumulado é reinvestido na atividade industrial a contar de 1875, contribuindo para que o estado maranhense passasse de agrícola a industrial, baseado na fiação de tecidos.

Em relação ao *segundo período* (1876-1950), este caracterizou-se por três fatos:

- 1) os *detentores de capital* industrial concentram-se, inicialmente, no setor têxtil (1890-1930) e, posteriormente, no de óleo vegetais (1925-1948), gerando empregos e contribuindo na expansão/reprodução espacial da cidade, tendo em vista que paralelo às cinco unidades de produção têxtil (50% do total estadual) são construídas vilas operárias, o que revalorizou as áreas então selecionadas, ou seja, o Centro Histórico e o Anil em que se localizavam quatro e uma unidade, respectivamente;
- 2) a mão-de-obra escrava recém-liberta é absorvida, em parte, na indústria têxtil. Entretanto, e em função da instituição da propriedade privada da terra, essa população inicia a conformação de áreas residenciais populares e sem infra-estrutura expressas pela ocupação de manguezais (engendrando as *palafitas*, como a da Macaúba) e terras adjacentes a essas (Fátima, em 1930, é o principal referencial em

se tratando de *áreas de ocupação*). Este fato materializa a necessidade de essa parcela da população (maioria) se organizar em termos de reivindicações, sendo, assim, o embrião de *movimentos em defesa da moradia*;

- 3) a cidade cresce de forma horizontal, que é lenta (ocupação de apenas 7,17 km² ou 1,22% das terras emersas, em 338 anos - 1612/1950) e linear no sentido Centro Histórico-Anil, o correspondente a dez quilômetros. O aspecto linear, todavia, concorreu para que o Estado desfrutasse de melhores condições para investir na estruturação urbana em que a renda acumulada e a arrecadação de impostos viabilizaram a instalação de equipamentos como bonde (1871), chafariz público (1874), telefone (1890), energia a gás carbônico (1907), luz e tração elétrica (1918), os quais entre 1923 e 1926 estavam sob a concessão da Ullen Management Company, de capital inglês.

O Estado cria, ainda, dispositivos legais municipais (Lei n.º 02/1893, Decreto n. 330/1938, Lei n.º 171/1950) visando estabelecer o que é zona urbana/rural, demonstrando preocupação em termos de orientar o crescimento espacial e induzir os usos do solo na capital maranhense. Esta, contudo, apresentava decréscimo em se tratando de importância no país haja vista que em 1950 equivalia à 19ª cidade brasileira. Isto pode ser justificado pelo fato de a base econômica nacional e a infra-estrutura ter, gradativamente, se concentrado na macrorregião Sudeste a contar do advento da cultura cafeeira e da industrialização.

Considerando o *terceiro período* (1951-1970) e ante o declínio das indústrias têxtil e de óleo vegetal em função, principalmente, da cumulativa baixa cotação do algodão e do babaçu no mercado internacional, tem-se que a partir de 1950 o desemprego se revelou como um dos predominantes problemas na cidade de São Luís. Este fato contribuiu para que o *Estado* se tornasse um dos proeminentes investidores através da

oferta de empregos nas três esferas de governo (TROVÃO, 1994). Portanto, o Estado passa a ser responsável pela circulação de capital nessa cidade, fazendo com que o comércio não estagnasse tendo em vista o declínio econômico.

A ampliação da demanda por moradia no Brasil contribuiu para que o *Estado* atuasse enquanto promotor imobiliário. Em 1937 por exemplo, o Governo Federal criou uma incipiente política habitacional baseada nos Institutos de Aposentadorias e Pensões (IAPs) visando à produção de moradias para os trabalhadores assalariados. Em São Luís, o correspondente IAPC (Comerciários) possibilita em 1953 a produção de 320 unidades residenciais, sendo que entre 1962/65 atua em consonância com o IAPB (Bancários) e IPASE (Servidores do Estado), resultando em 624 novas unidades ou 82,98% do total estadual; também por iniciativa federal o SFH/BNH estimula a criação (1966) da COHAB-MA, que no ínterim de 1967 a 1970 implanta três conjuntos habitacionais, os quais equivalem a 2.438 unidades e, em termos cumulativos, aquece a economia através da quantia (US\$ 2.742.060) de capital investido e a geração de empregos (9.752), assim como impulsiona o incremento demográfico, uma vez que, entre 1950 e 1970, 145.701 novos indivíduos são incorporados à mesma cidade. Esta, por seu turno, não foi preparada para tal, sendo que o marasmo econômico a levou à posição de 33ª cidade brasileira, em 1970.

Vale notar que face o descaso do Estado para com as áreas mais insalubres em que se localizava a população menos dotada de recursos financeiros, essa se articula e funda, em 1959, a União de Moradores do Lira que segundo COSTA & SANTOS (1989) é a primeira da cidade e passa a ser a referência da luta popular.

O Estado, também, impulsionou ações almejando estruturar tanto o espaço inter quanto o intra-urbano. No primeiro caso, ressalta-se a articulação da União (Programa de Integração Nacional) com a unidade federada (Plano Rodoviário Estadual), viabilizando a mobilidade territorial do trabalho e ascensão de núcleos de

povoamento/cidades no sentido de leste para oeste, haja vista a introdução de políticas territoriais no Maranhão. No segundo caso, destaca-se a incorporação de duas novas áreas à cidade de São Luís: a primeira refere-se ao setor norte mediante a construção (1969-70) de duas pontes sobre o rio Anil, isto é, a Governador José Sarney e a Desembargador Newton Bello, enquanto a segunda atém-se ao setor oeste através da barragem do rio Bacanga, que culminou com o porto do Itaqui (inaugurado em 1973). Por conseguinte, houve a ampliação do processo de revalorização das terras, bem como se reorientou e incentivou a reprodução do capital/espço por intermédio da expansão horizontal (norte) e da indução do uso industrial (oeste).

No que tange ao *quarto período* (1971-1999), pode-se relevar seis referenciais:

- 1) a condição de proprietário da maioria das terras da capital maranhense por parte da União (BRASIL, 1998) viabilizou a *política de cessão* dessa esfera para a estadual (333 km² ou 56,93% do total das terras emersas de São Luís) e para a municipal (73,3 km² ou 12,53%) com a finalidade de ser procedida a implantação de uma gama de planos e projetos inerentes à organização do espaço urbano. Essa política culminou, no geral, em desvirtuamentos que contribuíram para a reversão tendo em vista, também, as ações e os interesses de *apropriadores de terras* ante a possibilidade de se auferir uma renda mais elevada;
- 2) com base nos critérios espacial e intra-urbano, a capital maranhense é incluída na política territorial concernente ao *Programa Nacional de Capitais e Cidades de Porte Médio* (vinculada à Política Nacional de Desenvolvimento Urbano), que entre 1976 e 1983 resultou na implantação de três convênios equivalentes à inversão de 22.208.749 OTN's. Tais recursos, porém, estavam atrelados ao setor de transportes, o que configurou uma visão puramente setorial com ausência (apesar do discurso) de uma concepção mais ampla em termos do que é política urbana;

- 3) enquanto promotor imobiliário, o *Estado* intensifica sua ação por intermédio da COHAB-MA (1971-78 e 1988), IPEM (1973), Cooperativas (1975-79) e CEF (1989-92), culminando na produção de 55 conjuntos residenciais correspondentes à inversão de US\$ 218.595.950 e a 30.409 unidades que, por conseguinte, incrementaram a indústria da construção civil e a economia urbana. Em consequência, houve a revalorização das terras intermediárias entre esses conjuntos habitacionais e a cidade que então se conformava no sentido norte/nordeste e leste. Tal ação, destarte, revelou-se seletiva em relação à maioria da população citadina e tampouco resolveu o déficit habitacional (MARANHÃO, 1988). Por essa razão, ampliou alternativas como palafitas e áreas de ocupação (84 produzidas entre 1974/98), as quais contribuem substancialmente no crescimento horizontal da cidade e colocam em xeque o discurso oficial concernente à política habitacional;
- 4) a descontinuidade da mancha urbana em termos das áreas onde se implantavam esses conjuntos habitacionais, porém, desencadeou a ação de *apropriadores de terras* via especulação em que os loteamentos, inicialmente, se concentravam em São Luís e, posteriormente, alcançaram os municípios de Paço do Lumiar e São José de Ribamar;
- 5) a reprodução do restabelecido capital industrial (reforçado por interesses nacionais e internacionais) requereu localizações específicas. Para tanto, articulou-se com o Estado ao nível das três esferas e em 1980 instituem a política territorial inerente ao *Programa Grande Carajás*, que em São Luís se materializou por intermédio de dois grandes empreendimentos (CVRD; e ALUMAR³), os quais justificaram a implantação do distrito industrial (34,09% da superfície municipal). Este é beneficiado pela situação geográfica em se tratando do mercado externo (Estados Unidos, Japão e Europa), pelas excelentes condições naturais da baía de São Marcos no concer-

nente à atividade portuária, boa infra-estrutura rododiferroviária que articula a cidade às macrorregiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste/Sudeste, ótima localização em relação à área urbanizada e ainda pela acentuada política de incentivos. Esses empreendimentos, contudo, revelam diminuto efeito multiplicador uma vez que se vinculam ao setor econômico de "enclave". Some-se a isso que, de acordo com PESSOA & MARTINS (1996), entre 1970-90 o Estado do Maranhão registrou a maior taxa (8,8% a.a.) de crescimento do PIB no Nordeste, todavia, mais uma vez as benesses não foram socializadas, e tampouco se viabilizaram políticas sociais; em consequência, BRASIL (1997) revela que a população de baixa renda (até 1 SM) passa de 28,97% da PEA em 1980 para 31,42% em 1997. Daí que, o real motivo da ascensão de áreas de palafitas e de ocupação nessa cidade deriva do incremento demográfico oriundo da elevação de seu poder de atração, adicionado à concentração de renda e ao déficit habitacional;

- 6) a gradativa infra-estrutura implantada pelo Estado, de forma seletiva e por isso desigual pelo espaço urbano de São Luís, induziu a escolha de localizações otimizadas quanto à "diversificação do capital" (FERREIRA, 1999) expressa em se tratando de *shopping centers* (o primeiro é de 1986), substituição de usos do solo (avenidas Marechal Castelo Branco, Jerônimo de Albuquerque, Daniel de La Touche, Leste/Oeste etc.) e a verticalização que antes era pontual, mas atualmente é divulgada como o "novo conceito de moradia" (Cf. FERREIRA, Antônio J. de A., 1999 a: pp. 370-373; e 1999 b: pp.373-377).

O agravamento dos problemas urbanos em São Luís resultou, embora tardiamente, em tentativas por parte do Estado (entenda-se, as esferas municipal e estadual) com o propósito de compreender a dinâmica do processo de urbanização. Por exemplo, instituindo órgãos e, principalmente, mediante o anteprojeto do pla-

no diretor de 1974 que não foi implementado, mas o zoneamento previsto acelerou a elevação do preço da terra e, ainda, induziu o crescimento horizontal da cidade no sentido do setor norte, então denominado de o "Novo Pólo Urbano"

O referido anteprojeto, entretanto, demorou dezoito anos para ser efetivado, o que se concretizou somente em 1992; daí, o porquê de a capital maranhense se apresentar sob a forma de grandes contrastes/contradições (um centro histórico, preservado e testemunho dos séculos XVII e XVIII, voltado para o turismo; uma periferia de baixo padrão, esquecida pelo poder público, em que se concentra a maioria da população; e uma área chique e moderna, em que se diversifica o capital), uma vez que os mecanismos e instrumentos que deveriam disciplinar o uso e a ocupação do solo (lei orgânica, plano diretor etc.) foram pouco implementados, e quando o foram não consideraram o ritmo atinente à dinâmica urbana e econômica que, por sua vez, contribuiu para o incremento das carências citadinas ante o aumento demográfico.

No concernente às carências urbanas tem-se que até junho de 1998 somente 88,20% da população eram atendidos pela rede geral de água, a coleta de esgotos alcançava 50,86% e a de lixo, aproximadamente 68% (MARANHÃO, 1998). Serão essas as seqüelas da modernidade urbana? Esse quadro pode ser vinculado, ainda, à não definição de uma política urbana tanto estadual quanto municipal, o que decorre (no discurso) da ausência da homônima ao nível federal.

Vale notar que, na capital maranhense, nos últimos três anos o Governo Estadual, em convênio com o Federal, investiu R\$ 100 milhões com o intuito de gerar 11 mil empregos (sendo 3.000 diretos). A aplicação desses recursos materializou tão-somente o corte setorial, pois o Estado relegou as tentativas de se compreender o fato urbano, e o agravante é que "o poder político e a iniciativa privada não foram suficientemente ágeis para atender à demanda social" (VIANA, 1996, p. 6) incrementada nos últimos vinte e cinco anos. A intenção, destarte, era "ar-

rumar a cidade” sobretudo quando o turismo está em voga (entenda-se exigências do PRODETUR/NE para efeito de liberação de recursos) e a UNESCO conferiu, em dezembro de 1997, ao Centro Histórico dessa cidade, o título de Patrimônio Cultural da Humanidade. Adicione-se a isso que, após a democratização do país em 1985, o grupo político que domina o estado há trinta anos ainda não conseguiu eleger um prefeito municipal em São Luís.

Apesar do exposto, São Luís e sua hinterlândia imediata é considerada uma metrópole. Pode? Não, se forem levados em conta os fatores técnicos e uma coerente interpretação geográfica. Sim, se forem ressaltados o fator político e a concepção de que um dispositivo legal tem o poder de desenvolver um espaço geográfico. Daí que, a contar de 11.12.1997, a Assembleia Legislativa do Maranhão aprovou a criação da Área Metropolitana da Grande São Luís em que se localizam além da capital estadual, os municípios de Paço do Lumiar, Raposa e São José de Ribamar, onde moravam em 1998, 986.563 pessoas ou 18,42% do total estadual, sendo que a produção de bens e serviços, os equipamentos urbanos e a maioria da população se concentram na cidade que lhe outorga a denominação.

Considerando a pouca discussão sobre a instituição dessa área metropolitana, pode-se sobressair, por exemplo, que não se levou a cabo a necessária relevância de questões como conflitos, limitações e potencialidades comuns, e tampouco a iminente articulação (historicamente, inexistente) entre os órgãos e administrações

municipais envolvidos. Isto, sem se analisar as pífias iniciativas de planejamento comum as quais são agravadas pelo fato de que somente duas das quatro municipalidades possuem lei orgânica, e inexistente um banco de dados eficiente no sentido de se compreender e monitorar o fato urbano.

Conclusão

A interpretação geográfica é um bom caminho a se percorrer no sentido de compreender o fato urbano inerente a São Luís, sobretudo quando a preocupação consiste na análise da interdependência (e não na ênfase a um só fator) de conteúdos políticos, econômicos e sociais, que articulados e em termos evolutivos, se rebatem na (re)organização/produção do espaço e contribuem para se desvendar a histórica perda de importância dessa cidade no contexto nacional, associada às contradições e conflitos inerentes a todo o processo. Por essa razão, convém ressaltar os agentes que levam a efeito esses conteúdos. Todavia, essa interdependência deve ser procedida a partir de diversos interesses que têm escalas de atuação diferentes e interligadas.

Esse caminho, porém, a princípio se apresenta sob a forma de empecilho, haja vista a gama de conteúdos a serem obtidos e analisados em períodos. Mas, à medida que o trabalho avança e as devidas articulações são assimiladas, verifica-se o quanto a apreensão da realidade é proeminente, requer sacrifícios e não reducionismos.

Notas

¹ O Senado da Câmara, representando o Estado, concedeu 114 cartas-de-data entre 1723-1760 e outras 464 no período de 1761-1800. (Cf.: MOTA, Antônia & MANTOVANI, José D., 1998).

² Por exemplo, registra-se a ascendência do volume de exportações de algodão e arroz para Lisboa, uma vez que o primeiro produto passa de 10t em 1759 para 3.392t em 1821 enquanto o segundo revela incremento de 43t em 1766 para 5.400t em

1819 (Cf. GOMES, 1981). O número de navios ao ano passou de 2 para até 150.

³ No ano de 1980, o Consórcio Alumínio do Maranhão ALUMAR (filial da Aluminium Company of America, associada a Royal Dutch Shell) investiu Cr\$ 223.228.100 milhões, que corresponderam a 95,05% do total investido nas cidades de porte médio e a 69,63% do macrorregional. (Ver: SERRA, Geraldo & ZANCHETTI, Sílvio M., 1986, p. 225-253.)

Bibliografia

- BRASIL. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Pesquisa Nacional de Amostra de Domicílios* Maranhão. Rio de Janeiro. 1997. 66p.
- _____. Ministério da Fazenda/Secretaria do Patrimônio da União/Delegacia do Estado do Maranhão. *A situação patrimonial na ilha de Upaon-Açu (São Luís)*. São Luís. maio 1998. 13p.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. *A (re)produção do espaço urbano*. São Paulo, EDUSP, 1994, 270p.
- COSTA, Maureli & SANTOS, Edna. O movimento associativo e os serviços públicos uma avaliação de sua efetividade em São Luís. *Revista FIPES*, São Luís, v. 4, n. 1, jan./jun. 1989, pp. 77-89.
- FERREIRA, Antônio José de Araújo. *O Estado e as políticas urbanas em São Luís*. São Paulo, 1999. 223p. il. Dissertação (Mestrado). Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas Universidade de São Paulo.
- _____. As armadilhas do processo de verticalização na capital maranhense In: SPÓSITO, Eliseu S. (Org.). *Anais do 6º Simpósio Nacional de Geografia Urbana*. Presidente Prudente, AGB, 1999, pp.370-373.
- _____. O shopping center enquanto modernidade em São Luís. In: SPÓSITO, Eliseu S. (Org.). *Anais do 6º Simpósio Nacional de Geografia Urbana*. Presidente Prudente, AGB, 1999. pp.373-377
- GOMES, José P. T. *Formação econômica do Maranhão: uma proposta de desenvolvimento*. São Luís, FIPES. 1981. 60p.
- MARANHÃO. Secretaria de Trabalho e Desenvolvimento Urbano/Coordenadoria de Política Habitacional. *Diagnóstico habitacional do Estado do Maranhão*. São Luís. STDU. 1988. 81p.
- _____. Secretaria de Planejamento/Instituto de Pesquisas Econômicas e Sociais. *Indicadores econômicos e sociais - 1985/1996*. São Luís. IPES. 1998. 49p.
- MORAES, Antônio C. R. & COSTA, Wanderley M. da. *Geografia crítica a valorização do espaço*. 2. ed. São Paulo. Hucitec. 1987. 196p.
- MORAES, Antônio C. R. *Tendências da ocupação da zona costeira do Brasil*. In: BRASIL. *Macrodiagnóstico da zona costeira do Brasil na escala da União*. Brasília. MMA/PNGC. 1996. pp. 25-66.
- MOTA, Antônia & MANTOVANI, José D. São Luís do Maranhão no século XVIII: *a construção do espaço urbano sob a lei das sesmarias*. São Luís, Edições FUNC, 1998.
- PESSOA, Eneuton D. & MARTINS, Marcilene. A dinâmica econômica e condições de vida da população maranhense no período 1970-1990. *Revista Políticas Públicas*. São Luís, v. 2, n. 2, jul./dez., 1996, pp.15-38.
- SANTOS, Milton. *Por uma geografia nova da crítica da geografia a uma geografia crítica*. 4. ed. São Paulo. Hucitec. 1996a. 236p.
- _____. *A natureza do espaço técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec. 1996b, 308p.
- SERRA, Geraldo & ZANCHETI, Sílvio M. O Nordeste e a política urbana (1976-1984). *Revista Econômica do Nordeste*, Fortaleza, v. 17 n. 2, abr./jun. 1986. p. 225-253.
- TROVÃO, José R. *Transformações sócio-econômicas no espaço rural da Ilha do Maranhão*. Rio Claro, 1994. 452p. il. Tese (Doutorado). Instituto de Geografia e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho.
- VIANA, César. Soluções concretas. Entrevista. *Revista Novo Tempo*, São Luís, ano I, n. 4, nov./1996. p.6.

O CONSUMO PÚBLICO DO AUTOMÓVEL COMO DETERMINANTE DA TRAVA URBANA

Tatiana Schorr

RESUMO:

Pode-se analisar através do Automóvel e da cidade de São Paulo a sociedade contemporânea e suas contradições, que se expressam pela trava urbana. Trava essa que torna visível a contradição inerente às mercadorias e ao processo de modernização por elas objetivado.

PALAVRAS-CHAVE:

Automóvel, São Paulo, modernização

ABSTRACT:

The Automobile and the city of São Paulo can bring significative elements for the analysis of the contemporary society and its contradictions. This can be done considering the urban lock which puts into light the inherent contradictions of the commodities and the modernization process by them objectivated.

KEY WORDS:

Automobile, São Paulo, modernization

O "Buraco Quente" significava, para muitos jovens da cidade de São Paulo, um ponto de venda de todos os tipos de drogas; para os moradores próximos, uma ameaça e uma desvalorização no preço de seus imóveis; mas para os moradores do tal "Buraco Quente" aquele lugar significava moradia, amizade e luta: era Jardim Edith (ALFREDO, A. 1996).

O Jardim Edith, isto é, a favela do "Buraco Quente" urbanizada, com luz, ruas organizadas, correio entregando as correspondências aos moradores, enfim, uma comunidade relativamente organizada, já não existe mais. Atualmente, o tal lugar foi transformado na Avenida Água Espraiada. Uma Avenida limpa, contando com quatro pistas para cada lado, bem sinalizadas. O córrego da Água Espraiada está canalizado. Para onde foram todas aquelas famílias? Dirigindo pela avenida, nada nos informa. Sumiram¹

"No caso da Avenida Água Espraiada, ela atravessa uma das regiões mais valorizadas de

São Paulo: bairros residenciais de classe média e alta e o centro empresarial da Berrini. A construção da Avenida foi proposta pela Prefeitura para 'resolver' o problema da ocupação das margens do córrego por favelas, mas serviu para valorizar a região através de uma operação de 'limpeza social' com remoção de cerca de cinquenta mil pessoas." (FIX, M., 1996, p.81).

Atualmente o bairro está modernizado, valorizado. O "Buraco Quente" era a última barreira para a expansão imobiliária naquela região. A obra viária, a nova avenida, é na verdade um empreendimento imobiliário: são as "avenidas-imobiliárias" (FIX, M., 1996 p.99) que surgem por todos os cantos da cidade: a Av. Nova Faria Lima, a Av. da Escola Politécnica, a Av. Água Espraiada, entre outras. *Agora o perigo passou... A Moderna Cidade de São Paulo, a Nova Cidade (Dependente)² ganhou mais uma de suas belíssimas avenidas de fundo de vale, moderna, que, por enquanto, não está congestionada, mas sabemos*

qual será o futuro. Este modelo é repetido ano após ano: mais carros, mais avenidas, mais carros.

A transformação de variados espaços urbanos em avenidas é uma das maneiras mais usuais de “modernizar” e por conseguinte valorizar, determinada região. Washington Luiz, que era conhecido popularmente como o “Presidente Estradeiro” já dizia que “*Governar é abrir estradas*”(SHAPIRO, H., 1994) e Getúlio Vargas explicava a utilização dos Fundos Rodoviários como capital político, indicando que o maior partido do Brasil era (e pelo jeito continua sendo) o “Partido Rodoviário”(SHAPIRO, H., 1994); a modernização em ambos os discursos vem através da motorização do país. É a implantação do *sistema automobilístico*³ que significa governar.

A construção de novas rodovias, abertura de ruas e avenidas sempre foram sinônimos de desenvolvimento. Pode-se analisar este aspecto a partir de dois prismas: primeiro, o próprio *Automóvel* é um símbolo do moderno; e segundo, na década de 50 a indústria automobilística era considerada também como um símbolo de indústria moderna. Mas como tudo que simboliza o moderno é necessariamente aquilo que é o novo e o novo envelhece sempre, ambos aspectos estão em decadência.

O *Automóvel* ainda é considerado um objeto ligado à modernidade, apesar de já não ser considerado pelos “entendidos” um meio de transporte que deva ser mantido, pois os problemas gerados pelo seu consumo abusivo, se é que podemos chamar o consumo de automóveis como abusivo pois é um valor de uso que se realiza na esfera pública⁴ ao contrário de outros valores de uso, complicam cada vez mais a locomoção urbana. Esta preocupação não parte só da sociedade consumidora, mas também dos empresários. Cito, a seguir, Pehr G. Gyllenhammar que, enquanto ocupava o cargo de Presidente da Volvo, em 1972, já declarava:

“Não creio que a proibição do carro particular nas grandes cidades seja ruim. Os automóveis estão matando as metrópoles e estrangulando cidadezinhas e vilas. Os fabricantes de

automóveis deveriam trabalhar com as autoridades governamentais para encontrar sistemas de transporte que possam substituir o carro, além de concentrar-se na limpeza do motor a pistão.” (ROCHA, A., 1972, p.14).

A política pró-carro pode muitas vezes degradar espaços urbanos. Um exemplo desse fato é o “Minhocão” (Elevado Presidente Costa e Silva). O “Minhocão” foi uma iniciativa para resolver a questão do trânsito na Cidade de São Paulo, em especial do centro da cidade, porém o resultado foi um “trânsito elevado” a desvalorização dos locais ao seu redor e degeneração da região. Foi um processo que ocorreu concomitante com a decadência do centro da cidade de São Paulo, que não foi projetado para uma frota de automóveis como a atual⁵ mas sim, para uma cidade com carros (diferente de muitos centros europeus), porém, não para um carro por família. Pode-se observar este fato pela falta de estacionamento nos prédios (muitos sem locais específicos para carros), o que levou a uma desvalorização imobiliária significativa e, ao mesmo tempo, uma valorização dos lugares destinados a servirem como estacionamento⁶ Os locais destinados especificamente para carros estão cada vez mais valorizados; o morador prefere ficar sem jardim, sem salão de festas e sem *playground* ao invés de ser privado de um lugar dentro do prédio para o seu carro e este disputa com as crianças o espaço vital e, como em um jogo de força, o mais forte vence.

Não é só nas moradias que se pode observar como os locais destinado ao *Automóvel* é valorizado; é comum prédios inteiros serem derubados e sua área se transformar em um enorme estacionamento. Esses estacionamentos são uma necessidade local além de serem uma forma, não muito dissimulada, de especulação fundiária. É o carro ocupando e racionalizando, dentro de suas próprias necessidades o espaço e com isso funcionalizando o uso para seu fim.

O uso do *Automóvel* como objeto técnico, meio de transporte não é aqui questionado pois como uso individual, como máquina, é um de-

envolvimento oriundo da necessidade social de locomoção. O problema, então, aparece como uma questão de gerenciamento, de planejamento urbano, o que gera escassez, falta de estruturas para seu funcionamento. Esta compreensão se dá pelo fato de que o uso individual de tal máquina, diferentemente das outras máquinas, se dá, conforme já analisamos, em público. O consumo do *Automóvel* como mercadoria só pode se realizar nas ruas, no âmbito público da vida e é por isso que seu uso social, como objeto técnico determinante da vida cotidiana, não é neutro, carregando consigo e revelando muitas das contradições que até então eram invisíveis.

O consumo público do *Automóvel* revela socialmente a contradição inerente a todas as mercadorias: o consumo individual de uma mercadoria é sua 'positividade' mas o consumo social expressa a 'negatividade' inerente a ela (basta lembrarmos, por exemplo, da questão do lixo). O uso do *Automóvel*, como consumo individual de um objeto técnico como meio de transporte, é 'positivo' mas como meio social de transporte perde esta 'positividade' e passa a portar elementos de 'negatividade' tal como a exclusão da possibilidade de uso (a generalização universal do uso do *Automóvel* é a negação interna a esta mercadoria pois se todos tivessem um carro e resolvessem consumi-lo ao mesmo tempo este consumo não se realizaria para ninguém), no limite o consumo do *Automóvel* é também a exclusão de consumo.

Analisaremos, então, tal limite da forma-mercadoria a partir da impossibilidade de generalização do uso do *Automóvel*. Essa impossibilidade vem à tona no urbano como um problema de congestionamento. Este entrave ao uso do *Automóvel*, restrição ao consumo, é compreendida normalmente (entre um número enorme de análises)⁷ como sendo simplesmente uma consequência do excesso de carro, mau gerenciamento/planejamento e falta de estrutura nas cidades para que o *Automóvel* possa circular livremente. Será que estas são as únicas razões de tal entrave ao uso?

Como já apontamos, o consumo do *Automóvel* se realiza na esfera pública, por essa razão este objeto técnico implicou em uma standardização do espaço no mundo, criando um *sistema automobilístico*. O *Automóvel* necessita de ruas, avenidas, códigos próprios (faróis, marcações, etc.). Como tal qualquer lugar do mundo poderia servir para estudar esta mercadoria, porém não é em todos os lugares que a invisibilidade da técnica vem a tona, ganhando visibilidade e como problema atravessa o desenrolar da vida. Por isso propomos analisar um lugar no qual este problema como entrave ou congestionamentos, penetrou a vida: a cidade de São Paulo⁸. É através da *trava*⁹ de possibilidade de realização da locomoção que este problema, a contradição inerente à mercadoria *Automóvel*, está manifesta na cidade de São Paulo.

Partindo das afirmações de senso comum de que esta *trava* se dá pelo excesso de automóveis e pela pouca estrutura para seu consumo, devemos analisar a cidade de São Paulo com o objetivo de compreender como o *Automóvel* se introduziu, revelando assim a história dessa *trava*. Por onde começar? Considerando que a estrutura urbana de São Paulo sintetiza sucessivos tempos históricos, cabe analisar, nesse sentido, alguns aspectos da cidade de São Paulo.

Analisar São Paulo nos seus primórdios, quando era sobretudo uma cidade colonial que guardava caráter religioso, e mais que isso, ela realmente só se realizava como tal, nas festas religiosas, pois a maioria de seus moradores ficavam no campo ou no sertão adentro vindo para a cidade só nos dias de procissão e festa, é um início. Pensar como a cidade se inscreveu no espaço, criou estruturas físicas (que muitas no presente são valorizadas como monumentos e obras) pode ser um interessante indicativo de como se deu o processo histórico de assimilação, superposição dessas estruturas na modernidade.

As Igrejas de São Paulo são monumentos que preservam dados desta História. Elas são elementos materiais que por estarem inscritas

no espaço permitem uma avaliação do embate que se dá no território da cidade. Um embate histórico significativo entre esses resíduos coloniais inscritos no espaço e a modernidade realiza-se na constante necessidade de circulação, em especial a circulação de *Automóveis*. As Igrejas funcionam até certo ponto como resíduos quase irreduzíveis pois são nexos de uma estrutura política muito forte, a Igreja Católica, mas que na atualidade parecem corresponder a instituições de memória preservadas agora pela instituição do Estado através do Patrimônio Histórico. Logo, não deve-se ignorá-las, pois evidenciam como a cidade foi sendo dilacerada para adequar-se às necessidades, da circulação automobilística. Tais constatações nos conduzem a uma pequena volta ao passado, procurando naquelas obras compreender os conteúdos significativos para a análise da questão proposta.

Em São Paulo, uma das igrejas mais antigas e importantes no período colonial era a Igreja de Nossa Senhora da Penha de França. Esta Igreja, apesar de afastada da cidade, era ligada a ela não só por um caminho (o caminho a Nossa Senhora da Penha), mas também religiosamente, pois sempre que necessário mandava-se buscar a imagem de Nossa Senhora da Penha, e, em procissão, esta imagem era trazida à cidade. A Igreja de Nossa Senhora da Penha ficava no alto, distante da cidade para além da várzea do Rio Tamanduateí e a margem da enorme várzea do Rio Tietê. Saint Hilaire descrevia como esta igreja era vista de longe e este caminho foi relatado também por outros viajantes que aqui passaram no século passado.

Os caminhos antigos em muitos e sugestivos casos foram assimilados à nova estrutura urbana¹⁰. Hoje, o caminho para a Penha é a Avenida Celso Garcia e no lugar da Igreja da Nossa Senhora da Penha de França temos a antiga Igreja da Nossa Senhora da Penha e a Nova Igreja. Não conseguimos mais ver nenhuma delas de longe, nem percebemos as várzeas que atravessamos: basta seguir a Av. Celso Garcia, que é uma reta, que no final, quando encontrarmos o

córrego, hoje canal do Aricanduva, subir o morro até o topo e lá, como se em uma rotatória, encontraremos a velha Igreja enclausurada por duas avenidas. Subindo a rua que sai a sua direita encontraremos a nova Igreja da Penha, não pense que há um jardim a sua frente pois lá encontrará um enorme estacionamento.

Como esta antiga Igreja, que não tem praça mas serve de rotatória, encontraremos muitas outras em São Paulo. É só nos lembrarmos da Igreja do Largo de Pinheiros, da Igreja de Nossa Senhora do Rosário no centro histórico da cidade, entre outras. Além de rotatórias, perceberemos em São Paulo que várias Igrejas tiveram suas frentes recortadas por Avenidas, tal como a Igreja de Santo Antônio do bairro do Limão ou a de São Genaro no Brás. Existem igrejas que como monumentos guardam na paisagem a sua volta a inserção histórica: é assim que pode ser observada a Igreja Nossa Senhora do Ó que tem uma belíssima praça onde nos finais de semana jovens se reúnem para conversar, e lá do alto podemos ainda avistar o que era antes a várzea do Tietê e que hoje é um complexo sistema viário-industrial¹¹.

Neste mesmo sentido temos também a Catedral da Sé, construída no início deste século, que tem a sua frente a Praça da Sé com enormes palmeiras imperiais. Esses dois monumentos religiosos são exceções, pois a regra que observamos foi a destruição das praças: sua transformação em avenidas e das igrejas em centros de rotatórias. Só podemos compreender estas transformações se considerarmos o fato de que as igrejas deixaram de ser o centro de organização da vida das pessoas. Assim pode ser aceito a redução da igreja do bairro a rotatória, pois doravante ela não é mais uma força aglutinadora dos moradores desses bairros. Exceções marcam esta negação: a Catedral da Sé é um monumento histórico da cidade como um todo e projetada como símbolo da cidade já neste século; a Igreja de Nossa Senhora do Ó aparece como uma força de agregação dos moradores daquela localidade. A sua forma monumental

guarda, porém, uma relação com o entorno que se deve ao interesse das instituições ligadas ao patrimônio e à preservação, fazendo a ponte para o circuito da mercadoria-memória.

Tal como vimos acontecer com as igrejas, deu-se com outros monumentos históricos da cidade. É o caso do Parque Dom Pedro II, que utilizando o Rio Tamanduateí e sua várzea, era um verde parque com várias opções de descanso para a população, como por exemplo a Ilha dos Amores. Hoje essa área é um enorme terminal de ônibus. O que sobrou dele foi o Palácio das Indústrias que atualmente está preso em uma rotatória confusa e complicada. Em contrapartida, temos o Palácio do Ipiranga, hoje museu, que ainda tem um jardim, mesmo que recortado por avenidas.

Esta ligeira apreciação sobre igrejas, parques e monumentos nos permite uma primeira observação: existe uma força no sentido de destruir estes “marcos históricos (religiosos)” sob pressão do uso do *Automóvel*. Como já apontamos, estes lugares vêm perdendo sua importância na organização da maneira de viver, porém estes marcos permanecem incrustados na estrutura urbana, dificultando, mas não impossibilitando, a expansão do *sistema automobilístico*. Tais marcos são resíduos de uma dominação colonial-religiosa que era imediata e que alcançava os modos de ser, determinando os momentos da vida e constituindo todas as suas esferas. Esta dominação vai transformando-se e dando lugar a algo que é invisível, operativo e eficaz no sentido de ser determinante da vida, como uma esfera separada: a mercadoria, o dinheiro, e com eles, o *Automóvel*.

Os bairros podem ser compreendidos como um componente da cidade, definem-se como uma unidade em relação a ela. O bairro é uma unidade de vizinhança, do apropriar-se de forma imediata do espaço e do tempo. Os conjuntos de bairros que na história da colonização configuram-se sob o primado da Igreja formam uma totalidade em relação à cidade. Os bairros definem-se em relação à cidade mas guardam

uma identidade própria que também os define. Estes bairros da São Paulo colonial não precisavam estar fisicamente próximos uns dos outros mas integravam a cidade. Tal como vimos, o local da Igreja Nossa Senhora da Penha, que estava distante da cidade fazendo parte dela, transformou-se assim em um bairro¹² São Paulo das suas propriedades de relevo: suaves vertentes e rios de planície com enormes várzeas, parecia de início um conglomerado de pequenas cidades. Formavam vários núcleos de povoamento, os antigos bairros, que iam se constituindo ao redor do Centro triangular da pequena cidade. Esse triângulo inicial, que era o centro, só com o tempo e com a técnica pôde se constituir em conjunto contínuo.

É fácil observar este fato se pensarmos os bairros e aldeamentos que ficavam separados da cidade pelas várzeas dos três principais rios: o Tamanduateí, o Tietê e o Pinheiros. Na margem da várzea do Rio Pinheiros existia o aldeamento de Pinheiros, do outro lado da várzea do Rio Tietê estava a Freguesia do Ó e o núcleo de Santana, a serra da Cantareira e para além da várzea do Rio Tamanduateí o caminho de Nossa Senhora da Penha de França, onde no Século XIX seriam formados os bairros operários do Brás, Moóca e Belenzinho¹³ Foi um longo processo a incorporação destes núcleos afastados do centro da cidade – construíram-se pontes, sanearam-se várzeas, canalizaram-se rios construindo-se avenidas; isso possibilitou incorporar estes bairros à cidade.

Os bairros, ao se formarem, foram também deixando de ser unidades até certo ponto isoladas, integrando-se cada vez mais à estrutura urbana de grandes avenidas que contribuem para o esfacelamento de sua unidade. Neste século a cidade de São Paulo e seu entorno vão formando uma estrutura complexa para suportar a indústria com os processos que lhe são correlatos. Assim, por volta dos anos 50, com o estabelecimento da indústria automotiva vimos concretizar-se uma série de processos que estariam em curso desde o final do século passado.

É nesta concretização que a cidade ganha a conformação da Região Metropolitana de São Paulo. Com relação à apropriação do espaço tem-se, neste percurso, uma mudança: as relações imediatas vão sendo crescentemente mediadas pelo dinheiro que, de acordo com a questão que nos interessa, será concretizado na mercadoria *Automóvel*. E como tal, dinheiro materializado no meio de transporte privado e individual que pode ser visto como um dos importantes impulsores da metropolização.

Uma boa ilustração para este fato é pensarmos como uma pequena venda de bairro transforma-se em loja da metrópole. A pequena venda tem, em geral, como objetivo atender a vizinhança nas suas necessidades diárias. Seus fregueses são vizinhos, o dono é um antigo morador do bairro, e os funcionários se não são todos da mesma família são filhos de conhecidos do bairro. A pequena venda é constituída por uma porta na calçada, seu nome não vem anunciado em um grande letreiro de néon pois quem chega já a conhece e vem à pé. É usual as mercadorias estarem dispostas atrás de um balcão onde só o dono tem acesso e por isso para toda e qualquer compra é necessário travar um diálogo com quem está lá para atender.

Quando a rua na qual esta pequena venda está situada transforma-se em avenida, as exigências de funcionamento são outras: a pequena venda é substituída por uma loja de rede que incorpora um estacionamento e um enorme letreiro, pois agora quem vai comprar chega de carro e não é necessariamente um conhecido. O dono, não sabemos quem é, mora longe. Os funcionários podem vir de qualquer canto da cidade e as mercadorias estão organizadas de tal maneira que é só entrar, pegar e pagar. Tudo rápido e eficiente, sem a necessidade de qualquer diálogo. Esse quadro é facilmente reconhecido na Av. Água Espraiada, cujo processo de construção foi relatado inicialmente. Nessa Avenida, quando de sua inauguração, as casas estavam voltadas de costas a ela, não havia comércio; agora muitas casas já voltaram suas faces

para a Avenida e inúmeras lojas de comércio do tipo descrito acima estão surgindo.

A metamorfose da cidade em metrópole, na qual a grande avenida é uma inscrição significativa no espaço, não só modifica o comércio local mas transforma o ritmo de vida dos lugares. O *Automóvel*, não sem violência¹⁴ passa a reinar sobre o espaço público. Como um *Frankenstein*, a máquina criada pelo homem passa a reinar, e como rei¹⁵ tem direito divino sobre tudo: a rua é sua, a calçada é sua, o espaço é seu e o tempo também. Como disse Antônio Alcântara Machado "aqui as casas vivem menos do que os homens, e se afastam para alargar as ruas" (*apud* BRUNO, 1954, p.1319).

De qualquer forma, engana-se quem pensa que o *Automóvel* é o primeiro propulsor na construção de grandes avenidas pois, considerando a história da cidade, veremos que as preocupações com o arruamento e a construção de grandes avenidas é bem anterior à chegada do primeiro *Automóvel* à cidade, que é considerada como sendo no ano de 1898¹⁶. Podemos observar que as preocupações com o arruamento já estão refletidos no Código de Posturas de 1875¹⁷ e que algumas das nossas grandes avenidas já estão traçadas e construídas na passagem do século tal como a Av. Paulista e a Av. Higienópolis. Esta preocupação com o arruamento encontra seu auge no final do século passado¹⁸ fato que pode ser compreendido como parte da transformação do "*gros bourg somnolent*"¹⁹ na "metrópole do café"²⁰. E como "metrópole do café" centro de negociações financeiras, a cidade necessita transformar-se fisicamente em moderna e para tal traz de fora, da Europa e dos Estados Unidos, seu referencial: são os *boulevards*, servidos de bondes que os ligam aos novos bairros planejados tal como Campos Elíseos e Higienópolis.

A partir da transformação da cidade em "metrópole do café" inicia-se um rápido processo de metropolização no qual o *Automóvel* tem grande destaque. A cidade cresce e alarga-se fisicamente, incorporando os antigos bairros e

formando extensas periferias ao seu redor. Este processo de metropolização inicia-se com as ferrovias e se realiza de maneira mais clara com o transporte rodoviário. O núcleo urbano adequa-se (em muitos casos o adequar-se é o desadequado) ao novo meio de transporte. O adequado, moderno, agora é a máquina, Objeto-Rei, o *Automóvel*. Cada vez existe menos a possibilidade de se conhecer (física e socialmente) o conjunto inteiro da cidade metamorfoseada em metrópole. Na metrópole, a cidade como conjunto parece se esvaír, restando fragmentos nos seus monumentos e obras. Neste sentido, pode-se considerar que a base técnica de transporte (o motor à combustão) foi um dos fatores determinantes da transformação da cidade em metrópole e da homogeneização da paisagem que o uso do *Automóvel* vem implicando. E como este uso só pode realizar-se na esfera pública (o consumo público do *Automóvel*) até o não-uso é determinado pelas necessidades de uso. Conhecendo o que nos resta dos antigos bairros, fragmentos espalhados pela metrópole, percebemos, de novo, o aumento do espaço para a circulação do *Automóvel*.

Estacionar o carro é uma necessidade: como seu consumo é público mas sua propriedade é privada e seu custo de aquisição elevado, o seu momento de não-consumo requer um local seguro, de preferência dentro da casa do dono da máquina para que ele seja guardado. E como esta mercadoria é grande e ocupa muito espaço, na hora de decidir entre o jardim e o carro prefere-se sempre o carro, pois acima de tudo ele custa caro e é uma expressão de posse que fica como que pendurado na entrada da casa. É o cartão de visita do dono da casa. Mas não se pode negligenciar o fato de que o *Automóvel* simplifica a vida que, por oposição, está sendo por ele próprio determinada.

O *Automóvel*, uma das principais causas da transformação urbana, era considerado como objeto de luxo no começo do século. Sua introdução deu-se como objeto de lazer dos ricos da cidade. Em 1908 fundou-se o *Automóvel Clube*

de São Paulo, voltado para desenvolvimento do automobilismo como esporte. Neste mesmo ano, fez-se a 1ª corrida de automóveis: o circuito Itapicirica que ligou Pinheiros a Santo Amaro, e ainda neste mesmo ano o Conde Lesdain fez a primeira viagem de *Automóvel* do Rio de Janeiro para São Paulo que durou 36 dias e levou à restauração do Caminho do Mar. Essas proezas esportivas, que para a época eram bizarras, e a espera da passagem do *Automóvel*, que também na época era um programa, levaram à restauração de vários caminhos e aberturas de novas estradas para que eles pudessem passar. Foi assim que o *Automóvel* começou a ter maior presença na vida paulistana, não como meio alternativo de transporte, mas como portador de uma cultura. A relação do *Automóvel* e sua cultura considerada como reflexo de uma cultura moderna, européia (os automóveis eram chamados de *automobiles*) e norte-americana²¹ surge junto com a transformação do “*gros bourg somnolent*” em metrópole industrial. Não é só o *Automóvel* que vem com essa cultura, a princípio européia mas logo sobreposta pela americana, mas também um novo ritmo para a metrópole²²

Esse é o ritmo do desenvolvimento da modernidade que agora vem embutida nos produtos americanos ultrapassando a forma de modernização anterior, européia. São Paulo, que em grande medida tinha um modo de vida europeu (a elite paulistana falava francês, tocava Debussy, freqüentava casas de chá, e montou a Universidade no padrão europeu, trazendo da França muitos de seus primeiros professores), começa a ter seu ritmo incorporado ao novo tempo do progresso: aquele dos Cadillacs, Martinis e fins-de-semana esportivos. Na década de 40, época na qual Pierre Monbeig conhece e escreve sobre São Paulo, essas duas formas de viver ainda seguiam paralelas. Agora São Paulo pode ser considerada como uma cidade de padrão norte-americano não só em termos morfológicos²³ mas também pelo modo de vida. O ser norte-americano significa, neste século, ser moderno e o ser moderno é, em certo sentido, uma

mudança de ritmo, e, no mínimo, um incremento de velocidade.

Morse também considera que uma das características principais de São Paulo é a velocidade com que as coisas circulam,

"Seu espírito (da Cidade de São Paulo) e seus traços mais importantes, seu genius loci têm que ser procurado; não são manifestos e avassalantes, como no Rio ou em Salvador. O que é manifesto em São Paulo – movimento, pressa, luzes, trânsito, arranha-céus, fábricas, dinheiro – é universal, sem voz ou contorno explícito."(MORSE, 1970, p.353)

O que é paulistano é aquilo que diz respeito ao que é ser moderno: a velocidade, o dinheiro e o não-particular (o sem-voz ou contorno explícito). Primeiro esta modernidade surge na morfologia urbana que entra em choque com o modo de ser de seus habitantes. Pensar como o *Automóvel* participa na criação desta morfologia nos ajudará a compreender o papel deste objeto na configuração do urbano e na modificação do modo de ser de seus habitantes.

Morse ainda considera que *"(...) o advento tardio dos automóveis, que apenas nos meados da década de 1920 apareceram em quantidades apreciáveis, contribuiu para adiar a visão da cidade moderna em expansão, subnucleada, em rápida mudança, com suas artérias e tecidos celulares biológicos e não geometricamente elaborados."* (MORSE, R., 1970, p.374)

Langenbuch considera que o que gerou a expansão horizontal de São Paulo com uma área de superfície enorme, deixando vários espaços vazios no seu interior, foi a rede ferroviária²⁴. Esta configuração impôs-se porque as estações eram distantes umas das outras, sendo para o autor, determinantes no crescimento urbano local. Essa distância foi preenchida depois com o advento do ônibus e do *Automóvel*. Da mesma forma que Langenbuch, Scarlatto analisa que pós-1940 a metropolização de São Paulo *"confunde-se com a própria expansão da produção e utilização crescente do uso dos autoveículos"* (SCARLATTO, Francisco, 1981, p.125). Para este

autor, tanto a produção quanto a utilização de veículos rodoviários foram responsáveis pelo redimensionamento dos espaços geográficos, porém a crescente utilização do *Automóvel* particular foi fundamental na criação do espaço especializado para seu uso, tal como oficinas mecânicas e postos de abastecimento e, conjuntamente com o ônibus, no aumento da distância entre o local de trabalho e a moradia do paulistano (SCARLATTO, 1981, p.125-126).

Consideramos que tanto Langenbuch quanto Scarlatto põem a ênfase de suas análises na determinação da configuração do urbano pela rede ferroviária e rodoviária, deixando de lado um aspecto recorrente na literatura que é analisado como correlacionado a esta determinação: a especulação imobiliária (as "avenidas-imobiliárias" e os estacionamentos estão relacionados, conforme vimos, com a especulação imobiliária).

Neste sentido, para melhor compreender a configuração do espaço urbano em São Paulo, não podemos deixar de lado a questão da especulação imobiliária como um dos fatores determinantes da morfologia urbana, implicando propriamente na forma urbana. São Paulo cresceu com significativos espaços vazios especulativos no seu interior, gerando assim uma enorme extensão urbana. Esses espaços vazios originam-se no fato de que a rentabilidade advinda da especulação imobiliária na cidade de São Paulo, para os proprietários de terra, foi sempre certa²⁵. Isto se dá pelo crescimento demográfico da população paulistana que levou a um aumento de demanda por habitações tornando-as uma mercadoria de importante valor. A realização da especulação imobiliária só é possibilitada pelos meios de transporte, dos bondes de tração animal ao *Automóvel* tem-se um incremento das distâncias pondo em curso a metropolização.

Assim, neste processo de metropolização que tem como um de seus determinantes o meio de transporte, observou-se a expansão da cidade que avança sobre as chácaras próximas, os

sítios e fazendas que vão sendo incorporados como loteamentos particulares organizados visando ganhos monetários. Os arruamentos são traçados para que se otimize o número de lotes, sem necessariamente ser considerada a morfologia (neste sentido física) dos lugares²⁶ Esta forma de expansão urbana que contém espaços vazios no seu interior e loteamentos privados (e muitas vezes clandestinos) é estratégia do setor imobiliário, que gera muitos, se não a maioria, dos problemas hoje enfrentados.

Mas este processo de expansão urbana requer continuamente adequações do sistema de transporte para poder viabilizar o próprio desenvolvimento econômico e social da cidade. A ferrovia já não alcançava todos os pontos de expansão e mesmo dentro dos próprios *subúrbios-estação* foram gerados novos subúrbios cada vez mais longe da estação requerendo assim novas linhas de ônibus para chegar até os locais de moradia mais distantes. A propriedade da terra em São Paulo, como no resto do país, está muito marcada pela Lei de Terras de 1850, que juntamente com a formação de um mercado fundiário e imobiliário gerou a exclusão social e territorial com a qual nos confrontamos hoje. A propriedade da terra foi, e continua sendo, uma das formas de exclusão social, sendo que os indivíduos de menor renda da sociedade ficam impossibilitados de obter a propriedade legal da terra, sobrando muitas vezes como única opção habitar em locais nos quais a propriedade é ilegal, tal como as várzeas de rios e córregos e loteamentos clandestinos na região dos mananciais²⁷

Maricato considera que *“foi baseada no binômio loteamento clandestino e ônibus que a periferia da cidade de São Paulo se expandiu horizontalmente nas décadas de 40, 50, 60 e 70.”*(MARICATO, 1996, p.12). Para a valorização do mercado imobiliário, principalmente em áreas antes ocupadas de forma ilegal, existia, e existe ainda, a necessidade de obras viárias como maquiagem, limpeza no ‘filé mignon’ do capital imobiliário. Neste sentido, a infra-estrutura viária surge como essencial para o acesso

e realização da renda fundiária, completando, assim, o processo de monopolização da terra, tal como observamos no caso da Av. Água Espraiada. Tanto para Maricato²⁸ quanto para Santos²⁹ o Estado está intimamente ligado a esta valorização do capital imobiliário, sendo que ambos apontam como indicativo deste fato o exame dos orçamentos do Estado (nas três instâncias) terem como item prioritário a circulação rodoviária.

Para melhor entender este investimento na circulação rodoviária basta nos lembrarmos que os bondes³⁰ foram sendo retirados de circulação nas décadas de 50 e 60 enquanto que o metrô só foi inaugurado em 1974, sendo que o bonde elétrico surgiu na paisagem urbana na mesma época que os primeiros carros começaram a rodar pela cidade, isso foi no começo do século. Santos considera que os investimentos na circulação rodoviária geraram como tendência a formação de uma cidade espalhada (e não o contrário como explicitado acima), com o desenvolvimento ao longo de avenidas radiais e especulação imobiliária, aprofundando o crescimento horizontal que era um traço antigo da evolução paulistana. Expandem-se os limites deixando no interior uma enorme quantidade de espaços vazios.

Santos considera o crescimento da periferia como sendo um resultado de política de desapropriação e modernização do sistema viário. O autor aponta ainda que o aumento da área urbana, tanto em São Paulo quanto nas cidades européias, é um padrão da era do *Automóvel*³¹ Para Santos *“o desenvolvimento do país é acompanhado pelo incremento no uso do automóvel particular como meio de transporte urbano”* (SANTOS, 1990, p.79). Aponta que de 1967 a 1977 o número de viagens em *Automóvel* quase triplica enquanto que em ônibus não chega a dobrar.

Podemos então, a partir desta breve introdução histórica, perceber que a *trava* de possibilidade de realização da locomoção urbana, que dá visibilidade à contradição da mercadoria *Au-*

tomóvel, não é só um problema de excesso de automóveis nem de escassez de estruturas para o *sistema automobilístico* e nem simples mau gerenciamento, mas é a própria consagração deste meio de transporte (rodoviário), como um quase que absoluto, que intensifica problemas já existentes antes desta base técnica ter se generalizado, criando outros problemas próprios de sua expansão e generalização. Pois, como já assinalamos, é através desta mercadoria que, na cidade de São Paulo, vem à tona as contradições inerentes às mercadorias e estas aparecem tanto no âmbito do público como *trava* ao seu consumo, quanto no privado, como transformação no modo de viver.

Podemos analisar como não só o modo de viver e o urbano são transformados com o *Automóvel*, mas também o processo produtivo. Foi com a produção em massa do Ford T que se instalou de vez uma nova maneira de produzir: o fordismo. O fordismo é marca importante deste século pois foi através desta organização fabril que possibilitou-se a generalização não só da mercadoria *Automóvel*, mas também da grande maioria das mercadorias. Podemos também, tal como fizemos para a cidade de São Paulo, acompanhar o desenvolvimento da produção na fábrica pela produção do *Automóvel*: é o fordismo, pós-fordismo, toyotismo que marcam momentos de transformação da indústria neste século.

Com o desenvolvimento de novas técnicas e tecnologias, a indústria automobilística também já deixa de ser uma indústria símbolo do moderno: a indústria da informática toma seu lugar. Como forma de organização industrial elas diferenciam-se em muito entre si, mas, mesmo assim, o *Automóvel* é inquestionavelmente um momento histórico do processo de modernização. É inegável o fato de que o *Automóvel* territorializa tal processo, que, por sua vez, o generaliza, pois a standardização dos espaços e signos urbanos para a instalação do *sistema automobilístico* é a própria imposição do processo de modernização no território. A homogeneização necessária para que esta máquina pos-

sa funcionar é uma marca impositiva do processo de modernização. Avenidas, ruas, rotatórias, faróis, placas de sinalização transformam o mais variado e distante lugar em componente legível do mundo moderno; é sem dúvida um elemento de constituição do "*One World*" (KURZ, 1997), autoritariamente homogeneizado pela formamercadoria.

Além dessa marca no território, o *Automóvel* afirma a individualização e, através dela, também afirma uma socialização que se realiza de maneira abstrata, pois as relações sociais se dão, tendencialmente, pelo mercado através das mercadorias e do dinheiro. Socialização essa que se realizaria mais tarde, de forma ainda mais acabada, pela informática.

Essa socialização abstrata pode ser analisada pelo *Automóvel* pois tal objeto técnico não é simplesmente um meio de locomoção do homem moderno³² Sua funcionalidade como objeto técnico para o transporte é sem dúvida nenhuma um avanço no desenvolvimento da tecnologia. Mas a funcionalidade deste objeto não é só uma questão de eficiência de velocidade e tempo, pois como mercadoria existem outros aspectos, nem tão ocultos, do significado deste objeto. A questão que se coloca não é o do conteúdo da técnica, mas sim a da *forma* que esta assume na modernidade: a forma de mercadoria. E esta forma implica necessariamente em um uso que vai além de sua funcionalidade técnica, um uso que expressa a valorização social, isto é, a quantidade de dinheiro objetivado na mercadoria: é o uso ostentatório que ultrapassa e nega sua funcionalidade.

O *Automóvel*, como insistimos, pelo fato de seu consumo realizar-se em público, é uma mercadoria primorosa para o uso ostentatório. A marca de carro e a maneira de dirigir indicam socialmente que tipo de pessoa o proprietário do *Automóvel* visa a ser reconhecido. Afinal, Roberto Carlos já cantava:

"Se você pretende saber quem eu sou,
eu posso lhe dizer:
entre no meu carro

e na estrada de Santos você vai me conhecer...”

O *Automóvel* é inegavelmente portador de símbolos sociais, diferente da marca de geladeira que, enclausurada na cozinha, pouco expressa publicamente a quantidade de dinheiro de seu dono. Por isso, para muitos, o *Automóvel* significa prestígio e poder; e é também um vício, um meio de agredir outros homens e em muitos casos um objeto erótico.

Observando publicidades de *Automóveis*, percebe-se claramente a utilização do imaginário de eterna juventude, do poder (potência) e paixão que este objeto acarreta. Tal como o tecnologicamente novo é o mais moderno, ser jovem eternamente é também uma marca de modernidade. É interessante notar que a maioria das publicidades, principalmente nas revistas especializadas em *Automóveis*, visam o universo masculino, afinal sobretudo no capitalismo “o valor é o homem” (SHOLZ, R. 1996, p.18).

Existe claramente um elo que liga o poder com a potência masculina (VIRÍLIO, P. 1996) e esta com a paixão, a força e a velocidade³³ pois estas são características coisificadas que se espera de um jovem. Neste mesmo sentido, o filme “*Crash*” (“*Crash Estranhos Prazeres*” EUA, 1996. Direção: David Cronberg), no qual, segundo a sinopse do jornal “A Folha de São Paulo” “*acidentados buscam prazer em colisões de carros*” (FSP, 28/fev/97) e cuja tradução do título original do inglês ganhou um adendo significativo - “*Estranhos Prazeres*” -, trata basicamente de vítimas (ou mesmo culpados) de acidentes automobilísticos e representa bem a relação entre prazer-velocidade-poder.

Os personagens reúnem-se para assistir ou mesmo provocar acidentes automobilísticos. Estes acidentes lhes dá um prazer erótico. São viciados nesta máquina e, em especial, na sua capacidade de destruição. Buscam, revivendo mortes por acidentes automobilísticos de grandes personagens do cinema, o prazer do estrondo, do *crash*, do gozo.

Um dos personagens principais aponta para o fato desta nova onda, isto é, do prazer com colisões automobilísticas, estar invertendo a ordem social. Pois até então a colisão, o *crash*, significava fim, era a morte. Agora, deste fim, desta morte, surge a vida e a virilidade, é o poder erótico que vem da morte por colisão que agora passa a fecundar o mundo. Concebem que o maior prazer possível é aquele que se sente quando se morre por uma colisão automobilística: é quase o big-bang. Os personagens buscam, por esta razão, provocar acidentes fatais que os levem à morte. Percebe-se por meio da análise desse filme o quanto a vida capitalista automobilística *normal* é vazia, pobre de conteúdo, que seus dramas sociais tornam-se prazeres individuais³⁴

Neste mundo tão globalizado e solitário, muitos contentam-se com um carro para sentirem-se melhor, e se o carro não satisfizer este vazio existem outras opções oferecidas pelo sistema, tal como ficar “*plugado*” na Internet.

Analisando o *Automóvel* e a sociedade contemporânea, Robert Kurz, no texto “*Sinal Verde para o Caos da Crise*”, chama esta sociedade de “*sociedade do capitalismo automobilístico*” e constrói o seu tipo humano: “*o fetichista do Automóvel*” e o “*ser ganhador de dinheiro*” (KURZ, 1997 p.345). A partir deste enfoque, discute como a sociedade chegou à dependência total do *Automóvel* e critica a passividade com a qual os homens se envolvem com a lógica do Trabalho/Dinheiro/Consumo, apontando que “*o que se perde nisso é a qualidade de vida mais importante: a qualidade do próprio tempo de vida.*” (KURZ, 1997 p.348).

Através de uma análise que aborda a questão da jornada de trabalho e do desemprego, o autor mostra como a indústria automobilística foi importante para a produção do emprego na fase da grande indústria com o fordismo, e como viria a encaixar-se perfeitamente na lógica capitalista da acumulação flexível com o toyotismo, conforme indicamos rapidamente acima.

Interessante nesta análise de Kurz é a discussão do porquê a “*Ferrovia foi derrotada pelo*

Automóvel" (Kurz, 1997 p.349), refletindo sobre três pontos. Em primeiro lugar, o fato do *Automóvel* encaixar-se melhor na lógica social-individualista do capital: a ferrovia não tem a capacidade de mover-se em todas as direções pois está presa a trilhos não serve para a cabeça, nem para o corpo do "fetichista do Automóvel". Num segundo aspecto, a ferrovia, como padrão técnico de transporte, está baseada numa coletividade que Kurz analisa como sendo involuntária; pois as pessoas estão juntas de maneira aleatória: "no trem, eles preferem estar sentados sozinhos num vagão, expressando com olhares vazios o vazio de sua vida, um vazio produzido por eles mesmos. Assim, o trem torna-se o lugar do mal-estar. O indivíduo solitário prefere, assim, viajar isoladamente, fechado no invólucro do caixão de lata em movimento." (KURZ, 1997 p.350)

Por último, Kurz considera o fato da ferrovia ser um bem público, nas suas palavras:

"Trata-se, na sua forma técnica, de um macro-agregado social indivisível, cujas partes somente podem funcionar com a mobilização de todas as partes de engrenagem: estradas-de-ferro (isto é, os trilhos), meios de locomoção (locomotivas, vagões, trens inteiros) e, finalmente, a organização do fluxo de transporte (horários, funcionamento, manutenção) formam uma unidade que só como tal pode ser ativada. Era necessário formar sociedades anônimas gigantescas, dando-se assim um grande passo rumo à socialização do capital para poder avançar, por exemplo, nos Estados Unidos, no sentido da ocupação continental pela ferrovia. Na maioria dos países a ferrovia precisou ser, enfim, um empreendimento estatal ou semi-estatal, por requerer grande quantidade de capital. O caráter social e a alta intensidade de capital da ferrovia fazem, portanto, da relação entre a produção e o consumo, uma relação entre grandes capitais enquanto um superbem de investimento e, diretamente, uma relação entre capital e Estado. O consumo privado individual como última instância do círculo da valorização capitalista,

pode continuar somente a contagotas, na forma de demanda por bilhetes e passagens." (KURZ, 1997 pp.350-1).

A partir da leitura deste texto podemos pensar o quanto o "vício automobilístico" de Kurz não anda junto com outros dois vícios desta sociedade: o cigarro e o computador pessoal³⁵. Estes três vícios estruturais do sistema, dizemos estruturais porque são peças-chave no desenvolvimento da sociedade capitalista e na domesticação do homem para que consiga suportar todas as mazelas de sua vida, têm muito em comum.

Tanto o cigarro quanto o carro e o P.C. (*Personal Computer*) foram ou ainda são o símbolo da técnica, sociabilidade e de prazer do sistema. Os três são produzidos visando à esfera particular, à esfera individual, ao privado: é o produto feito para o consumidor atomizado. Estes três "vícios" não sofrem do mal da coletividade involuntária, pois não são socializáveis, pois apesar do consumo do *Automóvel* só poder se realizar na esfera pública, o ato de dirigir é inegavelmente *auto*. O prazer do consumo dá-se individualmente.

Existe, de alguma forma, uma ordem histórica-cronológica entre os três, uma ordem que se aperfeiçoa com o tempo.

O fumo é um produto que surgiu muito antes do capitalismo. É produto, de certa forma até hoje, relacionado e dependente do campo. Foi capturado pela lógica do capital e, como cigarro industrial, tornou-se um símbolo do moderno (quem não relaciona a palavra cigarro com cavalos, cowboys e divas de Hollywood?); porém, de alguma forma esgotou-se. Faz mal a saúde do tão prezado consumidor...

Já o *Automóvel* é uma mercadoria da grande indústria, símbolo do capitalismo. Produto desejado por todos. É com a fabricação do carro que se instala de vez o trabalho simples, alienado. É o fordismo com sua organização em esteiras, trabalho repetitivo e sistematizado que se chega ao auge da grande indústria. Mas é também com o Toyotismo que o sistema produtivo é

remodelado e dá início à “*pós-grande indústria*” (FAUSTO, 1989). Estamos agora na fase de repúdio ao *Automóvel*. O trânsito nos grandes centros urbanos está caótico. Como era necessário reproduzir o sistema, então, há muitos anos, os governos só investiram no meio de transporte privado, todos nós só queríamos o carro próprio. O *Automóvel* polui, faz mal a saúde do tão prezado consumidor...

O P.C., com sua multiplicidade de “*softwares*” é o símbolo de nossos dias. É a mercadoria símbolo da *pós-grande indústria*. O P.C. simula tudo, isolou o consumidor em um espaço restrito, porém globalizado, hoje as grandes produtoras de *softwares* têm suas firmas localizadas em regiões distantes e montanhosas dos Estados Unidos, comunicando-se com o resto do mundo via a rede de informática que produzem. Qualquer informação, qualquer publicidade chega até eles e sai deles em direção ao resto do mundo.

Com o P.C., o consumidor acha que é “ele e o mundo” todos os fetiches da mercadoria estão aí e mais alguns. Inclusive é através das redes da Internet que organizações anti-taba-

gistas e anti-*Automóvel* se organizam. Aparentemente, com o P.C. consegue-se resolver a contradição existente no cigarro e no carro, ele não polui parece que não faz mal a ninguém pelo contrário, é a esperança de igualdade, liberdade e democracia. Será que é bem assim? Já existem muitos estudos que mostram o quanto o computador faz mal aos olhos, tendões e costas de seu operador. Então, faz mal a saúde do tão prezado consumidor.

Daqui a algum tempo, aparecerá no horizonte um novo símbolo, agora talvez um outro símbolo do pós-moderno, algo novamente que carrega consigo a pseudo-inocência de uma mercadoria. Este “novo” com certeza irá se juntar ao coro do “*satisfaça o homem e mantenha-o tranqüilo*” para que o mundo continue. São os vícios desta vida. Vícios esses que necessitam ser analisados através da maneira que penetram o cotidiano, pois é só assim que compreenderemos a *trava* da urbanização, que implica em violência e mal-estar presentes na sociedade contemporânea, e é dessa compreensão que pode surgir elementos de mudança radical.

Notas

¹ A remoção dos moradores do Jardim Edith para a construção da Avenida Água Espraiada é um exemplo típico de uma racionalidade, de um lógica, que, como estratégia, se realiza enquanto prática social. A construção de tal avenida significou uma valorização de seu entorno, incluindo a Avenida Luís Carlos Berrini, de 20 a 30%. Aí está prevista a formação de um complexo empresarial *World Trade Center* que contará com um hotel cinco estrelas, um *shopping* e alguns prédios de escritórios. Os moradores do Jardim Edith estavam ali há mais de dezenove anos. A luta pela constituição desse lugar como possibilidade de um vida socializada foi fazendo-se ao longo destes anos. Os ganhos, quando da construção da avenida, já se haviam materializado no lugar mediante a organização de seus moradores pela associação de bairro aí constituída. Dona Raimunda, então presidente dessa associação, conta que ‘ali havia tudo:

água, ruas, eletricidade e um telefone comunitário a cada oitenta metros. Olhe onde estou... Precisamos agora lutar por tudo isto de novo... Veja meu filho, tem dezoito anos, ele nasceu e cresceu naquele lugar...’ Raimunda mora agora na Cidade Júlia, extremo sul do município de São Paulo onde faltar água por quatro ou cinco dias consecutivos não é raro” (ALFREDO, A., 1996).

² Mariana FIX (1996) elabora de uma maneira muito interessante este termo.

³ Gabriel DUPUY, em seu livro *Les Territoires de L’Automobile* (1995), utiliza o termo *système automobile*, que traduzimos para sistema automobilístico, para designar o conjunto de elementos que juntamente com os veículos asseguram a regularidade dos deslocamentos motorizados homogeneizando o espaço. Utilizaremos o termo no mesmo sentido; enfatizamos o termo ‘sistema’, pois é assim, ‘naturalizado’, que aparece na soci-

idade o *Automóvel* e seu meio específico.

- ⁴ Aqui o termo “esfera pública” entra em contrapartida a “esfera privada” cisão esta imprescindível para que o processo de modernização se realize plenamente.
- ⁵ O engenheiro Max Ernani Borges de Paula, da Companhia de Engenharia de Trânsito, numa conversa, estimou que hoje a frota paulistano seja de um veículo para cada duas pessoas.
- ⁶ Uma rádio paulistana, a Musical FM (105,7), vinculava uma publicidade sobre uma agência especializada em transformar terrenos em estacionamento dizendo: “espaço ocioso é dinheiro perdido” indicando que o espaço deixa de ser ocioso quando vira estacionamento! Este processo pode ser visto por todos os cantos da cidade; são terrenos baldios ou com construções antigas que são demolidas para que no local, em pouco tempo, surja um árido estacionamento.
- ⁷ É interessante apontar como essas questões dos problemas relacionados com os congestionamentos são recorrentes na mídia. Um artigo escrito por Miguel Jorge (ESP, 10/07/98) “O custo do congestionamento. Calvário do trânsito nas dez maiores cidades do País causa prejuízo de R\$ 475 milhões anuais” aponta como sendo os culpados pelo “calvário do trânsito” um conjunto de elementos: “Carros, caminhões e ônibus sucateados, pedestres indisciplinados, carroças de animais e veículos de carga que trafegam alheios às regras de trânsito, influenciando atitudes agressivas e ameaçando quem passa? Ou o poder público, sem recursos, experiência prática, tecnologia e competência para administrar as pressões de um desordenado crescimento urbano, que, além de tudo, distribui concessões de linhas de transporte de massa por critérios políticos? Acertou quem apostou nos dois. Mas acertaria também quem apontasse outras causas, como o pequeno número de fiscais de trânsito, mal preparados e mal pagos, incapazes de resolver problemas da falta de educação no trânsito, como estacionamento proibido, em calçadas, filas duplas, triplas etc.”
- ⁸ A lentidão do trânsito em São Paulo no horário de pico da manhã (entre as 7:00 e 10:00 horas) de 1994 a 1996 (contabilizado até setembro) aumentou em 14%; enquanto que no horário do pico da tarde (das 17:00 às 20:00 horas) este aumento foi de 19%. Neste mesmo período, houve uma diminuição de 10% na média diária de passageiros por ônibus (FSP, 26/out/96). Além desses fatos, constata-se que a velocidade média nos principais corredores caiu entre 10% e 20% de 1993 a 1995; a velocidade média da Avenida Paulista passou de

13,7 Km/h em 93 para 11,7 Km/h em 95 (FSP, 02/abril/95), e em 1998 a velocidade média no período da tarde para toda cidade, conforme nos informou o engenheiro Max Ernani Borges de Paula da Companhia de Engenharia de Trânsito (CET), foi estimada em 12 km/hora para os ônibus e 17 km/hora para os carros e a frota de automóveis está estimada em um veículo para cada dois paulistanos.

- ⁹ “Enchente e engarrafamento. Automóvel vai pagar IPTU. Virou imóvel.” Comentário de José Simão, articulista da Folha de São Paulo, 4 de março de 1999.
- ¹⁰ Para tal discussão são interessantes os livros de Ernani BRUNO (1954); Pierre MONBEIG (1954) e Richard MORSE (1970).
- ¹¹ Um interessante estudo acerca da incorporação da várzea do Rio Tietê ao conjunto da cidade pode ser encontrado no doutorado de Odette SEABRA (1987).
- ¹² A cidade de São Paulo cresce em plena República quando a separação Estado-Igreja já estava declarada na Constituição do Estado. Isto não impede que os velhos bairros de São Paulo desde o final do século passado se organizassem em torno de uma Igreja. A imigração do final do século levou a ocupação sucessiva de várias áreas e a Igreja em muitos casos não pode proceder na ocupação, tal como foi o caso da Casa Verde, do bairro do Limão, entre outros. O perfil religioso da população, seu modos de ser, levou a que grupos de indivíduos assumissem a condição de beneméritos e fizessem doações para que Igrejas se implantassem em meio às áreas do entorno da cidade que iam sendo ocupadas por loteamentos.
- ¹³ Um interessante estudo acerca desses bairros pode ser encontrado na tese de doutoramento de Margarida Maria de Andrade (1991).
- ¹⁴ É interessante perceber a quantidade de atropelamentos que acontecem nos locais onde novas avenidas são construídas: um bom exemplo é a Avenida da Escola Politécnica, construída em um local que antes era uma várzea de córrego, não sabemos quantas pessoas foram atropeladas ali, mas a quantidade de cães que são atropelados é impressionante, e como não são recolhidos ficam como tristes avisos: quem manda é o carro.
- ¹⁵ O Automóvel como rei implica também, é claro, o fato de que, quem tem possibilidades (dinheiro) de ter um, é rei. Um estudo realizado na Universidade de Cornell “mostra que, na Grande São Paulo, famílias com renda acima de R\$ 2.100,00 usam 8,6 vezes mais o espaço urbano do que a população que ganha até dois salários mínimos. O Auto-

móvel é o grande responsável por esse desequilíbrio, (...)” (FSP, 27/set/98).

¹⁶ Ernani BRUNO (1954, p.1081) aponta que o primeiro relato de um Automóvel na cidade de São Paulo é desta data: este Automóvel estaria causando alvoroço na Rua Direita.

¹⁷ “Essas preocupações urbanísticas e de melhoramento dos leitos das ruas se refletiram no Código de Posturas de 1875. Determinava-se nele que todas as ruas e travessas que de então por diante se abrissem na cidade – ou mesmo em outras povoações do município de São Paulo – tivessem a largura de treze metros e vinte e dois centímetros, salvo quando não fosse possível lhes dar essa dimensão por obstáculo invencível. E impunha o calçamento das frentes ou testadas das casas com pedra de cantaria lavrada. Talvez em parte como consequência dessas disposições, em fins do século passado já era possível distinguir perfeitamente a parte antiga da cidade de sua parte nova (...)” (BRUNO, E. 1954, p. 974, vol. 3, Cap.II, “As Avenidas e as Árvores”).

¹⁸ Após o Código de Posturas (1873) foi montada a Diretoria de Higiene (1893) da Cidade de São Paulo. Essa Diretoria visava ao controle sanitário que era marcado por “uma concepção que identificava na cidade e nas moradias as causas das doenças, as quais seriam extirpadas por meio de regulamentação do espaço urbano e do comportamento de seus moradores – uma ação que seria importante instrumento de controle social e manutenção da ordem.” (BONDUKI, N., 1998, p.29). Essa concepção de urbano, denominada de Higienismo, foi também uma forma de imposição do processo de modernização na maneira de viver e na estrutura urbana pois “tornou-se um fator de normalização e homogeneização do social” (BONDUKI, N., 1998, p.35) e instrumento estatal de intervenção na cidade, abrindo caminho para o *Automóvel*, pois “limpava” áreas urbanas densamente povoadas através de largas avenidas e *boulevards*.

¹⁹ Esta expressão é utilizada por Pierre MONBEIG (1953) para descrever São Paulo antes do advento da estrada de ferro.

²⁰ Título do terceiro volume do livro “História e Tradições da Cidade de São Paulo” de E. BRUNO (1954).

²¹ “Muitos grã-finos são *parvenus* desprovidos de raízes culturais, a gozarem lucros excessivos fracamente onerados por impostos. Seu ritmo mais acelerado de vida fez com que um complexo norte-americano de martinis, clubes noturnos, Cadillacs e fins de semana esportivos substituísse

as afetações francesas do passado recente.” (MORSE, Richard, 1970, p.294). Hoje encontramos na cidade de São Paulo bares específicos para os apreciadores de automóveis e motocicletas tal como o Iron Horse na avenida Faria Lima, que a qualquer dia da semana fica lotado de motos, motoqueiros e apreciadores, constituindo assim um *point* da cidade.

²² “*Toute américaine qu’elle soit par la rapidité de sa croissance, par sa nouvelle architecture, par sa bigarrure ethnique, la ville de Sainte- Paul a conservé un rythme de vie européen. (...) Le désaccord est flagrant entre une ville morphologiquement américaine et une façon de vivre qui reste européenne.*” (MONBEIG, P., 1953, p.82-83).

²³ A morfologia urbana não é simplesmente a estrutura geo-física da cidade, mas sim as relações sociais que produzem fisicamente este espaço, ver CAPEL, Horacio (1983).

²⁴ São Paulo antes do advento das estradas de ferro poderia ser considerada, como já apontado acima, um “*gros bourg somnolent*” que a partir da metade do Século XIX transformar-se-ia rapidamente no maior centro industrial da América Latina, que com certeza carrega os traços desta rápida mutação. Este crescimento deveu-se a vários fatores correlacionados entre os quais o desenvolvimento da “metrópole do café” o crescimento demográfico, principalmente relacionado às políticas de imigração pós-1870 e o desenvolvimento dos meios de transporte que neste primeiro momento está relacionado a implantação da ferrovia. Para Richard Morse, “a estrada de ferro ofereceu sua contribuição no sentido de dar vida à cidade depois de 1867” (MORSE, R., 1970, p.205). Além de dar a vida à cidade, Jürgen Langenbuch considera que “o arranjo espacial da Grande São Paulo repousa sobretudo na infra-estrutura em vias de transporte.” (LANGENBUCH, J., 1971, p.334). Sendo que esta rede de transporte ofereceu os eixos para a expansão metropolitana, principalmente com relação as estações ferroviárias que gerariam os subúrbios-estações, o mais importante entre todos os fatores de formação de subúrbios. Esta forma de expansão metropolitana provocou a estruturação de pólos que por sua vez cristalizaram o desenvolvimento local. Os vazios entre as estações só foram superados mais tarde quando o ônibus e o Automóvel surgem como fatores importantes de transporte na cidade, fato que aconteceu nos meados da década de 60.

²⁵ Capel analisa este processo para a Espanha de uma maneira que consideramos válida para São Paulo: “*Por outra parte, el crecimiento de la*

población y la demanda de alojamientos permiten a la burguesía naciente iniciar un proceso a gran escala de especulación del suelo y de producción de la mercancía vivienda, lo cual se convierte en una fuente importante de acumulación de capital. El espacio urbano, la ciudad toda, adquiere un valor de cambio, más importante y por encima de su valor de uso." (grifos nossos, CAPEL, H., 1983, p.20).

²⁶ Incluímos aqui uma longa citação de MONBEIG, Pierre (1953, p.39) pelo fato de considerarmos sua análise contundente para a compreensão deste ponto: *"L'expansion du peuplement urbain s'est fait sans ordre et au mieux des intérêts immédiats des particuliers, exactement comme l'expansion du peuplement rural. (...) La plupart du temps, les nouveaux quartiers sont nés du hasard. A la mort d'un des propriétaires des vieilles chacaras, ses héritiers au lieu de la conserver eu commun ou, en tous cas, à peu près intacte, décident de la diviser en parcelle mises en vent. Ils constituaient une petite société dont le capital provenait de l'héritage. (...) sans faire vraiment acte d'urbaniste, traçant les rues le plus simplement possible et se souciant surtout de faire un appreciable bénéfice. Le système exprime parfaitement une société dans laquelle l'institution familiale n'a pas encore perdu sa solidité mais qui, em même temps, se lance dans l'enrichissement par la libre concurrence, souvent par la speculation entre des individus encore peu conscients des intérêts collectifs"*

²⁷ MARICATO, Ermínia (1996 pp.57-60) considera que a ilegalidade em relação à propriedade da terra é o principal agente de exclusão: "A ilegalidade em relação à propriedade da terra, entretanto, tem sido o principal agente da segregação ambiental e daí à exclusão social, no campo ou na cidade. (...) A ilegalidade em relação à posse da terra parece fornecer frequentemente uma base para que a exclusão se realize em sua globalidade."

²⁸ MARICATO, Ermínia (1996, p. 66): "Exame superficial dos orçamentos municipais das capitais brasileiras é suficiente para revelar que a circulação do Automóvel reina absoluta como item prioritário, há várias décadas."

²⁹ SANTOS, Milton (1990, p. 97) "Os recursos públicos destinados a enfrentar a problemática urbana de São Paulo destinam-se, sobretudo, à rubrica transportes."

³⁰ Todas as pessoas por nós entrevistadas que conheceram os bondes na cidade de São Paulo lembram deles de uma maneira muito carinhosa, tal como o maestro Diogo Pacheco em um texto chamado "Saudades" publicado na Revista Caros Ami-

gos, nº 15, ano 2, junho 1998, escreve: "Ai, que saudades do bonde. Por que acabaram com ele? Sem contar em San Francisco, onde ele é atração turística, tem bonde em Viena, uma graça. (...) Eu sempre adorei bondes. Tomava vários por dia. O 24, que ia do Belém para o centro, me levava e me trazia da escola. (...) Quando queria visitar minha tia Zezé, que morava na Albuquerque Lins, tomava dois bondes. Era uma curtidão. O 24 ia até a praça da Sé. O ponto final era no famoso relógio que também desapareceu. Depois, era só andar um pouquinho para tomar o 17. Perdizes, na Rua Direita (a rua mais torta que já vi). Ele seguia até a praça da República, fazia o contorno, ia pro Arouche, continuava na rua das Palmeiras até a praça Marechal Deodoro, onde descia. Depois era só subir a ladeira da Albuquerque Lins até a casa da tia Zezé, um casarão um pouco antes de chegar à Alameda Barros. E ir para Santo Amaro, então era o maior barato. Os bondes de Santo Amaro a gente tomava na praça João Mendes, do outro lado do Fórum. Esses eram divinos. Se chamavam camarões. Eram vermelhos e fechados. Entrava-se pela frente e se saía por trás. Os passes eram cor-de-rosa. Quando o camarão lotava, os mais moleques faziam o que todos os homens fazem até hoje quando os coletivos vão lotados. Só que os termos eram outros. A gente ia encoxando as meninas. (...) Não é para ter saudades?"

³¹ SANTOS, Milton (1990, p. 15) mostra que na Espanha entre 1900-1950 as principais cidades mantiveram os limites externos, enquanto que entre 1950-1975 algumas ampliaram mais de 10 km.

³² A análise que se segue está baseada em nosso trabalho apresentado no 10º Encontro Nacional de Geógrafos; Vícios Estruturais do sistema: Cigarro, Automóvel, P.C. Uma Leitura do texto 'Luz Verde ao Caos da Crise' de Robert Kurz"; este texto de KURZ está publicado em seu livro "Os Últimos Combates" (1997) como "Sinal Verde para o caos da crise" as indicações de páginas a que nos referimos são desta edição.

³³ A substituição da relação saber/poder pela poder/mover (velocidade do movimento) está amplamente discutida nas obras de Paul Virilio (VIRILIO, P., 1996).

³⁴ Este filme provocou muitas polêmicas, porém não vem ao caso relatá-las, pois o que nos interessa neste momento com relação a este filme é ilustrar a relação das características do Automóvel acima citadas (poder / potência, paixão e velocidade) com este veículo de comunicação. Para mais detalhes, ver no Jornal Folha de São Paulo, caderno Folha Mais!, 26 de janeiro de 1997.

³⁵ É interessante pensar como estas mercadorias estão relacionadas. Logo no primeiro olhar podemos perceber pelas publicidades que tanto o cigarro quanto o P. C. utilizam o carro como parte de seu apelo publicitário: muitas publicidades de cigarro são feitas tendo como suporte o carro (tipo *road-movies*) e o computador é muitas vezes comparado a um carro novo mais veloz. Quando o programa da Microsoft *Windows 98* foi lançado um dos comentários foi o seguinte: "Os novos micos sairão de fábrica com o '98' (...) é como um fabri-

cante de carros tentando vender o modelo 98 de seu Automóvel para três proprietários do mesmo veículo. Um deles tem o modelo 97 luxo, com todos os acessórios de fábrica (...); o outro, a versão mais simples sem acessórios (...). O terceiro proprietário possui um modelo antigo, do tipo popular, (...) prá lá de rodado. O novo carro é parecidíssimo com o modelo 97 mais luxuoso, só que com alguns novos acessórios e, segundo o fabricante, com uma nova e mais forte suspensão." (FSP, 24/junho/98).

Bibliografia

- ALFREDO, Anselmo. "Economia Política da Cidade" In: CARLOS, Ana Fani A. (org.) *Ensaio de Geografia Contemporânea. Milton Santos: obra revisitada*. São Paulo, Hucitec, 1996.
- ANDRADE, Margarida M.. *Bairros Além-Tamanuateí: o imigrante e a fábrica no Brás, Moóca e Belenzinho*. Tese de Doutorado. São Paulo, Departamento de Geografia, FFLCH, USP, 1991.
- BONDUKI, Nabil. *Origens da habitação social no Brasil. Arquitetura Moderna, Lei do Inquilinato e Difusão da Casa Própria*. São Paulo, Editora Estação Liberdade/FAPESP, 1998.
- BRUNO, Ernani Silva *História e Tradições de São Paulo*. Vol. I (1953;(1991)); Vol. II (1983;(1991)); Vol. III (1983;(1991)). São Paulo, Hucitec.
- CAPEL, Horácio. *Capitalismo y morfologia urbana en España*. 4ª ed. Barcelona, Realidad Geográfica / 4, Los Libros de la Frontera, 1983.
- FIX, Mariana. *Parceiros da Exclusão. O Estado e o Capital nas Margens do Rio Pinheiros duas intervenções: Faria Lima e Água Espraçada*. São Paulo, Trabalho de Graduação Interdisciplinar, orientadora: Profª Ermínia Maricato, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, mimeo, 177 p, 1996
- KURZ, Robert. *O Colapso da Modernização. Da derrocada do socialismo de caserna à crise da economia mundial*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1993.
- _____. Luz Verde para o Caos da Crise. In: *CADERNOS DO LABOR sÉrie Autores Alemães*, ano I, nº1, Laboratório de Geografia Urbana, FFLCH, USP, Brasil, 1996.
- _____. *Os Últimos Combates*. 2ª ed. Petrópolis, Vozes, 1997
- LANGENBUCH, Jürgen Richard. *A estruturação da Grande São Paulo: um estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro, Fundação IBGE, 1971.
- MARICATO, Ermínia. *Metrópole na periferia do capitalismo. Ilegalidade, desigualdade e violência*. São Paulo, Hucitec, 1996.
- MONBEIG, Pierre. *La croissance de la ville de São Paulo*. Grenoble, Institut et Revue de Géographie Alpine, 1953.
- MORSE, Richard M.. *Formação Histórica de São Paulo (da comunidade 'a metrópole)*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1970.
- ROCHA, Ari Antonio da. *O Veículo e a Cidade*. São Paulo, Tese de doutoramento, FAU-USP, 1972.
- SANTOS, Milton. *Metrópole Corporativa Fragmentada. O caso de São Paulo*. São Paulo, Nobel, 1990.
- _____. *Por uma economia política da cidade*. São Paulo, Editora Hucitec, 1994.
- SCARLATTO, Francisco C.. *A Indústria Automobilística no Capitalismo Brasileiro e suas Articulações com o Crescimento Espacial na Metrópole Paulistana*. São Paulo, Disserta-

ção de mestrado, Departamento de Geografia, FFLCH-USP, 1981.

SCHOLZ, Roswitha. "O valor é o homem. Teses sobre a socialização pelo valor e a relação entre os sexos." *Novos Estudos CEBRAP*, n°45, São Paulo, pp.15-36, 1996.

SEABRA, Odette C.L.. "O campo da geografia" In: "*Os campos do conhecimento e o conhecimento da cidade*" Cadernos de História de São Paulo, n° 1, São Paulo, Museu Paulista da Universidade de São Paulo,

1992.

_____. Os meandros dos rios nos meandros do poder. Tietê e Pinheiros: valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo. São Paulo, Departamento de Geografia, FFLCH-USP, 1987

SHAPIRO, Helen. *Engines of Growth: the State and Transnational Auto Companies in Brazil*. Cambridge University Press, 1994.

VIRILIO, Paul. *Velocidade e Política*. São Paulo, Editora Estação Liberdade, 1996.



O LIBERALISMO COMO "MISSÃO CIVILIZADORA" NO SEGUNDO REINADO: Tavares Bastos e a descentralização político-administrativa

Paulo Roberto de Albuquerque Bonfim

RESUMO:

Este artigo analisa o pensamento do político brasileiro Aureliano Cândido Tavares Bastos (1837-1875), o qual tem por base a idéia, de inegável inspiração liberal, da descentralização político-administrativa como condição fundamental para a solução dos problemas brasileiros ao tempo do reinado de D. Pedro II (o Segundo Reinado) entre eles, a escravidão, entrave para a consolidação de um mercado interno fundamentado num capitalismo agrário de pequena propriedade imaginado pelo autor. Pretende-se mostrar como suas idéias relacionam-se com o pensamento geográfico, na medida em que apresentam a questão de uma distribuição mais equilibrada dos poderes políticos pelo território e da própria divisão política do Estado brasileiro. Como questão adicional, poder-se-ia contrapor o pensamento de Tavares Bastos ao de Visconde de Uruguai, político conservador e ministro do Império, adepto do Estado Forte e centralizado; ambos pensamentos carregados de um senso "civilizador"; ambos inspirados nas instituições anglo-saxônicas e na obra capital de Alexis de Tocqueville.

PALAVRAS-CHAVE:

Liberalismo, território, descentralização político-administrativa, Estado

RÉSUMÉ:

Cet article analyse la pensée de l'homme-politique brésilien Aureliano Cândido Tavares Bastos (1837-1875), laquelle s'assied sur l'idée, d'incontestable inspiration libérale, de la décentralisation politico-administrative comme condition fondamentale pour la solution des problèmes brésiliens au temps du règne de D. Pedro II (le Second Règne) parmi eux, l'esclavage, une entrave pour la consolidation d'un capitalisme agraire à la petite propriété imaginé par l'auteur. On prétend montrer comme ses idées se rapportent à la pensée géographique au fur et à mesure que les mêmes présentent la question d'une distribution plus équitable des pouvoirs politiques dans le territoire e de la division politique de l'État brésilien. On pourrait mettre comme une question additionnelle la pensée de Tavares Bastos en opposition à celle de Visconde de Uruguai, homme-politique conservateur et ministre de l'Empire, un adepte de l'État fort e centralisé; l'une et l'autre pensées chargées d'un sens "civilisateur"; les deux inspirées par les institutions anglo-saxonnes et le chef-d'oeuvre d'Alexis de Tocqueville.

MOTS CLEF:

Libéralisme, territoire, décentralisation politico-administrative, état

Introdução

A tese sobre a inadequação das instituições liberais à realidade social brasileira constituiu um debate freqüente no pensamento con-

servador brasileiro, numa tradição que *grosso modo*, do Segundo Reinado ao Estado Novo inclui nomes como Visconde de Uruguai (Paulino José Soares de SOUZA), Silvio ROMERO, Alberto TORRES, OLIVEIRA VIANNA (em grande medida

“herdeiro” do pensamento de URUGUAI) e Azevedo AMARAL, só para citar seus principais formuladores. Ou seja, um completo distanciamento entre a “norma” (o direito formal, presente nas nossas Constituições, como a de 1891) e a “realidade nacional” desde o Brasil Colônia marcada por uma cultura autoritária e individualista, seria o principal argumento contra as teses liberais, as quais só seriam compatíveis como as sociedades essencialmente democráticas, como as anglo-saxãs e norte-americanas (VIANNA, 1949).

Nesse sentido, uma sociedade autoritária, escravocrata, altamente hierarquizada, de mentalidade individualista, sem nenhum espírito público, em agressiva dissonância em comparação às sociedades onde haveria maior progresso político (Inglaterra e EUA), não poderia ser regida por instituições que exigissem dos cidadãos uma consciência social e política mais apurada (AMARAL, 1981, p.29). Para esses autores, encaminhar as instituições nacionais nesse rumo seria não apenas distorcer a realidade brasileira, mas agravar seus problemas, na medida em que se chegaria sempre a resultados totalmente diferentes daqueles pretendidos. Em não existindo uma sociedade liberal, não poderia haver um sistema político liberal. Portanto, a ‘receita’ para corrigir esses males estaria na construção de um sistema político autoritário, sustentado por um Estado Forte, o qual deveria estar nas mãos das elites.

Desdobremos essas considerações, entretanto. Segundo Wanderley Guilherme dos SANTOS,

“Este diagnóstico das dificuldades do liberalismo no Brasil (...) fornece um ponto de referência para a reconsideração de duas das mais importantes tradições do pensamento político brasileiro: a tradição do liberalismo doutrinário e do autoritarismo instrumental” (SANTOS, 1998, p.34).

Ora, na ótica conservadora a visão de Oliveira Vianna, no caso essa distinção entre os portadores de ideologias exóticas e estranhas à sociedade brasileira e aqueles defensores das ins-

tituições mais consonantes com o que tais autores entendiam ser a real fisionomia social do país acarretaria a dicotomia entre o “idealismo utópico” de doutrinadores “que pretendiam resolver os problemas nacionais pela importação de modelos estranhos, agravando assim a discrepância entre as normas e as condutas concretas”; e o “idealismo orgânico” “fundado na experiência” capaz de solucionar os nossos problemas de forma ‘realista’ (RAMOS, 1983, p.267). Se dentre os últimos estariam os pensadores conservadores citados, entre os “utópicos” os doutrinadores liberais, ter-se-iam, nomes como os de Torres Homem, Rui BARBOSA e a figura de Tavares Bastos, à qual se opõe como principal interlocutor o Visconde de Uruguai, maior representante do conservadorismo no Segundo Reinado.

O que se pretende nas próximas linhas é fazer uma breve análise do pensamento liberal de Tavares Bastos, tendo como pano de fundo o contraponto de suas idéias com o conservadorismo “orgânico” de Visconde de Uruguai (ou a “herança” de seu pensamento, evidente nas teses de Oliveira Vianna e Azevedo Amaral) e *procurando destacar nesse debate um tom marcadamente geográfico* (do qual se pode destacar a noção de *ideologia geográfica*, ou os discursos articuladores do *pensamento geográfico* com a *praxis* política) (MORAES, 1991, pp.34-45), perceptível sobretudo na discussão entre centralização e descentralização política (e administrativa), tema dos mais complexos (e presentes) na história do pensamento político nacional e fio condutor do pensamento de Tavares Bastos nas suas tentativas de “explicar” os problemas nacionais de seu tempo.

Antecedentes

É no calor de um Brasil recém independente que a Constituição de 1824 aparece, num contexto de elaboração do Estado Nacional. Essa Carta (inspirada na Constituição Francesa da restauração e em idéias de Benjamin Constant) terá um caráter de nítida centralização, sendo previs-

tos quatro Poderes, o Judiciário, o Executivo (nas mãos do Imperador), o Legislativo (com uma Câmara temporária e um Senado vitalício) e o Moderador, que, entre outras atribuições, nomeava ministros, escolhia os senadores (a partir de uma lista tríplice) e tinha poderes inclusive para dissolver a Câmara. Essa estrutura ainda previa a existência do Conselho de Estado, cujos membros eram vitalícios. Em nível provincial (meramente administrativo) os "presidentes" eram escolhidos também pelo Imperador, existindo ainda os "Conselhos Gerais" das províncias, cujas deliberações eram "encaminhadas à Assembléia Geral na forma de projetos de lei" (FERREIRA, 1997, pp.4-5).

Revoluções como as de 1824 e movimentos políticos liberais ("moderados" cuja bandeira era a monarquia parlamentarista, e "exaltados" que propunham um modelo federalista ou mesmo republicano) culminaram com a revisão do Código de Processo Penal (1832) e o Ato Adicional de 1834, o qual decretava o fim do Conselho de Estado, a Regência Una, eletiva e temporária e uma maior autonomia das províncias, ainda que se mantivesse a nomeação dos Presidentes (RÊGO, 1993, pp.74-5).

Redigido sobre uma proposta de reforma radical da Constituição feita em meados de 1832 que previa, entre outras medidas, um sistema federativo *de fato*, conjugado à monarquia (Projeto de Lei de autoria de Visconde de Albuquerque 24/5/1832), com alto grau de autonomia para as províncias, o texto final do Ato Adicional, porém, descartou essas arestas mais 'radicais' tornando-se, na opinião da autor aqui analisado, ambíguo, ou "um regime que participava de ambos os sistemas, centralizador e descentralizador" (BASTOS, 1937a, p. 91), tendo, ao final, significado,

"(...) uma concessão dos Moderados tanto aos Restauradores (por manter o Senado vitalício e o Poder Moderador) como aos Exaltados (ao criar as Assembléias Provinciais, com amplos poderes)" (FERREIRA, 1997, p.9).

Ou seja, prevalecera, ao final, o "espírito conciliador" inerente à nossa elite, evitando radicalismos e mantendo o Poder Moderador, inclusive sob argumentações "liberais" de que os atos do "quarto poder" estariam, de acordo com a Carta de 24, "sujeitos à referenda dos ministros" (MERCADANTE, 1980, p.196-197).

Mas, na verdade essa "conciliação" dará asas aos políticos conservadores: o que ocorrerá a partir de 1840-42 será uma gigantesca reação do conservantismo, resgatando o Conselho de Estado *alvo das críticas mais severas dos liberais, juntamente com o Poder Moderador e o Senado vitalício.*

Em termos econômicos, a consolidação do café como eixo econômico nacional após os anos de 1830 seria uma das explicações para essa reação, pois a esses grandes proprietários interessava muito mais uma política centralizada, com amplas prerrogativas para coordenar as políticas agrárias e escravistas, fundamentais para a manutenção dessa elite (FERREIRA, 1997 p.17), que uma política de descentralização. Para a elite escravocrata, dar amplos poderes às Províncias significaria também porventura uma extinção gradual da escravidão. Nessa linha de raciocínio,

"(...) como não seria possível a coexistência, no mesmo país, (de) regimes de trabalho antagônicos (escravidão e trabalho assalariado), os escravocratas, que dominavam o cenário político nacional, não podiam deixar de recorrer à centralização para resguardar (...) a continuação da escravidão. A centralização (...) salvou a unidade nacional. Também salvou a unidade do trabalho escravo (...), resguardando (...) a estrutura econômica do país" (LEAL, 1948, p.50).

De braços dados a esses latifundiários, uma elite burocrática se encarregará de pôr em prática com o máximo de rapidez as reformas centralizadoras; contexto em que atua com destaque o Visconde de Uruguai, que chega a ser Ministro da Justiça. Em resumo,

“(...) como tantas vezes na história posterior do Brasil, triunfou a ‘razão de Estado’ (o realismo político). Através dela, os saquaremas (conservadores) reorganizaram administrativa e burocraticamente o Estado no melhor estilo centralizado” (RÊGO, 1993, p. 77).

O tempo de Tavares Bastos

O alagoano Aureliano Cândido TAVARES BASTOS (1837-1875) cumpriu uma trajetória comum à elite de seu tempo, formando-se intelectualmente na Academia de Direito do Largo São Francisco (em São Paulo), onde teve contato com o liberalismo, e como “publicista” no Rio de Janeiro nos anos de 1860 quando também atua como parlamentar em duas legislaturas (1861-62 e 1863-65). Em vários aspectos está a importância de Tavares Bastos: talvez tenha sido o primeiro autor nacional a falar da transição para o capitalismo e um dos raros autores do Império a propor um programa global, justamente seu principal livro, *A Província*, que aparece em 1870. A ele, também, retirando de seus textos evidentemente a adoção da monarquia, deverão muitos dos Republicanos dos anos de 1880-90, o que se pode explicar por ser Tavares um dos mais lúcidos autores do Império (diga-se que com erudição muito acima de qualquer autor conservador da época), praticamente quem vai inaugurar o liberalismo no país; um autor para o qual, no 2º Reinado, só haveria termo de comparação com um intelectual do porte de Joaquim NABUCO.

Poder-se-ia mesmo afirmar que TAVARES BASTOS inaugura um longo debate que, a partir de seu “(...) diagnóstico (...) sobre o caráter asiático e parasitário que o Estado colonial herdou da metrópole portuguesa, passa pela tese de Raimundo Faoro segundo a qual o problema é a permanência de um estamento burocrático-patrimonial que foi capaz de se reproduzir secularmente, e desemboca na proposta de (des) construção de um Estado que rompa com sua tradição ‘ibérica’ e imponha o predomínio do mercado e dos

mecanismos de representação sobre os de cooperação, populismo e ‘delegação’” (BRANDÃO, 1999, p. 11-12). Igualmente, ecoam resquícios do pensamento de Tavares Bastos quando na atualidade encara-se a questão da forma de governo como essencial para a ampliação da democracia representativa e do mercado interno.

A década de 1860, quando Tavares Bastos escreve, depara-se com um ideário liberal em que os principais debates serão a descentralização, o livre-cambismo, a manutenção territorial e a perspectiva do fim da escravidão. Esses liberais incluí-se Tavares Bastos aqui, bem entendido serão os primeiros a tocar no tema da escravidão, lutando pela sua abolição e, note-se bem, sem jamais cogitar um outro regime que não o monárquico; enquanto que nos anos de 1870, por exemplo, surgirão grupos republicanos que, não obstante a reivindicação de um novo regime político, não põem a questão da escravidão entre suas pautas (SANTOS, 1998, p. 31).

Tavares Bastos escreverá nesse ambiente em que o liberalismo ganha novos contornos, creditando sempre os males do país à centralização monárquica e visualizando suas soluções na crença de que a “doutrina” descentralizadora, na forma de uma *monarquia federativa*, teria a capacidade de se bem aplicada gerar as condições de viabilizar as transformações das quais o Brasil necessitava; e não apenas mudanças políticas, mas econômicas e sociais também. Para tanto, em meio a propostas novas, a inspiração no Ato Adicional será de extrema importância; ou seja, embora escrevendo nas décadas de 1860-70, Tavares Bastos deverá em muito à geração de 1830.

Centralização e federalismo

Ao contrário do conservadorismo, que entenderia como sendo de ordem “cultural” o problema central do Brasil, para Tavares Bastos ele seria institucional, estaria na herança absolutista do Estado português, sério impedimento às manifestações individuais. É nesse tipo de re-

forma que reside o grosso das propostas liberais de BASTOS. Conforme entende, a centralização, ao privilegiar o governo em detrimento aos indivíduos (dos quais deveria emanar as transformações sociais), rema em direção totalmente contrária às instituições democráticas, sufocando a autonomia dos municípios e províncias. Tendo o "vício da uniformidade" (muito ao gosto do modelo francês, centralizado em "departamentos" meramente administrativos), a política centralista ignora as peculiaridades, diferenças regionais e outros fatores como a extensão dos territórios, a heterogeneidade dos centros populacionais, dos centros comerciais, as dificuldades de comunicação interna e "a diferença de climas, gerando condições sociais diversas" (BASTOS, 1937a, p.27-28). Em suas palavras,

"Constituído destarte o poder, o governo representativo não pode ser (...) mais que uma sombra. (...) Tendo a centralização por alvo tudo dominar, esta necessidade impõe-lhe como elemento indispensável, um número ilimitado de agentes, organizados (como uma) hierarquia militar, que é seu tipo e seu ideal. Então se cria um país oficial diferente do país real" (BASTOS, 1937a, p.22).

Não bastasse esse distanciamento do 'poder' em relação ao 'país real' a centralização traria também um inchaço burocrático, cenário para instalar-se a corrupção e a má gestão dos recursos destinados às províncias. Nesse sentido, o "centro" tão-somente estaria interessado em enviar recursos às periferias para a manutenção de sufrágios corrompidos, com o objetivo de preservar suas maiorias no Parlamento (BASTOS, 1937a, p.20-23).

Para Tavares Bastos, a reação conservadora vai, a partir de 1840, limitando cada vez mais o poder das Assembléias Provinciais, praticamente amputando o Ato Adicional, com o ressurgimento do Conselho de Estado, a criação dos Conselhos de Província (formados por delegados do executivo), a centralização da polícia, da guarda nacional e da justiça, havendo ainda a

centralização de impostos e concessões de obras públicas. Na prática, isso significou a impossibilidade de cada província legislar sobre seus interesses locais, inclusive porque, na onda reacionária, dava-se poder para um Presidente de Província revogar qualquer lei saída das assembleias.

Sua proposta básica de descentralização compreenderá reivindicações como: aperfeiçoamento das leis eleitorais, supressão da guarda nacional, restabelecimento da independência da magistratura, Senado temporário, fim do Conselho de Estado, abolição do Poder Moderador e sobretudo a limitação do Poder Executivo Central (BASTOS, 1937a, p.39).

Em pólo oposto, os conservadores vão entender a descentralização como 'perigo separatista' admitindo-a, como o fazem Visconde de Uruguai e Oliveira Vianna, quando muito em termos administrativos. Argumentarão também que, ao contrário dos Estados Unidos, onde o federalismo foi uma obra centralizadora, de coesão entre as "federações" motivado por interesses comuns de convergência, adotá-lo no Brasil seria uma artificialismo; tese que ultrapassa em muito os limites do pensamento conservador, sendo quase que um "lugar comum" entre os estudiosos do tema.

Os poderes provinciais

O corpo de *A província* será o conjunto das reivindicações de descentralização político-administrativa. Na prática, o que se pretendia era tirar o excesso de peso do Executivo e fortalecer, em contrapartida, o Legislativo, sobretudo em âmbito 'provincial'

Propõe-se em primeiro lugar um Legislativo Provincial bicameral, com Assembléias e Senados Provinciais, sendo que esses seriam uma espécie de mediadores entre os Presidentes das províncias e as assembleias. Divididas as províncias em distritos eleitorais, cada um desses elegeria três representantes na Primeira Câmara a Assembléia Provincial e todos os eleitores de uma província escolheriam os membros dos se-

nados locais, com renovação (a cada quatro anos) de dois terços dos nomes. Caberia aos membros das duas Câmaras Provinciais votar para o Senado Imperial, eliminando assim o caráter vitalício de seu membros (BASTOS, 1937a, p. 116-121). Por fim, paralelas ao Legislativo Bicameral, existiriam comissões permanentes, as quais,

"(...) a exemplo das comissões belgas, deveriam no intervalo das sessões legislativas resolver todos os negócios municipais urgentes (pois), deste modo, se agilizariam as práticas administrativas provinciais, sempre morosas, porque atreladas ao lento movimento do governo central" (RÊGO, 1993, p.80-81).

Buscando uma harmonia entre Executivo e Legislativo, Tavares Bastos advoga, ao lado de uma Assembléia eletiva e temporária a elegibilidade dos Presidentes das Províncias, deixando em aberto, entretanto, se direta ou indiretamente - nesse último caso, a serem eleitos pelos membros das duas câmaras provinciais.

As propostas de reforma política configuram, portanto, nas palavras de Walquiria Domingues Leão Rêgo, a:

"(...) instauração de um genuíno sistema parlamentar, onde as duas câmaras representassem (...) a proporcionalidade populacional (Câmara dos Deputados) e (...) a rigorosa igualdade na representação das províncias (Senado)" (RÊGO, 1993, p.84).

Quanto ao Poder Judiciário, inspirando-se na constituição norte-americana, TAVARES BASTOS aspira-lhe dois pontos capitais: magistratura independente do Poder Executivo e a garantia das liberdades individuais. Retoma-se aqui o Ato Adicional, na proposta de tribunais nacionais e provinciais. Os primeiros deveriam dar conta de questões de interesse geral (nacional) e daquelas envolvendo relações internacionais. Em tal "interesse geral" estariam previstos tão-somente os códigos civil, comercial e penal, e "as garantias da liberdade constitucional, o julgamento pelo júri, os recursos para a superior instância"; o que

reserva às províncias legislar matérias de interesse local (BASTOS, 1937a, p.173/205-207).

A preocupação com direitos individuais reside em coibir arbitrariedades do Poder Central. Uma das propostas nesse sentido é separar totalmente a *polícia da justiça*, pois,

"Vendo no Judiciário uma das maiores garantias do cidadão contra os ataques aos seus direitos civis e políticos, Tavares Bastos insiste na necessidade de empreender uma reforma no sentido de quebrar o elo que submete toda a organização policial e judiciária às decisões do ministro da Justiça, e garantir a independência desse poder em relação ao Governo central: polícia a cargo da Província, com comissários eletivos onde for possível, Justiça dividida em provincial e geral, além de novas regras relativas ao provimento e promoção dos juizes" (FERREIRA, 1997, p. 59).

A descentralização e o município

A relação entre província e município é também matéria fundamental na obra de descentralização político-administrativa do país. Entre outras atribuições, caberia ao Legislativo Provincial regular o "regime das municipalidades" através de leis para supervisão das Câmaras Municipais, o que seria feito por comissões permanentes das assembleias, além de essas indicarem o número de vereadores para cada município, de acordo com suas respectivas populações. Leis provinciais regulariam ainda a instituição policial, confiada, por sua vez, às autoridades municipais. Embora havendo essa supervisão provincial, o projeto de descentralização rejeita qualquer interferência direta da província no município, reservando-lhe ampla autonomia para resolver seus interesses internos.

A descentralização e os impostos

Todo esse projeto de descentralização o próprio Tavares Bastos o admite requereria

somas elevadas de capitais, sendo urgente, portanto, para sua viabilidade, uma redefinição das receitas e impostos, principalmente por causa da situação financeira crítica a que chegaram as províncias após a reação de 1840. A precariedade das receitas locais, ocasionara a queda das importações e comprometera a infra-estrutura interna, sobretudo na agricultura e nos transportes.

Os fundamentos dessa revisão dos impostos estão baseados na distinção entre impostos gerais e provinciais. Entre os primeiros destaca-se o imposto de importação visto como o único “imposto verdadeiramente nacional” e entre os segundos, o de exportação e o imposto territorial (BASTOS, 1937a, p.314-315). Quanto às exportações, o peso dos impostos estaria obstruindo a economia nacional e, havendo uma revisão dos mesmos, o inconveniente da centralização residiria nas variáveis regionais de gastos e infra-estruturas de produção. Assim, seria muito mais onerosa a produção de algodão no vale do São Francisco que a de café em São Paulo, a província com maior infra-estrutura no país, o que demonstra o problema da taxa de exportação uniforme (BASTOS, 1937a, p. 326-327).

Outra taxa provincial prevista é o imposto territorial, evidentemente local, pois o preço das terras varia de região para região. Dado que desde 1850 vigorava a Lei da Terra, a qual, como se sabe, provocara a concentração fundiária, Tavares Bastos vai exatamente procurar contê-la por meio da heterogeneidade regional dos impostos. Como indaga o autor:

“Um território cortado por estrada de ferro assemelha-se acaso aos municípios apenas servidos por algumas picadas e pontilhões? Um município produtor de (...) café compara-se, em riqueza e capacidade tributária com os (...) criadores de gado? A pequena propriedade agrícola do norte (...) deveria ser vexada por uma taxa igual à necessária para promover a diminuição das grandes propriedades do Sul mantidas com o trabalho escravo?” (BASTOS, 1937a, p. 330).

Deduz-se daí, logicamente, que às Assembléias Provinciais reservar-se-ia o papel de regulamentar o funcionamento desse imposto (mais elevado nas regiões com melhor infra-estrutura e mais povoadas.)

É interessante notar que BASTOS propõe um “enxugamento” da máquina de impostos através da fusão de alguns deles, bem como pela transferência de impostos gerais às províncias (como taxas sobre escravos e impostos de mineração) (BASTOS, 1937a, p. 332-337).

Um esboço de regionalização

Estabelecer a proporcionalidade de representação política é o principal objetivo da proposta de nova divisão política do país apresentada por TAVARES BASTOS. Contudo, excetuando-se os vazios territoriais, devem ser levados em conta numa divisão territorial fatores como a “história, o comércio e as tradições” pois não se formam províncias “com o compasso, descrevendo (...) linhas astronômicas, ou acompanhando somente os limites de natureza física” (BASTOS, 1937a, p. 359).

Torna-se evidente, pois, que TAVARES BASTOS procura reordenar racionalmente o território, rompendo com a divisão herdada do período colonial, geradora de distorções políticas e desequilíbrios econômicos regionais profundos. Ou seja, não bastaria descentralizar as decisões políticas, mas sim repensar a divisão das províncias lembrando-se que o ideal econômico de Tavares Bastos estava centrado na economia agrícola de base na pequena propriedade e na coesão do mercado interno.

Assim, aos vazios políticos sobretudo localizados nas províncias de Mato Grosso, Pará e Amazonas reserva-se o seguinte destino: dividi-los em “distritos administrativos” com “assembléias onde houvesse população o bastante, ou sem elas, como simples presídios” Seriam esses os “distritos”: Solimões e Negro (província de Amazonas); Madeira e Guaporé (áreas de Ama-

zonas e Mato Grosso); Oiapoque (nordeste do Pará); Tocantins (seções de Pará, Mato Grosso, Goiás e Maranhão); Alto Paraná (porções ocidentais de São Paulo, Paraná e Santa Catarina); e os 'distritos' de Vale do Ivinheima, Alto Paraguai e Baixo Paraguai (todas abrangendo trechos da então província de Mato Grosso) (BASTOS, 1937a, p.360).

Ir contra esse raciocínio e insistir em manter esses "extensos desertos" em províncias imensas seria manter "campos de exploração política" de grandes proprietários e a corrupção solta em seus 'currais' eleitorais.

A criação não de 'distritos' mas efetivamente de novas províncias e novos arranjos territoriais fazem parte também das propostas de nosso autor. É nesse sentido que propõe anexar a Sergipe a área do baixo São Francisco pertencente à Bahia e a criação de um território a Província de São Francisco à margem esquerda do mesmo rio, compreendendo trechos das comarcas de Paranaguá (Piauí); Palmas e Porto Imperial (Goiás); e tendo como capital Barra (Bahia) À província de Minas Gerais reservam-se os maiores arranjos: seria conservada uma parte de seu território "Minas Gerais" propriamente dita e seriam criadas as províncias de "Minas do Norte" (acompanhando o Vale do Jequitinhonha, com uma saída de Minas para o mar única "Província" "mediterrânea" dentre as de maior importância econômica), e a de "Minas do Oeste" (BASTOS, 1937a, p.357), antiga região conhecida como "Triângulo Mineiro" a qual teria, segundo alguns, uma origem histórica distinta do restante das 'gerais' como entreposto secundado à mineração em Mato Grosso e Goiás (GUIMARÃES, 1990, p.22); o que mostra que a reivindicação de um Estado do Triângulo proposta em projeto à Constituinte de 1988 tem bases históricas que remontam ao autor aqui estudado, isto é, desde pelo menos um século antes da atual Constituição.

Finalmente, por questões históricas e de facilidade de comunicação, Lorena e Bananal passariam do Rio de Janeiro a São Paulo e áreas

de Pernambuco próximas ao Rio São Francisco seriam incorporadas à Bahia (BASTOS, 1937a, p.357-358).

Doutrinação e missão civilizadora

É hora de verificar com efeito, *que tipo de liberalismo* defende Tavares Bastos. O que sugere perguntas como: *o que é de fato seu liberalismo? há pontos de convergência entre sua doutrina e a de conservadores (como o Visconde de Uruguai)? Que tipo de sociedade em sua visão existiria no Brasil do Segundo Reinado e que tipo de sociedade Tavares concebe?*

Em primeiro lugar, deve-se frisar em seu discurso a crença liberal de que as mudanças institucionais, baseadas em "boas leis" poderiam, em si mesmas, transformar a sociedade, responder aos problemas do país. Inclusive, ponto importante esse, tais mudanças institucionais poderiam mesmo, para usar uma expressão da atualidade, dar os subsídios de cidadania ao povo. Ou seja, a constatação do 'atraso' do baixo nível de "civildade" e da ausência de espírito público inerentes à sociedade brasileira não seria um obstáculo intransponível, como certamente imaginariam os conservadores daí quererem a tutela do Estado Forte. Ocorre é uma inversão da fórmula. Se, por exemplo, para o VISCONDE DE URUGUAI e para uma longa tradição conservadora tais constatações apontam para a inadequação das instituições liberais, para Tavares, por causa dessas mesmas características é que o liberalismo aparece repleto de um 'ideal de salvação' com o fito de serem suas instituições "fontes de educação cívica e civilização" (FERREIRA, 1997 p.82); um verdadeiro exercício de cidadania, a respeito do qual vale transcrever palavras do autor, pois:

"Inábeis e fúteis são tantos dos presidentes nomeados pelo governo imperial, que sem hipérbole poder-se-ia dizer (...) que o povo, ainda que quisesse, não elegeria piores" (BASTOS, 1937a, p.135).

Portanto, a transição para a democracia seria feita pelo exercício da mesma. Nesse ponto, nota-se mais uma atribuição das províncias: a responsabilidade da educação, da instrução pública, e mais uma vez convém ler as palavras de Tavares, que pergunta:

“Quais serão os destinos do nosso sistema de governo, que deve assentar-se na capacidade eleitoral, se perpetuar-se o embrutecimento das populações (...)?”(BASTOS, 1937a, p. 216).

Assim, se Tavares exclui do sufrágio aqueles que considera totalmente ‘incapazes’ desse exercício, os analfabetos segundo ele, seguirá as ideais de Stuart Mill, ao considerar:

“(...) como imperativo moral do governo que os meios de atingir os conhecimentos elementares para se constituírem os indivíduos em eleitores fossem colocados ao alcance de todos (...)” (RÊGO, 1993, p.83).

Eis a missão provincial: oferecer ensino primário gratuito, dar liberdade total ao ensino particular e complementar as verbas para tal fim através de uma “taxa escolar” adicionada a outros impostos provinciais e cobrada diretamente em âmbito municipal.

Evidencia-se, pois, um ponto capital do ideário liberal do publicista alagoano, a articulação, vital para a reforma moral pretendida, entre o problema educacional, o baixo nível de ‘civilização’ do povo brasileiro e a emancipação da escravidão, de que resulta, para erigir uma sociedade liberal, uma preocupação em dar ao ex-escravo o *status* de cidadão; numa constatação de que a escravidão, a existência do trabalho forçado, era um entrave para o crescimento moral e cultural dos homens livres (RÊGO, 1993, p.83).

Bastos não poupa críticas e palavras contundentes à escravidão; vai, inclusive, propor a abolição gradual dessa instituição, começando pelas províncias limítrofes a outras nações e aquelas com menor número de escravos. A garantia à instrução para os ex-escravos seria também dada

pelos províncias, numa tentativa de inserir o negro liberto na sociedade, enquanto que ao poder central reservava-se a tarefa de auxiliar as províncias com verbas para alforrias ou mesmo financiar diretamente a extinção da escravatura nas províncias com baixo número desses trabalhadores. Evidentemente, Tavares Bastos não escapou a um dos debates mais rumorosos para as elites, liberais ou conservadoras, de sua geração, a problemática da substituição do trabalho escravo e da fomentação à imigração, principalmente a imigração européia (AZEVEDO, 1987).

Ao contrário de certas visões da elite do século XIX, que logravam substituir aos negros escravos os trabalhadores brancos europeus, Tavares propõe-lhes a condição de pequenos proprietários (BASTOS, 1937 a, p.271-279), o que, é importante notar, não significava de sua parte uma ausência de preconceitos raciais em relação ao negro; muito pelo contrário, aliás (AZEVEDO, 1987, p.64).

Dever-se-ia, portanto, deixar ao poder central a responsabilidade de receber os imigrantes (lembre-se que o Rio de Janeiro era o grande ponto de desembarque) e às províncias tarefas como: propaganda no exterior, fornecimento de estrutura material geral e o estabelecimento de colônias em terras devolutas e também em áreas desapropriadas. Assim, o culto à pequena propriedade rural dá o tom nesse particular do pensamento de Tavares, para quem:

“Acelerar a divisão das terras, combater a tendência para desmedidas propriedades incultas é remover o mais formidável obstáculo ao estabelecimento de imigrantes nos distritos próximos dos atuais mercados” (BASTOS, 1937a, p. 328).

Um liberalismo “progressista” no Segundo Reinado

O ideal da pequena propriedade, indicando uma via econômica de um capitalismo agrário moderno, somado às reformas liberais - política e administrativamente descentralizadoras -

seria a essência do pensamento de Tavares Bastos (VIANNA, 1993, p.371-372).

Suas propostas econômicas, baseadas no livre-cambismo, no não intervencionismo estatal, em suma, no redimensionamento das relações entre Estado e capital privado, confiando àquele a criação da infra-estrutura material do país, sem as amarras e entraves da centralização e da burocracia, e reivindicando a esse a liberdade de iniciativa, inclusive a de formar livremente associações e sociedades anônimas, têm a marca da: *“(...) crença liberal na força das instituições políticas como fator de organizador da sociedade” (RÊGO, 1993, p.85).*

Porém, no que se refere à maneira pela qual essas instituições seriam implantadas, deve-se levar em conta que essas reformas seriam realizadas “pelo alto” “de cima para baixo” concebidas pela “elite” supostamente intelectualizada e culta; não obstante fosse quase que anacrônico à época supor uma proposta política que não viesse, “do alto” das elites ilustradas. Seu discurso possui claros “fins civilizatórios” ou um: *“Liberalismo com vocação de missão, e que não surge da luta do indivíduo contra o Estado, e, sim, como um projeto de Estado reformador e civilizatório, na tentativa de criar o indivíduo e o mercado livres por meio de uma ampla intervenção política sobre o social(...)” (VIANNA, 1993, p.362).*

Entre Tavares Bastos e o conservadorismo representado pela obra do Visconde de Uruguai há algumas concordâncias, como a manutenção da monarquia; a percepção do excesso de centralização do Segundo Reinado (com a diferença de que para URUGUAI essa deveria, quando muito, ser meramente administrativa); a admiração pela organização social e política anglo-saxã (mas que, como já visto, para os conservadores jamais poderia ser transplantada para o Brasil); e o tributo central a Tocqueville.

Nesse último ponto, só para citar um exemplo, a crença de Tavares Bastos no papel

preponderante do “município” como uma espécie de núcleo de aprendizagem política (RÊGO, 1993, p.81) e na capacidade das instituições democráticas influenciarem nas transformações da sociedade são de inegável matriz “tocquevilliana” (TOCQUEVILLE, 1962, 3ª Parte Livro II).

Ora, se é evidente que o modelo federativo americano analisado na obra de Tocqueville é fonte direta de inspiração a Tavares Bastos, é interessante verificar que, para justificar o contrário, ou seja, a centralização política, Visconde de Uruguai parte da mesma obra, argumentando, em sua leitura particular da mesma, que o princípio do *self-government* teria suas origens nas instituições inglesas (que por sua vez seriam viáveis devido ao “espírito público” anglo-saxão, pleno de “ordem e moralidade”) levadas para os EUA, no qual a autonomia municipal fora vigente em todo o período colonial; noutras palavras, a autonomia municipal seria inerente à origem da sociedade norte-americana. Entre nós, ao contrário, faltavam todos os elementos para pôr em prática um federalismo, já que herdávamos de Portugal práticas institucionais centralizadoras (MERCADANTE, 1980, p.126-130).

Em suma, ambos os autores partirão da idéia presente em *A democracia na América* sobre a relação entre as leis e os costumes para daí chegarem a conclusões diferentes. Se há concordância quanto à excelência das instituições anglo-americanas, se nosso “direito consuetudinário” se lhes é incompatível, ou deveriam ser postas em prática essas instituições através do exercício da democracia (T. BASTOS) como instrumento de “aprendizagem cívica” ou adequar a nossa realidade a outras instituições que lhe fossem compatíveis (URUGUAI) mas com uma possibilidade vista no horizonte de num futuro ampliar as instituições democráticas na medida em que penetrassem nos costumes da sociedade brasileira (FERREIRA, 1999, p.175-194).

As leituras particulares da obra central de Tocqueville revelam o grau de seletividade ao serem incorporadas entre a intelectualidade local as “idéias fora do lugar” atestando o ecletismo

presente no pensamento político nacional no Império (MERCADANTE, 1980, p.207-225) e o mesmo poderia ser estendido, no mínimo, até a Primeira República. Assim, só para citar um exemplo, de Tocqueville Tavares Bastos aproveita argumentos para relacionar a descentralização política com a liberdade, enquanto URUGUAI vale-se do pensador francês para louvar a municipalidade (ao menos em teoria, mas não aplicável ao Brasil, ressalte-se sempre) e criticar justamente o ideário liberal que pretendia dar maior importância às instituições provinciais que às municipais,

"(...) já que no nível provincial, nas facções 'encasteladas' nas Assembléias, residia o perigo da tirania da maioria" (FERREIRA, 1999, p192).

Restaria ainda falar sobre anticosmopolitismo inerente aos discursos de Visconde de Uruguai e Oliveira Vianna contraposto ao "americanismo" de Tavares Bastos. Enquanto URUGUAI critica a "tendência expansionista" dos Estados Unidos (FERREIRA, 1997 p.99), Bastos empreende toda uma campanha que acabará vitoriosa em favor da abertura do Rio Amazonas à navegação estrangeira (BASTOS, 1937b).

Esse 'americanismo' representaria a rejeição às tradições e instituições herdadas do passado colonial 'ibérico' buscando uma consonância com o presente, com o 'novo' o qual estaria materializado, com todas as virtudes progressistas, não nas heranças da Península Ibérica, mas na pujança, na 'novidade' da América, nos Estados Unidos; e, é claro, Tavares Bastos respira todo esse impacto de uma nação (os EUA)

que, à época em que escreve, vinha conhecendo mesmo após a Guerra Civil um crescimento extraordinário, prestes a entrar e encabeçar a Segunda Revolução Industrial.

A proposta de monarquia federativa de Tavares Bastos, repleta desse idealismo 'americanista' tem seu ponto fraco, primeiramente, ao ser formulada por um agente de uma fração da elite que era minoria, e ainda mais por ter acenado, não sem um senso muito precoce, com uma proposta capitalista em pleno Brasil Imperial, enquanto a grande maioria dessa classe dominante, em lhe fugindo tal percepção, em lhe escapando a impossibilidade, o antagonismo entre liberalismo (que permeava as relações comerciais da elite com o exterior, ainda que fosse entre sua parcela mais conservadora) e escravidão, não tinha olhos voltados para a expansão, ou mesmo criação, de um mercado interno, o que implicaria em trocar suas bases econômicas: a agricultura praticada em grande propriedade com mão-de-obra escrava e voltada à exportação.

Do ordenamento econômico conjugando o liberalismo econômico com a agricultura de pequena propriedade voltada tanto para o mercado externo quanto para o interno dependeria o bom funcionamento das instituições políticas liberais - democráticas -, e seria somente por meio dessa equação que se abriria espaço para o crescimento de camadas sociais afora as elites conectadas ao mercado, e livres das tiranias da escravidão e do Estado centralizado e inchado, "asiático" permeado pelos interesses privados das elites conservadoras, herdeiro do parasitismo estatal colonial português, inimigo da livre iniciativa dos indivíduos.

Notas

¹ Trabalho originalmente realizado em julho de 1999 para a disciplina *Temas do Pensamento Político Brasileiro*, ministrada no 1º semestre do mesmo ano no Departamento de Ciência Política da FFLCH da USP pelos Profs. Drs. Gildo Marçal Brandão e Eduardo Kugelmas.

² Lê-se em Azevedo Amaral, ao comentar sobre o sistema político da 1ª República, que: "O sufrágio universal, associado ao sistema de eleição direta, tinha forçosamente de produzir no Brasil efeitos (...) prejudiciais à eficiência do Estado, (pois) a flagrante disparidade entre as condições reais de cultura

da enorme maioria da nossa população e um sistema representativo, baseado na hipótese da capacidade do eleitorado para exercer com discernimento a prerrogativa cívica, (...) criava um obstáculo irremovível ao êxito do método sobre o qual se baseava a nossa organização democrática" (AMARAL, 1981, p.42).

³ Os proprietários de terras, no caso (AMARAL, 1981, p. 29). Ou as elites culturais (REALE, 1935).

⁴ Na análise de Wanderley Guilherme, bastante polêmica, esses autores conservadores, especificamente Oliveira Vianna, teriam a intenção de, *por meio* de um sistema político autoritário, construir, ao final, uma sociedade liberal. Note-se também que o conceito "liberalismo doutrinário" é proposto como *crítica* (conservadora) ao liberalismo.

⁵ Os principais modelos liberais para essa classificação do pensamento conservadores seriam Tavares Bastos e Rui Barbosa.

⁶ O debate sobre as vicissitudes e virtudes do federalismo brasileiro ganha amplo destaque atualmente, quando se fala em propostas de revisão fiscal e "pacto federativo" (ABRUCIO; COSTA, 1999, pp.9-13).

⁷ O Ato Adicional e todo o período da Regência são vistos negativamente por um fração muito extensa da intelectualidade nacional, e não apenas pelos conservadores. Dentre esses, além das críticas do Visconde de Uruguai, Azevedo Amaral dá o tom desse leitura negativa, dizendo que o Ato de 1834 "golpeará a unidade nacional como estímulo do particularismo político das províncias (...)" (AMARAL, 1981, p.31).

⁸ ...para a qual teriam contribuído diversas rebeliões provinciais, ameaçadoras, aos olhos da elite conservadora, da integridade territorial nacional.

⁹ A Guarda Nacional, por exemplo, alvo de críticas de Tavares Bastos, ressurgiu em 1850.

¹⁰ A grande diferença entre o liberalismo de Tavares Bastos e o de Joaquim Nabuco (além, evidentemente, dos diferentes momentos históricos em que suas respectivas obras são escritas) seria que, enquanto para o primeiro as soluções para os problemas nacionais viriam de uma reforma de ordem institucional, a partir da descentralização política e administrativa, para o segundo o entrave ao desenvolvimento do país estaria na permanência entre nós da escravidão. Derrubando-a (definitivamente, e não paulatinamente, como proporia Tavares Bastos), estariam abertos os requisitos para a consolidação de uma economia liberal, calcada na existência real de um mercado interno coeso, forte. Na obra de Nabuco haveria também uma valorização cultural do negro na formação da sociedade brasileira, antecipando leituras que se afirmariam no pensa-

mento nacional somente nos anos de 1930, com a obra de um Gilberto Freyre, por exemplo (NABUCO, 1938).

¹¹ Note-se que, enquanto Tavares Bastos reivindica a urgência da autonomia municipal, para OLIVEIRA VIANNA o município autônomo e toda a descentralização seriam negativos, na medida em que fortaleceriam os mandonismos locais e o poderio dessas elites, distanciando-se assim, a política local do todo, da "consciência" em torno do "nacional" (DINIZ FILHO, 1993, pp.65-6).

¹² Na Época em que escreve, Bastos vê, como um dos argumentos contrários à centralização, o enorme isolamento de algumas províncias, como o Maranhão, em relação à capital do Império.

¹³ Talvez uma das *ideologias geográficas* mais difundidas até hoje seja a do 'perigo' (bastante maximizado) de desintegração territorial do país – mais real apenas logo após a Independência e em um movimento como a Revolução Farroupilha – e do suposto esforço da elite (conservadora) para preservar sua integridade; uma argumentação que associa federalismo a risco de desintegração territorial e usa muitas vezes como paralelo o fato de as antigas colônias hispânicas, claro, por terem adotado políticas descentralizadas, não terem resistido ao esfacelamento territorial. Sobre a preocupação da elite do Brasil monárquico em preservar o integridade territorial do país (MORAES, 1991, pp.98-9).

¹⁴ Uma exceção seria Azevedo Amaral, para quem o federalismo – se bem dosado – poderia, ao dar alguma autonomia às unidades, evitar atritos maiores com o poder central (AMARAL, 1981, pp.33-4). Entre os integralistas – para os quais as classificações como "direita clássica" ou "movimento conservador" ainda que válidas merecem algumas restrições, haverá uma proposta de "federalismo corporativista" em que se pretende manter as unidades do ponto de vista administrativo, esquematizando a representatividade de forma indireta pelas corporações e de forma direta apenas em âmbito municipal, o que já revela um certo distanciamento em relação a um conservadorismo típico, como o de Oliveira Vianna, por exemplo (REALE, 1983, pp.13-68).

¹⁵ No caso dos Estados Unidos, o pacto federativo surgiu quando se criou um governo central acima dos demais. No Brasil se deu o contrário. Foi quando o governo central, com a proclamação da República, decidiu transferir parcelas de poder aos governos subnacionais. (ABRUCIO; COSTA, 1999, p.9). Uma visão oposta – a de que haveria pressupostos locais para o federalismo no Brasil – pode ser vista em: (CARMAGNANI, s/d, pp.397-416).

- ¹⁶No contexto da época, os ‘presidentes’ eram nomeados pelo governo central, só sendo eleitos pelas assembleias os vice-presidentes. Lembre-se também que Tavares Bastos entende que funcionários da União (fazenda, alfândega etc.), deveriam ter uma função apenas administrativa no âmbito provincial, sem nenhuma relação hierárquica com os presidentes das províncias. Quanto à administração provincial, sugerem-se secretarias de governo como as de fazenda, de alfândega, de polícia, de justiça, de obras públicas, de instrução, de imigrantes, entre outras. (BASTOS, 1937a, pp.124/130/136-7).
- ¹⁷“Devem pertencer à ordem provincial os magistrados da primeira instância: o juiz de paz, o municipal, o de órfãos e o de direito (...)” (BASTOS, 1937a, p.189).
- ¹⁸Os juizes de primeira instância seriam eleitos pelo Senado Provincial, com mandato perpétuo, porém, sujeito a veto - *impeachment*. (BASTOS, 1937a, p.199).
- ¹⁹Interesses de ordem material, por exemplo, como coleta de lixo, obras públicas, serviços de vias, água, iluminação pública etc. (BASTOS, 1937a, p.141).
- ²⁰Um dos aspectos da centralização mais lamentados por Tavares Bastos diz respeito às péssimas condições materiais do Império – principalmente se comparadas, em sua visão, à ótima infra-estrutura norte-americana, fruto da descentralização. Aqui faltariam ferrovias, telégrafos etc., pois a realização de qualquer obra pública, a mais simples que fosse, deveria passar pelo aval do poder central. (BASTOS, 1937a, pp.281-295).
- ²¹À borracha do Pará incidiria impostos de 25% e ao couro do Rio Grande do Sul, 12%. (BASTOS, 1937a, pp.324-5).
- ²²Nesse ponto, é preciso dizer que Tavares Bastos vai reivindicar, justamente através dos mecanismos de descentralização, uma política de atenuação das disparidades regionais do Brasil de então, principalmente entre o “Norte” e o “Sul” Explica-se o incentivo que nosso autor pretendia dar, eliminando os impostos uniformes, à cultura do algodão no Meio-Norte e Sertão da atual Região Nordeste em virtude da alta do algodão à época, quando a produção algodoeira do Sul dos Estados Unidos estava bastante comprometida por causa da Guerra da Secessão (1861-1865).
- ²³Exemplos de distorções seriam Minas Gerais, com 1/6 da representação no legislativo central e 1/18 da renda nacional e Rio de Janeiro (província mais o município neutro – então capital do Império), com 61% da renda nacional e 10% do número de senadores e deputados. (BASTOS, 1937a, p.361).
- ²⁴Grande parte da margem esquerda do S. Francisco – área em que se situaria a província imaginada por Tavares Bastos – pertencera a Pernambuco na época colonial, com o nome de “Comarca de São Francisco” (ANDRADE, 1993, pp.67-8).
- ²⁵Como de fato é atualmente.
- ²⁶Não se está confundindo aqui democracia com liberalismo, apenas reconhece-se que a intenção de Tavares era realmente implantar, junto às instituições liberais, práticas democráticas, como a ampliação do sufrágio.
- ²⁷Argumenta o autor que a presença de escravos em províncias limítrofes seria um perigo para “a tranquilidade interna e para a defesa do Estado” gerando, por exemplo, conflitos diplomáticos (pela fuga de escravos para países vizinhos) (BASTOS, 1937a, pp.243-4).
- ²⁸A própria campanha de imigração sonhada por Tavares teria esse objetivo “progressista”
- ²⁹De acordo com Visconde de Uruguai, havia excesso de centralização, para o qual: “Cumpriria soltar mais os braços às Províncias, para providenciarem com eficácia sobre o que fosse peculiar às suas localidades e urgências administrativas, *sem cortar ou enlear os grandes laços que as devem unir*” Citado por: (MERCADANTE, 1980, p.128).
- ³⁰É necessário lembrar que são intermediações existentes entre líderes políticos locais e membros das Assembleias Estaduais que, no Brasil rural, sustentaram, notadamente durante a 1ª República, a prática do “coronelismo” Ver: (LEAL, 1948).
- ³¹Em relação a essa dicotomia entre “americanismo” e “iberismo” é bastante interessante o caráter ‘anti-ibérico’ que o liberalismo argentino tomará, na intenção de total ruptura com o ‘passado’, o aspecto ‘ibérico’ ‘arcaico’, do campo; a ‘barbárie’, oposta à ‘civilização’, representada pela cidade, de índole ‘européia’ (mas não ‘ibérica’). (VIANNA, 1993, pp.357-362).

Bibliografia

ABRUCIO, Fernando; COSTA, Valeriano Ferreira. “União Desunida” *Revista Veja*, edição 1590, ano 32, nº 12, 24 de março de 1999, pp.9-13.

AMARAL, Azevedo. *O estado autoritário e a realidade nacional*. Brasília: Câmara dos Deputados / Editora Universidade de Brasília, 1981.

- ANDRADE, Manuel Correia de. "A geografia e o problema da redivisão territorial do Brasil" In: ANDRADE, Manuel Correia de. *Caminhos e descaminhos da Geografia*. Campinas: Papirus, 1993, pp.67-74.
- AZEVEDO, Célia Maria Marinho de. *Onda negra, medo branco: o negro no imaginário das elites – Século XIX*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987
- BASTOS, Tavares. *A Província (estudo sobre a descentralização no Brasil)*. 2ª edição. São Paulo / Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional. Série Brasileira, vol. 105, 1937
- _____. *O vale Amazônico*. 2ª edição. São Paulo / Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional. Série Brasileira, vol. 106, 1937
- BRANDÃO, Gildo Marçal. "Prefácio" In: FERREIRA, Gabriela Nunes. *Centralização e descentralização no Império: o debate entre Tavares Bastos e visconde de Uruguai*. São Paulo: Departamento de Ciência Política da USP / Editora 34, 1999, pp.9-16.
- CARMAGNANI, Marcello. "Conclusión: el federalismo, historia de una forma de gobierno." In: CARMAGNANI, Marcelo (org.). *Federalismos latinoamericanos: México, Brasil, Argentina*. México: Fondo de Cultura Económica, s/d, p 397-416.
- DINIZ FILHO, Luís Lopes. *Território e destino nacional: ideologias geográficas e políticas territoriais no Estado Novo (1937-1945)*. São Paulo: Dissertação de Mestrado. Área de Geografia Humana. Departamento de Geografia, FFLCH, Universidade de São Paulo, 1993.
- FERREIRA, Gabriela Nunes. *Tavares Bastos e Visconde de Uruguai: o debate sobre centralização e descentralização no Segundo Reinado*. São Paulo: Dissertação de Mestrado. Departamento de Ciências Políticas, FFLCH, Universidade de São Paulo, 1997
- _____. "Os usos de 'A democracia na América'" In: FERREIRA, Gabriela Nunes. *Centralização e descentralização no Império: o debate entre Tavares Bastos e visconde de Uruguai*. São Paulo: Departamento de Ciência Política da USP / Editora 34, 1999, pp.175-194.
- GUIMARÃES, Eduardo Nunes. *Infra-estrutura pública e movimento de capitais: a inserção do Triângulo Mineiro na divisão inter-regional do trabalho*. Belo Horizonte: Dissertação de Mestrado. Área de Economia Regional e Urbana. Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional, Universidade de Minas Gerais, 1990.
- LEAL, Victor Nunes. *Coronelismo, enxada e voto (o município e o regime representativo no Brasil)*. Rio de Janeiro: 1948.
- MERCADANTE, Paulo. *A consciência conservadora no Brasil*. 3ª edição. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. *Ideologias geográficas*. 2ª edição. São Paulo: HUCITEC, 1991.
- NABUCO, Joaquim. *O abolicionismo*. Rio de São Paulo / Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1938.
- RAMOS, Alberto Guerreiro. *Administração e contexto brasileiro*. 2ª edição. Rio de Janeiro: FGV, 1983.
- REALE, Miguel. *Estado Moderno (liberalismo, fascismo, integralismo)*. 3ª edição. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1935.
- _____. "Perspectivas integralistas." In: REALE, Miguel. *Obras políticas (1ª fase – 1931/1937)*. Tomo III. 2ª edição. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1983, pp.13-68.
- RÊGO, Walquíria Domingues Leão. "Tavares Bastos: um liberalismo descompassado" *Revista USP - Dossiê Liberalismo / Neoliberalismo*, nº 17 1993, pp.74-85.
- SANTOS, Wanderley Guilherme dos. "A práxis liberal no Brasil" In: SANTOS, Wanderley Guilherme dos. *Décadas de espanto e uma apologia democrática*. Rio de Janeiro: Rocco, 1998, pp.9-61
- TOCQUEVILLE, Alexis de. *A democracia na América*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1962.
- VIANNA, Luiz Werneck. "Americanistas e iberistas: a polêmica de Oliveira Vianna com Tavares Bastos." In: BASTOS, Élida Rugai; MORAES, João Quartim de (org.). *O pensamento de Oliveira Vianna*. Campinas: Editora da UNICAMP, 1993, pp.351-404.
- VIANNA, Oliveira. *Instituições políticas brasileiras. Vol. I*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1949.

UNIDADES DE PAISAGEM DO JARDIM BOTÂNICO DE SÃO PAULO¹

Yuri Tavares Rocha & Felisberto Cavalheiro^{**}

RESUMO:

Dentre os jardins criados pelo homem, destaca-se o jardim botânico, que possui funções científica, educacional, social, estética, histórica e ecológica. O Jardim Botânico de São Paulo, fundado oficialmente em 1938 e administrado pelo Instituto de Botânica, apresenta essas funções, além de ser considerado um jardim histórico (abriga parte das nascentes do riacho Ipiranga). Objetivou-se resgatar o histórico do tratamento paisagístico, avaliar os processos de intervenção ocorridos e definir e avaliar as unidades de paisagem que o compõem. Propuseram-se cinco unidades de paisagem, estabelecidas por critérios paisagísticos, históricos e funcionais, utilizando-se processos gráfico e fotográfico, bem como referências bibliográficas, dentro de uma abordagem geográfica da paisagem.

PALAVRAS-CHAVE:

Unidades de paisagem, paisagem, jardim botânico, São Paulo

ABSTRACT:

Among the gardens created by man, the botanic garden can be considered one of the most important, since it showing many functions: scientific, educational, social, aesthetical, historical and ecological. The contemporary Botanic Garden of São Paulo was officially established in 1938 and showing all the functions mentioned above, it can also be considered an historical one because the Ipiranga brook nascent is found there. The objectives were to rescue the history of the landscape design, evaluate the processes of intervention that occurred during its history and define and evaluate the landscape units. Five landscape units were proposed for the Botanic Garden, established by different criteria of landscape, history and function. Graphic designs, photographs and bibliographic references were used, within the landscape geographical approach.

KEYWORDS:

Landscape units, landscape, botanic garden, São Paulo

Introdução

O homem, quando passou a ter racionalidade e vida sedentária, começou a domesticar animais, ao invés de caçá-los, e a cultivar as plantas que mais lhe interessavam, para não se limitar a extraí-las da natureza somente quando as encontrava. Supõem-se daí o surgimento de um primórdio de jardim, rudimentar, com aspecto utilitário e, então, o nascimento da agricultura e da jardinagem, ou melhor, do paisagismo, definido muito depois.

Na história do paisagismo, a construção do jardim tornou-se uma manifestação artística na medida que esse jardim sempre esteve ligado a movimentos artísticos, culturais e estéticos existentes na época de sua concepção. O jardim desempenha funções estéticas, sociais, simbólicas e ecológicas.

Dentre os jardins criados pelo homem, destaca-se o ligado à ciência botânica, o jardim botânico, que possui diversos significados e funções:

era apenas uma coleção ou agrupamento de plantas na sua origem;

Doutorando do Departamento de Geografia (FFLCH/USP). e-mail: yurit@usp.br

^{**}Professor Doutor do Departamento de Geografia (FFLCH/USP). e-mail: felis@usp.br

sempre recebeu tratamento paisagístico ligado a movimentos artísticos contemporâneos à sua criação (funções estética e histórica);

representa uma área verde de uso específico, podendo integrar fragmentos vegetais autóctones; contém coleções botânicas de diferentes formações e atua na conservação de germoplasma *ex situ* e *in situ* (função ecológica);

é área para o desenvolvimento de várias linhas de pesquisa (função científica);

constitui espaço de lazer contemplativo e contato com a natureza (função social);

é espaço de aulas de educação ambiental tanto formais quanto informais (função educacional).

O atual Jardim Botânico de São Paulo, fundado oficialmente por Frederico Carlos Hoehne em 1938 (HOEHNE et al., 1941) e administrado pelo Instituto de Botânica (Secretaria de Meio Ambiente do Estado de São Paulo), apresenta todas essas funções. Mas, o registro de sua história e de sua avaliação enquanto complexo de unidades de paisagem careciam de revisão e atualização. Além de ser um jardim botânico, pode ser considerado um jardim histórico pois abriga as nascentes do riacho Ipiranga, em cujas margens foi declarada a emancipação política do Brasil.

Objetivos

Foram: resgatar o histórico do tratamento paisagístico dado ao Jardim Botânico de São Paulo (concepção, realização e evolução); avaliar os processos de intervenção ocorridos; definir e avaliar as unidades de paisagem do Jardim Botânico de acordo com valores cênicos, históricos e funcionais; estabelecer propostas para redirecionamento de aspectos que estejam inadequados dentro do tratamento paisagístico, de maneira a torná-lo compatível com o historicamente resgatado.

Procedimentos metodológicos

O estudo sobre o Jardim Botânico de São Paulo e o estabelecimento e a avaliação de suas unidades de paisagem envolveram, necessariamente, o levantamento de todo o processo histórico do tratamento paisagístico ao qual o Jardim foi submetido. Realizou-se tal levantamento consultando-se grande parte do material iconográfico (representações gráficas e fotografias) disponível sobre o Jardim Botânico de São Paulo, aquele encontrado em seu acervo e o pertencente a outras instituições. Também pesquisou-se grande parte da bibliografia referente a estudos sobre jardins botânicos e sobre o Jardim Botânico de São Paulo, conforme estudos realizados por TERRA (1993) e KLIASS (1993).

Outros trabalhos que demonstraram a utilização desse procedimento foram os realizados por GOECKE (1979), MOYNIHAN (1980), CHRISTOPHER (1981), LAVÔR (1983), RODRIGUES (1989), HOWARD (1996) e CACHAFEIRO (1997a, b, c).

A definição das unidades de paisagem foi realizada por critérios paisagísticos (estilo e presença de elementos construídos e naturais), históricos (épocas de construção e estilo dos elementos arquitetônicos e a relevância histórica de elementos geográficos) e funcionais (usos pretendidos), utilizando-se processos gráficos e fotográficos, bem como referências bibliográficas para auxiliar na interpretação e no estabelecimento dessas unidades. GRIFFITH & VALENTE (1979) preconizaram alguns desses critérios na definição de unidades de paisagem.

Revisão bibliográfica Paisagem e jardim

Segundo NAVEH & LIEBERMAN (1994), a citação mais antiga da palavra paisagem encontrada na literatura mundial está no Livro dos Salmos, originada da palavra hebraica *noff*, provavelmente relacionada etimologicamente a *yale* (belo); foi usada na referência a uma bela visão

geral de Jerusalém, com os templos e palácios do rei Salomão.

Tem-se discutido em colóquios realizados entre o professor Felisberto Cavalheiro⁴ e seus orientandos que a origem da palavra paisagem poderia estar ligada a *pagus*, palavra que designava os marcos utilizados para demarcação do território ocupado pelo Império Romano, tendo uma conotação espacial e não estética ou visual; e, que a palavra paisagem teria surgido somente no final da Idade Média e início da Renascença, assim como as palavras relacionadas a ela nas línguas anglo-saxônicas.

De acordo com LAURIE (1983), uma área delimitada ou território passa a ser denominado de paisagem quando é descrito ou visto segundo suas características fisiográficas e ambientais; a paisagem varia conforme essas características e conforme o impacto histórico que sofre, constituindo-se em reflexo dos sistemas natural e social.

Segundo BERTRAND (1972), a paisagem não é a simples adição de elementos geográficos disparatados; é, numa determinada porção do espaço, o resultado da combinação dinâmica, portanto instável, de elementos físicos, biológicos e antrópicos que, reagindo dialeticamente uns com os outros, fazem da paisagem um conjunto único e indissociável em perpétua evolução; trata-se da paisagem total, integrando o natural e todas as simplificações da ação antrópica. Portanto, segundo esse autor, estudar uma paisagem é, antes de tudo, apresentar um problema de método.

Para FORMAN & GODRON (1986), a paisagem é uma unidade distinta e mensurável definida pelo seu reconhecido e espacialmente repetitivo agrupamento de ecossistemas em interação, pela sua geomorfologia e pelos seus regimes de perturbação; a ecologia da paisagem enfoca três características da paisagem: estrutura, função e mudança, estudando os princípios relativos a essas características e sua aplicação, ou seja, o uso desses princípios na formulação e solução dos problemas. Para esses au-

tores, a paisagem pode ser diferenciada em unidades de paisagem, que podem ser chamadas de matriz (unidade predominante, que contém as outras), mancha (unidade com certa forma regular, inserida na matriz), corredor (unidade com certa linearidade, também inserida na matriz).

Segundo BOBEK & SCHMITHÜSEN (1949), a paisagem é um objeto que pode ser considerado de três formas que, dentro da metodologia científica, correspondem a três modos de pesquisa: fisionômico, ecológico e histórico.

MONTEIRO (1995) definiu a paisagem como sendo uma entidade espacial delimitada de acordo com o nível de resolução adotado pelo pesquisador a partir dos objetivos centrais da análise; é sempre resultante da integração dinâmica dos elementos de suporte e cobertura (físicos, biológicos e antrópicos) e expressa em partes delimitáveis, porém individualizadas segundo as relações entre esses elementos que organizam um sistema, um verdadeiro conjunto em constante evolução.

Tantos são os conceitos existentes de paisagem e apresentados por diversos autores que GOMES (1997) apresentou as 11 tipologias de paisagem estabelecidas por Gerhard Hard em 1992, que definem a paisagem como quadro paisagístico do vivenciado ou vivido, como estrutura espacial ordenada, como ecossistema, como espaço terrestre com constantes históricas características, entre as 11 citadas. GOMES (1997) esclareceu ainda que esses conceitos parecem muito próximos por vezes e muito distantes por outras mas que, em seu conjunto, representam a busca da compreensão didática das possíveis associações ligadas à paisagem e à espera de uma discussão interdisciplinar sobre a paisagem.

BURLE MARX (1987) estabeleceu diferenças entre paisagem e recurso paisagístico; definiu a paisagem como todo e qualquer ambiente de nosso território ou domínio visual e, recurso paisagístico, toda paisagem que, por suas características específicas (estéticas, científicas ou

históricas) constitui bem cultural. Portanto, para esse autor, o termo paisagem não representa nenhum juízo de valor enquanto que a expressão recurso paisagístico refere-se a uma paisagem dotada de qualidades que lhe conferem valor cultural.

Segundo SANTOS (1990), a paisagem é produto e meio das relações entre o antrópico e o ecológico e, materializadas no espaço e no tempo, são visíveis no desenho da paisagem construída (paisagem resultante da ação antrópica).

Para BURLE MARX (1987), o aparecimento da civilização é marcado não apenas pelo relato de episódio e estabelecimento de código, mas também pela interferência consciente na paisagem natural, transformando-a em paisagem construída na qual são incorporados conceitos éticos (políticos e religiosos) e estéticos (forma, material e estilo) presentes na cultura de cada sociedade num determinado momento histórico. Então, conforme esse autor, a conceituação da paisagem construída está baseada na direção histórica dos períodos de sua produção e ligada à expressão do pensamento presente nas outras artes.

O jardim é uma paisagem construída; sua arte é descrita por LEFEBVRE (1928) como muito antiga e ligada historicamente à arquitetura; os jardins chineses já existiam 1.100 anos antes da era cristã.

A praça e o jardim existem desde a Antigüidade Ocidental; já existiam praças (ágoras) na democracia grega e as cidades medievais tinham praças onde a vida político-social ocorria; porém, o jardim público teve seu apogeu com a busca de soluções para os problemas urbanísticos do século XIX, com o surgimento do *Hyde Park* (Inglaterra), do *Bois de Boulogne* (França), do sistema de parques de Berlim (Alemanha) e do sistema de parques feito por Olmsted para Chicago, Boston e Nova Iorque (BURLE MARX, 1968).

De acordo com TERRA (1993), os jardins sempre apresentaram no seu planejamento

manifestações ligadas ao pensamento estético de sua época; no Brasil, somente com a vinda da Família Real Portuguesa, no século XIX, é que essa influência apareceu, não apenas nas artes plásticas, mas também na concepção e execução dos jardins, inexistentes dessa forma até então.

Segundo BURLE MARX (1987), a paisagem natural predominou no Brasil, do seu descobrimento até a implantação do Império; porém, exemplos de paisagem construída e organizada, que são exceções dessa afirmação, são as intervenções urbanísticas e paisagísticas holandesas do século XVII em Recife e a implantação de praças ajardinadas no Rio de Janeiro a partir de 1753.

Para GRIFFITH & VALENTE (1979), a paisagem brasileira está sendo rapidamente recriada, com poucas possibilidades de voltar ao seu estado primevo; portanto, o importante é a maneira de como essas paisagens são recriadas.

Intervenção na paisagem

Há inúmeros exemplos que mostram que a política de abertura de novas áreas para o desenvolvimento agrícola ou urbano levou à modificação de paisagens e a alterações econômicas e sociais, além da perda de recursos genéticos e suas conseqüências ecológicas; a abertura de novas áreas, feita de acordo com princípios ecológicos, é direcionada por um eficiente planejamento paisagístico, que também pode ser utilizado na transformação de áreas alteradas em lugares atrativos, onde o homem possa estar em concordância com o seu ambiente (BUDOWSKI, 1971).

As paisagens merecem o mesmo raciocínio de análise e manejo que qualquer outro recurso valioso aproveitado para nosso benefício econômico e social (GRIFFITH & VALENTE, 1979).

ECKBO (1977), expressando o pensamento americano, diferente do alemão, considerou o paisagismo, ou o planejamento da intervenção na paisagem, como a ordenação

ambiental que decide quais as formas que as intervenções provocarão, envolvendo conceito, escala, proporção, ritmo, tempo e espaço; obrigatoriamente inspiração e criatividade também são necessárias a essa ordenação e seus executores devem ser autores de soluções.

O homem deve ser considerado um agente "derivador" da natureza, com a capacidade de derivar positiva ou negativamente (MONTEIRO, 1995).

De acordo com LEITE (1990), a intervenção paisagística tem por objetivo levar um certo sistema espacial ao pleno aproveitamento de seu desempenho evolutivo.

FERRARA (1992) definiu o planejamento da paisagem como sendo a elaboração de um modelo lógico entre o uso da paisagem e os tipos de gestão de recursos ambientais; ou seja, deve otimizar as variáveis socioeconômicas e culturais da população que utiliza a paisagem, considerando as interações entre os fatores biológicos e físicos do ambiente, impondo dessa maneira limites à liberdade de ocupação do espaço e do uso dos recursos ambientais.

As bases do planejamento da paisagem são o levantamento e a análise, que devem anteceder o processo de desenho; portanto, estudos e avaliações de paisagens naturais ou construídas devem ser executados antes de qualquer intervenção pretendida (CHACEL & AB'SABER, 1976).

Segundo SIMONDS (1983), o desenvolvimento ou a intervenção em uma área determinada pode resultar numa concentração e valorização de suas características paisagísticas naturais, proporcionando integração entre a natureza e o elemento construído ou resultar na criação de um complexo inteiramente construído de espaços e formas; em qualquer situação, será considerado ideal o plano de execução que efetuar resolução entre todos os elementos e forças, criando uma paisagem unificada que apresente um equilíbrio dinâmico.

O homem precisa ser criativo quando atua no processo de evolução da paisagem e

suas intervenções devem ser enquadradas nas leis evolutivas naturais; um sistema paisagístico tem que considerar processos e valores que permitem e ou limitam determinados usos humanos, ou seja, tornar compatíveis os processos naturais e sociais (McHARG, 1971).

Para LAURIE (1983), o planejamento da paisagem deve trabalhar em três diferentes níveis de escala: a) planejamento e estimativa da paisagem, que resulta em plano ou política de uso de solo; b) planejamento de sítios ou espaços que, por meio de síntese criativa, resulta na análise de distribuição de espaços e na definição dos requisitos para o seu uso adequado (aqui que está o desenho da paisagem); e, c) desenho detalhado da paisagem, no qual são conferidas qualidades específicas aos espaços.

De acordo com DUBOS (1981), as constantes ecológicas de uma determinada área e a imaginação artística do projetista ou paisagista, autor da intervenção paisagística, são partes constituintes e complementares do planejamento da paisagem.

Para CHACEL & AB'SABER (1976), usos competitivos devem ser conciliados e incorporados à paisagem, sem a destruição de recursos naturais e culturais.

Uma abordagem sistêmica da paisagem, defendida por LEITE (1990), tem que considerar os seus elementos constituintes, suas especificidades e o arranjo desses elementos em unidades dinâmicas; deve ser baseada "na articulação operativa, na identificação e na compreensão global das relações e dos estratos que definem a paisagem" Nesse mesmo tipo de abordagem LAURIE (1983) ressaltou que as ciências biológicas e sociais devem estar presentes na solução dos problemas de uso do solo, na conservação e no planejamento das paisagens.

O planejamento da paisagem tem a função de, dentro dos contextos social e ambiental, evidenciar o valor social da natureza e integrá-la aos meios urbano e rural; além disso, os la-

dos artístico e científico da paisagem devem ser aproximados para aumentar seu conhecimento e sua interpretação (LEITE, 1992).

REED (1973) citou a criação do *Central Park*, em Nova Iorque, por Frederick Law Olmsted, como um dos exemplos clássicos de transformação da natureza no meio urbano do século XIX com enfoque artístico, sendo seus parques obras dessa arte.

Uma das técnicas para o manejo objetivo dos recursos paisagísticos é o entendimento da paisagem como unidades visuais ou de paisagem, que são parcelas ou subdivisões de grandes regiões que exibem, em poucos hectares, características visuais essencialmente homogêneas, estáveis e específicas do local; tal divisão visa sistematizar e economizar esforços de análise (GRIFFITH & VALENTE, 1979).

Caracterização do Jardim Botânico de São Paulo

O Jardim Botânico de São Paulo está localizado na zona sudeste do município de São Paulo e inserido na área do Instituto de Botânica (www.ibot.sp.gov.br) de 164,45ha, que são subdivididos em reserva florestal - 116ha, área com instalações administrativas e seções técnicas do Instituto 11,94ha e área de visitação pública do Jardim Botânico - 36,30ha (SÃO PAULO, 1990).

Considerou-se como área do Jardim Botânico de São Paulo: a área de visitação pública de 19,5ha considerada por FIDALGO (1973) e não a considerada por SÃO PAULO (1990), uma vez que a partir de 1972 houve pouca ampliação dessa área, totalizando aproximadamente 23ha; e, a parte da reserva florestal do Instituto de Botânica contígua à área de visitação, de aproximadamente 30ha.

Toda essa área do Jardim Botânico encontra-se dentro do Parque Estadual Fontes do Ipiranga (PEFI), unidade de conservação dividida em partes administradas por diferentes instituições (Secretaria do Meio Ambiente do Esta-

do de São Paulo, Secretaria da Agricultura e Abastecimento do Estado de São Paulo, Instituto Astronômico e Geofísico da Universidade de São Paulo, entre outras) mas que possui um grupo de coordenação central, criado pelo Decreto Governamental n.37.080 de 21 de julho de 1993. Tal Parque está ao redor dos paralelos 23° 39' S e 46° 37' W, tem altitude média de 798m e área total de 549,31ha (REIS, 1998).

O clima é mesotérmico de inverno seco tipo Cwb, apresentando precipitação anual acima de 1.000 mm, temperatura do mês mais frio (julho) inferior a 18°C e temperatura média do mês mais quente inferior a 22°C (STRUFFALDI DE VUONO, 1985).

A área pertence à província do Planalto Atlântico, zona do Planalto Paulista, na Bacia Sedimentar de São Paulo, de origem flúvio-lacustre e, provavelmente, pliocênica (REIS, 1998). Na Reserva Biológica do Instituto de Botânica, nome da sua reserva florestal dentro do PEFI, o solo é do tipo Latossolo Vermelho-amarelo fase rasa, proveniente de transformações de filitos, xistos e rochas granito-gnáissicas (COMISSÃO DE SOLOS, 1960).

Na parte da reserva florestal, a vegetação nativa pode ser caracterizada como sendo uma extensão da floresta atlântica de encosta com elementos de floresta mesófila (NASTRI et al., 1992).

Encontram-se no entorno urbano do Jardim Botânico: Siderúrgica Aliperti, instalada na década de 1940, hoje com atividades não poluidoras; o Hospital Psiquiátrico do Estado; *campus* Água Funda do Instituto Astronômico e Geofísico (USP); Jardim Zoológico; Simba Safari; Secretaria da Agricultura e Abastecimento; Recinto de Exposições Agropecuárias Sálvio Pacheco de Almeida Prado; unidade Água Funda da Fundação para o Bem Estar do Menor (FEBEM), atualmente desativada; *Shopping Plaza Sul*; início da Rodovia dos Imigrantes; Complexo Viário Maria Maluf; final da Avenida dos Bandeirantes; final da Avenida Ricardo Jafet.

Unidades de paisagem propostas para o Jardim Botânico de São Paulo

Propuseram-se cinco unidades de paisagem para o Jardim Botânico de São Paulo, estabelecidas de acordo com critérios paisagísticos, históricos e funcionais, já relacionados anteriormente (Figura 1).

A inspiração dos nomes dados às unidades de paisagem veio da existência das alamedas conhecidas por Martius e Fernando Costa, caso das unidades Martius e Fernando Costa; de uma área chamada de Jardim de Lineu, caso da unidade Lineu; e, de um lago chamado Lago das Ninféias, caso da unidade Ninféia. O nome à unidade Hoehne foi escolhido para homenagear o fundador do Jardim Botânico de São Paulo, Frederico Carlos Hoehne.

São problemas de todas as unidades: falta de identificação botânica de algumas plantas; falta de equipamentos (bebedouros, latas de lixo, bancos) adequados em termos de desenho e material e em número e distribuição; falta de comunicação visual e orientação para um roteiro de visita; e, falta de manutenção adequada, além da subutilização de áreas.

O Jardim Botânico de São Paulo poderia ser mais representativo mantendo coleção de plantas de sua região, além da conservação de fragmento florestal que já realiza, para seguir os exemplos do Jardim Botânico de Brasília, que se caracteriza por manter coleção de plantas de cerrado, além de fragmento de cerrado, e do Jardim Botânico do Rio de Janeiro, por manter grande coleção de plantas tropicais.

O Jardim Botânico de São Paulo poderia manter coleções de plantas que ocorriam nos Campos de Piratininga, onde foi fundada a cidade de São Paulo, e que hoje não são mais encontradas. Para isso, há bibliografia com relações dessas plantas feitas em levantamentos florísticos do começo do século. Pode-se citar como exemplo a obra *Flora der Umgebung von S. Paulo*, de USTERI⁵ que possui também chaves de identificação dessas plantas; além das

plantas dos campos da cidade de São Paulo, também são relatadas nessa obra as encontradas nas várzeas, importantes no estabelecimento de coleções de plantas aquáticas. (figura 1)

Além de poder abrigar coleções de plantas antes existentes nos Campos de Piratininga, o Jardim Botânico de São Paulo poderia ter coleções de plantas rupestres também existentes no Jaraguá (São Paulo) ou ainda as encontradas nos campos de Itararé, interior do Estado de São Paulo. Não há nenhum lugar que ofereça uma amostra dessas formações.

Como exemplo disso, Hoehne afirmou, em 1948, que “os gramados do Jardim Botânico, devido à sua finalidade científica, são formados de plantas naturais da região, que se desenvolvem em promiscuidade para aumentar o número dos representantes da flora local que interessam à botânica” (HOEHNE, 1949b).

Em 1950, Hoehne descreveu que os gramados eram “quase todos de mistura de espécies de gramíneas, leguminosas, rubiáceas, ciperáceas, xiridáceas, convolvuláceas, litráceas, zingiberáceas, amarilidáceas, cariofiláceas, ochnáceas, etc., e possuem também intercaladas espécies de orquidáceas terrestres, melastomatáceas, plantagináceas, eriocauláceas e outras plantas” (HOEHNE, 1951b).

Em 1951, Hoehne deixou, no seu último relatório sobre a administração do Jardim Botânico e do Instituto de Botânica, uma proposta para a atuação dos próximos diretores: “o Jardim Botânico de São Paulo é regional e simultaneamente um documentário da flora da capital de São Paulo; suas matas precisam ser conservadas em grande parte, sem sofrerem a influência danosa do homem; isto não obstará, entretanto, que se abram caminhos e largos, nem impedirá que se introduzam plantas trazidas das adjacências ou de outras regiões do Brasil ou mesmo do estrangeiro; estas plantas deverão ocupar trechos em que não existem matas naturais ou onde estas possam ser substituídas sem prejuízo da composição específica; nunca se esqueça que a verdadeira arte num jardim

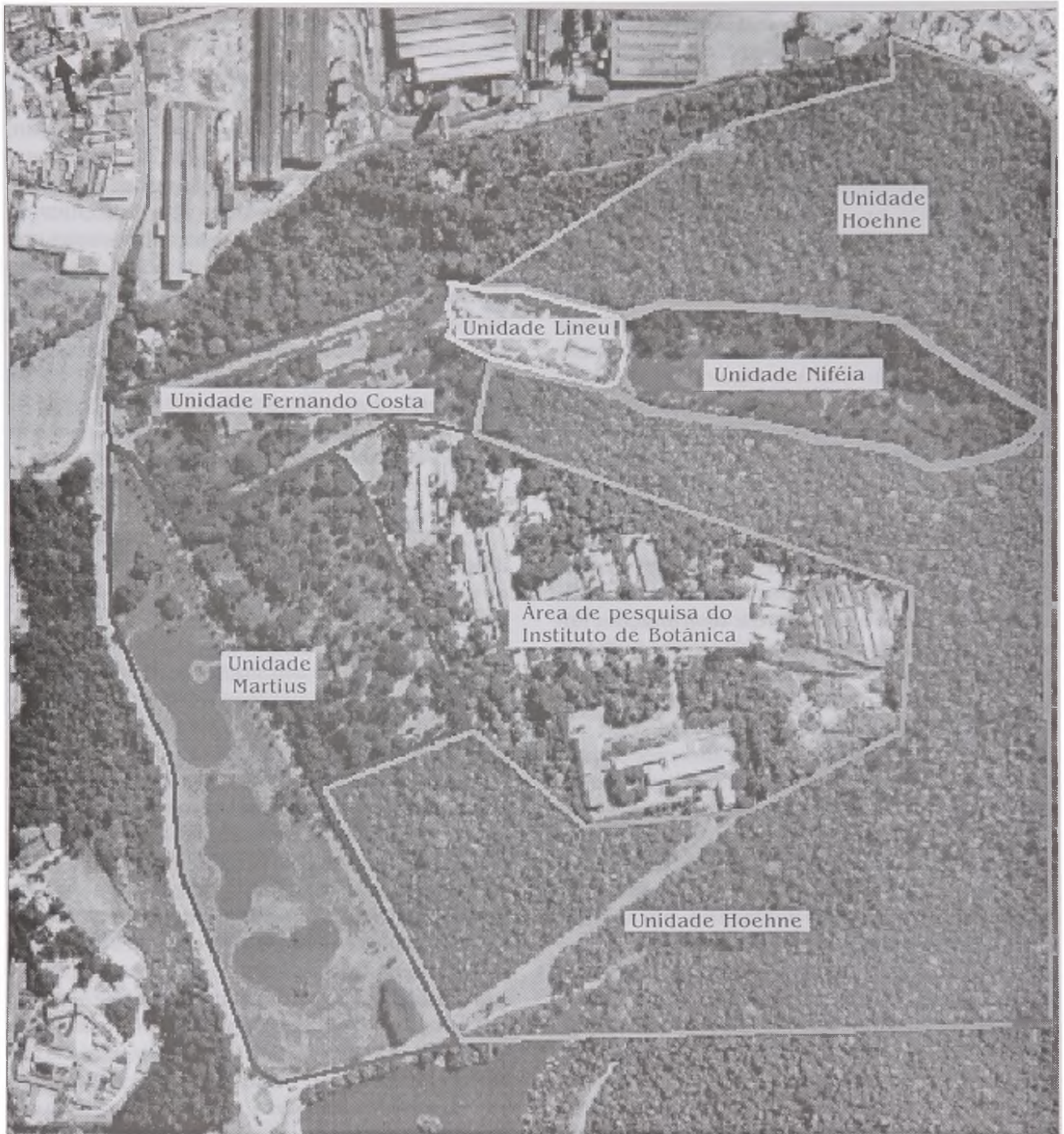


Figura 1: Unidades de paisagem Martius, Fernando Costa, Lineu, Ninféia e Hoehne propostas para o atual Jardim Botânico de São Paulo. Baseada na fotografia aérea de 1994, sem escala. A parte central, cercada pelas unidades, é a área do Instituto de Botânica destinada à pesquisa, de aproximadamente 12ha; a parte de vegetação acima da unidade Fernando Costa é a área anteriormente ocupada pelo Sítio Bumaruf; a área restante de vegetação pertence à Reserva Biológica do Instituto.

botânico resulta do sábio aproveitamento daquilo que a natureza proporciona; a obra humana deverá ser enquadrada e não destacada do ambiente criado pela natureza; canteiros retangulares, quadrados ou redondos, simetricamente traçados, tornam-se inadmissíveis na paisagem brasileira; esta requer canteiros irregulares, ruas sinuosas que se ajustem à topografia local, conforme a temos na pequena parte já ajardinada” (HOEHNE, 1955).

Hoehne ainda deixou dicas para o manejo da vegetação: “os tapetes de grama devem ser relvados, formados de muitas espécies herbáceas de porte rasteiro, para proporcionarem ao botânico material de diversas famílias; os arbustos, do mesmo modo, deverão ser de muitas espécies e abandonados ao seu querer, para que se desenvolvam livremente sempre que não tiverem uma função a desempenhar, ou como suportes ou como fornecedores de abrigo; maior cuidado preciso se torna com as plantas escandentes, raramente elas se comportarão de modo a não aduzirem danos às árvores e aos arbustos, quando abandonadas ao seu querer; no jardim, elas precisam ser controladas no seu desenvolvimento; nas matas naturais poderão tornar-se prejudiciais do mesmo modo, mas em alguns pontos poderão ser mantidas para observação e estudo; o mais difícil de conservar num jardim botânico são, entretanto, as plantas herbáceas anuais, quando não se dispõe de uma pessoa incumbida delas; as sementes precisam ser colhidas para, depois do canteiro reformado, na época precisa, serem semeadas de novo, sem que sejam trocadas as etiquetas; os mesmos cuidados requerem as plantas bulbosas e as que formam túberas, de que anualmente saem as novas folhas e o racimo floral” (HOEHNE, 1955).

Essas orientações de manejo e planejamento do Jardim ainda são atuais e merecem ser seguidas; dessa forma poderemos tornar o Jardim Botânico de São Paulo um verdadeiro jardim botânico regional.

Unidade Martius

A unidade Martius refere-se à área cujo eixo principal é formado pela Alameda Martius. Caracteriza-se por esse eixo formado por uma aléia de palmeiras reais, *Roystonea regia* (Kunth) O. F. Cook (*Arecaceae*), que são intercaladas por ipês rosas, *Tabebuia heptaphylla* (Vell.) Tol. (*Bignoniaceae*); de um lado há a Avenida Miguel Stéfano e três lagos, construídos a partir da idéia constante no anteprojeto do paisagista Roberto Burle Marx, e do outro lado há o arboreto e um fragmento de mata nativa. Na sua parte final, partindo-se da portaria principal (portaria 1), há o lago que é o limite do Jardim Botânico e que é comum ao Jardim Zoológico. Essa unidade tem área aproximada de 11 ha. São as características marcantes dessa unidade:

- . sua linearidade, podendo ser chamada de uma unidade de paisagem “corredor”; propicia ponto de fuga de perspectiva;
- ausência de construções, exceto a portaria de passagem de veículos (portaria 2) e uma residência de funcionário;
- presença marcante das palmeiras, das árvores do arboreto e dos lagos;
- ser limitada por um lado pela Avenida Miguel Stéfano, o que torna essa unidade a mais visível do Jardim Botânico para o público externo;
- avista-se de suas extremidades a silhueta (*skyline*) da cidade em contraste com a paisagem do Jardim Botânico.

A abertura da Alameda Martius foi terminada em 1941, chegando até o grande lago do centro do Parque do Estado (atual PEFI); porém, seu total nivelamento foi concluído em 1947 junto com o término da canalização de águas pluviais; o plantio das palmeiras reais e dos ipês róseos foi iniciado em 1939 (HOEHNE, 1940, 1941 e 1949a).

O grande lago foi formado a partir de 1929 e terminado em 1930, pelo represamento de córregos contribuintes do riacho Ipiranga

(HOEHNE, 1949b). É contíguo à área do Jardim Zoológico e conhecido por Lago das Garças, aves que utilizaram a área alguns anos como área de nidificação e pouso (LADEIRA et al., 1990). Atualmente, ainda é alvo de esgoto clandestino.

Em 1970, em decorrência do início da implantação do Plano Burle Marx na área do Jardim Botânico, toda a área entre as portarias 1 e 2 do Jardim e contígua à Avenida Miguel Stéfano, totalizando 75 mil metros quadrados, foi reformulada com a implantação dos lagos previstos nesse Plano; também foi feita nova canalização para as águas pluviais e o asfaltamento dos 535m da Alameda Martius; por causa da grande falta de recursos para a execução dessa obra, foram procuradas e obtidas colaborações da Siderúrgica Aliperti, do Instituto Florestal e do Instituto de Zootecnia, que cedeu cem toneladas de grama vindas das suas unidades de Nova Odessa e Pindamonhangaba; em 3 de setembro de 1972, coincidindo com as comemorações do sesquicentenário da independência do Brasil, essa obra foi inaugurada e o Jardim Botânico reaberto à visitação pública (FIDALGO, 1972 e 1973). O Plano Burle Marx previa a implantação de somente dois lagos nessa área, destinados a coleção de plantas aquáticas. Porém, os engenheiros responsáveis pela realização da obra em 1970 recomendaram a divisão do lago maior, já que existiam dificuldades técnicas para a construção da barragem para esse lago maior; assim, foram implantados três lagos mas com alteração mínima do desenho apresentado pelo Plano (FIDALGO, 1999⁶).

A Alameda Martius tem seu nome em homenagem ao médico, naturalista e botânico alemão Karl Friedrich Philipp von Martius, que veio ao Brasil em 1817 numa missão científica, parte da comitiva da arquiduquesa austríaca D. Leopoldina, que se tornou esposa de D. Pedro; retornou à Europa em 1820, após as expedições de coleta, e lá publicou várias obras, sendo a mais importante a *Flora Brasiliensis*, importante referência até hoje sobre a flora nacional (SOMMER, 1953).

O arboreto, coleção de árvores plantadas de forma regular (em linha) e com mais de um indivíduo de cada espécie, está com sua manutenção precária. Ao seu lado e perto da Alameda Martius está uma edificação utilizada como residência de funcionário do Instituto de Botânica, que poderia ser removida ou ter outro uso (centro de visitantes ou área de refúgio e sanitários) já que está muito próxima da área de visitação do Jardim Botânico.

São problemas da unidade Martius: a portaria principal reformada na década de 1990 não permite a vista da perspectiva da Alameda Martius pelo visitante que está prestes a entrar no Jardim Botânico, que somente poderá desfrutar desse ponto de vista quando estiver percorrendo a Alameda; falta de replantio dos indivíduos mortos de palmeira real e de ipê; plantio de palmeiras diferentes próximas a essa Alameda, podendo descaracterizá-la, além da interferência de outras plantas do arboreto; grande área de gramados subutilizada, principalmente nas margens dos lagos, nas quais coleções de plantas adaptadas a essas condições poderiam ser estabelecidas; poluição do lago limítrofe ao Zoológico.

São propostas para sua melhoria: abertura de parte da portaria principal, para permitir a visualização da Alameda Martius; recuperação total da vegetação que compõe a Alameda e eliminação da vegetação que interfere no seu traçado; aproveitamento da área para o estabelecimento de novas coleções, principalmente de plantas aquáticas, dispostas de acordo com um planejamento paisagístico; impedir a poluição do lago causada por esgotos clandestinos.

O replantio das palmeiras reais tem sido pretendido desde 1996 (TOLEDO et al. 1996); tem sido realizado mas com indivíduos de pequeno porte, o que trará uma grande diferença de altura, indesejável numa aléia, além de persistirem falhas. Também é nessa unidade que está sendo reiniciada a coleção de palmeiras do Jardim Botânico, iniciada por Hoehne na área atrás das estufas (unidade Lineu), denominada

de Palmeto; essa nova fase conta com 16 espécies de palmeiras de interesse econômico e ou ornamental (TOLEDO et al., 1996). O replantio dos ipês rosas também deve ser feito.

Unidade Fernando Costa

A unidade Fernando Costa caracteriza-se pela presença de um eixo principal formado pela Alameda Fernando Costa, com uma aléia de palmeiras jerivás (*Syagrus romanzoffiana* (Cham.) Glassman, *Arecaceae*). As edificações presentes são: a portaria principal (portaria 1); a casa anteriormente ocupada pelo diretor; os três pavilhões construídos na década de 1940 que abrigaram a sede do Instituto de Botânica, ainda ocupados por seções técnicas e creche para crianças de funcionários do Instituto; a edificação ocupada pelo restaurante e espaço cultural; e, uma edificação atualmente sem uso, anteriormente utilizada como centro de serviços, conhecida como "redondo". Essa unidade tem área aproximada de cinco hectares. São características marcantes dessa unidade:

- sua linearidade, podendo ser chamada de uma unidade de paisagem "corredor"; propicia ponto de fuga de perspectiva;

- presença marcante das palmeiras jerivás e das árvores das coleções botânicas que estão à direita da unidade, partindo-se da portaria principal;

- estar ao lado da área anteriormente ocupada pelo Sítio João Bumaruf. Da Alameda Fernando Costa avista-se construção dessa propriedade.

Em 1942, foi terminada uma vala para retificar um córrego das cabeceiras do riacho Ipiranga existente embaixo da atual Alameda Fernando Costa; a canalização desse córrego foi concluída em 1945, por uma galeria de mais de trezentos metros de comprimento; a intenção era obter uma área plana para destacar as edificações e para construir um abrigo e restaurante, totalizando mais de dez mil metros qua-

drados de área útil, além de aproveitar para implantar a Alameda Fernando Costa, obra totalmente terminada em 1947; a arborização da alameda foi feita com jerivás e jussaras (*Euterpe edulis* Mart., *Arecaceae*), com dois metros de distância entre as palmeiras, dispostas em duas fileiras; foram escolhidas por serem da região da capital e resistentes a geadas (HOEHNE, 1942, 1944, 1946 e 1949a).

Em 1947 135 jerivás foram plantados ao longo da Alameda Fernando Costa, do seu lado esquerdo, para seu embelezamento e sombreamento, assim constituindo a primeira das duas fileiras que deveriam existir, uma de jerivá e outra de jussara; "essas palmeiras, todas de tamanho desenvolvido, foram tiradas das matas existentes e transportadas em carretinha até o lugar em que se as plantou" (HOEHNE, 1949a). Em 1948, juntaram-se aos jerivás 112 palmeiras jussara (palmito) à esquerda e 104 à direita da Alameda, além de mais 104 jerivás plantados do lado direito da Alameda; essa "arborização original de palmeiras constitui o segundo palmeiral do Jardim Botânico em posição fronteira à sede do Instituto" (HOEHNE, 1949b). O primeiro é o constituído pelas palmeiras reais da Alameda Martius. Em 1949, foi terminado o plantio de todas as palmeiras na Alameda Fernando Costa, ano em que sua pavimentação e das ruas ao redor dos pavilhões da sede do Instituto de Botânica também foi concluída; o estacionamento dos carros que entravam no Jardim era feito na Alameda Fernando Costa (HOEHNE, 1951a).

A Alameda Fernando Costa tem seu nome em homenagem ao Secretário da Agricultura do Estado quando da fundação do Jardim Botânico, para a qual deu grande apoio; ele também foi Ministro da Agricultura e Interventor do Estado de São Paulo (RITTER, 1943).

Uma rampa do lado esquerdo da área da Alameda Fernando Costa foi terminada em 1946; ela conduzia à área onde se pretendia construir um restaurante e um belvedere para uso do público visitante (HOEHNE, 1947). So-

mente o belvedere foi construído; atualmente tanto ele quanto a rampa encontram-se na área do antigo Sítio João Bumaruf que, por decisão judicial, não pertence mais ao Jardim Botânico.

Essa área permaneceu em litígio com o espólio de João Bumaruf por anos e é citada no relatório de 1985: “espera-se em 1986 solução judicial para incorporação ao nosso patrimônio de áreas do Jardim Botânico hoje em litígio” (KIRIZAWA et al., 1986). Ainda no relatório de 1992 o mesmo assunto era tratado: “advogados recomendaram uma ação de reintegração de posse em função de uma série de erros judiciais; buscou-se provas de que a área realmente foi desapropriada e devidamente quitada no passado” (MOREIRA et al., 1993). Esse problema fundiário está relatado em processos do Instituto de Botânica: Proc. SMA 77.456/68 e Proc. SMA 65.808/74. Atualmente, esforços têm sido feitos para que a área em questão seja permutada com seus herdeiros por outro próprio do Estado de São Paulo, voltando a pertencer ao Jardim Botânico. Essa permuta está sendo encaminhada pela Procuradoria do Patrimônio Imobiliário do Estado.

Em 1978, foi instalado um passeio do lado direito da Alameda, entre ela e o abrigo, onde hoje está o restaurante (MILANEZ & TOMITA, 1979). Ainda permanece com seu traçado original.

A Alameda Fernando Costa foi reformada para a reabertura do Jardim à visitação pública em 1992; os projetos para sua reforma e para a reforma da portaria principal foram feitos pelo Departamento de Projetos da Paisagem (MOREIRA et al., 1993); o piso da Alameda foi feito de mosaico português e instalados bancos sob pérgolas metálicas. O término dessas reformas ocorreu somente em 5 de junho de 1993; na inauguração dessas obras houve a apresentação da Orquestra Sinfônica de São Paulo, sendo sua primeira apresentação no Jardim (ESTEVES & TRUFEM, 1996).

Quase não são mais encontradas as palmeiras jussaras (palmito) que compunham a

segunda aléia da Alameda, ao lado da aléia de jerivás; o piso do eixo central da Alameda é de difícil manutenção pois vários afundamentos ocorrem desde 1993 e reparos foram necessários; a maioria as pérgolas serve de suporte para plantas escandentes.

A primeira edificação existente nessa unidade foi construída em 1932, para servir de casa para o encarregado, denominado mais tarde de diretor, do Jardim Botânico (HOEHNE, 1943 e 1946). Atualmente, não tem mais essa função e é ocupada pela Seção de Divulgação e Treinamento e pela central de vigilância do Instituto de Botânica; essa Seção está ligada aos trabalhos de educação ambiental realizados no Jardim Botânico. Essa edificação encontra-se isolada do restante do Jardim pela existência de um alambrado e de uma cerca viva. Ao seu lado está a coleção de plantas medicinais, porém abandonada e reduzida.

Outra edificação construída nessa unidade, a primeira para a instalação do então Departamento de Botânica, foi o pavilhão para abrigar o herbário em cinco salas, além de outras cinco para laboratórios e gabinetes de estudo; iniciado em 1941, foi terminado e ocupado em 1942; foi ressaltado que o estilo do prédio não estava de acordo com o conceito arquitetônico da época mas que estava integrado ao ambiente de entorno (HOEHNE, 1942 e 1943). O Herbário encontra-se em prédio construído entre 1967 e 1970 na área do Instituto de Botânica; o pavilhão que ele ocupava está ocupado pela Seção de Sementes e Melhoramento Vegetal do Instituto.

Os outros dois pavilhões para sediar o Departamento de Botânica, denominado de Instituto de Botânica a partir de 1942, foram construídos entre 1942 e 1945, abrigando outras seções, laboratórios, diretoria, garagens e almoxarifado; deveriam ser “rodeados de jardins e intercalados de terraços próprios para a cultura de plantas que tenham de ser observadas ou estudadas sob qualquer ponto de vista botânico e nos seus fundos e lados estender-se-á o

Jardim Botânico propriamente dito, com floresta multiforme, sem preocupações de artifício, para que a Capital de São Paulo possa oferecer aos seus filhos um magnífico reduto de natureza virgem, para sua instrução e gozo" (HOEHNE, 1943). Atualmente, um desses pavilhões é ocupado pela creche e o outro pela Seção de Ornamentais do Instituto de Botânica.

Os alicerces desses pavilhões foram feitos com as pedras que formavam os tanques que eram utilizados para a captação de água, quando a área teve essa função até 1928 (TEIXEIRA, 1994⁷). A terra removida para a construção dos pavilhões foi aproveitada para aterrar locais escavados e brejosos; "onde existiram temos agora uma superfície perfeitamente plana, seca e drenada por meio de galerias fluviais e pluviais, para localizar a avenida de entrada do Jardim Botânico (a Alameda Fernando Costa) com 26 m de largura e 16 m para o trânsito, que em 1945 já era parcialmente utilizada pelos automóveis que entravam no Jardim" (HOEHNE, 1945, 1946 e 1947).

Mas o quarto e último pavilhão projetado para essa unidade, que abrigaria a sede administrativa, a biblioteca e o auditório do Instituto de Botânica, nunca foi construído. Tal pavilhão teria a entrada voltada para a Alameda Fernando Costa, que estaria a 26m, e seria ligado aos outros pavilhões por passadiços (HOEHNE, 1943). O terreno no qual seria construído começou a ser preparado em 1944 (HOEHNE, 1945). As justificativas para que não fosse construído: não era urgente nem indispensável, os materiais e a mão-de-obra tiveram o custo aumentado, as dotações orçamentárias permaneceram iguais e prioridade foi dada para outras tarefas tais como fazer jardins e abrir a Alameda Fernando Costa (HOEHNE, 1947).

Para o aproveitamento da área destinada ao quarto pavilhão foi planejada a formação de um roseiral; "desde séculos existe entre os admiradores das flores a disputa a respeito das rosas e das orquídeas; o Jardim Botânico, cultivando tantas orquídeas, não seria justo e im-

parcial se não proporcionasse também aos admiradores das rosas algo para lhes atrair a atenção; assim pensando e desejando dar aos terraços entre os pavilhões da sede do Instituto um aspecto mais agradável, adquirimos 2.600 roseiras em sessenta variedades e as plantamos ali; o tempo lhes foi tão favorável que, plantadas no dia 15 de dezembro de 1945, já no dia 8 de janeiro de 1946 havia flores desabrochando" (HOEHNE, 1946). Tal roseiral foi perdido; na mesma área foi estabelecida uma coleção de *Zingiberaceae* mas que, atualmente, encontra-se também em vias de ser perdida.

Todos os pavilhões tinham o revestimento externo de mica moída com cimento e cal e as paredes internas pintadas a têmpera e os forros e rodapés a óleo (HOEHNE, 1945). Na frente deles existia uma área que seria ajardinada (HOEHNE, 1949a). Nem todos os pavilhões mantêm esse aspecto original.

O edifício hoje ocupado pelo restaurante, sanitários e espaço cultural foi reformado entre 1991 e 1992 (MOREIRA et al., 1991 e 1993). Foi construído entre 1970 e 1971 originalmente para ser um abrigo e ter sanitários, totalizando 64m²; sua localização foi questionada na época mas os argumentos de ser construído próximo ao portão de entrada e distante da mata e por ser um local mais seguro para crianças, foram mais fortes e venceram (FIDALGO, 1972).

Essa localização até hoje é questionável pois essa área era destinada aos grandes canteiros que ficariam na frente dos pavilhões do Instituto de Botânica, que foram ocultados. O ideal seria sua demolição e o que nele está instalado passaria para o pavilhão no qual funciona atualmente a creche, que poderia ter um edifício construído para essa finalidade e distante da área de visitaçao do Jardim.

Nessa unidade também existia, ao lado da Alameda Fernando Costa e do abrigo (atual prédio do restaurante), uma coleção de *Melastomataceae*, chamada Jardim das Melastomataceae, cuja implantação foi iniciada em 1978

(MILANEZ & TOMITA, 1979) e continuada até 1984 (KIRIZAWA et al., 1985). A localização desse Jardim foi estabelecida pelo Plano Burle Marx e era prioridade do grupo que trabalhava na execução desse Plano, de acordo com as possibilidades vigentes na época; também eram prioridades a instalação das coleções de palmeiras e de bambus e do bosque de pau-brasil (MILANEZ et al., 1981).

São problemas da unidade Fernando Costa: a falta de ligação arquitetônica entre as construções de épocas diferentes (as edificações mais novas são de concreto e tijolo aparentes); falta de visualização das edificações antigas por condução e plantio de vegetação inadequados; subutilização dos canteiros marginais da Alameda, uma vez que poderiam conter coleções botânicas; visualização da área contígua da propriedade vizinha, que é desagradável; término da Alameda Fernando Costa no prédio "redondo" desativado e abandonado, quebrando a expectativa que o ponto de fuga e o percurso criam, além de obstruir a visualização da próxima unidade de paisagem, unidade Lineu, na qual estão o Museu Botânico e o Jardim de Lineu.

São propostas para sua melhoria: maior integração arquitetônica entre as edificações; maior visualização das edificações da década de 1940; remover o alambrado e a cerca viva em torno da casa do diretor; otimizar os espaços para o estabelecimento de novas coleções, principalmente nos canteiros que estão ao lado da Alameda Fernando Costa; criar barreira visual e utilizar cercamento adequado entre o Jardim Botânico e a área contígua; eliminação do prédio "redondo"; replantio das palmeiras justara (palmito) onde for possível; formação de um novo roseiral no seu local original.

Unidade Lineu

A unidade Lineu caracteriza-se pela presença do Jardim de Lineu, formado a partir de 1928 e inspirado no desenho de uma parte do Jardim Botânico de Upsala (Suécia), é compos-

to por espelho d'água, duas estufas e escadarias; e, pela presença do Museu Botânico Dr. João Barbosa Rodrigues. Essa unidade tem área aproximada de um hectare. São características marcantes:

- desenho simétrico do Jardim de Lineu, de inspiração renascentista;

- entorno da unidade é composto principalmente pela vegetação nativa (unidade Hoehne);

- localiza-se num fundo de vale, sendo que as escadarias, dispostas nas suas laterais, são acessos a picadas;

- é a unidade mais antiga em termos de sua implantação e que mais caracteriza o Jardim Botânico; o desenho das estufas é a logomarca do Jardim Botânico de São Paulo. Sua imagem também já foi utilizada para ilustrar um cartão telefônico;

- pode ser considerada uma paisagem "mancha" dentro do conjunto das cinco unidades.

Carolo Linné foi botânico e professor da Universidade de Upsala, na qual fundou o Jardim Botânico de Upsala; também foi o responsável pela padronização da nomenclatura científica das plantas utilizada até hoje. Por isso, a área do Jardim Botânico de São Paulo que tem o desenho semelhante a uma parte do jardim fundado por Lineu passou a ser chamada de Jardim de Lineu.

As duas estufas do Jardim Botânico começaram a ser construídas em 1928 e terminadas em 1929, para a inauguração do Orquidário do Estado, criado em 1930; as estufas passaram a receber visitantes a partir desse ano (HOEHNE, 1949a e 1949b; TEIXEIRA, 1988).

Em 1945, as estufas foram restauradas e instaladas calhas para aproveitamento das águas pluviais, para a rega das orquídeas existentes nas estufas e nos ripados (HOEHNE, 1946). As estufas tem 26m de comprimento e 12m de largura cada uma e possuem estrutura em ferro e vidros curvos (HOEHNE, 1949a).

Em 1951, as estufas passaram novamente por restauração e os vidros foram “internamente batidos com tinta branca para atenuar os efeitos dos raios solares” (HOEHNE, 1955). Foi feita entre 1990 e 1991 uma nova restauração das estufas, para a reabertura da Jardim em 1992 (LADEIRA et al., 1990; MOREIRA et al., 1991). Não existe mais o aproveitamento das águas pluviais e há necessidade de uma reforma geral das estufas, além dos vidros não serem mais pintados com tinta branca.

Atualmente, uma estufa (estufa 2) é utilizada para exposições temporárias; antes era utilizada para abrigar parte da coleção de orquídeas do Orquidário do Estado. A outra estufa (estufa 1) é utilizada para exposição permanente de plantas da floresta pluvial atlântica, sem o predomínio das orquídeas como ocorria quando também mantinha parte do Orquidário.

As exposições temporárias eram realizadas na estufa 2 praticamente todo mês desde a década de 1970, sobre os seguintes temas: samambaias, avencas, folhagens, terrários, plantas suculentas, árvores, arborização, bromélias, arranjos natalinos, orquídeas, plantas ornamentais, plantas tóxicas, plantas medicinais, plantas indígenas de valor terapêutico, entre outros (MILANEZ & TOMITA, 1979; MILANEZ et al., 1981 e 1982; SILVEIRA & TRUFEM, 1984; SANT’ANNA & SILVEIRA, 1985; KIRIZAWA et al., 1985 e 1986; GRANDI et al., 1987). Atualmente, também são realizadas exposições temporárias, cinco a seis ao ano.

Quando o Orquidário do Estado estava instalado nas e entre as estufas, existiam mais de 350 espécies brasileiras e algumas exóticas, junto com outras plantas de mais de quarenta espécies, dispostas entre rochas, lagos e cascatas (HOEHNE, 1949a). Em meados de 1960, com a criação da Seção do Orquidário do Estado dentro do organograma do Instituto de Botânica, o orquidário foi transferido para área de acesso permitido somente a funcionários e pesquisadores (FIDALGO, 1972). O ripado entre as estufas permaneceu até a década de 1980. Em

1992, foi elaborado um projeto para restaurar o orquidário de visitação entre as estufas mas não foi executado por falta de recursos financeiros e humanos (MOREIRA et al., 1993).

A importância da manutenção de coleções de orquídeas no Jardim Botânico de São Paulo é evidente. Plantas cultivadas dão aos botânicos uma oportunidade para estudar suas diferentes fases de desenvolvimento com métodos descritivos e experimentais, com grande número de técnicas e comparar várias taxa num espaço limitado; a complexidade da biologia das orquídeas faz com que seja particularmente necessária a presença de coleções que dêem suporte a tais pesquisas; as coleções vivas de orquídeas têm muito a contribuir para pesquisas básicas sobre sua biologia; as orquídeas têm um lugar especial no reino vegetal, provocando uma fascinação entre os cientistas e o público em geral (RASMUSSEN & RASMUSSEN, 1991).

As orquídeas formam o maior grupo de plantas epífitas e mais da metade da família, cerca de 14 mil espécies, são inteiramente dependentes na vegetação arbórea; a destruição do seu hábitat é a maior ameaça à sua existência; flores grandes e atrativas das orquídeas são uma importante característica de muitos jardins botânicos tropicais do mundo; as coleções de plantas vivas também são um material essencial para pesquisas; se o panda é o símbolo da preservação da vida selvagem, as orquídeas poderiam logicamente ser o das plantas para a conservação do hábitat (STEWART, 1991).

Foi construída uma parede em 1945 entre as estufas para proteger os ripados de sessenta metros de comprimento das orquídeas dos efeitos danosos do vento encanado; para evitar o movimento de visitantes nas rampas gramadas do Palmeto (área atrás das estufas e dos ripados, com muitas palmeiras) foram plantadas faixas de *Euphorbia milii* des Moulins var. *milii*, *Euphorbiaceae*, coroa-de-cristo, espécie anteriormente denominada de *Euphorbia splendens* Bojer. ex Hook (HOEHNE, 1946). Em 1947 para formar uma nova cerca viva nessa área,

com a finalidade de “proteger contra os amigos do alheio e contra os ventos dominantes, foram plantadas ‘cafra’ do sul da África, ‘groatas’ e ‘cacto-palmatória’ e roseiras escandentes, alastrando-se entre essas plantas armadas, para enfeitar essa cerca viva” (HOEHNE, 1949a). Tais plantas não existem mais nessa área, que apresenta difícil controle da passagem dos visitantes até hoje, pois eles preferem passar pelo gramado do que retornar e pegar o caminho cimentado para chegar à unidade Ninféia; hoje, porém, parece um problema controlado pela cerca viva de *Rhododendron x simsii* Planch., *Ericaceae*, azaléia.

Em 1948, o Orquidário ainda era a principal atração do Jardim, motivando o público de São Paulo a visitá-lo. “Nos meses de janeiro até março e de outubro até meados de novembro sobem a milhares as flores que desabrocham de *Laelia* e *Cattleya*, que emprestam o seu colorido variegado e belo ao ambiente entre e atrás das estufas; nos meses de inverno, centenas de outros espécimes de *Maxillaria*, *Pleurothallis*, *Octomeria*, *Miltonia*, *Zygopetalum* e muitas *Brassia*, *Promenaca*, *Masdevallia*, etc., oferecem flores menores de estruturas muito interessantes (HOEHNE, 1949b).

O Museu Botânico João Barbosa Rodrigues teve sua construção iniciada em maio de 1940 e foi projetado de uma forma especial, para que as paredes ficassem livres para a colocação de vitrinas com as amostras botânicas; possui 189 metros quadrados e é formado por cinco salas dispostas em cruz sendo que na sala central foi colocado um vitral horizontal como forro, além de dez telas dispostas acima das entradas das salas, representando aspectos do litoral, de paisagens montanhosas, de regiões ribeirinhas, de cerrados e cerradões, das caatingas e de formações lacustres; externamente, nos quatro cantos formados pela edificação, seriam organizados grupos de vegetais rupes- tres, especialmente orquídeas; foram colocados nas paredes externas, ao lado das portas e janelas, oito painéis em auto-relevo de terra cota,

representando os principais tipos do reino vegetal; o restante das paredes externas foi recoberto por hera - *Ficus pumila* L., *Moraceae* (HOEHNE, 1941, 1942 e 1943).

A idéia e o desenho dos painéis em auto-relevo surgiram quando foi projetado o edifício para sediar a antiga Seção de Botânica do Museu Paulista; eram “seis modelos de estilização de typos da flora brasileira, começando com a flora microscópica das águas e acabando com as nossas lindas quaresmeiras”; foram projetados por Hoehne e desenhados por G. Münch (HOEHNE, 1925). Tal edifício não chegou a ser construído mas esses seis painéis foram feitos para ornamentar o Museu Botânico mais de vinte anos depois, acrescidos de mais dois.

A obra foi concluída em 1941, ano no qual foi totalmente mobiliado e montado, para ser aberto ao público em 15 de março de 1942 (HOEHNE, 1942 e 1943). Foi feita uma sugestão pela Sociedade Amigos da Flora Brasileira para que o nome do botânico Dr. João Barbosa Rodrigues fosse dado ao Museu Botânico, que foi aceita (HOEHNE, 1943), passando a vigorar a partir de 1943 (HOEHNE, 1945).

João Barbosa Rodrigues foi um importante botânico brasileiro, principalmente dedicado ao estudo das palmeiras, considerado por muitos o “pai” das palmeiras no lugar de Martius; também foi diretor do Jardim Botânico do Rio de Janeiro de junho de 1890 a março de 1909 (RODRIGUES, 1989).

Hoehne pretendia alterar a parte em frente às estufas, chamada de Jardim de Lineu, “onde os construtores tentaram apresentar um estilo francês” entendendo que era uma área não integrada ao entorno e ao restante do Jardim, por ser de desenho muito formal, além de pretender aproveitar a área para exposição de plantas rupes- tres e insetívoras, idéia inicial do Jardim de Pedras, posteriormente criado; na organização interna das estufas, tentou-se reproduzir o ambiente das serras de Minas Gerais e outros ambientes em que existem orquídeas (HOEHNE, 1940 e 1941). Entende-se que o de-

senho do atual Jardim de Lineu foi idéia do empresa construtora e não de Hoehne, que não gostava dele e pretendia alterá-lo assim que possível; Hoehne nunca fizera referência a essa área utilizando a denominação de Jardim de Lineu, que mais tarde passou a ser utilizada.

Foram construídos em 1950 e 1951 os balcões de pedra dos dois lados do Jardim de Lineu, para colocar sobre eles grandes vasos de cimento armado; ambos com setenta metros de comprimento, meio metro de altura e meio metro de largura (HOEHNE, 1951b).

Havia a intenção de construir uma estufa em toda a área do chamado Jardim de Lineu; esboçado em 1942, o plano previa a construção de uma estufa de oitenta metros de comprimento, 44 metros de largura e altura de 16 metros na sua parte mais alta, dividida em quatro séries de galerias, com lagos, pedras e recantos naturais (HOEHNE, 1944). O conjunto teria seis estufas ao todo, para manter coleções de climas diferentes; “mas com a revolução de 1930 o proposto ficou esquecido e até ao presente não pode mais ser proposto, por não existir o ambiente próprio para fazê-lo vingar; algum mecenas poderia, entretanto, proporcionar o ensejo, pelo fornecimento do capital, para se dar uma demonstração mais eloqüente à nossa gente a respeito do que pode e deve ser uma verdadeira coleção de orquídeas e plantas ornamentais da flora indígena” (HOEHNE, 1949a).

Assim, Hoehne demonstrou que já vislumbrava parcerias e auxílios do setor privado para a manutenção e execução de obras no Jardim Botânico, o que ocorreu muitos anos depois; o plaqueamento das espécies atualmente existente foi obtido por de uma parceria com o Instituto General Motors e inaugurado em 1998.

A pavimentação das ruas dessa unidade foi totalmente concluída em 1949, ficando “livres dos efeitos da erosão das chuvas” (HOEHNE, 1951a). Em 1972 nova pavimentação foi feita nessa unidade (FIDALGO, 1973).

Outra obra realizada nessa unidade em 1950 foi a construção do chamado Belvedere

Pereira Barreto, composto por uma pérgola com vigas e travessões de cimento armado, que tinha 42,5 metros de comprimento e quatro metros de largura interna, sustentada por 34 colunas; na parte posterior desse belvedere foi feito um largo de 47m de comprimento e 35m de largura, para estacionamento de carros e pequeno restaurante; “a vista que se descortina desse alto, onde os visitantes poderão ficar sob a pérgola coberta de trepadeiras, é deslumbrante” (HOEHNE, 1951b).

Havia uma rampa ao lado da Alameda Fernando Costa (unidade Fernando Costa) que começava na entrada do Jardim Botânico, com um pórtico, e terminava no Belvedere (HOEHNE, 1951b). Era um outro acesso ao Jardim, que chegava diretamente ao Jardim de Lineu após passar pelo Belvedere, sem utilizar a Alameda Fernando Costa.

Em 1951, Hoehne descreveu com maiores detalhes a vista do Jardim Botânico obtida a partir do Belvedere: “a paisagem que se estende para além do lago que fica atrás das estufas e aquela que se alonga em direção ao portão de entrada e atinge até as cabeceiras do córrego do Simão e as divisas do Parque com a estrada que do Jabaquara vai à Vila de Conceição, Sete Praias e Eldorado” (HOEHNE, 1955). O crescimento da vegetação impede totalmente essa visão nos dias de hoje.

O nome dado a esse Belvedere foi uma homenagem ao Secretário da Agricultura do Estado de São Paulo em 1950, Dr. José Edgard Pereira Barreto, durante o governo de Adhemar de Barros (HOEHNE, 1951b).

Atualmente, esse Belvedere encontra-se abandonado, inacessível e na área do antigo Sítio Bumaruf, que não pertence mais ao Instituto de Botânica, o mesmo acontecendo com a rampa que terminava nele; o largo, onde seria construído o restaurante, foi ocupado por residências. O pórtico do início da rampa não existe mais.

Em 1950, ao lado do Belvedere, foram plantadas três linhas de *Eucalyptus* sp. (*Myrtaceae*) de grande porte para esconder as chami-

nês dos altos fornos da Siderúrgica Aliperti; “constituirão um fundo verde em continuação a outros que plantamos há cinco anos e dos quais alguns já alcançam mais de dez metros de altura” (HOEHNE, 1950). Esses eucaliptos existem até hoje, impedindo a visão das chaminés.

Em 1951, foi criado o Jardim de Pedras no Jardim de Lineu e definido assim por Hoehne: “não é uma exposição em que se deve dar relevo às rochas, mas um conjunto em que os vegetais e pedras se auxiliam na construção de uma paisagem diferente; num jardim de pedras deve entrar a pedra como fundo de um quadro e as plantas, como o relevo artístico, devem constituir-se o motivo; um jardim de pedra ou *rock garden* é criado artificialmente e procura reproduzir uma paisagem xerófila, como muitas do México ou das nossas caatingas; em tais jardins devem ser utilizadas as plantas gordas, isto é, com caules espessos ou folhas suculentas; plantas providas de túberas ou bulbos para armazenamento de água para as épocas de seca plantas saxícolas e rupícolas” (HOEHNE, 1955). Também são de 1951 as *Erythrina speciosa* Andrews (*Fabaceae*) plantadas nas laterais do Jardim de Lineu, para suporte de orquídeas (HOEHNE, 1955). Essas árvores existem até hoje.

Para a implantação do Jardim de Pedras foi escolhido “o terreno que em 1930 fora destinado para um jardim estilo francês, em que se viam apenas relvados em canteiros simetricamente recortados e ajustados, com um tanque no centro; foi mantido assim na esperança de que houvesse recurso para construirmos mais seis estufas de climas diferentes ou bastante amplas para criar ambientes para tipos de vegetais de diferentes naturezas, por meio de uma cobertura alta e instalação de três galerias, construção de um sistema de arejamento especial e diversos lagos e cascatas; porém, resolvemos improvisar o jardim de pedras, certo de que muito poderá contribuir para a instrução do público e para o progresso da Botânica em geral” (HOEHNE, 1955).

Hoehne ainda explicou em seu relatório de 1951 que “a geologia afirma que os vegetais, ao passarem do meio líquido para terem como substrato o sólido, o tiveram como rocha; sobre pedras de origem eruptiva constituíram o primeiro jardim de pedras no seco, depois de haverem criado outros submersos nos oceanos e mares” (HOEHNE, 1955).

Até 1980, muitos jardins botânicos norte-americanos não davam a devida importância a coleções de plantas rupestres e de altitude, não tendo em suas áreas jardins de pedras (*rock gardens*); elemento altamente conspicuo e atrativo, deve ser formalmente arranjado, com as plantas precisamente identificadas, mas também deve ser um objeto estético, uma recriação da beleza do conjunto de rochas, plantas, água e caminhos, metade arte e metade ciência; entre outros jardins botânicos que têm jardins de pedras, pode-se citar o *New York Botanical Garden*, que possui o *T. H. Everett Memorial Rock Garden*, formado no final da década de 1930 numa área de quase um hectare (KELLAIDIS, 1990).

Percebe-se o pioneirismo da iniciativa de Hoehne em criar um jardim de pedras, mesmo que como alternativa de ocupação da área em estilo francês, que não o agradava por não estar em harmonia com o restante do Jardim Botânico, além de ser impossível a construção das estufas planejadas restantes. É lamentável a perda da coleção de plantas do Jardim de Pedras.

A área do Jardim de Lineu, após a perda da coleção de plantas do Jardim de Pedras, foi novamente modificada na década de 1960, ganhando uma composição mais parecida com a parte do Jardim Botânico de Upsala que inspirou seu desenho, com elementos de topiária (cerca viva em torno do espelho d'água e dos canteiros) e bancos de madeira para descanso. Esse aspecto perdurou até a década de 1980, quando o Jardim Botânico foi fechado à visitação pública. Na reabertura em 1992, o Jardim de Lineu voltou a ser composto somente pelo es-

pelho d'água, por gramado e pelas árvores nas suas laterais, novamente perdendo sua semelhança com o Jardim de Upsala. A partir de 1997, começou-se a formar novamente a cerca viva para reconstituir o elemento de topiária; mas, fizeram o plantio somente em torno do espelho d'água, justamente onde não deveria existir, como acontece em Upsala.

São problemas da unidade Lineu: descaracterização do Jardim de Lineu, inspirado em parte do Jardim de Upsala, que já foi onde existiu o Jardim de Pedras e, posteriormente, cercas vivas (topiária); inexistência do orquidário de visitação que funcionava no ripado existente entre as estufas, onde originou-se o Orquidário do Estado, hoje mantido em área reservada à pesquisa do Instituto de Botânica e fechada à visitação pública; precária manutenção das estufas, construídas na década de 1920 com ferragem inglesa e vidros franceses; subutilização de uma das estufas, já que uma é ocupada por exposição permanente de plantas da floresta pluvial atlântica e outra é destinada a exposições temporárias, porém em número reduzido durante o ano.

São propostas para sua melhoria: recuperar elementos no Jardim de Lineu para torná-lo mais parecido com a parte do Jardim de Upsala, inspiração do seu desenho; reinstalação do orquidário de visitação, já que foi o embrião do Jardim Botânico; conservação adequada das estufas; aumentar o número de exposições temporárias numa das estufas, para otimizar sua utilização; reinstalação do Jardim de Pedras, possivelmente na unidade Ninféia.

Unidade Ninféia

A unidade Ninféia caracteriza-se pela existência dos lagos que são formados pelas nascentes do riacho do Ipiranga, além de ser a maior área de coleções botânicas. Há uma edificação destinada a sanitários e outra, em madeira, conhecida como "castelinho" destinada à recreação infantil. Pode ser considerada uma unidade

de paisagem "mancha" Essa unidade tem área aproximada de seis hectares. São características marcantes:

- presença do maior lago do Jardim Botânico, conhecido como Lago das Ninféias, no qual está a coleção dessas plantas (uma das espécies de ninféia ali encontradas é a *Nymphaea elegans* Hook., *Nymphaeaceae*);

- presença do Hidrofitotério (local para coleção de plantas aquáticas);

- presença do Portão Histórico. Esse portão estava na entrada da área hoje ocupada pelo Jardim Botânico, quando essa área era preservada para desempenhar a função de manancial, função abandonada em 1928; foi recuperado e colocado como ornamento;

- presença do Jardim Japonês, implantado em 1986 (GRANDI et al., 1987) e atualmente descaracterizado;

- presença do brejo natural;

- presença de obelisco que marca as nascentes do riacho Ipiranga, junto ao lago chamado de Lago das Nascentes ou do Monjolo, já que existia um monjolo à jusante;

- presença do túnel formado por bambuzal;
- presença do Recanto Moysés Kuhlmann, próximo ao túnel de bambu; foi criado em 1972 para homenagear ao primeiro diretor da Divisão do Jardim Botânico de São Paulo;

- presença de um mirante próximo ao túnel de bambu;

- presença do "castelinho" e da área destinada à recreação infantil.

O lago, atualmente denominado Lago das Ninféias, foi formado a partir de 1929 e terminado em 1930, pelo represamento de córregos contribuintes do riacho Ipiranga (HOEHNE, 1949b).

As ruas ao redor do lago foram pavimentadas em 1939 e a passagem cimentada por cima da barragem foi concluída somente em 1940; a rua do lago direito do lago é chamada

de picada Barbosa Rodrigues e a do lado esquerdo, picada Prof. R. Schlechter (HOEHNE, 1940). Existia no Lago das Ninféias uma ilha. Foi criada em 1932, para nidificação dos cisnes pretos e gansos, mantidos nesse lago até a década seguinte (HOEHNE, 1949a). Foi ligada à terra firme em 1947 transformando-a em península, para nela serem instalados bancos e pérgolas para o descanso dos visitantes; possuía belos exemplares bem desenvolvidos de *Caryota urens* L. (palmeira-rabo-de-peixe) e *Attalea butyracea* (Mutis ex. L. f.) Wess Boer, ambas da família *Arecaceae*, e árvores de outras famílias e gramado formado por *Axonopus obtusifolius* (Raddi) Chase, grama-de-folha-larga, *Poaceae* (HOEHNE, 1947 e 1949a).

A terra para transformar a ilha em península foi obtida da escavação para a construção do hidrofítotério, local para instalação de coleção de plantas aquáticas flutuantes e fixas; "o jardim botânico precisava encontrar um meio para conter essas plantas num espaço limitado e permanente, a fim de poder observá-las e assinalá-las com etiquetas para torná-las conhecidas" (HOEHNE, 1949a).

O hidrofítotério foi concluído em 1947 e tinha 82 divisões maiores e menores de cimento armado, que recebiam água da nascente a montante e eram circundadas por um passeio de 0,6m de largura; nesse mesmo ano já tinha ocupado mais da metade de seus compartimentos com plantas aquáticas, entre as quais espécies das famílias *Gentianaceae*, *Hydrocharitaceae*, *Alismataceae*, *Butomaceae*, *Umbelliferae*, *Pontederiaceae*, *Aizoaceae*, *Araceae*, *Nymphaeaceae*, *Salviniaceae*, *Onagraceae*, *Cyperaceae*, *Lemnaceae*, *Chlorophyceae* e outras algas microscópicas próprias para pesquisas de laboratório e demonstrações didáticas de biologia; o hidrofítotério também pretendia servir para observações relacionadas ao desenvolvimento de larvas de mosquitos e a presença de determinadas plantas e o efeito que estas podem provocar no aumento ou redução no número de peixes (HOEHNE, 1949a). Também

possui um pequeno chafariz no meio do seu lago central (MERHEB, 1994), colocado provavelmente na década de 1970.

Em 1947 foi feita nesse hidrofítotério tentativa de aclimatação de *Victoria cruciana* Orb. (*Nymphaeaceae*), conhecida como vitória-régia (nome mais comum para *V. amazonica* (Poepp.) Sowerby, anteriormente designada como *V. regia* Lindl.), com duas mudas trazidas do Rio de Janeiro por Chiguitti Takase (HOEHNE, 1949a). Outra tentativa foi feita em 1949. Planejava-se construir outro hidrofítotério, ainda maior, com mais de duzentos compartimentos (HOEHNE, 1949a), idéia que nunca foi concretizada.

Entre 1970 e 1974, uma expansão do hidrofítotério foi feita, com a construção de mais 17 compartimentos, localizados entre o Portão Histórico e a primeira parte; uma mureta foi construída contornando a parte construída em 1947, com a finalidade de dificultar que visitantes levassem as plantas do mesmo; provavelmente a inclusão de duas estátuas também é dessa época (MERHEB, 1994). Em 1984, foi feita uma reforma no hidrofítotério (KIRIZAWA et al., 1985).

O chamado Portão Histórico era o portão que estava na entrada da antiga Repartição de Águas que funcionou na área do Jardim Botânico até 1928; hoje, encontra-se apenas ornamentando a unidade Ninféia. Retornou ao Jardim Botânico em 21 de setembro de 1973, doado pelo Serviço de Água e Esgoto da Capital (MERHEB, 1994).

Na parte frontal desse Portão está a parte ampliada do hidrofítotério e na parte de trás está o Lago dos Bugios e seu vertedouro, que encontra-se totalmente abandonado, local anteriormente agradável e com bancos de alvenaria para descanso. A reforma da barragem e do vertedouro do Lago dos Bugios foi feita em 1992 (MOREIRA et al., 1993). Em 1994, foi realizada uma limpeza geral do hidrofítotério e restauro do Portão Histórico; esse restauro foi realizado pela empresa Augusto Froehlich,

conservador-restaurador de obras de arte e antigüidades; porém, propostas de reformulação paisagística, tais como a retirada da mureta que circunda a primeira parte do hidrofiteário, que alterou o projeto original e isolou-o do restante do Jardim Botânico; a conservação e a organização das plantas remanescentes; o acréscimo de novas plantas; a colocação de placas de identificação botânica das espécies; e, o restauro das estátuas e reativação do chafariz (MERHEB, 1994) não foram realizadas até o momento.

Ainda na unidade Ninféia, há o mirante, localizado ao lado da parte superior do túnel de bambu, que não cumpre mais essa função uma vez que a vegetação impede um campo de visão maior, impossibilitando uma visão completa dessa unidade.

Há, também, uma clareira de cinco mil metros quadrados na qual está a área de recreação infantil e o "castelinho" que foi aberta em 1972 (FIDALGO, 1973). Em 1986, o "castelinho" foi totalmente reconstruído (GRANDI et al., 1987); teve novo restauro projetado em 1992 e iniciado no ano seguinte (MOREIRA et al., 1993). Atualmente, necessita de nova reforma.

São problemas da unidade Ninféia: perda da coleção de plantas aquáticas formada no hidrofiteário, encontrando-se subutilizado; o Jardim Japonês atualmente está abandonado e descaracterizado; obelisco das nascentes não integrado de forma paisagística; falta de conservação do "castelinho" e destruição de todos os equipamentos de recreação que existiam na área em frente a essa edificação.

São propostas para sua melhoria: recuperação da coleção do hidrofiteário, baseando-se na lista de plantas apresentada por HOEHNE (1949a) e nas obras *Flora der Umgebung von S. Paulo*, de 1911 (obra já citada anteriormente), e *Plantas Aquáticas*⁸ obra escrita em 1948, impressa em 1955 e reimpressa em 1979; reinstalação do Jardim Japonês em outra área do Jardim Botânico, possivelmente na unidade Martius, próximo aos lagos; utilização

de área anteriormente ocupada pelo Jardim Japonês por outras coleções, podendo aí ser reinstalado o Jardim de Pedras que existia na unidade Lineu; manutenção adequada do brejo natural, importante na exemplificação dessa formação vegetal; reinstalação do monjolo a jusante do Lago do Monjolo; colocação de um marco esteticamente mais adequado nas nascentes do Ipiranga.

Unidade Hoehne

A unidade Hoehne recebeu esse nome para homenagear o fundador do Jardim Botânico e caracteriza-se por ser a unidade de paisagem "matriz" do conjunto de unidades propostas para o Jardim Botânico de São Paulo.

É formada pela vegetação nativa mantida na área desde a sua conservação com a finalidade de proteção dos mananciais em 1893, caracterizada como floresta pluvial atlântica de encosta com elementos de floresta mesófila.

Constitui-se de parte da Reserva Biológica da sede do Instituto de Botânica, sua reserva florestal de 116ha. Está em contato com todas as outras unidades de paisagem do Jardim Botânico de São Paulo, com área de aproximadamente trinta hectares.

Tal vegetação já sofreu impactos diretos pela ação de poluentes oriundos da Siderúrgica Aliperti, vizinha do Jardim, mas que hoje não apresenta mais emissão significativa de poluentes. Ainda sofre os impactos da poluição urbana do entorno (o efeito da poluição vinda dos veículos que trafegam na Rodovia dos Imigrantes sobre a vegetação nunca foi estudado) e enfrenta os problemas e limitações inerentes a um fragmento florestal imerso na malha urbana da Grande São Paulo.

Além dessa unidade ter o valor histórico de abrigar as nascentes do riacho Ipiranga, também conta-se que "foi no meio das matas outrora virgens que Martim Afonso de Souza, seguindo o trilho dos íncolas, chegou à Vila de Piratininga" (HOEHNE, 1949b).

Em 1947. Hoehne também ressaltava o valor científico e paisagístico afirmando que “nas matas e nos campos secundários subsistem muitíssimas espécies da primitiva flora do planalto e de entre muitas nem mesmo conhecidas cientificamente, como o demonstra o fato de haverem sido descritas por nós como novas espécies, duas das maiores árvores, além de muitas menores e plantas herbáceas” (HOEHNE, 1949b).

Ainda descrevendo a floresta nativa, Hoehne afirmou em 1950 que a idade das árvores variava entre 35 a 135 anos e que “trechos muitos existem na mesma que podem ser comparados com florestas virgens, pois a reconstrução das espécies se processou tão admiravelmente que vestígios de uma anterior destruição desapareceram completamente, pois nem as epífitas deixaram de reaparecer; lugares existem onde há troncos de até dois metros de diâmetro e com mais de cinquenta metros de elevação” (HOEHNE, 1951b).

Hoehne descreveu a vantagem do Jardim Botânico possuir uma área de vegetação nativa: “ainda possui noventa alqueires de superfície coberta de matas secundárias muito interessantes, a maior parte, intercaladas de manchas de campos naturais e matagais, onde observações fitológicas poderão ser levadas a efeito em plantas nativas e introduzidas; nessas florestas são ainda encontradas quase todas as espécies vegetais outrora peculiares às selvas ribeirinhas e caapões que se espalhavam no planalto onde, da Vila Piratininga, evoluiu a bela Paulicéia” (HOEHNE, 1943, 1949a e 1951b).

Hoehne enfatizou ainda que a floresta remanescente, “para um naturalista, é um livro vivo que pode ser manuseado, lido e estudado com muito maior proveito que um real da biblioteca” (HOEHNE, 1951b).

Em 1947 existiam estradas que recortavam essas florestas e podiam ser utilizadas “pelos automóveis dos visitantes num percurso de mais de dez quilômetros, uma cerca formada de 16 fios de arame farpado pichado impede a

invasão e proporciona garantia aos animais mamíferos que ali existem” (HOEHNE, 1949a).

A proposta para essa unidade é a sua conservação e a manutenção das trilhas existentes e sua adequação para que possam ser utilizadas pelos visitantes, para que possam ter um contato maior com a floresta pluvial atlântica.

Essa conservação confere ao Jardim Botânico de São Paulo parte de seu caráter de jardim botânico regional e constitui sua coleção *in situ* de floresta pluvial atlântica.

Considerações Finais

O estabelecimento das unidades de paisagem do atual Jardim Botânico de São Paulo permitirão seu manejo de forma mais adequada e eficiente, além de estar mais de acordo com sua história de tratamento paisagístico.

Há muitas áreas no Jardim Botânico de São Paulo passíveis de implantação de novas coleções, que devem ser criteriosamente planejadas para não obstruir tomadas de vista nem provocar uma mistura entre as coleções de forma desordenada; deve haver uma integração estética e funcional dessas coleções.

A área de coleção *ex situ* do Jardim Botânico de São Paulo deve ter como prioridade a implantação e a manutenção de coleções de plantas anteriormente existentes nos Campos de Piratininga, para tornar-se um jardim botânico regional de forma integral. Essas coleções podem ser implantadas nas unidades Martius, Fernando Costa, Lineu e Ninféia, de acordo com um planejamento paisagístico adequado.

A conservação da vegetação nativa ainda existente confere ao Jardim Botânico de São Paulo seu caráter de jardim botânico regional em termos de floresta pluvial atlântica e constitui sua coleção *in situ* dessa formação.

A ligação entre o Instituto de Botânica e o Jardim Botânico de São Paulo tornou-se mínima com o passar das décadas, apenas administrativa, talvez por causa da implantação de linhas de pesquisa que não envolvem as coleções

do Jardim nem seu aumento, o que não ocorria quando até excursões de coleta de plantas eram feitas para o estabelecimento e incremento das coleções do Jardim. Deve ser estudada a possibilidade do Jardim Botânico tornar-se independente da instituição de pesquisa, ou sua ligação com uma universidade ou, ainda, restabelecer sua importância dentro do Instituto de Botânica.

O Jardim Botânico de São Paulo deve ter uma equipe profissional da área de planejamento paisagístico, podendo ser composta por profissionais como engenheiros agrônomos, engenheiros florestais, biólogos, arquitetos, ecólogos, geógrafos, técnicos agrícolas, jardineiros especializados, museólogos, comunicadores

visuais, educadores, entre outros, para exclusivamente administrá-lo, juntamente com uma equipe de funcionários capacitados para tal.

O Jardim Botânico de São Paulo deve ser considerado um jardim histórico e ter condições para assim manter-se, de acordo com as diretrizes do *INTERNATIONAL COUNCIL OF MONUMENTS AND SITES* (1981).

Enquanto o Jardim Botânico de São Paulo não for alvo de uma vontade política comprometida verdadeiramente com sua existência, de uma dotação orçamentária suficiente e autônoma, e de recursos humanos técnica e quantitativamente adequados, estará fadado a ser um simulacro de jardim botânico.

Notas

¹ Parte da Dissertação de Mestrado "Dos Antigos ao Atual Jardim Botânico de São Paulo" Departamento de Geografia (FFLCH/USP), defendida em abril de 1999 pelo primeiro autor sob a orientação do segundo.

² CAVALHEIRO, F. (Departamento de Geografia FFLCH, USP), 1998.

³ USTERI, A. *Flora der Umgebung von S. Paulo*. Jena: Gustav Fischer, 1911. 271p

⁴ FIDALGO, O. (Instituto de Botânica, São Paulo). Comunicação pessoal, 1999.

⁵ TEIXEIRA, A. R. (Instituto de Botânica, São Paulo). Comunicação pessoal, 1994.

⁶ HOEHNE, F. C. *Plantas Aquáticas*. São Paulo: Instituto de Botânica, 1979. 168p.

Bibliografia

BERTRAND, G. Paisagem e geografia física global esboço metodológico. *Caderno de Ciências da Terra - IGEO/USP*, n.13, p.1-27. 1972.

BOBEK, H. & SCHMITHÜSEN, J. El paisaje en el sistematológico de la geografia, 1949. In: MENDOZA, J. G.; JIMÉNEZ, J. M. & CANTERO, N. O. *El pensamiento geográfico*. Madrid: Alianza Editorial, 1982. p.330-5

BUDOWSKI, G. Abertura de novas áreas e planejamento de paisagens nos países tropicais. *Arquitetura*, v.121/122, p.88-90, 1971.

BURLE MARX, R. B. Parques, jardins e praças públicas. *Separata n.1 de Cultura n.11*

Brasília: Conselho Federal de Cultura, 1968. 7p.

_____. *Arte & Paisagem*. São Paulo: Nobel, 1987 103p.

CACHAFEIRO, M. S. Um jardim histórico em Porto Alegre. *Tempo Verde*, v.20, n.155, p.26, 1997a.

_____. Do Campo da Várzea ao Parque Farroupilha: um local de socialidade em Porto Alegre. *Tempo Verde*, v.20, n.157 p.26, 1997b.

_____. Parque Farroupilha: um espaço público por excelência. *Tempo Verde*, v.20, n.158, p.22-3, 1997c.

- CHACEL, F. M. & AB'SABER, A. N. *Modelo de curso de planejamento paisagístico*. Brasília: Ministério da Educação e Cultura, 1976. 70p.
- CHRISTOPHER, T. The public gardens of ancient Rome. *Garden*, v.5, n.1, p.10-3, 1981.
- COMISSÃO DE SOLOS. Levantamento do reconhecimento dos solos do Estado de São Paulo. *Boletim do Serviço Nacional de Pesquisas Agrônomicas*, v.12, 634p., 1960.
- DUBOS, R. *Namorando a Terra*. São Paulo: Melhoramentos, 1981. 127p.
- ECKBO, G. O paisagismo nas grandes metrópoles. *Geografia e Planejamento-IGEO/USP*, n.24, p.1-25, 1977
- ESTEVES, L. M. & TRUFEM, S. F. B. *Relatório anual do Instituto de Botânica - 1993*. São Paulo: Instituto de Botânica, 1996. 43p.
- FERRARA, G. Piano e progetto del paesaggio: proposta di definizione. *Acer*, v.8, n.5, p.67. 1992.
- FIDALGO, O. *Relatório das atividades do Instituto de Botânica no período de 1956-1971*. São Paulo: Secretaria da Agricultura, 1972. 157p.
- _____. *Relatório da gestão de Oswaldo Fidalgo 16 de abril de 1969 a 1º de janeiro de 1973*. São Paulo: Secretaria da Agricultura, 1973. 83p.
- FORMAN, R. T. T. & GODRON, M. *Landscape ecology*. New York: John Wiley & Sons, 1986. 619p.
- GOECKE, M. Der Barockpark zu Jersbek. *Garten+Landschaft*, v.89, n.3, p.162-6, 1979.
- GOMES, E. T. A. *Recortes de paisagens na cidade do Recife: uma abordagem geográfica*. São Paulo, 1997 313p. Tese (Doutorado em Geografia Humana) Departamento de Geografia (FFLCH), Universidade de São Paulo.
- GRANDI, R. A. P.; SANT'ANNA, C. L. & STRUFFALDI DE VUONO, Y. *Relatório anual do Instituto de Botânica 1986*. São Paulo: Instituto de Botânica, 1987 137p.
- GRIFFITH, J. J. & VALENTE, O. F. Aplicação da técnica de estudos visuais no planejamento da paisagem brasileira. *Revista Brasil Florestal*, v.10, n.37. p.6-14, 1979.
- HOEHNE, F. C. *Album da Secção de Botânica do Museu Paulista*. São Paulo: Methodista, 1925. 201p.
- _____. *Relatório anual do Departamento de Botânica exercício de 1939*. São Paulo: Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio, 1940. 121p.
- _____. *Relatório anual do Departamento de Botânica exercício de 1940*. São Paulo: Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio, 1941. 108p.
- _____. *Relatório anual do Departamento de Botânica exercício de 1941*. São Paulo: Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio, 1942. 136p.
- _____. *Relatório anual do Instituto de Botânica (ex-Departamento de Botânica) exercício de 1942*. São Paulo: Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio, 1943. 141p.
- _____. *Relatório anual do Instituto de Botânica (ex-Departamento de Botânica) exercício de 1943*. São Paulo: Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio, 1944. 183p.
- _____. *Relatório anual do Instituto de Botânica exercício de 1944*. São Paulo: Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio, 1945. 139p.
- _____. *Relatório anual do Instituto de Botânica exercício de 1945*. São Paulo: Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio, 1946. 129p.
- _____. *Relatório anual do Instituto de Botânica exercício de 1946*. São Paulo: Secretaria da Agricultura, 1947 136p.
- _____. *Relatório anual do Instituto de Botânica exercício de 1947*. São Paulo: Secretaria da Agricultura, 1949a. 118p.
- _____. *Relatório anual do Instituto de Botânica exercício de 1948*. São Paulo: Secretaria da Agricultura, 1949b. 102p.
- _____. *Relatório anual do Instituto de Botânica exercício de 1949*. São Paulo: Secretaria da Agricultura, 1951a. 74p.

- _____. *Relatório anual do Instituto de Botânica - exercício de 1950*. São Paulo: Secretaria da Agricultura, 1951b. 160p.
- _____. *Relatório anual do Instituto de Botânica - exercício de 1951*. São Paulo: Secretaria da Agricultura, 1955. 138p.
- HOEHNE, F. C.; KUHLMANN, M. & HANDRO, O. O *Jardim Botânico de São Paulo*. São Paulo: Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio de São Paulo, 1941. 656p.
- HOWARD, R. A. The St. Vincent Botanical Garden: the early years. *Havard Papers in Botany*, n.8, p.1-6, 1996.
- INTERNATIONAL COUNCIL OF MONUMENTS AND SITES. *Carta dos jardins históricos: "Carta de Florença"*. Firenze: ICOMOS/IFLA, 1981. 6p.
- KELAIDIS, P. Rock garden renaissance. *Garden*, v.14, n.2, p.12-8, 1990.
- KIRIZAWA, M.; et al. *Relatório anual do Instituto de Botânica - 1985*. São Paulo: Instituto de Botânica, 1986. 149p.
- KIRIZAWA, M.; SANT'ANNA, C. L. & SILVEIRA, R. B. A. *Relatório anual do Instituto de Botânica - 1984*. São Paulo: Instituto de Botânica, 1985. 145p.
- KLIASS, R. G. *Parques urbanos de São Paulo e sua evolução na cidade*. São Paulo: Pini, 1993. 211p.
- LADEIRA, A. M.; MOREIRA, A. E. D. & SILVEIRA, R. B. A. *Relatório anual do Instituto de Botânica - 1990*. São Paulo: Instituto de Botânica, 1990. 55p.
- LAURIE, M.. *Introducción a la arquitectura del paisaje*. Barcelona: Gustavo Gili, 1983. 304p.
- LAVÔR, J. C. N. *Histórico do Jardim Botânico do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal, 1983. 47p.
- LEFEBVRE, G. *Plantations, parcs et jardins publics*. Paris: Dunod, 1928. 419p.
- LEITE, M. A. F. P. Uma fundamentação geográfica ao paisagismo regional. *Paisagem e Ambiente*, v.3, p.59-67, 1990.
- McHARG, I. L. *Design with nature*. New York: Natural History Press, 1971. 194p.
- MERHEB, M. *Hidrofitotério: relatório interno*. São Paulo: Instituto de Botânica, 1994. 31p.
- MILANEZ, A. I. & TOMITA, N. Y. *Relatório anual do Instituto de Botânica - 1978*. São Paulo: Instituto de Botânica, 1979. 91p.
- MILANEZ, A. I., VENTURA, A. & TOMITA, N. Y. *Relatório anual do Instituto de Botânica - 1979*. São Paulo: Instituto de Botânica, 1981. 108p.
- _____. *Relatório anual do Instituto de Botânica - 1980*. São Paulo: Instituto de Botânica, 1982. 121p.
- MONTEIRO, C. A. F. *Geossistemas: a estória de uma procura*. 1995. 140p. (edição do autor).
- MOREIRA, A. E. D. et al. *Relatório anual do Instituto de Botânica - 1991*. São Paulo: Instituto de Botânica, 1991. 64p.
- _____. *Relatório anual do Instituto de Botânica - 1992*. São Paulo: Instituto de Botânica, 1993. 78p.
- MOYNIHAN, E. B. Paradise as a garden. *Garden*, v.4, n.2, p.4-8, 1980.
- MÜLLER, T. The National Botanic Garden of Rhodesia. *Kirkia*, v.6, n.2, p.149-54, 1968.
- NASTRI, V. D. F. et al. Estudos fitossociológicos em uma área do Instituto de Botânica de São Paulo utilizados em programas de educação ambiental. In: CONGRESSO NACIONAL SOBRE ESSÊNCIAS NATIVAS, 2, 1992, São Paulo. *Anais...*São Paulo: Instituto Florestal, 1992. p.219-25.
- NAVEH, Z. & LIEBERMAN, A. *Landscape Ecology: theory and application*. 2.ed. New York: Springer-Verlag, 1994. 360p.
- RASMUSSEN, H. N. & RASMUSSEN, F. N. The role of botanical gardens in orchid research. In: HEYWOOD, V. H. & JAKCSON, P. S. W. *Tropical botanic gardens: their role in conservation and development*. London: Academic Press, 1991. p.275-87.
- REED, H. H. Some thoughts on Frederik Law Olmsted and Calvert Vaux. *Garden Journal*, v.23, n.4, p.98-103, 1973.

- REIS, L. A. M. *Parque Estadual das Fontes do Ipiranga: utilização e degradação*. São Paulo, 1998. 78p. Monografia (Trabalho de Graduação Individual apresentado ao final da graduação em Geografia) Departamento de Geografia/FFLCH, Universidade de São Paulo.
- RITTER, M. *Fernando Costa na Interventoria do Estado de São Paulo*. São Paulo: Governo do Estado, 1943. 152p.
- RODRIGUES, J. B. *Hortus fluminensis ou Breve notícia sobre as plantas cultivadas no Jardim Botânico do Rio de Janeiro: para servir de guia aos visitantes*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1989. 56p.
- SANT'ANNA, C. L. & SILVEIRA, R. B. A. *Relatório anual do Instituto de Botânica 1983*. São Paulo: Instituto de Botânica, 1985. 144p.
- SANTOS, E. A. Paisagem abordagem e investigação. *Paisagem e Ambiente*, v.3, p.53-8, 1990.
- SÃO PAULO (Estado). Secretaria do Meio Ambiente. *Plano de recuperação do Jardim Botânico de São Paulo*. São Paulo: SMA, 1990. 43p.
- SILVEIRA, R. B. A. & TRUFEM, S. F. B. *Relatório anual do Instituto de Botânica 1982*. São Paulo: Instituto de Botânica, 1984. 94p.
- SIMONDS, J. O. *Landscape Architecture: a manual of site planning and design*. New York: McGraw Hill, 1983. 331p.
- SOMMER, F. *A vida do botânico Martius*. São Paulo: Melhoramentos, 1953. 184p.
- STEWART, J. Orchids in botanic gardens- necessity or luxury? In: HEYWOOD, V. H. & JAKCSON, P. S. W. *Tropical botanic gardens: their role in conservation and development*. London: Academic Press, 1991. p.267-73.
- STRUFFALDI DE VUONO, Y. *Fitossociologia do estrato arbóreo da floresta da Reserva Biológica do Instituto de Botânica* (São Paulo, SP). São Paulo, 1985, 213p. Tese (Doutorado em Ciências Biológicas) Instituto de Biociências, Universidade de São Paulo.
- TEIXEIRA, A. R. Resenha histórica do Instituto de Botânica de São Paulo. *Ciência e Cultura*, v.40, n.11, p.1045-54, 1988.
- TERRA, C. G. *Os jardins no Brasil do século XIX: Glaziou revisitado*. Rio de Janeiro, 1993. 272p. Dissertação (Mestrado em História da Arte) Escola de Belas Artes, Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- TOLEDO, C. B., LOPES, E. A. & MILANEZ, A. I. Implantação de coleção de palmeiras de interesse econômico/ornamental do Jardim Botânico de São Paulo. *Boletim dos Jardins Botânicos do Brasil*, v. 3, p.28-9, 1996.





INTERCÂMBIO

DES FRONTIÈRES IDÉOLOGIQUES AUX FRONTIÈRES ÉCONOMIQUES: L'Europe et la liberté

Regina Salvador*

Presque dix ans après l'effondrement de l'Empire Soviétique on peut bien constater que la fin du conflit idéologique n'était point du tout la fin de l'histoire comme prétendait Fukuyama.

Dans cette période que nous sommes en train de vivre, les conflits culturels n'ont point aussi attendu la profécie catastrophique de Samuel Huntington.

Tout cela nous démontre la presque incapacité des sciences sociales de prévoir même le futur prochain et les conjonctures de crise. Personne a pu décrire d'avance ce qui se serait passé dans l'Asie du Sud-est et le Japon, en particulier : il nous suffit de regarder les documents d'institutions consagrées telles que la banque Mondiale ou 'Ramses' à titre d'exemple.

On pourrait même dire, pour en citer un philosophe de l'histoire que ne jouit pas des faveurs de la pensée hégémonique Hegel que nous sommes en train de constater ce qu'il appelait une "ruse de l'histoire" ("*Liste des Vernunft*").

Le penseur neo-conservateur Edward Luttwak a dit, en plaisantant, que nous sommes en train de vivre une sorte de revanche de Karl Marx: le facteur économique, déterminant en dernière instance, est devenu le facteur unique, déterminant quasi-exclusivement la vie politique et idéologique.

Pendant la période de la Guerre Froide, en quelque sorte, on pourrait isoler les questions

politiques des questions économiques; ou, plutôt, les relations économiques internationales étaient subordonnées à des considérations politiques.

Dans ce contexte, les différends commerciaux ne passaient que d'un sous-ensemble des considérations géostratégiques générales, selon les objectifs permanents de la surpuissance en question. C'est à dire, les EUA ont souvent sacrifié ses intérêts économiques immédiats dû à des considérations de nature géostratégique.

On peut voir le même avec la URSS dans ses rapports avec ses États clients.

Le modèle européen

Est-ce que tous les différends idéologiques et civilisationnels puissent être réduits à des questions de rapports de force entre les deux grands acteurs de la Guerre Froide ?

Est-ce qu'on peut attribuer exclusivement la construction de l'Europe au Plan Marshall et à la menace soviétique ?

Nous n'en croyons pas.

Nous partageons la conviction que les facteurs politiques et géostratégiques ont été très importants et, en quelques égards et moments, décisifs même pour le redressement des pays de l'Europe Occidentale et du Japon. Néanmoins, le poids des facteurs culturels et civilisationnels ont

* Professora da Universidade Nova de Lisboa. Departamento de Geografia e Gestão do Território
Tel.: (01) 482.01.15, Fax: (01) 483.59.19, e-mail: regleo@mail.telepac.pt

été davantage importants, dans la mesure où ils ont été capables de mobiliser les volontés et les esprits des EUA, qui sont venus au long de ce siècle se battre pour deux fois dans l'Europe pour la défense "d'une certaine idée de la civilisation" dont les intérêts économiques n'y sont pour rien.

Cette idée civilisationnelle c'est, à notre avis, l'idée qui a agi comme un moteur dynamique dans l'indépendance et dans la construction de la puissance nord-américaine.

L'idée de la liberté religieuse, l'auto-gouvernement ("*self-government*"), l'iluminisme écossais et l'encyclopédisme français ont été quelques-uns des piliers de la pensée des Pères-Fondateurs de la sur-puissance Euro-Américaine.

Il faut autant dire que la réalisation des idéaux n'est pas linéaire et non contradictoire: la synthèse n'est toujours pas un processus simple et non douloureux.

L'existence d'un modèle européen encrée dans l'idée de liberté et de bien-être surpasse des limites de ses frontières géographiques.

C'est vrai que la culture hellénique et la démocratie athénienne constituent des points de repère indéniables. Mais nous savons, depuis le geo-historien Herodote, de l'influence égyptienne dans la réalisation du "miracle grec". Nous savons aussi, grâce à des contributions d'hellenistes français (comme Jean-Pierre Vernant), ou de sociologues (comme Cornelius Castoriadis, d'origine grec), entre autres, que la pensée grecque était bien plus complexe et passible de lectures apologetiques, comme est souvent arrivé avec des humanistes allemands ou "oxfordians" (Sir Ernest Barker ou Werner Jaeger).

Par ailleurs, c'est le remarquable philosophe allemand de droit, Hans Kelsen, qui a bien décrit la pluralité des positions politiques, philosophiques et morales des philosophes grecs, comme par exemple, dans la question de la femme (où Xenofonte s'oppose à la misogynie de Platon et Aristote).

La diversité de conceptions des auteurs grecs peut bien servir de preuve du sens de la liberté, fondement de la civilisation européenne.

Le droit romain a été la super-structure nécessaire à l'essor du capitalisme moderne et de l'avance économique et technologique qui a permis la réalisation du mythe prométhéen.

D'autre part, il faut bien insister que le modèle européen ne doit pas qu'à Athènes et à Rome son existence, en tant que paradigme d'une civilisation.

La contribution du personnalisme chrétien fût une autre source idéniable sans laquelle l'État de Droit ne pourrait pas exister. Le Moyen Âge chrétien occidental avec ses cathédrales, ses monastères et, surtout, ses Universités s'est développé simultanément avec des villes "libres" dessinant une poliarchie où l'éparpillement des pouvoirs a forgé les conditions matérielles pour une civilisation conflictueuse et plurielle.

Le rôle de l'Église Catholique et de plusieurs écoles de pensée, comme le nominalisme, la "théologie de la liberté" de Duns Scott, ou même la pensée thomiste, sans parler des percurseurs de l'Humanisme renaissant comme le Cardinal Nicolas Cusanos, ont été de vraies piliers de la pensée occidentale moderne.

L'individualisme économique

L'avènement de la bourgeoisie et la création d'une civilisation matérielle capitaliste furent aussi les conditions nécessaires pour l'épanouissement du concept de liberté.

Sans une forte classe moyenne et une reproduction élargie de la richesse, les valeurs qui vont constituer l'idéal européen ne pourraient jamais se matérialiser. La Réforme protestante a approfondi l'individualisme anti-bureaucratique que, comme nous savons grâce à la thèse de Max Weber, a contribué dans la création et développement de la société civile, échelon intermédiaire entre le pouvoir publique et la famille.

La société civile est devenue la condition de possibilité de participation et décision du sujet devenu citoyen, comme était prévu dans l'idéal démocratique athénien, connu sous le nom de "boulè"

Le développement d'une économie-monde a élargi cet individualisme, en universalisant ces idéaux, malgré les visibles contradictions, fruit de la surexploitation des peuples non-européens. Malgré tout cela, seront ces mêmes idéaux de liberté qui vont permettre aux victimes de l'économie du monde occidentale se battre pour réaliser idéaux prêchés par leurs maîtres.

La géographie, ça sert, d'abord à faire le commerce

Le processus de croissance européenne a été fait par la violence, comme on a souligné ci-dessus.

Néanmoins, dans ce qui concerne la science de l'espace, elle n'a pas débuté comme la science de États-Majeurs. Dans l'ancienne Babylonie ou dans l'Égypte, les géographes étaient valorisés par sa capacité de prévoir les floues des rivages et les changements climatiques, ainsi que par son activité d'arpenteurs.

Dans la Grèce, à sa foi, géographe était synonyme de cosmographe. Il était une sorte de savant universel, spécialiste simultanément dans les sciences naturelles et sociales. Ils étaient aussi des cartographes qui répondaient aux besoins du commerce des villes marchandes grecques.

Seul plus tard, avec Alexandre et l'Empire Romain, les dessinateurs de cartes sont devenus serviteurs des généraux.

Les géographes arabes, comme Ibn Battuta (1304/1356) étaient, avant tout, grands voyageurs et possesseurs d'un esprit encyclopédique qui s'intéressait, avant tout par la connaissance de peuples (comme Battuta remarque dans ses livres de mémoires).

Au siècle X, soit trois siècles avant Marco Polo (1254/1324), le marchand arabe Souleiman donne une première description de la Chine.

A la cour de Roger II de Sicile, le grand géographe arabe Idriss composait le "Livre de Roger" qui, avec ses cartes, a constitué la description la plus élaborée du monde médiévale.

Cette cartographie s'est basée sur une détermination mathématique de latitude et longitude, qui marchait en parallèle avec une atmosphère de ferveur religieuse. Les géographes arabes aimaient rappeler le propos d'un compagnon aimé du prophète, Ibn-Saïda : "Le sermon le plus éloquent est encore de voyager à travers le monde sauvage et contempler le repos du marais"

La grande majorité des géographes arabes, qui ont été fondamentales pour la découverte du chemin maritime des Indes, n'a jamais été au service de l'expansion militaire islamique et, beaucoup entre eux, ont même servi les intérêts des marchands chrétiens.

D'autre fois, il faut reconnaître que le développement de l'art militaire et de la pensée géostratégique ont beaucoup fait pour l'essor de la cartographie. De toute façon, comme disait Clausewitz dans son Livre III (Troisième Chapitre) de son chef-d'oeuvre "De La Guerre" on peut définir celle-ci comme un acte de la vie sociale, "comme une espèce de commerce, a une grande échelle"

Le concept occidental de liberté s'éloigne de l'acte pure de la conscience.

Elle sera toujours une transaction, un échange entre le contingent et la nécessité.

Même le philosophe de la conscience et de la liberté, Jean-Paul Sartre, a dû admettre les limitations de la contingence.

La liberté sera aussi la conscience de la nécessité.

La construction européenne

L'Histoire du développement des sciences et des technologies nous a fait apprendre que l'espace pluriel, la tolérance, c'est à dire, le concept de liberté n'est pas notion vaseuse ou métaphysique.

On a vu, par exemple, le retard du développement scientifique soviétique dû à la nature non-libérale du régime. On connaît les obstacles au développement de la génétique et de la cyber-

nétique, à cause des anathèmes proferés par l'Académie de sciences de l'URSS sur le caractère "non dialectique" de ces disciplines accusées d'être "neo-kantiennes et idéalistes. Cela va sans dire dans ce concerne les sciences sociales.

Le développement scientifique, donc économique, exige un espace pluriel. La capacité d'administrer les conflits a été, jusqu'ici, un presque-monopole de la civilisation Euro-Américaine.

À la fin de la IIème. Guerre Mondiale, quand l'Europe a fini sa deuxième guerre civile dans un délai de trente ans à peine, plusieurs représentants de l'*intelligentzia* et des hommes politiques se sont mis d'accord pour bâtir le rêve saint-simonien d'une Fédération Européenne.

Il faut, tout d'abord, reconnaître le rôle des disciples de D. Luigi Sturzo, le fondateur de la démocratie-chrétienne italienne et l'inspirateur du rhénan Konrad Adenauer.

La question sociale n'était plus un privilège des forces de gauche. Le social est devenu, comme dans une opération de syntèse, une partie intégrante du concept de liberté. L'économie sociale de marché, défendue par Adenauer et souscrite par Robert Shuman, Jean Monnet et Alcide di Gasperi, répondait au défi du mouvement ouvrier, en l'intégrant aux décisions des sociétés industrielles, comme propugnaient libérales (comme Stuart Mill) et conservateurs-sociales (comme Auguste Comte).

Le modèle du capitalisme rhénan a été adopté même dans le pays du capitalisme "*manchesterien*" : le "*Welfare State*" de Lord Beveridge consacrait, d'une certaine façon, les modèles mentionnés ci-dessus.

Aussi, il faut pas oublier le rôle des forces laïques et libérales, représentées par le Président de l'Italie Luigi Einaudi et par le libéral de gauche Altiero Spinelli. Mais, plus que quelqu'un, c'était le conservateur et franc-maçon Winston Churchill qui, par le poids de son rôle historique,

a déclenché un mouvement irréversible pour la création de l'Union Européenne.

En somme, toutes les fractions qui représentent la pensée européenne, comprise comme un idéal de tolérance et d'acceptation de l'altérité, y étaient.

Le possibilisme, paradigme de la science contemporaine

À guise de conclusion, il nous faut rappeler l'importance de la pensée scientifique qui nous avons mentionné comme un des piliers de l'idéal européen.

On constate, aujourd'hui, que la "cité savante" - soit des humanités, soit de la nature - s'est mis d'accord pour se débarrasser du fatalisme ou des logiques déterministes qui dominaient la pensée scientifique au siècle auparavant.

L'indéterminisme de Heisenberg à l'École de Copenhague, la logique du cercle de Vienne, la cybernétique de Betand Lafy ont consacré les paradigmes de la probabilité et la causalité stochastique.

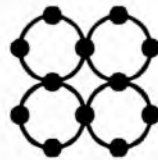
Or, il faut pas oublier ce qui arrive souvent la dette de gratitude à la géographie française qui a introduit, dans la dialectique des faits humains et de la nature, une vision non-déterministe.

Cette vision, du point de vue épistémologique, n'était peut-être pas explicitement élaborée. Cependant, sa contribution a été plus que pertinente dans la production des connaissances sur l'habitat de l'homme.

Géographes d'appartenances politiques très différentes, comme le communard Elisée Reclus ou le conservateur La Blache ont réfléchi d'une façon similaire et dans la même perspective même si ce n'était pas explicite que le géographe et philosophe prussien Immanuel Kant, père de la pensée scientifique contemporaine.

Bibliografia

- ART, Timothy. "The Threat to Europe" in: *Foreign Affairs*, March, 1998.
- CARTOU, Louis. *Communautés Euro-péennes*. Paris, Dalloz, 1986.
- CLAVAL, Paul.). *Géographie Humaine et Économique Comtemporaine*. Paris, PUF Fondamental, 1984.
- _____. *Éléments de Géographie Humaine*. Paris, Éditions M.Th.Génin, 1974.
- _____. *Principes de Géographie Sociale*. Paris, Éditions M.Th.Génin, 1973.
- HOLT, P.M. / LAMBTON, K.S. / LEWIS, B. (Ed.) *The Cambridge History of Islam*. vol.2 B, Cambridge University Press.
- LACOSTE, Yves. *La Géographie, Ça Sert, D'Abord à Faire la Guerre*. Paris, Editions La Découverte, 1985.
- SILLS, David L. (Ed.). *International Encyclopedia of the Social Sciences*. Vol.5. New York, 1968.



LES MIGRATIONS SELECTIVES. UNE REPOSE A LA CRISE?

André Fischer*

Pendant toute la première phase de l'Aménagement du Territoire en France, phase au cours de laquelle l'industrie joue un rôle majeur dans l'aménagement, la politique territoriale dominante est celle de la décentralisation aux profits des espaces périphériques attardés ou en crise. Le principe fondamental sur lequel s'appuie cette politique territoriale est celui de l'aide à la dispersion géographique des investissements, donc des emplois, pour permettre aux actifs de "travailler et vivre au pays"

En 1979, dans un discours prononcé à Lyon, le Premier Ministre d'alors déclare que, compte tenu de la crise, il est désormais temps de favoriser la mobilité des actifs vers les emplois, donc, pour l'essentiel, vers les métropoles et grandes agglomérations où se créent la plupart des emplois nouveaux.

Vu à travers le prisme des mouvements migratoires, le changement dans l'action territoriale des pouvoirs publics est donc considérable puisqu'on passe d'une politique de dispersion spatiale des capitaux à une politique, rarement exprimée de façon explicite, de concentration géographique des emplois aux profits des centres urbains les plus dynamiques. Bien entendu, ce changement affecte en priorité la partie de la population active la plus sensible aux mutations qualitatives de l'activité économique, c'est à dire les actifs les plus qualifiés.

Très rapidement, au cours des années quatre-vingt, des migrations sélectives d'actifs se développent, en relation avec les phénomènes

de ségrégation qualitative des activités introduits dans la plupart des espaces géographiques par l'innovation technologique et son corollaire la métropolisation. Pour les entreprises comme pour les espaces-territoires, les migrations sélectives deviennent un instrument d'ajustement aux effets de la crise.

Les réflexions qui suivent, à propos de la compréhension et de l'explication de ces migrations sélectives, se fondent sur les tendances dominantes qui caractérisent l'évolution contemporaine des activités industrielles.

Le Changement de système productif et ses effets

Entre les années soixante-dix et quatre-vingt on assiste à un déclin rapide du système de production fordiste et à un essor non moins rapide du système de production flexible. Les mutations qui ont accompagné ce changement se sont particulièrement manifestées dans les domaines suivants: les structures internes des entreprises, la nature et le degré de qualification des emplois, la localisation géographique des établissements, la répartition territoriale des diverses catégories d'actifs. Pour comprendre pourquoi la mobilité des actifs s'accroît et pourquoi elle devient de plus en plus sélective, il faut entrer dans le détail des systèmes de production et de leur évolution.

La grande dimension, des unités économiques et techniques, la concentration fonction-

* Professor Emérito

nelle et l'internalisation des fonctions, le recours aux bienfaits de l'Etat-providence ... sont quelques-uns des dogmes traditionnels du système de production fordiste. L'importance des grandes entreprises et surtout des grands établissements se traduit par une longue tradition de relative inertie spatiale (le transfert spatial de l'établissement est souvent l'ultime mesure d'ajustement mise en oeuvre pour sauver l'activité, ce qui a fait croire à la pérennité des facteurs de localisation !). Bien avant les années quatre-vingt, la recherche de solutions aux problèmes du coût du travail a poussé les entreprises à utiliser des main-d'oeuvre moins coûteuses, d'où l'essor du double mouvement géographique de la délocalisation (vers les pays du Tiers Monde dans le cadre de la Division Internationale du Travail) et de la décentralisation (dans le cadre des politiques nationales d'aménagement en faveur des régions périphériques). Ces deux mouvements vont s'accélérer considérablement avec la crise du système fordiste et l'émergence rapide du système de production flexible.

Le système flexible se traduit, en effet, par quelques changements radicaux tels que le passage d'une logique dominante à caractère industriel à une logique dominante de type financier, l'essor des dogmes de la petite dimension de la spécialisation fonctionnelle de l'externalisation des fonctions du développement des relations horizontales avec le milieu d'implantation... Mais surtout, le système de production flexible impose un changement radical en matière d'exigences de fonctionnement des entreprises et des établissements, c'est ce changement, lié à l'innovation technologique et à l'adoption des technologies nouvelles, qui va nous permettre de mieux comprendre le problème général des migrations sélectives et de leur signification.

L'éclatement structurel et fonctionnel des firmes est la première manifestation majeure du nouveau système de production: le premier s'exprime par la multiplication des petites unités spécialisées; le second conduit à une distinction croissante faite entre les activités du péri-produ-

tif amont, les activités de production stricto sensu, les activités du péri-productif aval. Dès lors, les processus de production et leur relation à l'espace géographique changent considérablement. L'essor des processus de production discrets, caractéristique de l'innovation technologique, se traduit, pour les grandes entreprises à établissements multiples, par une généralisation de la disjonction fonctionnelle, de la segmentation technique du travail, de la division sociale et spatiale du travail. Les établissements étant spécialisés, au plan fonctionnel, leur main-d'oeuvre tend à une certaine unicité, en rapport avec les technologies mises en oeuvre, tandis que se développent de nouvelles relations avec le milieu d'implantation à travers la sous-traitance, l'essai-mage, les synergies, les partenariats... mais aussi à travers le recours systématique aux externalités de service offertes par le milieu local ou régional. Exprimés en termes de tendances dominantes, les résultats géographiques de cet éclatement interne des firmes sont aujourd'hui bien connus: d'une part, une mobilité spatiale considérablement accrue (et facilitée par la planification décentralisée et l'ubiquité des externalités de service); d'autre part, une concentration géographique des fonctions et des activités les plus sophistiquées dans les niveaux supérieurs des hiérarchies urbaines régionales et nationales alors que les fonctions et activités banales, souvent fortement standardisées, ont surtout tendance à se disperser dans les espaces périphériques disposant de réservoirs de main-d'oeuvre bon marché. En d'autres termes, la contradiction entre ces deux mouvements géographiques ayant des bases qualitatives (de fonctions, d'activités, de main-d'oeuvre, de technologies), on peut dire que le système de production flexible génère d'importantes ségrégations qualitatives dans l'espace géographique.

L'éclatement des marchés du travail et de l'emploi constitue la seconde manifestation majeure de la mise en place du nouveau système de production. L'innovation technologique et les technologies nouvelles ont, tout à la fois, rendu

obsolètes la majorité des savoir-faire traditionnels, provoqué la déqualification d'un grand nombre d'emplois et généré l'apparition de multiples métiers nouveaux traduisant une évolution globale du travail vers plus de tertiairisation, plus d'intellectualisation, plus de qualification. Dans tous les vieux bassins industriels d'Europe occidentale et dans la plupart des branches d'activité traditionnelles, cette évolution a provoqué la disparition de dizaines de milliers d'emplois; partout, la nécessité s'est imposée de requalifier ou de qualifier les hommes en multipliant les moyens et les structures de formation. Simultanément, le nouveau système de production s'efforce de rendre également plus flexible le travail, donc les emplois et les hommes. Pour obtenir cette flexibilisation du travail, "l'arme absolue" développée par le système est celle de la précarisation du travail, sous toutes ses formes: vagues de chômage, viviers de main-d'oeuvre hautement qualifiée, réservoirs de main-d'oeuvre à faible qualification, emplois temporaires, travail à temps partiel, contrats à durée limitée, interim... etc. Le résultat de la combinaison entre le renouvellement incessant des technologies et la précarisation généralisée du travail est clair: les hommes doivent satisfaire tout à la fois à l'obligation de mobilité professionnelle (il faut être apte à changer plusieurs fois d'emploi au cours de sa vie d'actif) ainsi qu'à l'obligation de mobilité spatiale (il faut être apte à se déplacer vers les emplois offerts). Cette double mobilité va être, implicitement pour les pouvoirs publics et explicitement pour les entreprises, utilisée, par l'intermédiaire des migrations sélectives, pour réaliser l'un des grands objectifs des politiques d'aménagement: l'ajustement spatial et fonctionnel entre les bassins d'emplois (l'offre de travail) et les bassins de main-d'oeuvre (la demande de travail).

Un bilan des effets réciproques de l'éclatement interne des grandes entreprises et de l'éclatement du travail fait apparaître, dans l'espace géographique, un résultat non négligeable: les entreprises ont désormais tendance à réaliser l'adéquation la plus étroite possible entre la

technologie qu'elles veulent mettre en oeuvre et le niveau de qualification de la force de travail qu'elles veulent employer; et cette adéquation se réalise de plus en plus selon le principe défini par P. AYDALOT: "Une fonction, une technologie, une main-d'oeuvre, un lieu" (AYDALOT. 1983). Dès lors, on comprend mieux, d'une part, l'importance des stratégies spatiales des entreprises, d'autre part, l'importance du phénomène de migrations sélectives des actifs.

L'ajustement des espaces géographiques

Les activités de haute technologie ont des exigences spécifiques en matière de niveau de qualification de la main-d'oeuvre, d'information, d'externalités de service, de ressources disponibles, de relations au milieu ... etc.. Globalement, ces exigences de fonctionnement représentent une "combinatoire" originale qui ne saurait exister partout dans l'espace géographique mais qui constitue un facteur très discriminant sur le plan qualitatif. Par leur contenu et leur offre, certains espaces sont plus attractifs que d'autres, d'où les différences qualitatives en matière d'activités et de main-d'oeuvre employée.

Par ailleurs, pour ce qui concerne plus spécifiquement le cas français, il est certain que le développement assez rapide de la décentralisation administrative, de la planification décentralisée et du transfert territorial de compétences, au cours des années quatre-vingt, a eu pour conséquence directe une accélération de la mobilité spatiale de l'offre d'externalités de service, ce qui a fortement pesé sur les rapports entre les phénomènes de concentration spatiale/dispersion spatiale sélectives. En d'autres termes, il en est résulté une accentuation des ségrégations qualitatives dans l'espace géographique.

Avec le système de production flexible, les territoires sont de plus en plus marqués par le jeu contradictoire des mouvements de concentration spatiale des fonctions et activités sophistiquées et les mouvements de dispersion spatiale des fonctions et activités banales; les migrations

interrégionales ou internationales des actifs sont, bien entendu, le fidèle reflet de ces tendances géographiques lourdes. On peut invoquer plusieurs facteurs explicatifs pour bien comprendre le poids de ces tendances. Les différentes catégories de fonctions n'ont pas les mêmes exigences donc pas les mêmes comportements dans l'espace géographique; et les fonctions liées au péri-productif, celles qui exigent le plus de recours aux externalités, sont de plus en plus nombreuses et diversifiées avec l'innovation permanente. Les coûts de localisation sont très variables et peuvent entraîner, en raison de leur importance, des discriminations dans les implantations d'activités. Les coûts salariaux et le coût de la reproduction de la force de travail peuvent être d'un poids très lourd dans le coût total de production; dans ce cas, il ne peut être question de s'implanter dans des milieux où les coûts de localisation sont trop élevés par rapport au niveau de la valeur ajoutée générée par les activités concernées. Deux facteurs exogènes concourent également au renforcement sélectif des mouvements de concentration spatiale: d'une part, le caractère cumulatif des effets réciproques des accumulations de pouvoirs et de fonctions sur les points forts du territoire (c'est bien la raison pour laquelle les pouvoirs publics français se refusent à bloquer le développement de la métropole parisienne, par crainte d'en affaiblir la compétitivité dans le cadre européen); d'autre part, la tendance croissante des pouvoirs politiques et surtout financiers à adopter les mêmes schémas de concentration géographique aux profits des principales métropoles que les états-majors des grandes entreprises (la réalité de la Déprise Régionale est en contradiction avec les discours sur l'aménagement du territoire).

Tout ceci conduit à une conclusion évidente: par le niveau de leurs fonctions, la variété de leurs activités, la diversification des qualifications et des savoir-faires, la richesse des équipements de tous ordres, leurs capacité à concentrer les informations les plus diverses... etc., les villes et surtout les grandes villes constituent les

milieux les plus aptes à répondre aux exigences actuelles de l'innovation et des activités technologiquement avancées. C'est vers les villes et surtout vers les grandes villes, celles qui offrent un maximum d'externalités et de possibilités de création de relations locales et régionales, que se réalisent ces concentrations sélectives qui marquent aujourd'hui l'espace géographique. De ce point de vue, le cas des métropoles est tout à fait exemplaire; nous l'aborderons plus loin.

Auparavant, une remarque s'impose: il existe une alternative à l'ajustement par les concentrations d'activités et par les migrations sélectives d'actifs; à savoir: l'ajustement par le transfert spatial des données réalisé grâce à l'outil informatique. Nous faisons ici, bien entendu, référence au formidable développement actuel du télétravail, qui permet aux entreprises et collectivités de réaliser de substantielles économies sur les coûts du travail (cf: la création et la dispersion régionale de centres de télésecrétariat au service de la métropole parisienne l'importance des traitements de données réalisés pour les pays européens par l'Inde, les Philippines, Taiwan ... etc.).

Les concentrations spatiales de fonctions et d'activités de haut niveau, ainsi que les concentrations d'actifs très qualifiés se réalisent, en priorité au bénéfice des métropoles. Le phénomène métropolitain ne correspond pas à une simple notion d'importance démographique. La "métropole" c'est la grande ville qui concentre les fonctions de haut niveau ainsi que les pouvoirs décisionnels de nature diverse, c'est l'organisme urbain capable de mener simultanément des stratégies de contrôle de ses contenus (infrastructures et équipements, ressources, informations, main-d'oeuvre qualifiée, externalités de service...), des stratégies de relations inter-personnelles et de contacts directs (en tirant parti de la proximité spatiale), des stratégies d'innovation en continu (grâce à la juxtaposition immédiate des activités sophistiquées, des actifs qualifiés, des informations scientifiques et techniques). La

“métropole” est donc, par excellence, le milieu adapté aux exigences de la flexibilité. Cependant, cette flexibilité et cette capacité d’innovation permanente ont une interface, qui “justifie” le caractère sélectif de ce type de milieu: la métropole est un milieu où les coûts d’implantation ainsi que les coûts de reproduction de la force de travail sont particulièrement élevés; et le poids des coûts pèse aussi bien sur les entreprises, qui doivent pouvoir les supporter mais aussi payer des salaires élevés à la main-d’oeuvre, que sur les habitants, qui doivent être en mesure, par leur niveau de revenus, de payer des loyers et des coûts immobiliers élevés. En tendances dominantes, la métropole est un milieu concentrant les activités générant une forte valeur ajoutée et employant une force de travail hautement qualifiée; pour cette dernière, la plupart des métropoles se distinguent par la mise en place de “vivières permanents” dans lesquels les entreprises puisent leur force de travail au fur et à mesure des besoins (ce qui permet de réguler le niveau des salaires et de maintenir la précarisation de l’emploi).

La combinaison des diverses caractéristiques qui précèdent permet de bien comprendre une autre particularité des métropoles, directement liée au phénomène de migrations sélectives: le milieu métropolitain est, par ses exigences, celui qui génère le plus d’exclusion sociale, de marginalisation, de ségrégation à la fois sociale et géographique (cf: le rejet des exclus en périphérie le transfert des activités banales vers les périphéries nationales ou internationales). Tout se passe donc comme si le milieu métropolitain fonctionnait simultanément comme une “pompe aspirante” pour les activités sophistiquées et les forces de travail très qualifiées, et comme une “pompe refoulante” pour les activités et les main-d’oeuvre banales.

En matière d’ajustement aux effets de la crise, la problématique proposée par les vieux bassins industriels d’Europe occidentale est bien différente; pourtant, on y retrouve le poids et le rôle des migrations sélectives. Domaine par ex-

cellence des activités traditionnelles (charbon-minessidérurgie-textile), les vieux bassins industriels d’Europe occidentale ont, depuis les années soixante, cumulé toutes les difficultés de l’époque contemporaine: déclin rapide des activités industrielles nées au XIXème siècle, obsolescence des savoir-faire et déqualification des emplois d’une main-d’oeuvre particulièrement abondante et souvent peu qualifiée, concurrence des pays du tiers monde pour le travail peu ou non qualifié, accumulation de crises sociales et urbaines liées à la crise de l’économie régionale... etc. Partout en Europe, ces vieux bassins sont particulièrement sensibles aux effets de la crise du système de production fordiste et tous ont bien du mal à répondre aux exigences nouvelles du système de production flexible. Dans toutes ces régions, une même question se pose: comment sortir de la spirale de crises cumulatives alors que tout est à reconstruire, que le milieu n’est guère attractif, que la capacité de développement endogène est des plus limitées, que les greffes industrielles prennent difficilement... ? La réponse a presque toujours été la même: il faut attirer des activités sophistiquées et des actifs hautement qualifiés. Il n’est donc pas étonnant de constater que les vieilles régions industrielles en reconversion (Nord, Lorraine, Saint-Etienne, Ruhr, Borinage, Midlands, Tyneside ... etc.) constituent, hors des espaces métropolitains, le second espace d’accueil des technopoles. Mais alors, les migrations sélectives ne sont plus seulement sociales ou économiques, elles sont aussi géographiques parce que ces technopoles se localisent étroitement en lisière d’espaces métropolitains (cf: Villeneuve d’Asq et la métropole lilloise Dorstfeld et l’agglomération de Dortmund... etc.) alors que les activités régionales dominantes se localisaient auparavant sur les bassins houillers-miniers puis dans les zones industrialo-portuaires.

La ségrégation qualitative des emplois, et l’ajustement géographique par les migrations sélectives, ne procèdent pas uniquement de la métropolisation et de l’innovation technologi-

que; les deux sont considérablement renforcées par les effets spatiaux de la mise en place des systèmes de transport à grande vitesse (de type: réseau ferroviaire TGV). De même que les échangeurs d'autoroutes, les gares TGV, les gares d'interconnexion ainsi que les plateformes multimodales offrent aux entreprises une formidable rente de localisation, en permettant l'accès direct aux transports rapides. Ces lieux, particulièrement attractifs, voient surtout s'implanter des activités modernes aptes à payer des coûts de localisation élevés; ils attirent également une main-d'oeuvre qualifiée du fait de leur appartenance au monde des activités technologiquement avancées. Ces points forts du territoire sont donc, indirectement, générateurs de migrations sélectives liées aux facilités d'accès aux transports rapides. Finalement, la métropolisation, l'innovation technologique et les transports à grande vitesse, qui expriment les réactions "spontanées" à la crise, concourent à accentuer les ségrégations qualitatives dans l'espace. En est-il de même pour ce qui concerne les actions de l'Etat et des collectivités?

Les stratégies territoriales publiques

Le passage du système de production fordiste au système de production flexible a imposé l'obligation de diffuser l'information et de transférer les technologies dans l'espace géographique. Tous les acteurs du territoire s'y emploient, à des degrés divers. Le rôle des différents acteurs n'est guère compréhensible si on ne tient pas compte de cette double obligation.

Les différences étant nettement marquées entre les pays européens, nous nous référerons au seul exemple français pour l'étude des actions territoriales de l'Etat et des diverses collectivités publiques.

L'Etat est, bien entendu, garant des équilibres territoriaux et des égalités sociales; mais il est aussi garant de la compétitivité de l'économie au plan international. Il est vrai que, au moins

au niveau du discours, la lutte contre les déséquilibres inter-régionaux est un principe fondamental des politiques d'aménagement du territoire; il est encore plus vrai que l'Etat n'a pu éviter, sans doute du fait de la globalisation, que la rentabilité des activités et des localisations devienne le paradigme majeur des politiques d'aménagement. Il est donc toujours nécessaire de bien distinguer le contenu du discours politique et la réalité des politiques mises en place: en pratique les pouvoirs publics, de même que les entreprises privées, cherchent à renforcer les points forts du territoire, ils participent donc directement aux concentrations géographiques qui s'opèrent aux profits des métropoles-technopoles-axes de transports rapides. L'ambivalence caractérise de façon permanente l'action de l'Etat à l'égard des territoires. Les politiques de décentralisation industrielle, puis tertiaire, puis administrative, qui se sont succédées au fil des années entre la décennie cinquante et le début des années quatre-vingt, ont incontestablement concouru à une meilleure répartition territoriale des activités et des hommes. Si les résultats acquis alors ne sont guère discutables au plan quantitatif, des emplois ont été créés et des compétences publiques ont été transférées en province, le bilan en termes qualitatifs prête le flanc à la critique car les mouvements de concentration géographique des fonctions et des activités sophistiquées, de même que la déprise régionale des pouvoirs de commandement, n'ont pas cessé au bénéfice de la métropole parisienne et des métropoles de province (d'où le sentiment, fréquent en France, que l'aménagement du territoire a surtout joué Paris contre la province, pour des raisons évidentes de compétitivité dans le cadre européen !). Cependant, à la suite des crises de la décennie soixante-dix, l'Etat développe deux politiques spécifiques en faveur du territoire, politiques susceptibles de conduire à de meilleurs équilibres inter-régionaux.

C'est, en premier lieu, la politique très volontariste de diffusion spatiale de l'information dont l'objectif est de donner à tous, quel que soit le lieu d'implantation, des possibilités d'accès aux

informations économiques-scientifiques-techniques. Cette action s'appuie tout à la fois sur des organismes spécifiques, comme les "Agences Régionales à l'Information Scientifique et Technique" (ARIST. 1978) ou encore les antennes régionales de "l'Agence Nationale pour la Valorisation de la Recherche" (ANVAR. 1980), et sur la création de réseaux territoriaux de télécommunications pour la diffusion des données (TRANSPAC.1978) ou des images (TRANSFAX. 1983). C'est, en second lieu, un effort considérable réalisé par les pouvoirs publics pour assurer le transfert technologique, à la fois dans l'ensemble de la structure économique et sur l'ensemble du territoire. L'objectif visé étant ici de permettre à toutes les entreprises, quelle que soient leur taille et leur localisation, d'accéder à l'innovation technologique (cf: les "Délégués Régionaux à la Technologie" (1980) "Les Centres Régionaux d'Innovation et de Transfert Technologique" (1982) le "Fonds de la Recherche et de la Technologie" (1988)). Comment expliquer alors la permanence des concentrations sélectives au profit des points forts du territoire? Il ne peut y avoir de réponse sûre à cette question, nous nous limiterons donc à des hypothèses. Le passage du fordisme à la flexibilité s'est accompagné, d'une part, de la fin de l'Etat-providence, d'autre part, de l'émergence du modèle de développement par le bas, enfin, d'un réel retrait territorial de l'Etat en faveur des collectivités régionales et locales. Si on ajoute à ce nouveau contexte les effets de la mondialisation, on comprend que les collectivités de tous niveaux sont désormais en concurrence directe pour ce qui concerne les facteurs de développement localisé; et comme toujours

en matière de concurrence, les forces nouvelles s'accroissent sur les points forts du territoire, des points qui tendent à devenir de plus en plus forts. Cela signifie que le système de production et le modèle de développement aujourd'hui dominants sont en contradiction avec les objectifs affichés de l'aménagement du territoire.

Dans le cadre de cette concurrence rendue plus acharnée par la crise, le problème posé aux collectivités régionales et locales est, apparemment, simple: il faut attirer les activités modernes et technologiques car elles représentent l'assurance d'avoir des ressources financières, de voir se créer des emplois nouveaux, de provoquer l'essor urbain. Et on peut dire que partout, la stratégie d'attraction repose sur la même "politique de la carotte" qui consiste à mettre à la disposition des entreprises les externalités, les équipements, les facilités financières et fiscales, les aides diverses dont elles ont besoin pour fonctionner dans de bonnes conditions de compétitivité. Mais la "carotte" n'est pas de même taille dans une agglomération millionnaire, dans une petite ville régionale ou dans l'une de ces milliers de communes françaises qui comptent encore moins de 1.000 habitants! Autrement dit: il y a tout lieu de penser que les ségrégations qualitatives et les migrations sélectives, modes de réponse à la crise, iront en s'accroissant.

Finalement: les territoires, au plan qualitatif, connaissent une évolution duale dans laquelle s'opposent des espaces très attractifs et des espaces marginalisés et plus ou moins "lâchés pour compte" Faut-il voir là un résultat inévitable de la crise et du nouveau système de production?

Bibliografia

AYDALOT, P.. "La division spatiale du travail" In : PAELI NCK et SALLEZ(eds). *Espace et localisation*. Paris. Economica, 1983.
BERNARDY, M. & BOISGONTIER, P.. *La technopole*.

Paris. L'Harmattan, 1996.
BOUREILLE, B. & GUESNIER, B. (sidd). *Dynamique des activités et évolution des territoires*. Poitiers. ADICUEER, 1994.

- BRUNET, R. & SALLOIS, J. (sidd). France. *Les dynamiques du territoire*. Montpellier. DATAR et GIP RECLUS, 1986.
- CASTELLS, M. (ed). *High technology, space and society*. Beverly Hills. Sage, 1985.
- FEDERWISC, H. J. & ZOLLER, H.G. (sidd). *Technologies nouvelles et ruptures régionales*. Paris. Economica, 1986.
- FISCHER, A.. *Industrie et espace géographique*. Paris. L'Harmattan, 1994.
- FISCHER, A. & MALEZIEUX, J. (sidd). *Industrie et aménagement*. Paris. L'Harmattan, 1999.
- MALECKI, E.. *Technology and economic development*. New York. Wiley, 1992.
- MASSEY, D.. *Spatial division of labour. Social structures and the geography of production*. Londres. Macmillan, 1984.
- PECQUEUR, B. (ed). *Dynamiques territoriales et mutations économiques*. Paris. L'Harmattan, 1996.
- SAVY, M. & VELTZ, P. (sidd). *Les nouveaux espaces de l'entreprise. La Tour d'Aigues*. Ed. de l'Aube/DATAR, 1993.
- SCOTT, J. A. & STORPER, M. (eds). *Production. Work. Territory. Winchester*. Unwin Hyman.
- THIREAU, V. 1993 *Les nouvelles dynamiques spatiales*. Paris. L'Harmattan, 1986.
- VELTZ, P. *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*. Paris. PUF, 1996.





NOTA DE
PESQUISA DE
CAMPO

O TRABALHO DE CAMPO E O ENSINO DE GEOGRAFIA¹

Davis Gruber Sansolo

O trabalho de campo esteve presente como uma atividade de fundamental importância para a Geografia desde os viajantes da Antigüidade, passando pelos naturalistas e os organizadores da Geografia Moderna (DREYER-EIMBKE, 1992; MENDOZA *et alii*, 1982).

Essa atividade vem percorrendo os caminhos da Geografia sem que a maioria dos autores busque um aprofundamento do debate teórico sobre as técnicas propriamente ditas e o método a que estão vinculadas. De forma geral este tema tem passado pela tangente nas discussões sobre a metodologia científica em geral. As técnicas propriamente ditas são abordadas sob aspectos relativos aos procedimentos de execução. Raramente são analisadas sob os aspectos ideológicos e, portanto, epistemológicos, dos procedimentos adotados.

Difícilmente encontramos trabalhos que vinculem uma técnica específica ao objetivo social do trabalho. Uma exceção é o material apresentado por OLIVEIRA (1985) em que são apresentados dois textos específicos sobre o trabalho de campo: "*Pesquisa e Trabalho de Campo*" (LACOSTE, 1977) e "*O Geógrafo e a Pesquisa de Campo*" (KAISER, s/d).

Destacamos também o ensaio sobre a natureza do trabalho de campo em Geografia de SILVA (1982) no qual classifica três modalidades: trabalhos analíticos empíricos, trabalhos com enfoque lógico e a análise dialética epistemológica e ontológica.

Ao longo da história do pensamento geo-

gráfico, encontramos nas correntes determinista e possibilista, como procedimentos metodológicos, um empirismo reflexivo ou analítico (MENDOZA *et alii*, 1982).

O trabalho de campo foi o meio pelo qual construiu-se a base do conhecimento geográfico. E mesmo junto ao movimento de renovação da Geografia, ou seja, na Geografia Pragmática ou Sistemática (TRICART, s/d) e na Geografia Crítica, não foram dispensadas as práticas de observação de campo, apesar das técnicas cibernéticas, do sensoriamento remoto e outras técnicas disponíveis (SILVA, 1982).

Contudo, uma reflexão contemporânea sobre a importância e o vínculo que essa atividade possui com as diversas concepções pedagógicas é extremamente escassa, e mais ainda quanto ao ensino de Geografia e Educação Ambiental, tendo em vista que essa prática sempre é revalorizada, desde as primeiras séries até a terceiro grau.

Apoiamo-nos em autores de diversas concepções sobre a importância do trabalho de campo, desde concepções associadas a uma prática de ensino descritiva, cujo vínculo está presente na Geografia Clássica e cuja contribuição, em nosso entender, está associada às descrições extremamente precisas das evidências das paisagens, até autores ligados ao movimento da Geografia Crítica, que através da análise das contradições sociais procuram estabelecer uma leitura dialética da aparência dos fenômenos expressos no espaço geográfico.

Não pretendemos ser ecléticos ao buscar apoio em autores de diferentes e muitas vezes divergentes concepções ideológicas. Ao contrário, ao longo do trabalho esperamos que fique evidente nossa posição quanto aos objetivos políticos de nosso trabalho. Entretanto, entendemos que não podemos simplesmente descartar o conhecimento já acumulado. Podemos sim recolocá-lo segundo nossas necessidades.

Não é porque o avião tenha sido aprimorado para finalidades militares que hoje deixamos de utilizá-lo para viagens. Assim como o sensoriamento remoto, a informática e diversos outros avanços científicos e tecnológicos, originalmente desenvolvidos com finalidades militares e portanto para atender às necessidades do Estado e de quem dele se beneficia de forma privilegiada, podemos trabalhar com técnicas e metodologias que originalmente estavam vinculadas a outras orientações ideológicas.

Segundo TRICART (s/d) "(...) *devemos justificar o lugar que o campo ocupa no desenvolvimento do conhecimento, o que nos leva a definir uma posição metodológica*"

Tendo definido nossa intenção de sermos recursivos quanto ao conhecimento acumulado, passamos então a detalhar nossa posição quanto ao trabalho de campo no ensino.

LACOSTE (1985) afirma que *"para a maioria dos estudantes, a experiência da pesquisa se limita a este exercício suplementar de reprodução de conhecimentos já elaborados sem que tenham tomado consciência das possibilidades que teriam de produzir, por si mesmos, elementos de um novo saber"*

Freqüentemente os trabalhos de campo, sejam eles elaborados por bacharéis ou por professores com suas turmas escolares, dão pouca importância para as populações que foram estudadas.

Sobre o trabalho de campo, é uma atividade que possibilita uma leitura de parte da realidade a qual desejamos compreender, ou seja, a aparência, o fenômeno que expressa parte da essência desta realidade: a parte que podemos

ver, ouvir, cheirar, tocar, dimensionar. No entanto, não nos dá a possibilidade de atingir a complexidade da totalidade da realidade, dando sim, pistas as quais poderemos seguir por caminhos que permitem um aprofundamento no fenômeno e através das quais poderemos chegar à essência da realidade.

Conforme LEFEBVRE (1995), *"a matéria só tem cor diante de nossos olhos; só tem odor para o nosso nariz. Ela não é a cor ou o odor. Não obstante, a matéria é a coisa que tem a propriedade de produzir a cor e o odor em sua relação com o real conosco"*

Entretanto o autor argumenta que ao chegarmos à essência, estaremos diante de parte dela, resultante de uma reflexão, de uma forma de pensar sobre ela; diante do movimento que indica o devir (id., ibid.). Portanto, entendemos o trabalho de campo como parte de um processo de busca do conhecimento, em que nos relacionamos com o fenômeno segundo nossas próprias experiências.

Considerando o presente trabalho voltado principalmente ao educador, a ênfase de nossas preocupações sobre o trabalho de campo tem como prioridade a sua função pedagógica, numa perspectiva de que o processo de ensino-aprendizagem deva se dar mediado pela construção do conhecimento.

Portanto, entendemos que associadas às diversas formas que a sociedade compreende a construção do conhecimento estão as diferentes concepções de trabalho de campo.

Conforme nossos objetivos pedagógicos subdividimos em duas modalidades os trabalhos de campo: "Excursões Geográficas" (CARVALHO, 1941) e o "Trabalho de Campo para a Pesquisa Geográfica"

A excursão geográfica

Esta tem sido a modalidade mais comum no ensino de Geografia e mesmo na Educação Ambiental. Caracteriza-se pelos aspectos ilustrativos, em que a observação empírica é a téc-

nica principal utilizada, sendo na maioria das vezes direcionada pelo educador que *a priori* já possui conhecimentos gerais e específicos do trajeto a ser observado, portanto já conhece o fenômeno e impõe um ponto de vista segundo suas observações e reflexões.

O lado lúdico e os relatórios valorizados por notas para avaliação são os principais incentivos para a participação dos educandos, além é claro da sociabilidade proporcionada pela atividade (CARVALHO, 1941).

Segundo CARVALHO (1941) "o contato com a realidade determina por si só o início de todo um processo de aprendizagem" Em nosso entender esta afirmação indica que esta modalidade está relacionada com a ciência positivista, em que o conhecimento é dado pela observação e descrição das evidências da paisagem.

Segundo CHALMERS (1990),

"Os positivistas visavam mostrar que a ciência autêntica é verificada e mostra ser verdadeira ou provavelmente verdadeira em relação a sentenças protocolares fatos revelados a observadores cuidadosos por meio de seus sentidos"

Dessa forma, esta modalidade carrega em si uma conotação ilustrativa do conhecimento, assim como mapas e livros didáticos que simplesmente ilustram o conhecimento depositado pelo professor. O inverso, ou seja, um conteúdo que esteja sendo desenvolvido em sala de aula, também poderá ser ilustrado com uma excursão geográfica, onde, então, ao longo do percurso o professor orientará a observação sobre os diversos elementos discutidos e analisados em sala de aula, portanto com uma teorização prévia.

Nessas excursões o educando participa principalmente através das habilidades sensoriais, para apreender uma parte da realidade enfocada, tendo uma postura que poderíamos classificar de relação entre sujeito e objeto de conhecimento.

Eventualmente, baseado em teorizações e apresentações prévias de informações sobre a

realidade a ser visitada, o professor propõe um certo controle das informações antecipadamente apresentadas. Contudo, normalmente essas informações acabam por tornar-se também ilustrações de verdades previamente estabelecidas e o aprendizado é avaliado pela quantificação estabelecida.

Souza SANTOS (1988) argumenta que, *"Em primeiro lugar conhecer significa quantificar. O rigor científico afere-se pelo rigor das medições. As qualidades intrínsecas do objeto são, por assim dizer, desqualificadas e em seu lugar passam a imperar as quantidades em que eventualmente se podem traduzir. O que não é quantificável é cientificamente irrelevante. Em segundo lugar, o método científico assenta na redução da complexidade"*

Por outro lado, eventualmente quando uma turma excursiona para um determinado local visando a observação da paisagem "natural" o professor sugere atenção para um determinado fenômeno ou elemento da natureza, solicitando aos alunos que se utilizem da visão para uma descrição do observado. Quando isso acontece, é um grande avanço em relação à maioria das excursões, em que o professor se adianta aos alunos, fazendo ele as observações e descrições da paisagem, retirando do aluno a oportunidade do exercício de observação e descrição (CARVALHO, 1941). Como resultado, temos registros ou relatórios que expressam as observações e pontos de vistas do professor. As interpretações, muitas vezes são feitas na própria excursão e elaboradas em cima das observações do educador, portanto não são construídas pelos alunos, transformando-se em uma atividade meramente ilustrativa.

A excursão geográfica possui sua devida importância nos vários estágios do desenvolvimento do processo de ensino-aprendizagem. Nas séries iniciais pode assumir um papel importante no desenvolvimento de habilidades de observação e descrição, raciocínio indutivo e deduti-

vo e relações interpessoais e até mesmo na organização e registro de conhecimentos. Tais habilidades serão de grande valia, principalmente a partir do final do ensino fundamental (de 5^{as} a 8^{as} séries) e no ensino médio, onde a pesquisa geográfica deverá ser produzida.

Quanto à prática da excursão geográfica CARVALHO (1941) chama atenção para o planejamento dessa atividade, que, segundo ele, envolve cinco fases: a) preparo preliminar; b) preparo psicológico; c) organização da excursão; d) observação dirigida; e) os relatórios.

Trabalho de campo na pesquisa geográfica

Não obstante a existência de diversas concepções e linhas de pesquisa e de desenvolvimento pedagógico, a pesquisa geográfica é enfocada aqui como um processo pedagógico de produção de conhecimento científico de forma participante (VIANA, 1986; BRANDÃO, 1981; GAJARDO, 1986). Sendo geográfica, portanto com suas especificidades, busca a construção acerca de um ou mais temas referentes ao espaço geográfico, conseqüentemente procura a essência das relações que se estabelecem e que se expressam através de fenômenos, da aparência do espaço, de uma paisagem, temas relativos ao meio físico ou aos fatores sociais que envolvem a produção e organização do espaço.

Conforme LACOSTE (1985):

“Mesmo pesquisas que apenas recaem sobre os caracteres físicos de um território não deixam, por isso, de dizer menos respeito à população que aí vive, na medida em que seus resultados tornam mais eficaz uma intervenção aí”

PONTUSCHKA (1994) desenvolve o conceito de Estudo do Meio a partir da escola, através da prática interdisciplinar, objetivando-se o desenvolvimento de valores e habilidades, que possibilitem ao educando pensar e agir em sua realidade espacial sem esquecer, é claro, que essa realidade está inserida em um contexto, cuja

natureza é presente com suas formas e processos únicos em cada realidade, seja a natureza próxima de seu estado original ou mesmo em seu estado alterado pelo trabalho e pela cultura humana.

O conceito de meio, segundo Coimbra (1985), refere-se à superfície ou volume em que se insere um ponto qualquer, indicando a noção espacial em seu sentido geométrico. O que está dentro ou inserido está, portanto, no meio, mas sem limites definidos. “Na realidade concreta das várias situações, cada ser que está em um meio qualquer, por sua referência, é o centro desse meio” (Id., *ibid.*).

Esta é uma das formas (espaço geométrico) de se encarar o espaço geográfico, e já fora criticada por diversos geógrafos (por exemplo, LACOSTE, 1977), pois o lugar enfocado de forma estanque e desarticulada de outros níveis espaciais nos remete à concepção de região lablachiana, que esconde as determinações sociais ou mesmo conflitos e interesses que muitas vezes ocorrem ou somente podem ser entendidos em outras escalas, diferentes da local. O meio, como indicado, infere uma escala e é claro que não pode ser ignorado, pois ali é que se materializam as relações sociais. Este lugar, além de social, também é material, pois sua natureza obedece leis gerais e assume particularidades locais, segundo suas próprias características e segundo a interferência da sociedade.

Portanto, a compreensão dos processos naturais, em nosso entender, é de fundamental importância para a compreensão da dimensão ambiental no espaço geográfico.

COLTRINARI (1993) afirma que devemos ter uma postura científica perante as questões ambientais, mais especificamente quanto às mudanças globais, uma vez que vários conceitos estão sendo divulgados sem a devida relativização referente ao tempo-espaço, levando-se em conta as diversas escalas nas quais ocorrem os processos da natureza, de diversas intensidades.

Essas questões nos levam a pensar que as escolas possuem um papel de responsabili-

de quanto à produção de conhecimento, através de pequenas pesquisas, que possibilitem aos educandos uma postura crítica e criativa diante da realidade vivenciada pelos próprios produtores do conhecimento. A desmitificação de conceitos poderia ser uma das prioridades, ao contrário de práticas muito comuns, como a repetição de jargões do tipo “Amazônia pulmão do mundo” ou mesmo a afirmação de conceitos sobre aspectos da natureza que nem ao menos foram sentidos ou vivenciados, como a relação entre os diversos tipos de materiais e a variação de temperatura²

Portanto, o ensino através da pesquisa geográfica, aqui, é focado como processo de produção do conhecimento geográfico (RESENDE, 1989), ou seja, de uma leitura elaborada pelos próprios educandos. Leitura esta voltada à construção de valores necessários à promoção da cidadania e mais especificamente à gestão do espaço geográfico e do meio ambiente de forma participativa.

Essa modalidade de trabalho de campo caracteriza-se como combinação da modalidade de pesquisa propriamente dita e a de finalidade didática³

Diferente da excursão geográfica, entendemos essa modalidade como parte de uma metodologia de pesquisa, sendo fundamental procedimento para o processo de construção de conhecimento.

Será nesta atividade, dentro de um projeto de pesquisa, que educador e educandos utilizarão, além da percepção, um instrumental técnico capaz de auxiliá-los no principal objetivo do trabalho de campo: a observação⁴ (JUNKER, 1971).

A observação e a utilização de técnicas de mensuração e coleta de dados servirão para buscar na realidade concreta algumas informações (sobre os fenômenos) que indicarão pistas (através de símbolos), que levarão à compreensão das articulações com outras escalas geográficas que, relacionadas às características locais, concretizam o espaço geográfico e, portanto, as

condições do meio ambiente local, produzidas ao longo do tempo histórico e do tempo da natureza, em diferentes escalas temporais e espaciais.

Assim, quando observamos processos de degradação da natureza, como poluição das águas, ocorrência de distúrbios em vertentes, como deslizamentos e outros movimentos de massa, poluição do ar e outras formas de degradação, estas estarão evidenciadas na paisagem, ou seja, nas escalas locais e regionais. Contudo, não poderão ser explicadas se tratadas exclusivamente nessas escalas, uma vez que tais processos decorrem de decisões que muitas vezes estão distantes do local.

“(...) a sociedade não pode ser percebida como simplesmente dada, ela é construída. (...) não podemos nos colocar como meros constata-dores da sociedade, mas saber sermos seus próprios sujeitos constitutivos e construtivos. Nesta perspectiva, a realidade local deve fazer parte do currículo escolar, enquanto objeto de indagação, reflexão e trabalho” (SÃO PAULO, 1990).

Tratando-se de trabalho de campo voltado à pesquisa sobre o espaço geográfico, e mais especificamente ao meio ambiente, devemos ter clareza que estaremos com um problema de natureza metodológica, mais ainda, de trato epistemológico, cuja abordagem é essencialmente interdisciplinar, envolvendo questões relativas à cultura, ao cotidiano e à sociedade, assim como questões do meio físico e biológico, utilizando, portanto, métodos e técnicas diferenciados e até contraditórios, sem que sejam essencialmente excludentes.

Somente nas *formas* é que poderemos observar, medir e registrar em trabalho de campo os fenômenos percebidos. São elas que se apresentam em um determinado momento e é esse momento que resgatamos da realidade.

Por outro lado, como percebemos, os fenômenos é que se traduzem em conhecimento, mesmo considerando uma realidade objetiva independente de nossa percepção (SANTOS, 1995).

Quanto aos procedimentos, STERNBERG (1946) afirma que, de forma simplificada, o trabalho de campo consiste em observar, descrever, registrar. Claro que, ao contextualizarmos o autor na história do pensamento geográfico, evidenciaremos um método, uma lógica, uma forma de pensar a construção do conhecimento. Porém, não invalida a importância das habilidades por ele valorizadas.

THIOLLENT (1980) analisou as críticas ao empirismo e classificou-o como uma das técnicas de observação:

"A noção de observação não deve ser considerada como sinônimo de empirismo. É preciso entender que este último é apenas uma ideologia particular de observação. Criticar as ideologias de observação, sejam elas empiristas, positivistas ou psicologistas, não consiste em rejeitar todo o tipo de observação ou de questionamento concreto, sempre indispensável em qualquer pesquisa científica para dar conta do relato e eventualmente enriquecer a teoria"

A ida a campo deve proporcionar uma releitura ou mesmo uma leitura personalizada baseada em dados concretos do real, daquilo que será pesquisado. Uma leitura feita através da percepção em um primeiro momento⁵ (DOWNS & STEA, 1976). Um registro original, que terá como característica uma interação entre o perceptível (a paisagem como um todo e seus elementos compositores) e a história de vida pessoal, relevando-se aí o cognitivo e o afetivo previamente estruturados.

Esta afirmação nos traz a uma reflexão sobre a inesgotável possibilidade que a observação humana tem de captar, sob as mais variadas perspectivas, a complexidade da realidade, em especial do meio ambiente.

Aproveitando a denominação indicada por RUELLAN (1944), classificamos o trabalho de campo para pesquisa geográfica em duas fases: A excursão de reconhecimento e a investigação minuciosa.

A excursão de reconhecimento

Entendemos esta modalidade de trabalho de campo como uma fase determinante em um processo de problematização em uma metodologia de pesquisa, especialmente quando tratamos de um projeto de pesquisa participante (FREIRE, 1981).

Não é do trabalho de campo que surge a problematização, mas é com os subsídios que o mesmo proporciona através da leitura da paisagem que podemos dar um contorno, uma melhor definição sobre o problema que almejamos compreender e sobre o qual pretendemos agir. É no sentir a realidade que podemos objetivar nossas ações e, portanto, retomar, redefinir os objetivos específicos em uma metodologia de pesquisa participante.

Nossas utopias são anteriormente pensadas, nossos problemas são antecipadamente relatados, entretanto, nossos critérios são definidos e redefinidos ao longo do processo, com auxílio de nossa percepção da realidade.

O reconhecimento destina-se a um primeiro contato com o local a se realizar a pesquisa, como já explicita o próprio enunciado. Caracteriza-se por ser feita em um pequeno espaço de tempo, conforme o tamanho do território, e pelo levantamento do maior número possível de informações a serem sistematizadas, o que será proporcional à experiência dos pesquisadores, tanto no que se refere ao conhecimento do território propriamente dito, quanto à experiência em outros trabalhos de campo.

A disciplina voltada à aquisição de informações, baseada em objetivos previamente definidos, problematizações preestabelecidas e calcadas em elaborações teóricas, será de importância fundamental para a sistematização dessas percepções. Entretanto, devemos estar abertos a todo tipo de informações que, mesmo indiretamente, servirão como referenciais para a composição de uma imagem mental sobre o território a ser reconhecido ou conhecido originalmente.

Lee, Stea & Blaut (apud HART e MOORE, s/d) afirmam que caminhar e pedalar é fundamental para crianças, pois assim estabelecem relação íntima com o ambiente, ao contrário de meios passivos de locomoção. A ludicidade também é importante para uma relação com o ambiente.

Entendemos que não só para crianças a manipulação do meio, ou seja, caminhar, tocar, "sentir" um determinado local, é de fundamental importância para a formação de um conceito, mesmo que subjetivo, acerca de um território, para um futuro aprofundamento sobre as questões do meio ambiente.

TUAN (1980), aborda as relações que as pessoas desenvolvem com o meio, que podem assumir o caráter de topofilia ou topofobia, ou seja, relações de prazer ou de resistência a determinados lugares. Sentimentos que são construídos a partir de vivências e experiências culturais e, portanto, simbólicas com o meio.

Para que um trabalho de campo se desenvolva e obtenha resultados satisfatórios, é necessário não somente uma reflexão teórica acerca de sua importância para a pesquisa, mas também um planejamento minucioso, que leve em consideração um itinerário, que possibilite a observação de contrastes na paisagem.

Ao explanar sobre metodologia da pesquisa participante, FREIRE (1981) indica a necessidade do que ele chama de visita exploratória e afirma sobre esta que:

"(...) impõe-se uma delimitação da área na qual se faria pesquisa, reconhecendo-se, naturalmente que não há fronteiras rígidas em se tratando de cultura. Delimitada a área, a equipe faria as suas primeiras visitas informais, anotando tudo que lhe chamasse atenção, conversando com uns, com outros. Fundamental nestas visitas exploratórias seria a identificação de organismos populares ou oficiais como clubes de futebol, escolas públicas, clubes de dança, cooperativas etc."

RUELLAN (1944) indica que devemos "cortar acidentes essenciais do relevo de modo a

poder apreender os contrastes de aspectos e as transições que ela apresenta tanto do ponto de vista físico como do ponto de vista humano".

Pontos extremos são interessantes para uma observação geral, como os cumes e os fundos de vales, onde poderemos ter vários ângulos de visão. Enfim compreendemos esta modalidade como um passo fundamental para um processo de problematização inerente à metodologia de pesquisa.

Mensurações, questionários e outros procedimentos de controle e experimentação, em nosso entender, são desnecessários neste momento, em que se pretende estabelecer uma leitura preliminar que fornecerá subsídios para uma melhor definição do trabalho. Contudo, alguns procedimentos técnicos voltados à ampliação das observações e mesmo para sua posterior sistematização podem ser de grande valia, como registros em cadernetas de campo, fotografias e esboços da paisagem, além de registros de entrevistas e referenciais de orientação e localização.

Em uma metodologia de pesquisa participante, o trabalho de campo de reconhecimento possibilita uma redefinição dos objetivos específicos, definidos previamente durante a elaboração do projeto de pesquisa, e por conseguinte escolher as técnicas e procedimentos adequados que auxiliem na aquisição de dados em trabalhos de campo.

Trabalhos de campo para investigação minuciosa

Tratando-se de uma metodologia participante, sobre esta fase podemos dizer que se trata do miolo do trabalho, parte cuja problemática central já foi definida ao longo do processo já tendo sido previamente reconhecido o território onde se desenrolará a pesquisa. Portanto, trata-se de uma fase em que os problemas específicos serão averiguados em campo, experimentados *in loco*, onde se pretende estabelecer uma aproximação da realidade.

RUELLAN (1944) chama a atenção para o fato que o trabalho de campo na pesquisa geográfica não deve ser para o reencontro do que já foi dito ou escrito por determinadas personagens, mas deve direcionar-se a *“controlar cuidadosamente as observações e as interpretações dos predecessores, para confirmá-las, completá-las, graduá-las ou mostrar o que têm de inexato, a fim de chegar à realização de um trabalho de conjunto original, por tudo que traz de novo sobre o assunto”*.

TRICART (s/d), ao discutir a função do trabalho de campo na Geografia, em especial nos procedimentos metodológicos ligados à investigação geográfica do meio físico, estabelece uma distinção entre simulação e experimentação: *“simulação consiste na produção de um fenômeno natural após isolá-lo de seu contexto, de maneira a melhor conhecer parte dos parâmetros que o comandam”*. O autor indica uma ausência de uma fronteira definida entre a simulação e a experimentação e afirma que: *“O objetivo da experimentação é em princípio, controlar os efeitos esperados de tal qual modificação introduzida nas condições iniciais existentes na natureza”* (id., ibid.)

Há de se esclarecer que, apesar de nos colocarmos a favor e procurarmos seguir um caminho alternativo aos paradigmas da ciência moderna, não pretendemos simplesmente ignorar ou ainda manter uma oposição sistemática. Mesmo porque, na medida em que os caminhos já trilhados nos auxiliarem, não temeremos em segui-los. Entretanto, o repensar e a autocritica serão constantes ao longo de nossas proposições.

Nesse contexto, entendemos que a observação através dos sentidos (percepção) não perde seu valor (apesar de parecer um tanto óbvio), mesmo nesta fase cuja característica baseia-se em aproximações da realidade através de experimentos, inquéritos ou entrevistas.

P.GEORGE (s/d), afirma que *“em qualquer procedimento geográfico o primeiro passo é a observação”*. Contudo, esta modalidade de trabalho de campo vem cumprir o papel de levantamento de informações mais específicas, preci-

sas, qualitativa e quantitativamente, demandando procedimentos técnicos mais especializados e adequados aos objetivos da pesquisa.

Sendo assim, os experimentos vêm suprir parte da necessidade de construção do conhecimento. Os mesmos possibilitam lançar luz sobre uma questão significativa, à qual denominamos de problemática previamente construída (CHAMBERS, 1994).

Numa defesa do experimento, o autor argumenta que *“os julgamentos sobre a suficiência ou significado de um resultado experimental dependem das pressuposições de maior ou menor nível teórico a respeito da conveniência dos aparatos experimentais”* (Id., ibid.). Ainda sobre o caráter da relação do experimento com a realidade, afirma que,

“Embora se possa admitir para o cético que todas as observações e seus relatórios e justificativas experimentais necessariamente sejam formulados em linguagem teórico-dependente, é importante admitir também que o experimento não implica simplesmente falar sobre o mundo, mas, na prática, agir sobre ele” (CHAMBERS, 1994).

Portanto, os resultados dos experimentos, assim como inquéritos e entrevistas, assumem significados conforme o olhar que se dá ao problema enfocado. Sobre inquéritos através de questionários, THIOLENT (1980) apresenta uma crítica a esses procedimentos quando os mesmos são produzidos segundo uma ótica da neutralidade científica e argumenta que:

“trata-se de pôr em foco a própria formação dos dados tal como é realizada na prática de investigação por intermédio de técnicas conhecidas, como questionários e entrevistas. Questionaremos os dados e os instrumentos que os moldam. Isto supõe que a neutralidade ou a não-neutralidade dos mesmos estejam postas em questão desde o começo, isto é, desde a formulação do questionário ou desde a situação da entrevista” (Id., ibid.).

Enfim, não pretendemos esgotar a discussão sobre as técnicas e suas relações com o método. Pretendemos chamar a atenção da im-

portância de se refletir quando e como o trabalho de campo pode ser importante, em especial para o ensino de Geografia.

Em termos gerais, grande parte dos professores compreendem a importância de se desenvolver trabalhos de campo como uma atividade didático-pedagógica (LEAL FILHO, 1991). Entretanto, entendemos que além dos problemas estruturais (básicos) que a escola pública possui, o maior problema é a falta de compreensão do que se quer e aonde queremos chegar com essa atividade. Mais do que isso, o que queremos com o ensino de Geografia?

Como professor de prática de ensino em Geografia, constato que os alunos no final do curso de Geografia não têm total clareza do porquê ensinar Geografia. Procuramos demonstrar

a esses futuros professores (em um futuro bem próximo), que a mera crítica da realidade já não basta aos alunos da escola contemporânea. O exercício da abstração e crítica (o que não ocorre em grande parte do ensino de Geografia) deveria avançar para a construção do conhecimento crítico sim, mas não como fim, e sim como meio de transformação, ou seja, mudança da realidade concreta.

O debate poderia se ampliar muito, por exemplo, de se questionar qual o papel da escola na sociedade contemporânea. Nesse trabalho, nos restringimos a levantar algumas reflexões de como o trabalho de campo é importante não somente para desvendar, para se alfabetizar sobre a leitura da paisagem, mas também como instrumento de mudança.

Notas

¹ Msc Davis Gruber Sansolo. Separata de Dissertação de Mestrado "A importância do trabalho de campo no ensino de Geografia e para a educação ambiental" defendida em 1996 no Dep. de Geografia da USP.

² O Prof. Gil Sodero desenvolveu oficina sobre a relação de materiais diversos com a variação de temperatura durante o "II Fala Professor", ocorrido na USP em 1992. Nesta oficina, foram discutidas as relações entre diversos materiais sob diversas condições de temperatura e a relação com a dinâmica climática da realidade.

³ Sobre modalidades de trabalhos de campo em Geografia ver STERNBERG, Hilgard O'Reilly (1946).

⁴ Segundo JUNKER, "Observação é a coleta de informações (...), de primeira mão por uma atenção constante, com a máxima utilização das habilidades perceptivas e das sensibilidades do observador a todos acontecimentos acessíveis e relevantes (...) que se desenrolam na situação imediata de campo, durante certo período de tempo"

⁵ Para DOWNS & STEA a percepção pode ser definida como "um processo que ocorre pela presença de objetos e que resulta por uma apreensão imediata desses objetos, por um ou mais sentidos"

Bibliografia

BRANDÃO, C.R. (Org.). *Pesquisa Participante*. São Paulo, Brasiliense, 1990, 221 p. CARVALHO, Delgado A Excursão Geográfica. *Revista Brasileira de Geografia*, Ano 3. No.4, 1941, pp. 95-96.
CARVALHO, M.B.. Natureza na Geografia do Ensino Médio. In: UMBELINO, A.(org.) *et. alli, Para Onde Vai o Ensino de Geografia ?* São

Paulo, Contexto, 1989, pp. 81-108.
CASTROGIOVANI, A.Carlos & GOULART,LÍGIA B.. "Uma Contribuição à Reflexão do Ensino da Geografia. A noção de Espacialidade e o Estudo da Natureza" In: Terra Livre: Geografia, Pesquisa e Prática Social. São Paulo, AGB & Marco Zero, 1990, pp.112:115.

- CHALMERS, Alan. *A Fabricação da Ciência* São Paulo, Editora da UNESP, 1994, 185 p.
- COLTRINARI, Lylian. Estudos internacionais sobre mudanças globais e novos conflitos, In: SOUZA, Maria A., SANTOS, M., SCARLATO, F.C., ARROYO, M. (organizadores). *O Novo Mapa do Mundo : Natureza e Sociedade de Hoje: uma leitura geográfica*. São Paulo, HUCITEC, 1993, pp. 99-104.
- DREYER-EIMBKE, Oswald. *O Descobrimento da Terra História e Histórias da Aventura Cartográfica*. São Paulo, Melhoramentos/EDUSP, 1992, 260 p.
- DURAND, Gilbert. *A Imaginação Simbólica* São Paulo, Cultrix & EDUSP, 1988.
- ESTEVAS, Joaquim (coord) *et alii. Educación Popular Ambiental en América Latina*, México, Red de Educacion Popular y Ecologia REPEC/CEAAL, 1994. 148 p.
- FERREIRA, Edson Alberto C. Anotações sobre alguns pré-requisitos fundamentais para uma possível unidade do conhecimento geográfico. *Revista do Departamento de Geografia*, N°5. São Paulo, FFLCH-USP, 1991, pp. 67-72.
- FERREIRA, C.C. & SIMÕES, N.N. *Evolução do Pensamento Geográfico*. Lisboa, Gradiva, 1986, 142 p.
- FREIRE, Paulo. *Pedagogia do Oprimido*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987 184 p.
- _____. Criando Métodos de Pesquisa Alternativa : aprendendo a fazê-la melhor através da ação. In: BRANDÃO, C.B (Org.), *Pesquisa Participante*. São Paulo, Brasiliense, 1990, pp.32-62.
- FREIRE, Paulo & RIVERE, Pichon. *O Processo Educativo*. Petrópolis, Vozes, 1989.
- GAJARDO, Marcela. *Pesquisa Participante na América Latina*. São Paulo, Brasiliense, 1986, 94p.
- GEORGE, Pierre. *Os Métodos da Geografia* São Paulo, Difusão Européia do Livro, s.d., pp.19-41.
- GONÇALVES, Carlos Walter Porto. Possibilidades e Limites da Ciência e da Técnica Diante da Questão Ambiental. *GEOSUL*. Revista do Departamento de Geociências - CCH da Universidade Federal de Santa Catarina, N° 5 – Ano 3 Florianópolis, Editora da UFSC, 1988, pp. 7-40.
- GOULD, Peter & WHITE, Rodney. *Mental Maps*. Ottawa, Pelican Books, Pelican Geography and Enviromental Studies, (mimeo), s/d, 203 p.
- HARPER, B. *ett alli. Cuidado Escola*. 35ª ed. São Paulo, Brasiliense, 1994, 118 p.
- HART, A.R. & MOORE T.G- The Development of Spatial Cognition: A Reviw (s.n.t.)(Mimeo).
- JUNKER, Buford H. *A Importância do Trabalho de Campo: Introdução às Ciências Sociais*. Rio de Janeiro, Ed. Lidador, 1971, 214 p.
- LACOSTE, Yves. *A Geografia Serve Antes de Mais Nada Para Fazer a Guerra*. Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1977
- _____. Pesquisa e trabalho de Campo. *Seleção de Textos-Teoria e Método*, N° 11, São Paulo, AGB, 1985, pp.1-23.
- _____. Os Objetos Geográficos. *Seleção de Textos-Cartografia temática*, N°18, São Paulo, AGB, 1988, pp 1-23.
- LEAL FILHO, W.D.S.. Estudo de Campo nas escolas brasileiras. *Revista Ciência Hoje*, V.13 N° 78. São Paulo, Sociedade Brasileira Para o Progresso da Ciência, 1991.
- LEITE, Maria Angela F. P.. *Destruição ou Desconstrução? Questões da paisagem e tendências de regionalização*. São Paulo Hucitec / FAPESP, 1994, 117p.
- LEFEBVRE, Henri. *Lógica Formal / Lógica Dialética*. 6ª ed. Rio de Janeiro. Civilização Brasileira. 1995, 301p.
- MARQUES, L.S. & MARQUES, T.E. *Estudo do Meio: Estudos Sociais para o meio rural*. Porto Alegre, Mercado Aberto, s/d, 70 p.
- MENDOZA, Josefina Gomes, JIMENEZ, M. Julio, CANTERO, N. Ortega. *El Pensamiento Geográfico* Madrid, Alianza Editorial, 1982, 529 p.
- NILDELCOFF, M.T. *A Escola e a Compreensão da Realidade*. São Paulo, Brasiliense, 1980.

- OLIVEIRA, A.U.. Na prática a teoria é outra para na prática não pode e não Deve Ser Outra, In: PONTUSCHKA, Nidia Nacib. *A Formação Pedagógica do Professor de Geografia e as Práticas Interdisciplinares*. Tese (doutorado) São Paulo, Faculdade de Educação da Universidade de São Paulo, 1994, 343 p.
- RUELLAN, Francis. O Trabalho de Campo nas Pesquisas Originais de Geografia Regional. In: *Revista Brasileira de Geografia*, ano IV, Nº 1. Rio de Janeiro, IBGE, 1944.
- SÃO PAULO (Município). *Relatos de Práticas Pedagógicas: Gestão Colegiada na Escola, uma aula de cidadania*. São Paulo, Secretaria Municipal de Educação, 1992, 36 p.
- SÃO PAULO (Município). Um primeiro olhar sobre o projeto. *Cadernos de Formação. Série: Ação Pedagógica da Escola Pela Via da Interdisciplinariedade*. São Paulo, Secretaria Municipal de Educação, Diretoria de Orientação Técnica, Núcleos de Ação Educativa e Acessoria da Universidade de São Paulo, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, UNICAMP e educadores das escolas-piloto, 1992, 58p.
- SÃO PAULO (Município) Estudo Preliminar da Realidade Local: resgatando o cotidiano. *Cadernos de Formação*, Nº2 São Paulo, Sec.Municipal Educação, 1990, 62 p.
- SANTOS, Boaventura de Souza. Um Discurso sobre as Ciências na Transição para uma Ciência Pós-Moderna. *Estudos Avançados*, Vol. 2 No. 2, São Paulo, Universidade de São Paulo, 1988 pp. 46-71.
- SANTOS, Douglas. Conteúdo e Objetivo Pedagógico no Ensino da Geografia. *Geografia e Ensino Caderno Prudentino de Geografia*, Nº 17. Presidente Prudente, AGB-Seção Presidente Prudente, 1995, pp. 20-61.
- SANTOS, Milton. *Por Uma Geografia Nova*. São Paulo, Hucitec-EDUSP, 1978, 236 p.
- _____. *O Trabalho do Geógrafo no Terceiro Mundo*. São Paulo, Hucitec, 1979, 113 p.
- _____. *Espaço e Método*. 3ª ed. São Paulo, Nobel, 1992.
- SEVERINO, Antonio Joaquim. Da escola como mediação necessária do necessário projeto educacional, In: *Subsídios Para Os Encontros Regionais para o XIV Congresso Estadual de Educação*. São Paulo, APEOESP, 1995, p.p 3:4.
- SILVA, Armando Corrêa. Natureza do trabalho de campo em Geografia Humana e suas limitações, *Revista do Departamento de Geografia*, Nº 1, São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 1982, pp. 49-54.
- SILVA, Maria Ozanira da Silva e. *Pesquisa Participante*. São Paulo, Cortez, 1986, 174 p.
- STERNBERG, O.H.. *Contribuição ao Estudo da Geografia: o trabalho de campo na Geografia e o Laboratório de Geografia e o equipamento didático*. Rio de Janeiro, Ministério da Educação e Saúde Serviço de Documentação, 1946.
- THIOLLENT, M. *Crítica Metodológica: Investigação social e enquete operária*. São Paulo, Pólis, 1980.
- TRICART, Jean. *Ecodinâmica Recursos Naturais e Meio Ambiente*, No.1 Rio de Janeiro, IBGE, Diretoria Técnica, SUPREN, 1977 97p.
- _____. *Paisagem e Ecologia*, (Texto provisório). Trad. Monteiro, C.A.F. (Mimeo.), São Paulo, 1981.
- _____. *O Campo na Dialética da Geografia. Reflexões sobre a Geografia*, (Mimeo.), São Paulo, AGB S/D.
- TUAN, Yi-fu. *Topofilia, Um Estudo da Percepção, Atitudes e Valores do Meio Ambiente*. São Paulo, Difel 1980, 288 p.
- _____. *Espaço e Lugar : A perspectiva da Experiência* Trad. Livia de Oliveira. São Paulo Difel, 1983, 250 p.
- VIANNA, Ilca Oliveira de Almeida. *Planejamento Participativo na Escola: um desafio ao educador*. São Paulo, Ed. Pedagógica e Universitária 1986, 118 p.



NOTÍCIA
DE ENCONTRO

6º SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA

Maria Encarnação Beltrão Sposito*

A história do Simpósio Nacional de Geografia Urbana é, relativamente, curta. São dez anos, desde o primeiro realizado em 1989, em São Paulo – SP. Entretanto, podemos considerar essa história densa, pois foram cinco encontros, realizados bienalmente, dos quais ficaram algumas marcas.

Uma delas é a permanência, no decorrer desse tempo, dos que elaboraram e colocaram em prática o projeto de realizar um evento, no qual os pesquisadores mais interessados em compreender a cidade e o urbano, pudessem verticalizar suas discussões, realizar um debate de qualidade e acumular reflexões, aprofundando-as de um simpósio para o outro.

A essa permanência, que tem permitido a consolidação do projeto, deve-se agregar a força revitalizadora decorrente do aumento do número de participantes, grande parte deles pesquisadores mais jovens que, ao que nos parece, também têm reconhecido nesses eventos um ambiente estimulante para a reflexão.

O compromisso com a publicação dos trabalhos apresentados, sob a forma de anais e livros, é outro dentre os traços que revelam o esforço de consolidação desse projeto.

Por fim, vale a pena destacar que o grupo de professores e alunos que vem acalorando esse projeto, com o intuito de aprofundar o debate, de natureza mais ampla, que se realiza nos eventos nacionais da Geografia no Brasil, têm mantido seu compromisso político de organizar os simpósio pela e com a AGB.

A apresentação de notícias sobre o 6º Simpósio Nacional de Geografia Urbana poderá oferecer alguns pontos para um balanço desse processo de consolidação e elementos para sua contínua reconstrução.

Esse simpósio foi realizado em Presidente Prudente, Estado de São Paulo, entre os dias 25 e 29 de outubro de 1999, organizado pela Universidade Estadual Paulista (UNESP) – Campus de Presidente Prudente e Associação dos Geógrafos Brasileiros (AGB).

Algumas mudanças introduzidas na estrutura do evento constituíram a marca desse 6º Simpósio e merecem ser destacadas.

Paralelamente à manutenção das mesas redondas, criou-se nova modalidade de participação nesse evento, através da instalação de uma sessão denominada Debate Aberto.

A forma de organização e de acesso dos participantes dessa sessão pode ser avaliada como uma inovação. O tema que orientou o debate “O sentido da cidade no final do século XX” foi divulgado desde a primeira circular, acompanhado de uma pequena ementa que pudesse orientar a produção de textos, condição necessária à inscrição na sessão.

A partir dos textos apresentados, foram selecionados aqueles que maior contribuição trouxessem ao debate do tema e preparada uma encadernação do conjunto desses textos que foi enviada a cada um dos dez participantes do *Debate Aberto*, realizado em duas sessões subsequentes durante o simpósio.

* Departamento de Geografia da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista (UNESP) Campus de Presidente Prudente.

Foi a leitura do conjunto dos textos que orientou a intervenção oral de cada um dos componentes da mesa de trabalho e, em muitos casos, a participação do público que também teve acesso aos textos integrais, publicados nos Anais do Simpósio, os quais foram entregues no momento do credenciamento.

Dois pontos positivos parecem-nos Ter marcado essa inovação. De um lado, a composição das mesas de trabalho do *Debate Aberto* não se realizou por convite, como ocorre no caso das *Mesas Redondas*, possibilitando o debate entre pesquisadores com larga contribuição científica no campo da Geografia Urbana e jovens pesquisadores, que se não fosse por essa forma de acesso, talvez, tivessem sua participação restrita às sessões de *Comunicações* mais voltadas para a apresentação de resultados de pesquisa do que para o debate teórico-filosófico. De outro lado, a produção antecipada e o acesso dos participantes aos textos completos permitiu que o debate tomasse como ponto de partida um nível de reflexão já bastante desenvolvido.

Dando continuidade à iniciativa da organização dos simpósios realizados anteriormente, a valorização da apresentação de resultados de pesquisas foi uma outra das características desse sexto evento, através da diversificação de suas formas de divulgação, que ocorreu de quatro modos diferentes.

Além das sessões de *Comunicações*, destinadas à apresentação de pesquisa concluídas ou em fase de conclusão, houve a oportunidade de difusão de investigação científicas em andamento, através da apresentação de *Apinhes* e da inclusão de textos, produzidos por pesquisadores que não pudessem comparecer ao evento, no *Banco de Pesquisas*, difundido de forma impressa nos Anais.

Tendo em vista o interesse em oferecer melhores condições para a divulgação de pesquisas que resultaram em doutoramento, a sessão de *Teses* realizou-se com a inscrição de seis trabalhos, dos quais quatro foram apresentados. Essa sessão foi enriquecida pela participação de

debatedores que conduziram o diálogo com o público, a partir do destaque dos pontos principais da exposição realizada pelos autores.

Dentro da mesma linha – a de adensar o debate teórico e ampliar as possibilidades de participação dos interessados – realizou-se ao final dos trabalhos do simpósio, uma *Jornada de Pesquisadores sobre "Cidades Médias"*, na qual um conjunto de propostas para intercâmbio entre esses investigadores foi apresentado e começa a ser colocado em prática.

As *Mesas Redondas* foram compostas a partir de cinco eixos temáticos, alguns dos quais, sob outros rótulos, já tinham sido e deverão continuar a ser objeto de interesse nesses simpósios.

Os temas que orientaram a participação dos componentes dessas mesas foram:

1. A cidade no Brasil: transformações e permanências;
2. Dilemas de método: urbanização e fragmentação;
3. Produção social do espaço e problemática ambiental urbana;
4. As cidades e as políticas públicas: do planejamento à gestão;
5. A rede urbana e sua dinâmica recente.

Os textos que apoiaram a exposição das idéias nas *Mesas Redondas* deverão compor, juntamente com os que resultaram do *Debate Aberto*, um livro, cuja publicação complementarará o que já se editou sob a forma de Anais.

Acreditando na idéia de que não há qualificação do debate sem critérios que estabeleçam um patamar a partir do qual se espera que a reflexão avance, foi que a Comissão Organizadora desse evento científico manteve a política iniciada no 5º Simpósio Nacional de Geografia Urbana, realizado em Salvador, em 1997. de selecionar os trabalhos inscritos para apresentação.

Assim, definiu-se os critérios que pautariam essa seleção e se elaborou planilhas de avaliação que foram encaminhadas aos componentes da Comissão Científica, que realizaram a se-

leção dos textos, sem conhecimentos de seus autores. Ainda que a maior parte dos trabalhos tenha sido aceita, houve aqueles que não o foram e outros para os quais foi sugerida a apresentação em sessões diferentes daquelas em que foram inscritos.

A decisão pela seleção reflete uma tomada de posição que é, ao nosso ver, científica, mas também política e pedagógica. Gera descontentamentos e alguns desgastes, mas merece ser preservada, entre outros fatores porque eventos científicos como esses foram financiados majoritariamente com recursos públicos (CNPq, CAPES, FAPESP, UNESP, FUNDUNESP e BANESPA), razão pela qual devemos cultivar nosso compromisso com a qualidade do que se apresenta.

Por fim, as notícias sobre esse simpósio ficariam incompletas se outros dois destaques não fossem feitos.

Um evento científico não se realiza e não consegue construir sua identidade ao longo de alguns anos, apenas em função de uma proposta ou de uma programação. Há algo além disso: há um ambiente, há uma atitude da parte de seus frequentadores e há uma atmosfera envolvendo as práticas que o constituem, que são de difícil tradução em um texto.

O ambiente é o do direito à diferença de idéias, o que sempre nos impõe uma atitude, que tem sido a do debate. A atmosfera que resultou disso é da convivência entre a profissão de discutir, no melhor sentido desse termo, e o conviver. Essa atmosfera pôde ser sentida em cada sessão do simpósio, pois às apresentações dos expositores, seguem-se acalorados debates, qua-

se “brigas” que resultam em compromissos pessoais e de grupos em produzir novas respostas para o próximo simpósio. Essa atmosfera tem continuidade, paradoxalmente, no clima de brincadeiras e festas que reúnem, ao final do dia, não apenas pessoas de diferentes partes do país, porque isso é fácil e comum, mas de diferentes correntes teórico-metodológicas.

O último destaque destas notícias, mas não por isso o menos importante, é o registro de que o *6° Simpósio Nacional de Geografia Urbana* realizou-se em homenagem à Professora Doutora Léa Goldestein, do Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo.

Desde o primeiro evento da série, vimos homenageando aqueles cujo papel para a produção do conhecimento e formação de novos pesquisadores no campo da pesquisa urbana tem sido de destaque. Assim, foram homenageados, seqüencialmente, os Professores Doutores Milton Santos, Roberto Lobato Corrêa, Fany Davidovich, Pedro Pinchas Geiger e Maria Adélia Aparecida de Souza.

A escolha da professora Léa é expressão do reconhecimento de seu grande papel na formação de uma nova geração de pesquisadores que se dedicam à pesquisa urbana. O depoimento que apresentou na sessão solene em que foi homenageada mostrou que sua trajetória profissional e pessoal foi marcada por uma conduta ética e política, com base na qual suas práticas, no interior da Universidade, foram sempre resultado de posicionamentos, e não de omissões, como muitas vezes o quadro político institucional convidava.





Lefebvre, Henri

HENRI LEFEBVRE E O MOVIMENTO DO QUE ESTÁ EM FORMAÇÃO

A Revolução Urbana. Belo Horizonte, Editora UFMG, 1999 (tradução: Sérgio M. Martins, Revisão técnica Margarida Maria de Andrade)

Amélia Luisa Damiani e Odette Carvalho de Lima Seabra

Henri Lefebvre seguramente já está entre as influências do pensamento geográfico deste fim de século. Residualmente, pode ter sido lido bem antes. Ainda nos anos 60, Pierre George, geógrafo francês, numa composição com o "Institut de Sociologie Urbaine" dirigido à época por Lefebvre, sugere estudos sobre a questão urbana, envolvendo o espaço vivido e seu lugar na compreensão da urbanização.

Lefebvre jamais admitiria permanecer circunscrito a uma ciência. Dizia-se filósofo, melhor ainda, "metafilósofo": pensador da realidade social como totalidade, incluindo o virtual; sem definir o pensamento independente da prática; nem tornar a realidade pensada um sistema definido e acabado. Não preteria qualquer contribuição científica, seja das ciências naturais ou sociais. Não se tratava de uma filosofia que pairasse acima das ciências e de suas descobertas, nem acima da práxis, a mais cotidiana. Também não separava, a ponto de excluir, o sentir do pensar, o pensamento da arte. Sequer podia cindir a vida da arte. Então, o universo é o de um modo de existência filosófico, que não constituía uma redoma em relação à vida, nem à arte, que não se instalava no absoluto, num fundamento absoluto. Senão a filosofia seria imediatamente a alienação filosófica. Entre as categorias que moveram seu pensamento, a alienação foi sendo definida como crucial. Trouxe de Marx, entre os le-

gados, esta enorme contribuição, negada pelo pensamento marxista dogmático, contra o qual se chocou, noção que deveria ser cuidadosamente reelaborada e que tem uma história na obra de Hegel. Através da alienação, mais ainda, das alienações, de seu reconhecimento e de sua crítica, funda-se uma ira e uma luta contra o(s) absoluto(s), como impossibilidade do viver. Desta forma, chega à necessidade de uma sociologia que pense a mediação do social, entre o econômico e o político, rompendo com as interpretações, ao mesmo tempo ontológicas e esvaziadas dos intermediários, ou seja das mediações, para ele fundamentais na reflexão: a subjetividade, o social, a alienação, o cotidiano, o vivido, a percepção etc. Isto não significa que se diria sociólogo e não filósofo; que tenha escolhido uma entre as ciências estabelecidas; antes, define, seu modo de ser filosófico.

A revolução urbana trata da potência de um pensamento sobre o urbano, de natureza metafilosófico. Não define o urbano como um tema entre outras tematizações. Para ele, o movimento da história humana e de suas possibilidades inclui o urbano. Não exatamente as cidades reais ou o processo de urbanização, reduzidos à sua atualidade fatural inexorável, mas a produção possível do urbano, meio real, meio virtual, em formação, a partir da urbanização presente e das possibilidades latentes de uma história

das cidades, cujo percurso, praticamente, coincide com a produção do homem como ser humano já não pode mais acomodar seus conteúdos. É assim que a metáfora, emprestada à física, para traduzir os aspectos do fenômeno urbano-metropolitano, mostra verdadeiramente sua força: a cidade implode e explode. Ou seja, reúne o que está disperso, integra de modo desigual, potencializando e realizando esta força em fragmentos dispersos. Trata-se de um raciocínio verificável, quando se estuda os mercados de terra e de trabalho.

O processo de integração dos mercados e das mercadorias (pessoas, coisas) à cidade dura séculos. A cidade política resiste; é a cidade comercial, implantada sobre a cidade política, que precede a emergência do capital industrial. Se ela, indústria, se aproxima da cidade é para aproximar-se dos capitais e dos capitalistas. Estranho e admirável movimento, que renova o pensamento dialético: a não-cidade e a anti-cidade vão conquistar a cidade e penetrá-la, fazê-la explodir.

O autor chega à hipótese teórica, a uma segunda inflexão: a industrialização, potência coativa, converte-se em realidade dominada, no curso de uma crise profunda, às custas de uma enorme confusão na qual o passado e o possível, o melhor e o pior, se misturam.

Não existe uma ciência da cidade, mas um conhecimento do processo global em formação. O urbano define-se não como realidade acabada, mas como um horizonte possível. O conhecimento teórico não pode deixar este objeto virtual no abstrato. Deve mostrar o terreno no qual se funda uma prática urbana concreta. Eis o novo.

O urbano como modo de vida coloca questões tais como até que ponto a revolução telemática, as modalidades de transporte de massa, em conexão com as alterações do mundo do trabalho, não estão tecendo uma outra estrutura urbana? As revoluções, para serem assim designadas, têm que alcançar a textura fina da vida. E as redefinições, que o uso destas tecnologias estão mostrando, indicam uma enorme

inflexão, resultando na urbanização generalizada. Agora, o tecido urbano prolifera e num mundo colonizado por objetos.

Esta obra sugere pensar que as grandes mudanças conhecidas no Ocidente tiveram por base movimentos vindos do campo. Mas agora, só o urbano, como quadro de vida, é capaz de comportar a crítica radical, aquela que compara o real e o possível, desfazendo a ilusão urbanística, enfrentando as estratégias do imobiliário e do Estado neste capitalismo de organização, que não quer dizer organizado.

Enfim, a pressão da realidade urbana estilhaça não só a cidade histórica, mas muitas das ideologias que sustentaram o industrialismo, esclarecendo o absurdo de uma filosofia e de uma prática que faz do trabalho um fim em si mesmo para milhões de trabalhadores. E, ao mesmo tempo, lança outros tantos milhões à condição de inumanos. A crítica é urgente, e o fato desta sociedade entrar num período de revolução urbana não quer dizer que a problemática urbana possa se resolver facilmente, quer dizer simplesmente que a sociedade altamente industrializada não responde à problemática urbana com uma transformação capaz de resolvê-la, mas mergulha num caos, com uma capa de ideologia da ordem e da satisfação.

O significado que este autor tem para os geógrafos, sem pretensão de encerrá-lo na geografia, é sua acuidade no tratamento do que se refere ao espacial. Corrigindo a compreensão do espaço no plano dos conteúdos naturais, sociais, econômicos... em direção a um entendimento que envolva a dialética da forma e do conteúdo.

Dois geógrafos insistiram nesta empreitada de colocar à disposição do leitor brasileiro esta obra sobre o urbano. Com cuidado, pois são leitores atentos da obra do autor, produziram esta versão em português. Durante todo o livro, observa-se a atenção e o compromisso de pesquisadores da obra de Lefebvre, que aqui se apresentam como apurados tradutores. Conhecem os autores que o influenciam, conhecem o percurso das noções que aqui utiliza, não há risco de

qualquer vulgarização. E, através deles, a geografia esclarece que a obra lefebvriana faz parte

de um pensamento sobre o espaço no mundo atual.





TESES E
DISSERTAÇÕES DE
MESTRADO
DEFENDIDAS

ÍNDICE

Geografia Humana

Dissertações de Mestrado

- Reinaldo Correa Costa **161** Estudo de localidades camponesas no sudeste do Pará
Anselmo Alfredo **161** A luta pela cidade na Metrópole de São Paulo: do projeto à construção da Avenida Água Espraiada
Carmen Regina Dorneles Nogueira **162** Turismo no Mercosul: circuito internacional das Missões Jesuíticas
Elaine Lourenço **162** Americanos e caboclos: encontros e desencontros em Fordlândia e Belterra – PA
Genovan Pessoa de Moraes Ferreira **163** A praça, a rua... A TV de rua: uso do espaço, permanências do lugar
Regina Celly Nogueira da Silva **163** As singularidades do Bairro na realização da cidade. Um estudo sobre as transformações na paisagem urbana do bairro da Torre na cidade de João Pessoa-PB
Marco Túlio Eterno **163** Impactos do Mercosul sobre a economia agrícola de Uberlândia MG

Geografia Humana

Teses de Doutorado

- Ana Lucy Oliveira Freire **164** O comércio tradicional e as transformações na cidade
Bernardo Mançano Fernandes **165** Contribuição aos estudos do campesinato brasileiro. Formação e territorialização do Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST) 1979-1999
Denise Rockenbach **165** Resgate da identidade registrando um projeto e investigando a relação identidade-espço
Glória Maria Vargas Lopez de Mesa **166** Território e poder: a formação socioespacial Colombiana
José Juarez Tavares Lima **166** A comunicação cartográfica como instrumento aplicável à sociedade: o mapa como expressão da realidade observada pelo cartógrafo
Rita de Cássia Ariza da Cruz **167** Políticas de turismo e (re) ordenamento de territórios no litoral do Nordeste do Brasil
Wagner Costa Ribeiro **168** A Ordem Ambiental Internacional
Paulo Celso da Silva **168** Como anjos caídos... mensageiros em espaços de flexibilidade e redes. Uma experiência geográfica
Samuel Ribeiro Giordano **168** Competitividade Regional e Globalização
Pedro de Camargo **169** O papel da circulação na integração econômica e territorial da América do Sul

Geografia Física

Dissertações de Mestrado

- Antonio Celso de Oliveira Goulart **169** Geomorfologia da bacia hidrográfica do Ribeirão do Píthnal município de Limeira – SP
Herminia da Silva Guedes **170** Paisagens de serranias, Araucárias e águas minerais: Um estudo da Bacia hidrográfica do Passa Quatro – MG

Geografia Física

Teses de Doutorado

- Lindinalva Mamede **170** Análise e interpretação geomorfológica da Bacia do Córrego Taquará-DF

TESES E DISSERTAÇÕES DE MESTRADO DEFENDIDAS

novembro de 99 à março de 2000

Geografia Humana

Dissertações de Mestrado



Estudo de localidades camponesas no sudeste do Pará

Reinaldo Correa Costa

26/11/99

O desenvolvimento desta pesquisa pretende buscar um raciocínio a respeito da atuação do camponês (posseiro ou não) no sudeste do estado do Pará, em antiga área de fronteira, no município de Jacundá, em três localidades (Boa União, Açaizal e ilhas do Maternal) a partir de modificações que se processaram e continuam em processo no uso da terra, após a ocupação desta. Este estudo busca entender as formas de ocupação e uso da terra, bem como a importância da categoria social camponês, seu modo de vida, seu lugar e sua territorialidade, que são os fundamentos da espacialidade de sua produção social nas localidades em estudo.

Palavras-chave: camponês; modo de vida; territorialidade; fronteira



A luta pela cidade na Metrópole de São Paulo: do projeto à construção da Avenida Água Espraiada


Anselmo Alfredo

20/12/1999

Esta pesquisa busca compreender como a sociabilidade na metrópole de São Paulo está de-

terminada pela formação da propriedade privada do solo. Através do estudo da construção da Avenida Água Espraiada tornou-se possível considerar como que o sentido metropolitano não se refere à propriedade privada do solo formada, fixada, mas a seu constante formar-se, que atua como um formando-se. Este processo, contudo, compõe-se de elementos negativos e necessários ao mesmo. Por isso mesmo, apontam-se, como termos contraditórios e complementares à propriedade, a posse e o domínio com espacialidades próprias, ainda que sejam oriundos de uma mesma racionalidade. A luta que se trava entre a favela *versus* a avenida e os lotes milimetrados, refere-se à luta pela re-instituição da propriedade privada capitalista. Nestes termos, a instituição e destituição da mesma refere-se a um processo histórico que, nesta dissertação específica, remonta ao século XIX através da luta em torno da primeira formação desta propriedade, que deu origem ao atual distrito de Campo Belo em São Paulo. Por isso mesmo, podemos afirmar que se ao processo de produção do espaço metropolitano refere-se uma ruptura do espaço agrário e dos costumes a ele agregados, ele traz consigo, como seu fundamento, o sentido expropriante da propriedade privada do solo e as lutas em torno da mesma. Isto quer dizer, em outras palavras, que a metropolização não resolveu as contradições inerentes à propriedade privada do solo agrário, pelo contrário, as reproduziu como seu fundamento, como sua identidade.

Palavras-chave: Cidade; Metrópole; Espacialidade; Propriedade privada

 **Turismo no Mercosul:
circuito internacional
das Missões Jesuíticas**

Carmen Regina Dorneles Nogueira
13/12/1999

O processo de integração regional desencadeado a partir da implantação do MERCOSUL tem buscado, no turismo, uma alavanca para seu desenvolvimento. Esse fato se deve à diversidade de iniciativas e a realizações nas quais se desdobra a atividade turística, que acaba incidindo sobre todos os setores da economia.

A configuração da "Região das Missões Jesuítico - Guarani" como o produto turístico mais significativo do MERCOSUL é considerada como um dos fatores mais importantes para o desenvolvimento e a integração regional, uma vez que a cultura desempenha destacado papel nas aproximações políticas, sociais e econômicas.

O "Circuito Internacional das Missões Jesuíticas" formado pela colônia de Sacramento (Uruguai); por Santo Ângelo, São Miguel das Missões, São João Batista, Santuário de Caaró, São Lourenço e São Luiz Gonzaga (Brasil); San Ignacio, Loreto, Santa Ana e Posadas (Argentina); Encarnación, Trindad e Jesús (Paraguai), implantado em outubro de 1995, foi considerado pela UNESCO como um dos principais roteiros históricos internacionais do mundo, ao lado da Rota das Seadas na Ásia, da Rota Escrava, no Caribe e do Mundo Maia, na América Latina, graças ao patrimônio desses países integrantes do Mercado Comum.


No entanto, a implantação do circuito não satisfaz as expectativas da comunidade regional, pois as ações conjuntas são dificultadas pelos entraves burocráticos conseqüentes das mudanças de jurisdição, leis e costumes, próprios das áreas fronteiriças.

Além desses fatos, observa-se também a ausência de um plano de desenvolvimento turístico integrado aos demais setores da economia regional; com a deficiência de infra-estrutura e mão-de-obra qualificada para atender aos turistas e

com as poucas opções de lazer oferecidas além da visitação aos remanescentes arquitetônicos das reduções.

São louváveis, entretanto, os esforços de pessoas e instituições as quais acreditam que, através de um trabalho conjunto, honesto e planejado, o turismo possa constituir-se na principal atividade integradora e propulsora do desenvolvimento sócio-econômico e cultural da região.


Palavras-chave: Turismo; Mercosul; Integração Regional

 **Americanos e caboclos:
encontros e desencontros em
Fordlândia e Belterra - PA**

Elaine Lourenço
17/12/1999

Este texto discute a implantação da Companhia Ford Industrial do Brasil na Amazônia brasileira, que se deu a partir de 1927 e ficou sobre o controle dos norte-americanos até o ano de 1945 quando a concessão foi devolvida para o governo brasileiro. O estudo foi dividido em seis capítulos que discutem: a trajetória do trabalho de campo realizado em três diferentes etapas; a contextualização histórica do empreendimento que se deu após o declínio da produção da borracha na região; os debates realizados na imprensa de Santarém quando da chegada da empresa; a discussão sobre a fração do território capitalista implantando na área; as hipóteses sobre o fracasso do empreendimento e um levantamento parcial sobre os trabalhadores da Companhia. As entrevistas com os antigos trabalhadores foram intercaladas ao longo dos capítulos, mostrando a sua visão dos acontecimentos e buscando ressaltar as diferenças entre o sistema de trabalho implantado, baseado na exploração capitalista direta e marcado pelo fordismo e taylorismo, e o que prevalecia no entorno, com relações tradicionais de subordinação.

Palavras-chave: Amazônia; Fordlândia; Belterra


 **A praça, a rua... A TV de rua:
uso do espaço,
permanências do lugar**

Genovan Pessoa de Moraes Ferreira
02/12/1999

Em um mundo em franco processo de homogeneização com a mundialização promovida pelo capital, tendo como suporte sistemas de comunicação ou, antes, de não-comunicação, incorporando espaços do planeta inteiro, como entender a (re)emergência de valores locais, particularmente, os relacionados à identidade espacial? Considerando que as relações sociais continuam embora envolvendo em grau crescente as mediações eletrônicas - sendo exercidas no e através do espaço, o que implica necessariamente o seu uso, o que explica a construção da identidade espacial e o que define sua própria reafirmação em meio à diluição promovida pelo processo de mundialização? Nosso estudo procurou fazer essa análise no Morro da Conceição, bairro periférico de Recife, perseguindo dois caminhos: o primeiro, procura identificar, pela análise dos usos do espaço, as sobrevivências da vida de relações que caracterizam o lugar, bem como, os conteúdos que lhes deram forma historicamente. Nesta parte, o acento encontra-se na análise de práticas espaciais que, baseadas na prevalência dos valores de uso, promovem laços de identificação dos moradores com o que definimos de lugar. O segundo, tenta associar a discussão sobre o papel que a grande mídia tem como produtora de não-comunicação e, portanto, como fonte de diluição da vida de relações, particularmente, de relações entre as pessoas a partir de uma base material concreta, prático-sensível, com o contraponto da mídia alternativa, as chamadas TV's de rua, cuja dimensão dos espaços públicos, como a praça e a rua, é vislumbrada por essas TV's como atitude afirmativa de processos comunicativos baseados nas relações interpessoais, no encontro, na festa, em usos do espaço não absorvidos pela troca. É por meio da experiência específica da TV VIVA no Morro da Conceição que vamos procurar elemen-

tos de análise que a associe a um papel de reforço da identidade e de manutenção do lugar.

Palavras-chave: Produção do lugar; Densidade espacial; Modo de vida urbano

 **As singularidades do Bairro na
realização da cidade. Um estudo
sobre as transformações na
paisagem urbana do bairro da
Torre na cidade de João Pessoa-PB**

Regina Celly Nogueira da Silva
16/03/2000

Este trabalho analisa as transformações ocorridas na paisagem urbana do bairro da Torre, em João Pessoa-PB, nas últimas três décadas, bem como os agentes e fatores que mais contribuíram para essas mudanças ou para a permanência, no cotidiano do bairro, de hábitos e práticas tradicionais que datam de sua origem.

As diferentes formas de uso e apropriação do espaço urbano - que remetem a distintas práticas e lógicas do processo capitalista de produção - são objeto deste estudo, na medida em que realçam as transformações operadas no bairro. Por outro lado, a paisagem urbana da Torre desvela a inevitável passagem do tempo, continuando viva não apenas nas atividades de trabalho, no lazer, nas manifestações do sagrado e do profano, mas também no imaginário dos moradores.

Palavras-chave: bairro; lugar; cidade; urbano

 **Impactos do Mercosul sobre a economia
agrícola de Uberlândia - MG**

Marco Túlio Eterno
20/03/2000

Este trabalho tem por objetivo discutir as consequências que uma integração econômica regional possa causar à economia de seus países membros. Diante da queda de barreiras comerciais, as economias que estão buscando a integração ficam

expostas à concorrência externa, sofrendo impactos que podem levar setores econômicos inteiros a um desenvolvimento amplo ou a uma crise profunda.

O objeto do estudo foi a cultura da soja no município de Uberlândia – MG e sua reação diante da constituição do Mercosul, bloco econômico regional composto pelo Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai.

De acordo com algumas hipóteses, a agricultura brasileira é o vetor econômico mais sensível a esta integração, pois alguns de nossos vizinhos possuem vantagens mais competitivas, baseadas na fertilidade de solos e clima favorável a determinados cultivos, além de uma estrutura fiscal e gestão de custos capazes de constituir preços mais competitivos dos seus produtos.

A partir da integração, vão se constituindo

setores sensíveis e setores privilegiados de acordo com a capacidade que cada economia possui de se organizar para enfrentar uma nova situação de concorrência, criada a partir de acordos diplomáticos, onde os Estados tentam criar normas para um mercado internacional de acordo com as estratégias das empresas.

Como a agropecuária é um setor de grande importância para a economia de Uberlândia, houve interesse em perceber se a criação do bloco Mercosul e a liberalização do mercado trouxeram grandes transformações à produção agrícola do município, tomando como exemplo o cultivo da soja, por ser a sua principal cultura e também por ser considerada uma cadeia sensível para o Brasil.

Palavras chave: agricultura; Mercosul; impactos econômicos

Geografia Humana

Teses de Doutorado

O comércio tradicional e as transformações na cidade

Ana Lucy Oliveira Freire
15/12/1999

Esse trabalho pretende analisar e discutir o papel que exercem as estruturas/equipamentos comerciais no entendimento do processo de produção do espaço urbano, hoje, particularmente os mercados (pontos fixos), parte do comércio tradicional que resiste na cidade atual, contribuindo, também na compreensão da sociedade urbana em constituição.

Privilegiamos análises e discussões acerca das transformações que se manifestam em muitos aspectos visíveis da cidade, através das formas, dos equipamentos comerciais; da paisagem em constante mutação, mas também que se expressam em campos de mais difícil visão, posto que diluídos na vida, no cotidiano das pessoas, no momento em que emergem novos valores, novas relações soci-

ais, parte dessa sociedade urbana em constituição.

Discutimos a resistência de formas urbanas, tais como equipamentos comerciais antigos servindo para a manutenção de hábitos culturais, de tradições, quando vistos como barreiras às transformações, isto é, à constituição de uma sociedade com outros valores, muitas vezes, cooptados, de modo que se transfiguram em outras formas com um novo conteúdo, respondendo ao “novo” urbano.

Analisamos as mudanças no comércio, sobretudo a partir da Idade Média, posto que há tempos os mercados, assim como as feiras, se tornaram equipamentos (tradicionais) importantes do comércio das cidades. Esse processo nos levou a discutir essa longa existência, permitindo associações e comparações quando se deseja medir e entender o que se transforma e o que permanece como elo de identidade na(e da) cidade, além de apontar o que resta da memória urbana.

Tentamos mostrar, enfim, que o Mercado Central de Belo Horizonte, ao longo dos seus setenta anos de existência, tornou-se uma referência de

extrema relevância na compreensão desse espaço urbano que se produz há um século, assim como é referência das transformações que vêm ocorrendo no cotidiano dessa sociedade, sobretudo a partir do momento que surgem novos e modernos equipamentos comerciais, dessa vez distribuídos por toda cidade, e não mais concentrados no seu centro principal.

Palavras-chave: cidade; comércio; urbano; cultura



**Contribuição aos estudos
do campesinato brasileiro.
Formação e territorialização do
Movimento dos Trabalhadores Rurais
Sem Terra (MST) 1979-1999**

Bernardo Mançano Fernandes

22/12/1999

Neste trabalho analisamos os processos de formação e territorialização do Movimento dos Trabalhadores Sem Terra MST, procurando contribuir para o estudo do campesinato brasileiro. O objetivo é a compreensão desses processos desde a gênese do MST, no ano de 1979, até o ano de 1999.

Na realização da pesquisa de campo, foram visitados 21 estados brasileiros e o Distrito Federal, onde, por meio de pesquisa memorial, foram entrevistadas 156 pessoas: sem-terras, religiosos, prefeitos, parlamentares, sindicalistas, acessores e pesquisadores, que relataram suas participações na construção do MST. Também por meio de pesquisa documental nas secretarias estaduais e regionais do Movimento, em Universidades, nas superintendências do INCRA e nas secretarias da Comissão Pastoral da Terra, recolhemos ou reproduzimos os principais materiais e estudos da história do MST.

Utilizando-se dessas referências e da bibliografia a respeito das lutas pela terra, realizamos uma breve análise do processo de formação do campesinato brasileiro e de seus movimentos desde o século XVI até o golpe militar de 1964. Nesse contexto, apresentamos os principais fatores para a compreensão da natureza do MST.

Analisamos o desenvolvimento da formação e da territorialização do MST no Brasil em três momentos: desde sua gênese até sua fundação; as experiências que consolidaram a sua estrutura organizativa e sua institucionalização. Estudamos detalhadamente as ocupações de terra e as ações que levaram à construção de setores de atividades no dimensionamento da luta pela terra em luta pró educação, política agrícola, saúde etc. Nesse processo, discutimos os desafios enfrentados pelos sem-terra na constituição de propostas de organização dos assentamentos para a superação dos problemas enfrentados na luta contra a exploração e a expropriação.

Nesse sentido, debatemos as diferentes dimensões da estrutura organizativa do Movimento e suas atividades políticas, sociais, econômicas e culturais, definindo-o como uma ampla organização social.

A partir dessa análise, apresentamos a Geografia da Luta pela Terra nos anos 80 e 90, tendo como referência as ações do MST e as políticas governamentais para a reforma agrária.

A conclusão desta tese é a que as ocupações da terra são uma importante forma de acesso à terra no processo de (re)criação do campesinato brasileiro neste final de século e de milênio.

Palavras-chave: MST; luta pela terra; reforma agrária



**Resgate da identidade -
registrando um projeto e investigando a
relação identidade-espaço**

Denise Rockenbach

21/12/1999

O processo de construção dessa pesquisa está intrinsecamente ligado à minha atuação enquanto professora de geografia em escolas públicas de 1º e 2º graus (ensino fundamental e médio). Não foram poucas as vezes em que, no cotidiano da sala de aula, me deparei com alunos que resistem em se assumirem como pobres, migrantes ou filhos de migrantes, moradores de periferia ou de

favelas etc., tomando para si o estereótipo de jovem da classe média, que frequenta *shopping center* e consome produtos de grife.

Por que negar o que se é realmente? O que fazer para auxiliar esses alunos a assumir sua identidade? Foram essas questões que nortearam a construção de um projeto interdisciplinar denominado "Resgate da Identidade" no CEFAM (Centro Específico de Formação e Aperfeiçoamento do Magistério) Butantã.

Mas o que é identidade? Como pode a geografia contribuir para essa discussão? Existe alguma relação entre identidade e espaço? Estas são as questões que orientaram a elaboração dessa pesquisa, que faz o registro do projeto "Resgate da Identidade" e discute a identidade através de algumas tríades:

identidade/tempo/espaço
 identidade/habitante/lugar
 lugar/uso/valor
 lugar/valor de uso/valor de troca
 identidade/memória/vivido
 percebido/concebido/vivido

A questão da identidade assume mais relevância quando atentamos para o fato de que o CEFAM é um curso de formação de professores de pré-escola e séries iniciais: qual a contribuição do projeto "Resgate da Identidade" para a formação do professor e do cidadão?

Sem a pretensão de esgotar o assunto, as instigantes questões colocadas acima são abordadas neste trabalho.

Palavras-chave: identidade; ensino de geografia; lugar; CEFAM; autobiografia

Território e poder: a formação socioespacial Colombiana

Glória Maria Vargas Lopez de Mesa
 03/12/1999

O trabalho aborda a formação socioespacial colombiana. Através da compreensão deste proces-

so, se pretende contribuir na análise dessa realidade social.

A formação socioespacial é o processo através do qual se estruturam as relações características dos grupos sociais presentes num território. Ao se concretizarem, se constituem configurações espaciais, que por sua vez são condições necessárias para o desenvolvimento social. Neste sentido, o espaço não seria uma categoria sobre a qual os agrupamentos sociais vão se estruturando, mas um elemento chave na constituição dos sistemas sociais.

Pretende-se interpretar, a partir dos processos econômicos e políticos, o particular arranjo espacial colombiano que apresenta grandes desequilíbrios regionais, bem como uma grande dinâmica de mudança. Para isto, partimos, inicialmente de uma escala nacional e posteriormente construímos uma estrutura regional baseada nos processos de colonização.

Palavras-chave: formação socioespacial; território; geografia política; Colômbia

A comunicação cartográfica como instrumento aplicável à sociedade: o mapa como expressão da realidade observada pelo cartógrafo

José Juarez Tavares Lima
 17/12/1999

A presente tese tem por objetivo a comunicação no plano teórico-metodológico. O capítulo I é dedicado à caracterização teórica da comunicação em cartografia, isto é, o tipo de comunicação em estudo, os diversos enfoques sobre comunicação cartográfica, partindo das várias definições da palavra cartografia, identificamos que a preocupação com a comunicação aplicada ao produto cartográfico, sobretudo ao mapa, é coisa relativamente recente.

No capítulo II, discutimos as teorias sobre a comunicação cartográfica, o significado de comunicação na cartografia, em seguida verifica-se que para fazer a fundamentação de uma estratégia de

análise do mapa enquanto produto cartográfico deve-se partir da representação gráfica vista como linguagem estruturada tendo por base a semiologia gráfica. Neste capítulo, é importante enfatizar, aqui, que a comunicação cartográfica é vista como um instrumento aplicável à sociedade, o que implica compreender o desenvolvimento da sociedade, para então compreender o desenvolvimento da cartografia.

No capítulo III, discutir-se-á esta componente teórica, representação gráfica ou *la graphique*, enquanto meio de representação dos fenômenos geográficos, através de algumas considerações que apesar de bastante longas, não constituem pretensão de esgotar o assunto. Aliás, é bom enfatizar aqui, que concentramos as nossas preocupações apenas no mapa, ou seja, deixamos de abordar os gráficos e as redes. No capítulo IV, retomamos alguns aspectos da Comunicação Cartográfica, porém direcionados para a discussão do mapa como expressão da realidade observada pelo cartógrafo. No capítulo V apresentamos as organizações finais, onde discutimos as conclusões sobre os assuntos tratados no corpo da presente tese.

De tudo isso compreende-se que esta tese se passa no plano de uma discussão teórico-metodológica. Não se fará análise direta de algum *corpus* de produto cartográfico produzido tendo-se por base a representação gráfica.

Em resumo, existe na tese um duplo movimento: um está direcionado para a melhor compreensão do objeto de estudo, isto é, a comunicação cartográfica como instrumento aplicável à sociedade; em cujo contexto encontramos o mapa da realidade observada pelo cartógrafo e, o outro está voltado na direção de melhorar os instrumentos de compreensão deste objeto, procurando, sobretudo mostrar como as transformações da sociedade humana e seus modos de produção afetam o modo de comunicação entre os sujeitos sociais, quer por intermédios de documentos escritos, quer por meio de mapas.

Palavras-chave: mapa; comunicação; cartografia; espaço geográfico

Políticas de turismo e (re) ordenamento de territórios no litoral do Nordeste do Brasil

Rita de Cássia Ariza da Cruz
03/12/1999

Esta investigação teve como objetivo geral aprender, a partir de uma análise espacial, possibilidades e limites dos processos de (re)ordenamento de territórios movidos pelo turismo, tomando-se por base políticas públicas para o setor. A Região Nordeste está para esta análise como um estudo de caso, a especificidade a partir da qual buscou-se identificar generalidades desses processos. Nenhuma outra macro-região brasileira empreendeu, ao longo da história das políticas públicas para o setor turismo no país, ações políticas tão contundentes, favoráveis ao desenvolvimento da atividade.

As políticas regionais de turismo para o Nordeste que estiveram no cerne desta investigação denominam-se "política de megaprojetos turísticos" e "Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste Prodetur"

A primeira delas pode ser reconhecida a partir de ações deflagradas a partir do início dos anos 80 pelos poderes públicos estaduais de cinco dos nove estados nordestinos, que estão reordenando significativos trechos de seus litorais, através da implementação de mega-empreendimentos turísticos.

A segunda foi instituída por diploma legal, em 1991, e restringe-se à implantação de infra-estruturas de apoio ao desenvolvimento do turismo, como infra-estrutura de saneamento e de acesso e reorganização de organismos oficiais responsáveis pela gestão da atividade, nas escalas estadual e municipal.

Política de megaprojetos turísticos e Prodetur-NE estão impingindo importantes transformações a territórios litorâneos nordestinos. A busca pela identificação e compreensão da natureza dessas transformações conduziu esta investigação.

Palavras-chave: política; turismo; território; Nordeste

A Ordem Ambiental Internacional

Wagner Costa Ribeiro
21/12/1999

Dois problemas estão presentes em discursos e proposições de lideranças políticas e de ambientalistas: o da escassez de recursos naturais necessários à reprodução da vida e a ameaça à segurança ambiental global. O primeiro leva à necessidade de discutir o acesso aos recursos e à herança que será deixada para as gerações futuras. O segundo, remete à impossibilidade da reprodução da vida na Terra, criando teorias alarmistas, para alguns, ou evidências que realmente comprometem a existência humana no planeta, para outros.

Estes problemas sintetizam as questões discutidas na ordem ambiental internacional. As controvérsias são amparadas em argumentos científicos que sustentam atitudes políticas distintas para cada situação discutida, justificando nosso argumento central: os países atuam conforme seus interesses nacionais buscando garantir suas posições hegemônicas e/ou conquistar novas oportunidades para destacarem-se nas relações internacionais contemporâneas. Eles atuam segundo as premissas do realismo político, um realismo que dispensa as armas.

Neste trabalho, são abordados os primeiros tratados internacionais que foram criados para regular a ação das metrópoles imperialistas no continente africano. Portanto, foram elaborados dentro de uma ordem pré Guerra Fria, época em que o destaque fica para a atuação da ONU e seus organismos internos bem como para as reuniões internacionais que eles realizaram. Por fim, apresentamos as convenções internacionais pós Guerra Fria, destacando a Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e o Desenvolvimento, seus documentos e reuniões que se seguiram a ela.

A ordem ambiental internacional está em construção. Seu objetivo central é regular as ações humanas em escala internacional para evitar que as condições de habitabilidade humana no planeta sejam perdidas e/ou regular as relações hege-

mônicas do capitalismo internacional entre as partes envolvidas em cada questão que é trazida à discussão.

Palavras-chave: relações internacionais; meio ambiente; geopolítica

Como anjos caídos... mensageiros em espaços de flexibilidade e redes. Uma experiência geográfica

Paulo Celso da Silva
10/02/2000

A geografia passa hoje por um momento onde a materialidade do espaço está sendo questionada por diversas ciências, principalmente aquelas ligadas à comunicação social. Vários pensadores falam do fim do espaço, da imobilidade e da elevação do tempo/velocidade como categoria central da vida cotidiana.

Surgem cidades virtuais, cidades eletrônicas, querendo ser oposição à cidade concreta, cidade de pedra, enfim, a cidade onde nossos corpos ocupam e mantêm contatos físicos.

Surgem também cidades informacionais, tentando aliar a alta tecnologia com a tradição, buscando garantir a cidadania para todos.

Buscar o entendimento desse momento a partir da própria ciência geográfica, a partir do Espaço como conjunto de sistemas e de ações, de fixos e fluxos, é tentar garantir que as metáforas utilizadas pelos *medias* não obscureçam o conhecimento.

Palavras-chave: redes; acumulação flexível; cidade; urbano; *celebration*

Competitividade Regional e Globalização

Samuel Ribeiro Giordano
21/02/2000

Esta tese discute as duas novas regiões brasileiras de fronteira agrícola: Balsas no Maranhão e Barreiras na Bahia, onde se produz soja. A discus-

são se dá em torno da cultura da soja, agindo como vetor da formação socioespacial de novas regiões de produção agrícola. As particularidades desta tese e o novo, estão no fato de que a formação dessas duas regiões ocorre no período técnico-científico e informacional, inserindo-se no processo de globalização de forma competitiva. As duas regiões são competitivas, do ponto de vista da produção agrícola, pois tem tido a possibilidade de manter e aumentar sua produção de soja, tanto domesticamente quanto internacionalmente, melhorando cada vez mais sua performance técnica e econômica.

Essas hipóteses são provadas, além de se propor um sistema de comparação de competitividade inter-regional, baseado em critérios definidos, que possibilita graduar qual é a região mais competitiva que a outra.

Palavras-chave: competitividade regional; globalização; fronteiras agrícolas brasileiras; mercado internacional; soja; Balsas; Barreira.

O papel da circulação na integração econômica e territorial da América do Sul

Pedro de Camargo

17/03/2000

O trabalho tem por objetivo analisar as descontinuidades das comunicações físicas entre os

países da América do Sul observadas até o nascimento do Mercosul e as tendências de solução desses fenômenos, oriundas do novo tipo de relacionamento adotado a partir de então pelos estados sul-americanos.

A análise foi estruturada em duas partes, sendo a primeira dedicada ao estudo das teorias desenvolvidas no campo da Geografia Política para explicar o processo de integração econômica e territorial verificado no mundo moderno; na Segunda parte são aplicados os princípios anteriormente arrolados para um exame circunstanciado da integração em curso na América do Sul e, mais especificamente, dos reflexos desse processo no sistema de circulação continental. O exame desenvolvido evidenciou a persistência de dois grupos de obstáculos ainda não resolvidos no ambiente sul-americano: na direção Leste-Oeste e na direção Norte-Sul. Nos dois casos aparecem como obstáculos as descontinuidades das rodovias, das ferrovias e das hidrovias.

Ao final são propostas alternativas de solução das barreiras identificadas, com o duplo objetivo de completar a infra-estrutura de integração continental e de criar redes de transportes que propiciem a obtenção de preços competitivos para os produtos sul-americanos nos mercados globalizados.

Palavras-chave: comunicações; ferrovias; descontinuidades; América do Sul

Geografia Física

Dissertações de Mestrado

Geomorfologia da bacia hidrográfica do Ribeirão do Pinhal - município de Limeira - SP

Antonio Celso de Oliveira Goulart

06/12/1999

O trabalho de mapeamento geomorfológico apresentado aborda a importância de uma integra-


ção das análises dinâmicas com a evolução histórica em uma abordagem espacial comum.

Essa integração considera os elementos da geologia, das formas de relevo e dos solos na definição dos atributos básicos da superfície e os processos morfogenéticos que são decorrentes desse arranjo físico.

O objetivo é portanto estabelecer tais relações afim de contar com o diagnóstico geomor-

fológico resultante como um elemento de compreensão da evolução no tempo e no espaço dos relevos, suporte e instrumento de ação de diversos agentes presentes na superfície da Terra.

Palavras-chave: mapeamento geomorfológico; zoneamento de relevo

 **Paisagens de serranias, Araucárias e águas minerais: Um estudo da Bacia hidrográfica do Passa Quatro - MG**


Hermínia da Silva Guedes
17/12/1999

Trata-se de um estudo das paisagens da Bacia Hidrográfica do Passa Quatro, iniciando-se pela

evolução do conceito de paisagem e sua metodologia nas diferentes escolas do pensamento geográfico. Num enfoque geossistêmico, a paisagem é abordada em três etapas: 1° aspecto visual do todo, pela percepção; 2° - análise dos componentes e seus processos evolutivos; 3° síntese que se configura na divisão em unidades. A qualidade ou degradação ambiental é avaliada pelas condições das águas superficiais mediante a análise de aspectos visuais, de curvas de vazão e da qualidade das amostras colhidas no rio Passa Quatro e principais afluentes. Discutem-se ainda as implicações da atividade turística no meio ambiente e as possibilidades de desenvolvimento sustentável para o turismo local.

Palavras-chave: meio ambiente; paisagem; águas; turismo

Geografia Física
Teses de Doutorado

 **Análise e interpretação geomorfológica da Bacia do Córrego Taquará-DF**

Lindinalva Mamede
16/12/1999

A presente pesquisa geomorfologia, realizada na escala de detalhe, desenvolveu-se na microbacia do córrego Taquara. Constitui um bom exemplo para o estudo das pequenas bacias hidrográficas situadas nos topos Planalto do Distrito Federal. Objetiva, precipuamente, identificar os indicadores da evolução da paisagem geomorfológica, numa tentativa de se reconhecer os mecanismos pretéritos e atuais desta esculturação.

A hipótese norteadora do plano de investigação considerou, principalmente, a possibilidade de aloctonia e autoctonia das formações superficiais, como testemunhas dos processos morfogenéticos atuantes desde o Terciário Médio (Eoceno-Oligoceno). Segundo a literatura, essa processualística teria originado uma superfície de aplainamen-

to que vem sendo sucessivamente reestruturada por episódios climáticos em condições de relativa estabilidade tectônica.

A fundamentação teórico-operacional desta pesquisa considerou que a paisagem geomorfológica é constituída por diferentes componentes bióticos e abióticos que interagem entre si, de modo hierarquizado, produzindo os sistemas geomorfológicos.

A pesquisa permitiu a identificação de cinco sistemas geomorfológicos na microbacia: Sistema da Chapada (subdivisão em Chapada da Bacia e Altas Vertentes); Patamar Marginal Concrecionário; Rampas Interiores; Blocos, Lombas e Vertentes (do Cristo Redentor-subdivididos em Blocos Soerguidos, Lombas e Vertentes do Tapera e Lombas e Vertentes do taperinha) e Sistema de Agradação (subdividido em Agradação Fluvial, Agradação Colúvio-Torrencial e Agradação Localizada)

O estudo dos solos revelou a presença de uma sucessão lateral de solos dominantes, constituída de Latossolo Vermelho-Escuro, Latossolo Vermelho-Amarelo, Latossolo Endopetroplintico; Pe-

troplíntico; Latossolo Una e Solo Gley. Vistos de montante para jusante, essas classes de solo ordenam-se perpendicularmente aos sistemas geomorfológicos, com os quais estão em íntima relação morfogenética e morfodinâmica. O estudo revelou, ainda, que os dois primeiros solos formam o sistema pedológico de montante - correlativo das chapadas e altas vertentes e que o Latossolo Una, compõe o sistema pedológico de jusante - correlativo das rampas interiores ambos separados pelos solos Endo e Petroplínticos correlativos do patamar concrecionário.

O estudo climático mostrou domínio de clima tropical, com alternância de anos secos e chuvosos. Estas características climáticas, compatíveis

com os processos de latossolização dos materiais, de origem dos solos, são também importantes no remanejamento recente de materiais, bem como na definição da fitofisionomia e do regime hidrodinâmico das pequenas bacias de topo das chapadas. A espessura e evolução pedogenética dos materiais sugerem que tais características já viriam atuando a partir do Mioceno.

Os sucessivos níveis de abordagem, aliados aos estudos detalhados das formações superficiais (solos) ao longo da toposseqüência, mostraram-se uma ferramenta relevante para a compreensão da paisagem geomorfológica.

Palavras-chave: Estudo de microbacia; geomorfologia do distrito federal



Normas de Publicação

A revista GEOPUSP destina-se, prioritariamente, à publicação acadêmica produzida pelos alunos de pós-graduação do Departamento de Geografia da FFLCH/USP.

1. Tipos de trabalhos publicados:

Artigos que tratem de temas definidos por uma abordagem geográfica;

Notas de Pesquisas que exponham vivências e discutam metodologias de trabalho de campo em Geografia;

Resenhas Críticas que analisem as contribuições e as limitações da obra em questão;

Notícias de encontro que informem criticamente sobre reuniões científicas acontecidas.

2. Extensão dos textos: os artigos deverão ter, no máximo, 18 laudas (tamanho A4); as Notas de Pesquisa, no máximo 10 laudas; as Resenhas, no máximo 3 laudas e as Notícias de Encontro duas laudas.

3. Forma de apresentação: todo artigo deverá ser encaminhado à Redação em disquete acompanhado de duas cópias impressas. O autor deve indicar sua filiação acadêmica, a data de elaboração do artigo e seu endereço para correspondência, que será publicado visando a eventuais contatos por parte de outros pesquisadores. Todo artigo deverá estar acompanhado por um resumo (em português e inglês ou francês) de aproximadamente 10 linhas e por 5 palavras-chave (em português e inglês ou francês). O original deverá ser digitado em *word for windows* preferencialmente *word 97*, em letra número 09, espaço simples, e devidamente revisto pelo autor.

4. Citações: devem aparecer no corpo do texto entre parênteses, indicando sobrenome do autor, data da publicação, páginas(s) citada(s). No caso de diferentes títulos do mesmo ano, o dado diferencial será uma letra após a data, conforme exemplo:

(Soja, 1989, p. 32) ou (Harvey, 1985a, p. 77-78).

As citações abreviadas enviam à bibliografia no final do artigo.

5. Bibliografia: deve apresentar indicações completas das obras utilizadas, como segue:

Livro:

SOBRENOME, Nome do Autor. *Título do Livro*. Edição. Local de publicação, data.

Artigo de revista:

SOBRENOME, Nome do Autor. "Título do Artigo" *Título do Periódico*, Número do Volume, data do Volume, Páginas (inicial e final).

Artigo de Coletânea:

SOBRENOME, Nome do Autor. "Título do Trabalho" In: SOBRENOME, Nome do Organizador. *Título da Coletânea*. Local de Publicação: Editora, Data, Páginas (inicial e final).

6. Destaques:

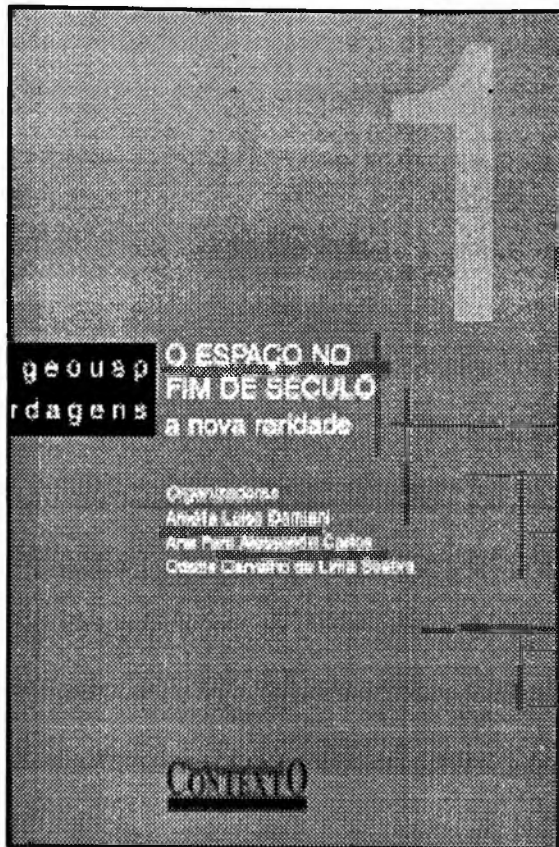
Deve ser utilizado *itálico* toda vez que for necessário ressaltar palavra(s) ou frase(s) do texto, bem como palavras de origem estrangeira. Quando de citações de livros utilizados, estas devem vir entre aspas.

7. Ilustrações: devem ser utilizadas quando importantes para o entendimento do texto, pedindo-se que fotos, mapas, gráficos ou tabelas sejam concebidas originalmente em preto e branco e tenham boa resolução visual, de forma a permitir uma reprodução de qualidade. Enviar os arquivos em seu formato original, separados do texto. Para fotos ou imagens ".tif, .bmp ou .jpg" é aconselhável que sejam digitalizadas em 300 dpi. Para gráficos, tabelas e mapas feitos em Excel, Corel ou semelhantes, usar traço evitando as tonalidades de cinza. Também servem as ilustrações impressas com boa qualidade ou desenhadas, em papel tamanho ofício.

8. Aprovação dos originais: os textos encaminhados à GEOUSP serão apreciados por pelo menos um membro da Comissão da Revista.

9. Exemplares do Autor: serão enviados a cada autor três exemplares, em caso de artigo, e um exemplar em caso de Nota de Pesquisa, de Resenha Crítica e de Notícias de Encontro, do número em que estiver publicada sua colaboração, cujos direitos autorais pertencerão ao Departamento de Geografia FFLCH/USP. No caso de Artigo, ele receberá, ainda, dez separatas de seu trabalho.

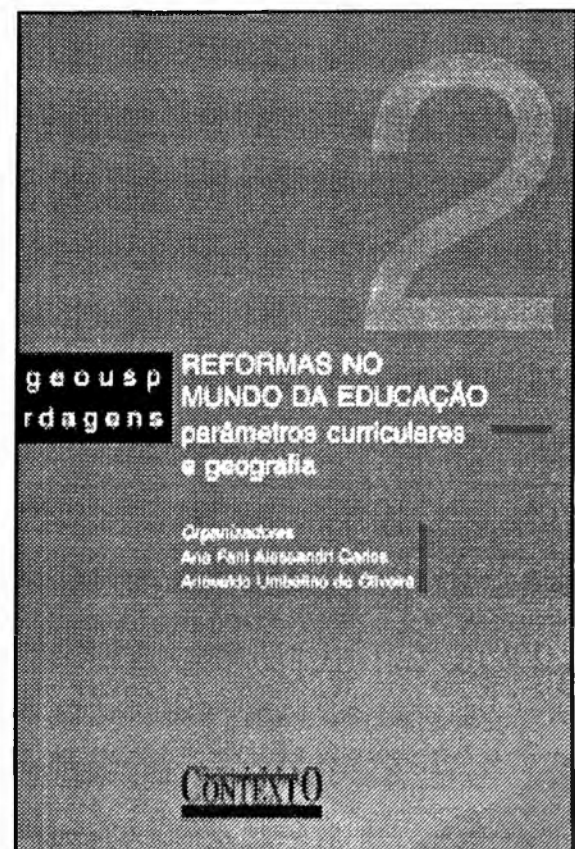
10. Restrições: todo material encaminhado à revista GEOUSP deve ser inédito no Brasil e estar rigorosamente de acordo com as Normas de Publicação. Caso contrário, não serão apreciados. Os dados e conceitos apresentados são de exclusiva responsabilidade do autor.



**O espaço no fim do século
A nova raridade
Amélia Luisa Damiani,
Ana Fani Alessandri Carlos,
Odete Carvalho Lima Seabra (orgs.)**

LANÇAMENTOS

**Reformas no mundo da educação
Parâmetros curriculares e geografia
Ana Fani Alessandri Carlos,
Ariovaldo Umbelino de Oliveira
(orgs.)**



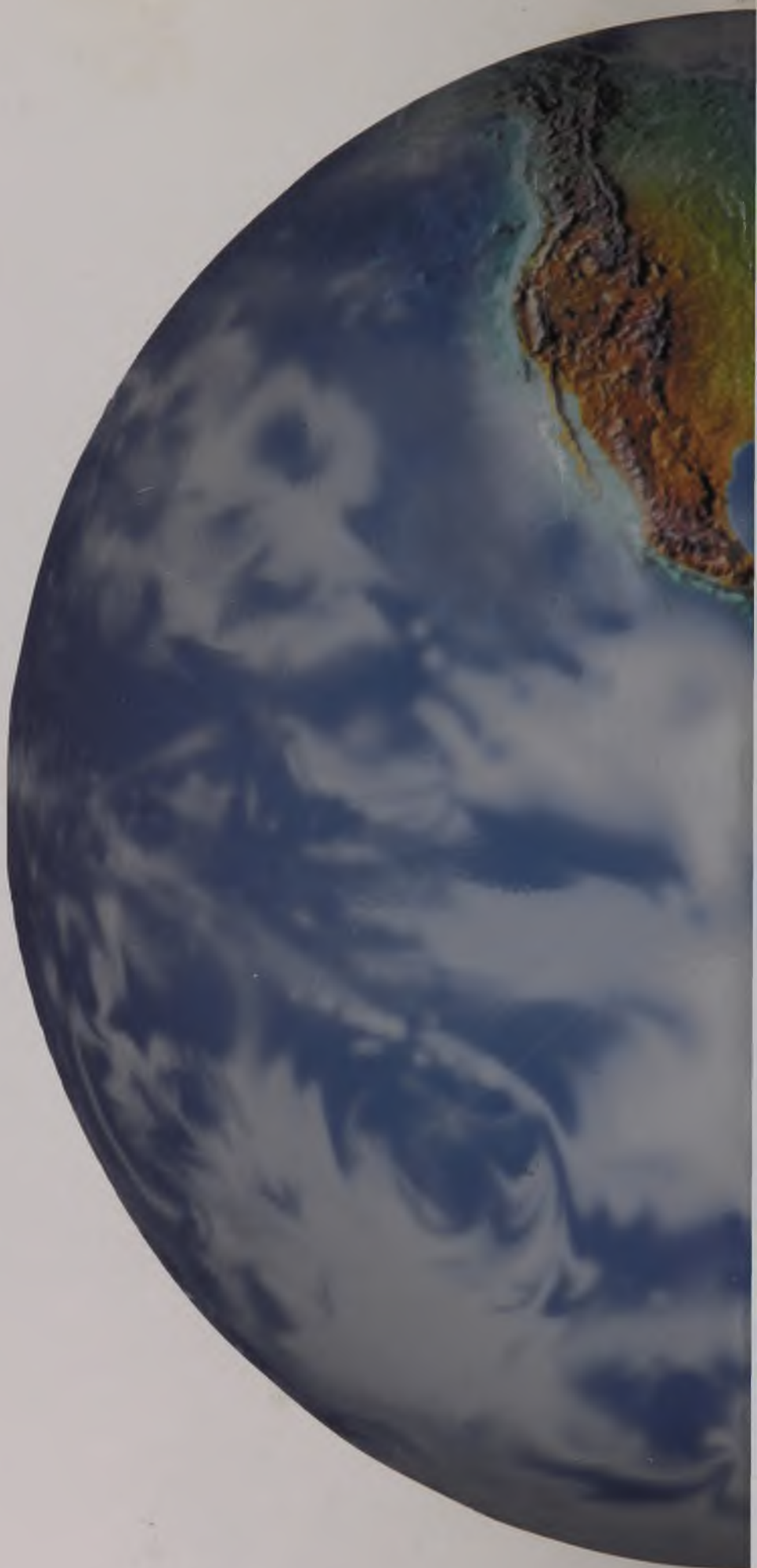
Endereços para correspondência

COMISSÃO EDITORIAL
Geosp - Revista da pós graduação do
Departamento de Geografia - FFLCH/USP
Caixa Postal 2530 - CEP 01060-970 - São Paulo - SP
Brasil
Fax (011) 818-3159
e-mail: geofflch@usp.br

COMPRAS E/OU ASSINATURAS
Humanitas Livraria - FFLCH-USP
Rua do Lago, 717 - Cidade Universitária
CEP 05508-900 - São Paulo - SP - Brasil
Fonefax (011) 3 818-4589
e-mail: publch@edu.usp.br
<http://www.usp.br/fflch/fflch.html>

Título	GEOUSP n°7
Capa e Projeto Gráfico	Eduardo Yázigl
Diagramação/Editoração/Ilustração	Sérgio Sdrous
Revisão	Cláudio Roberto Duarte
Formato	20 X 23cm
Mancha	17,4 x 19,7cm
Tipo	Benguiat
Papel	Off-set 75g/m ² (miolo) Couchê 240/m ² (capa)
Impressão da capa	Quadricromia
N° de páginas	174
Tiragem	500 exemplares

ISSN 1414-7416



USP