

O CRESCIMENTO DE UMA CIDADE FRANCESA: TOLOSA (*).

Características gerais da evolução das cidades francesas.

O desenvolvimento das cidades francesas apresenta evidentemente ao geógrafo um quadro muito diferente da imagem que lhe oferecem as cidades do Novo Mundo. Elas são, na maioria das vezes, muito antigas; muitas delas poderiam, como recentemente Paris, festejar seus bi-milenários. Templos, anfiteatros... mostram ainda a prosperidade que elas conheceram na Gália conquistada e pacificada pelos romanos. Assim o seu crescimento, distribuído por numerosos séculos, aparece como lento e relativamente regular, desprovido em geral dessas repentinas explosões que levantaram São Paulo, Belo Horizonte, numa fulminante ascensão.

Entretanto, e os geógrafos brasileiros não o ignoram, esse crescimento das cidades francesas tem também o seu ritmo: o mesmo, mais ou menos, para tôdas elas. A expansão galo-romana foi seguida, a partir do III século da nossa éra, por uma contração no interior de muralhas, mais ou menos rapidamente construídas com as pedras tiradas dos bairros abandonados. As desordens e as invasões, que tornaram essa proteção necessária, foram acompanhadas por um declínio geral do comércio e da indústria, duma "ruralização" tal que a população urbana, sempre fraca (de 2 a 5.000 habitantes na maioria dos casos), cabia facilmente dentro dessas muralhas. A essa fase negativa sucedeu, a partir dos séculos X e XI (e talvez mais cedo em certas regiões), uma fase positiva: o despertar comercial do Ocidente foi marcado não só por um renascimento das velhas cidades, mas também pela criação de cidades novas — e é este aí, sem dúvida, na nossa história, o período que, guardando tôdas as proporções, melhor lembra o crescimento atual

(*) . — Texto francês, sob o título *Le croissence d'une ville française: Toulouse*, traduzido por E. Simões de Paula e gentilmente cedido à *Revista de História* pela direção do *Boletim Paulista de Geografia*.

urbano do Brasil: é certo que no século XIX as cidades francesas cresceram mais, e mais depressa, mas isso não foi, como então, em regiões novas (relativamente), e as criações urbanas serão (relativamente ainda) menos numerosas do que na época. Os contemporâneos ficaram muito impressionados com essa expansão e acreditaram na sua continuidade; pensando com grandeza, e para integrar os novos bairros, erigiram na maioria das vezes novas muralhas, largamente concebidas. Ora, mais ou menos no meado do século XIV, época de grandes epidemias, de estagnação comercial, êsse desenvolvimento urbano se deteve, e muitas muralhas deveriam durante muito tempo permanecer grandes demais.

Essa fase de estagnação durou em geral até o século XVIII, que foi ao mesmo tempo o século dos grandes trabalhos de urbanismo executados sob a direção dos Intendentes (e aos quais cidades como Bordéus, Nancy... devem o aspecto atual, ordenado e desembaçado, da sua parte central) e um século de despertar econômico, em que o crescimento demográfico e “revolução” agrícola, impeliram para as cidades uma massa de indigentes, futuras tropas da Revolução, mas também uma reserva de mão-de-obra para as futuras indústrias. Assim foram lançadas as bases do grande desenvolvimento industrial que encheu o século XIX e a primeira metade do XX. A população das maiores cidades quadruplicou, quintuplicou ou sextuplicou durante êsse período, enquanto que os novos centros industriais (como Roubaix) realizavam uma expansão ainda bem mais considerável. Entretanto, mais ou menos por volta de 1870-1880, numerosos centros secundários perdiam sua importância administrativa ou artesanal, e adormeceram na paz dos campos. Uma reestruturação se operava assim sôbre êsse velho território, desde muito tempo humanizado.

E' nesse quadro que se inscreve a história do seu desenvolvimento, para a maioria das cidades francesas. Entretanto, cada uma descreve aí uma curva, que apresenta traçado e nuances ligeiramente distintos. Isto é verdadeiro, bem entendido, para uma capital nacional (e, sob certos aspectos, internacional) como Paris. E' verdadeiro ainda para uma capital regional como Tolosa. Com os seus 264.411 habitantes em 1946 (sem dúvida 268.000 em 1954) — cifra oficial aliás um pouco inferior à realidade — Tolosa é, após Paris, Marselha e Lião, a quarta cidade da França. Se é verdade que Bordéus — cujos prolongamentos (Bouscat, Talence...), constituídos em comunas distintas, são contados à parte para a população — a

excede de fato, Tolosa permanece como uma das primeiras cidades da França. Ela é mesmo, com Mans, a cidade francesa cuja população mais tem aumentado nestes 30 últimos anos. Ela merece o interesse que bem lhe querem dar os geógrafos brasileiros. Uma bela e recente obra traça as grandes linhas do seu passado, descreve e explica sua fisionomia presente, evoca os problemas do seu futuro: é a tese de doutorado em letras sustentada pelo nosso amigo Jean Coppolani (1). Queremos aqui ressaltar suas principais contribuições, combinadas com as conclusões que nos inspiraram os nossos próprios trabalhos, e os submeter à reflexão dos nossos colegas brasileiros, que consagram ao crescimento de suas cidades, de São Paulo em particular, tão amplas e penetrantes pesquisas.

Situação e sítio urbano de Tolosa.

E' necessário inicialmente dizer algumas palavras sobre a situação e o sítio de Tolosa.

E' bem conhecido que em oposição à Bacia Parisiense, a Bacia da Aquitânia não possui "centro natural". O Garona desenha aí uma espécie de "calha" entre os planaltos que se escalonam em direção do Maciço Central e as massas de aluviões flúvio-glaciares descidas dos Pirineus. Nessa "calha" as cidades se estabeleceram em função das confluências fluviais, mas o perigo das inundações as mantiveram longe dessas confluências. Nós as encontramos pois, cada uma no centro duma zona de cruzamentos: Montauban sobre o Tarn, entre Agout e Aveyron; Agen sobre o Garona, entre Tarn e Lot. A falar a verdade, a situação de Tolosa não aparece desde logo mais favorável que a dessas duas cidades: entretanto, o Ariège e o Garona, que se unem um pouco a montante, constituem vias de penetração em direção aos Pirineus; sobretudo Tolosa que se encontra na saída do suave vale do Hers, passagem natural rumo ao Baixo-Languedoc, e onde o Garona se dobra numa larga curva e adota desde então a direção Sudeste-Noroeste. Certamente Tolosa parece muito excêntrica na Bacia da Aquitânia, mas foi isso precisamente que favoreceu sua ascensão. Tolosa comanda a bacia para a região mediterrânea, como Bordéus o faz para o Atlântico: e essas duas cidades tornam-se capazes de abarcar os mais largos horizontes. Se

(1). — COPPOLANI (Jean), *Toulouse, étude de géographie urbaine*. Toulouse-Paris, Privat-Didier, 1954, in 8.º, XV + 414 pp. Ilustrado com pranchas fora do texto, mapas e gráficos.

levarmos em conta que a primeira “cristalização urbana” em França é devida aos romanos, vindos dessa região mediterrânea, poderemos apreciar a vantagem que, desde muito cedo, Tolosa pôde tirar dessa situação.

O sítio mesmo de Tolosa revela ao mesmo tempo a atração e o temor do rio. A cidade desenvolveu-se em torno dum vau ocasionado pela resistência duma lente de calcário duro, como apresenta em alguns lugares a molassa. Mas o rio é ainda uma torrente pinenaica, que bruscas cóleras enchem na primavera e no outono, sob o efeito combinado de chuvas oceânicas condensadas pelos Pirineus e a fusão das neves. Ao pé do cerro de Pechdavid e da colina de Guilheméry-Montaudran, pontos extremos das molassas dos planaltos tolosanos e no Lauragais, o terraço fluvial de 8 a 9 metros, aqui alargado, forneceu uma ligeira convexidade situada acima do nível das mais fortes cheias conhecidas. O centro urbano encontrou-se assim ao abrigo das inundações, que periódicamente devastavam a margem esquerda, convexa e baixa, do rio: Tolosa não teve, até a época moderna, sobre essa margem ameaçada, mais que um arrabalde medíocre e pobre, Saint-Cyprien. Longe de constituir a artéria central e viva da cidade, como o Sena em Paris, o Garona permanece ainda muito à margem de sua atividade, como do seu conjunto monumental.

As grandes etapas da evolução de Tolosa.

Antes mesmo da conquista romana, muitos estabelecimentos humanos ocupavam o sítio tolosano; êles constituíam, no dizer de Posidônio, uma etapa sobre a rota mais curta ligando o Mediterrâneo ao Atlântico, de Narbona a Bordéus: as mercadorias levadas por animais de carga aí eram embarcadas no Garona, e inversamente. Todavia, são os romanos que, dêsse primitivo **emporium**, fizeram uma verdadeira cidade, centro administrativo ao mesmo tempo que comercial, dotado dum conjunto monumental, animado duma vida intelectual. E’ a essa época que remonta o “esbôço fundamental” do plano atual de Tolosa, da sua parte central pelo menos. A superfície urbana que delimita a muralha do IV século era duma amplidão excepcional na Gália: seus 97 hectares assombram, perto da vintena de hectares de Bordéus ou de Marselha. Mesmo que se admita que Tolosa foi uma das primeiras cidades da Gália romana, é impossível que esta superfície tenha sido inteiramente construída, mas é necessário indagar então por que tiveram

tanto trabalho para construir — e para defender — uma tão grande muralha, que resistiu, senão aos visigodos e aos francos, pelo menos aos árabes. Os restos dessa grandeza romana eram bastante imponentes para que Tolosa conservasse, durante toda a Alta Idade Média, êsse papel de capital, que nenhuma cidade das regiões do Norte, mesmo Paris, não eram mais capazes de sustentar: capital do reino visigótico até o desaparecimento sob os golpes de Clovis, ela tornou-se a capital do ducado franco da Aquitânia, depois do reino da Aquitânia criado por Carlos Magno. Graças a seus santuários da Daurade e de Saint-Sernin, foi ela também capital religiosa.

A maior parte da expansão urbana, que Tolosa conheceu do XI ao XIV século, pôde assim se fazer no interior dêsse antigo quadro. Certamente, como tantas cidades francesas, Tolosa “secretou um burgo”, cercado desde o XII século por um novo fragmento de muralha: mas, pondo de lado o bairro de Saint-Pierre de Cuisines, cuja proximidade do rio (e a jusante da “**ci-té**”) dêle fêz naturalmente um arrabalde industrial e plebeu, destinado a costumes, êsse burgo foi sobretudo uma zona de vida eclesiástica, partilhada entre a basílica Saint-Sernin e os colégios universitários, e de calma residência. E’ na velha “**cité**” que se desenvolveram com largueza os grandes mercados (e sobretudo o mercado de cereais, chamado de La Pierre, hoje praça Esquirol) e os agrupamentos artesanais dos quais tantas ruas (des Changeurs, des Couteliers, Peyrolières, isto é, dos Chaudronniers...) conservam ainda lembrança. Êste tipo urbano é muito diferente daquele clássico, descrito por Henri Pirenne: o burgo novo, industrial e comerciante, opondo-se à velha cidade clerical e militar — oposição que, não longe de Tolosa, Carcassona oferece um belo exemplo. Por que essa originalidade tolosana? Porque a “**cité**” era ao mesmo tempo situada na zona mais favorável ao comércio (ao contrário de Carcassona, situada numa alta colina), e bastante ampla para conter êsse desenvolvimento econômico.

A êsse segundo período de crescimento urbano, a Tolosa atual deve ainda muito: o acabamento do seu núcleo central, seus monumentos mais notáveis (a basílica de Saint-Sernin, XI-XIII séculos; a capela dos Irmãos Pregadores ou Jacobinos, XIII-XIV séculos), enfim a especialização dos seus bairros, dos quais alguns, como o bairro do comércio textil, o bairro universitário, o bairro judiciário, conservaram até aos nossos dias seu tradicional local, apesar dos inconvenientes que êle às vêzes oferece.

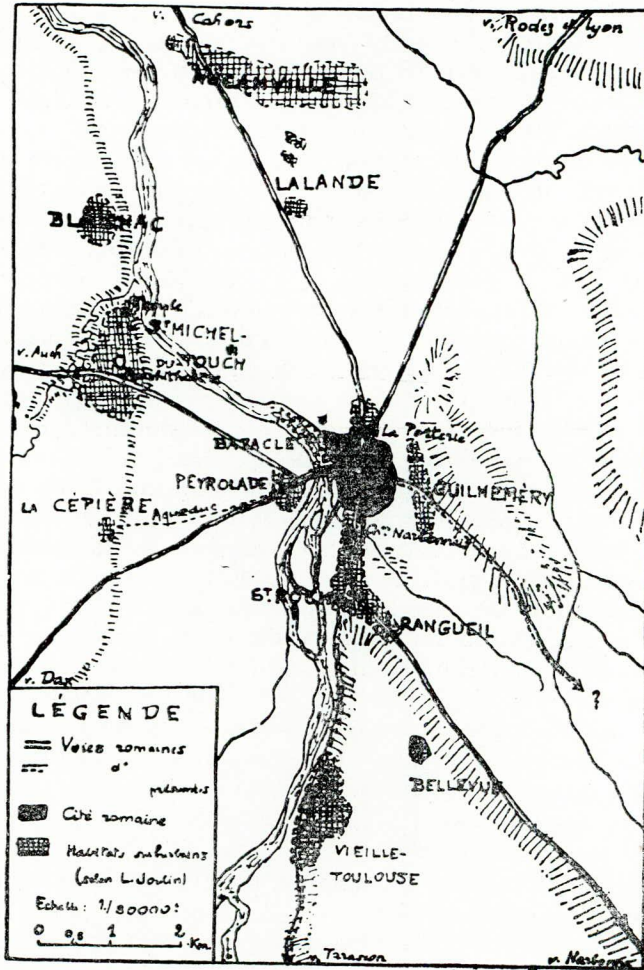


Fig. 1. — Tolosa romana — útil para o estudo do sítio da cidade (fig. 4, pág. 31 do livro de J. Coppolani, já citado).

Entretanto, êsse crescimento foi seguido de um retrocesso: nos meados do século XIV, a Peste Negra atingiu a população de Tolosa, e a cidade, ameaçada pelas tropas inglêsas (estávamos na Guerra dos Cem Anos), podia facilmente, abandonando os novos arrabaldes que se tinham erigido no início do século, voltar ao interior de suas muralhas restauradas. Estava tão decaída que só pôde reparar lentamente os estragos de muitos incêndios grandes, dos quais o principal, o de 1463, devorou grande número de casas de madeira e de taipa. Eis que se anuncia entretanto, nessa segunda metade do século XV, um brilhante entremez: a exportação para a Inglaterra, os Países-Baixos, a Espanha, dum colorante tirado duma planta cultivada perto de Tolosa, o pastel, contribuiu para uma fase de prosperidade, e é então que, na reconstrução da velha cidade, foram erigidos alguns dos mais belos palácios particulares de que se orgulha ainda Tolosa (palácio de Bernuy, de Assézat...). Mas o entremez foi breve, mais ou menos em 1560, a introdução dum novo colorante vindo da América, o anil, e o início das Guerras de Religião, somaram-se para pôr fim a essa prosperidade.

Tolosa foi então, por dois séculos, uma cidade de oficiais reais, de parlamentares, bastante entorpecida e estática. Entretanto êsses séculos também lhe deixaram a sua marca, desigualmente feliz é verdade: êles a dotaram com os seus primeiros conjuntos de urbanismo (praça do Capitólio, cais do Garona, e, na orla da muralha, passeios em forma de estrêla em tôrno do Grand Rond); mas enquanto isso se dava e pelo fato da ereção de novas criações monásticas a cidade se arejava em alguns lugares, em outros ela se encolhia, e sua população pobre se amontoava nos seus primeiros cortiços, criação menos nobre do século de Luís XIV.

Até os meados do século XVIII, a história de Tolosa é pois feita de alternâncias de ímpetos e recuos. A partir de 1750 mais ou menos, o desenvolvimento vai tornar-se contínuo, sòmente com fases de maior ou menor rapidez. O crescimento demográfico se revela aqui, como em tôda a Europa, pela afluxo de elementos que a miséria expulsa dos campos, e que a cidade vai esforçar-se em empregar, com maior ou menor felicidade. Nessa tarefa, Tolosa foi mal servida pela ausência duma vocação industrial, explicada muito bem pela falta, na sua vizinhança, duma poderosa fonte de energia explorável nessa época. Ela permaneceu pois como capital administrativa, religiosa, intelectual, salvo durante alguns anos

em que a Revolução a despojou de suas velhas instituições: Universidade, Parlamento, etc..., logo substituídas pelos organismos da nova centralização. Conservou seu caráter antigo de centro comercial regional, tendo participado tardiamente da "revolução das ferrovias": sua estação foi inaugurada em 1856, mas foi somente em 1884 que foi realizada, sob a forma atual, a sua ligação direta com Paris.

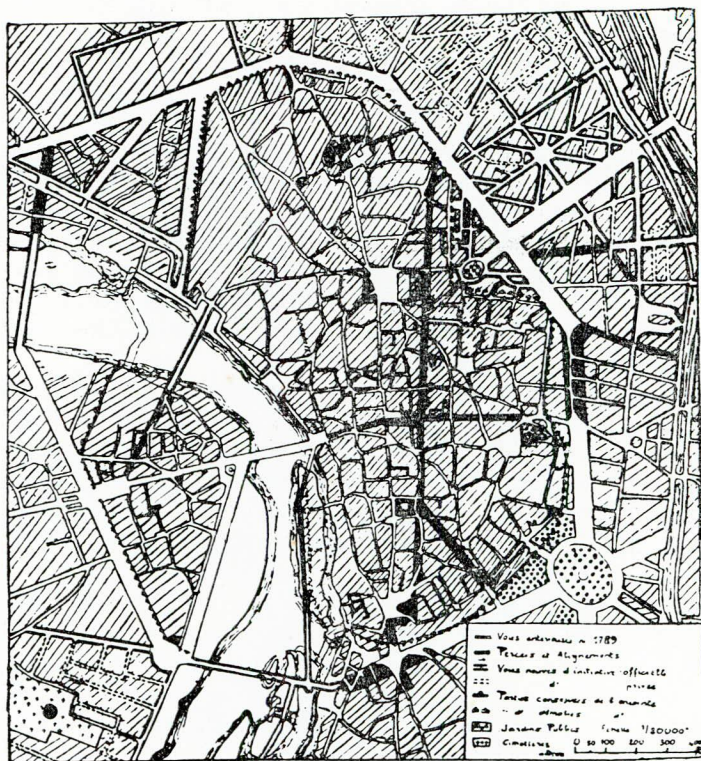


Fig. 2. — Os trabalhos de urbanismo dos séculos XIX e XX (fig. 15, pág. 136 do livro de J. Coppolani, já citado).

No terreno, esse crescimento se traduziu pela expansão desordenada de arrabaldes, principalmente nas direções Norte e Sul. Os bairros desenvolvidos até mais ou menos 1850 lembram ainda um pouco a velha cidade, pela sua aglomeração, a relativa altura (3 ou 4 andares) dos seus prédios. Depois é uma dispersão de casas baixas, muitas vèzes isoladas nos seus jardins. Na velha cidade, que guardou tôdas as funções es-

senciais, o urbanismo progride lentamente: no início do século XIX, a praça do Capitólio, os cais estão terminados, uma série de avenidas substitui a antiga muralha demolida: de 1842 data o primeiro plano geral de alinhamento e extensão das ruas. Mas as grandes demolições só foram realizadas logo após a guerra de 1870: rua da Alsácia-Lorena, rua de Metz, nomes que se explicam pelo fervor patriótico dessa época.

! O passado está presente na fisionomia de Tolosa.

Tal é, rapidamente esboçada, a história de Tolosa. O geógrafo, dela não podia se desinteressar: êsse passado não o faz compreender, até nas suas minúcias, o aspecto atual da cidade? Não revela êle o que, ainda hoje, constitui sua personalidade? Suas tradições (e o próprio historiador o lamenta algumas vêzes) não são fôrças mais poderosas que as solicitações do presente, tanto se trate da repartição das funções urbanas, como da organização geral do *habitat*...?

O essencial dessa personalidade terá sem dúvida sido indicado quando sublinhamos o caráter equilibrado da vida tolosana. Mesmo esquematizando, Tolosa não pode ser a cidade do carvão, nem da lã, nem do café, nem disso ou daquilo. Ela é um conjunto complexo, variado, no seio do qual nenhuma vocação se afirma bastante para prevalecer nitidamente sôbre tôdas as outras. A indústria não é estranha, se bem que represente sobretudo um conjunto artesanal, fábricas de móveis, de calçados, chapelaria, barretes, confecção, perfumaria, indústrias alimentares... — conjunto animado por pequenas e médias emprêsas, e do qual se destacam algumas grandes usinas nacionalizadas, recentes, de construção aeronáutica, Serviço Oficial do Azoto, ou mais antigas, Fábrica de Pólvora, Manufatura de Tabacos. Tolosa orgulha-se da sua tradição de centro comercial: se ela cessou de ser um grande mercado de cereais e de farinha, permaneceu como tal para os couros, os tecidos; sobretudo conservou em todos os novos ramos suscitados pelo progresso das técnicas e pela transformação do gôsto, seu papel antigo de redistribuição regional, ao mesmo tempo que as exigências crescentes do seu aprovisionamento, a levam a reclamar sempre mais da sua região. Capital regional Tolosa, enfim, o ficou por todos aspectos: capital econômica graças a seus organismos bancários, sua Câmara de Comércio, sua Feira; capital administrativa e intelectual, ela exerce essa função de direção, que foi o elemento mais constante do seu passado.

De tudo isso reteremos ainda um traço explicativo da presente fisionomia de Tolosa: não se poderia dizer que essa cidade jamais tivesse exercido uma atração positiva sôbre as populações rurais. Cresceu ela, principalmente, pelo afluxo de elementos humanos, que o crescimento demográfico, a evolução das estruturas agrárias e a miséria expulsaram dos campos rumo à cidade. Esse afluxo ela o procurou utilizar, nem sempre sem o conseguir, por nítida falta de vocação industrial. Assim permaneceu ela durante muito tempo como uma cidade semi-rural, uma cidade de camponeses e de artífices. Certamente — mas sômente depois de 1936 — não se vê mais, em cada inverno, a algumas centenas de metros de seus cais, carneiros a pastar, descidos dos Pirineus. Mas o bairro da margem esquerda, Saint-Cyprien, permanece “uma enorme aldeia ainda semi-rural, justaposta à metrópole tolosana” (2), com os seus jardins, suas granjas... Mas, geralmente, milhares de camponeses transplantados em Tolosa conservaram os seus hábitos rurais: hábitos de alojamento — são ruas inteiras de casas sem andares superpostos, verdadeiras ruas de aldeia; hábitos de aprovisionamento, e de reabastecimento familiar direto, muito desenvolvido, assim como o grande número de vendedores de fora, ambulantes, que, mesmo no comércio que não seja o da alimentação, vêm montar seus tabuleiros nas avenidas como numa grande praça de aldeia, estranho numa grande cidade. A comuna engloba ainda trechos inteiros de campo:

“Il faudrait aller jusqu'en Hongroie ou en Italie du Sud pour trouver une grande ville qui récolte à la fois 6.000 quintaux de blé et 23.000 hectolitres de vin sur son territoire municipal, où beaucoup d'habitants élèvent encore leur volaille quand ce n'est pas leur porc” (3).

De fato, Tolosa aparece como uma cidade incompletamente urbanizada. Ao lado de traços modernos, de incontestáveis êxitos, falhas de organização mostram essa carência de função urbana, que é de coordenar a rêde de comunicações entrelaçadas através da cidade. Bem características dessa carência são a multiplicidade dos mercados e a anarquia dos transportes rodoviários.

Tolosa não possui mercado de animais: os animais expedidos para Tolosa pelos atacadistas devem, da estação de estra-

(2). — J. Coppolani, *op. cit.*, pág. 356.

(3). — *Ibidem*, pág. 359.

da de ferro, alcançar, às vezes a pé, um matadouro bastante afastado, aliás muito pequeno e mal equipado. Os 84 comerciantes a varejo de madeira e de carvão se abastecem ainda diretamente dos produtores, na maior das desordens. E' ainda na praça Arnaud-Bernard, apenas um pouco maior que a do século XVIII, sem ligação com a estação ferroviária, sem nenhum equipamento, que desembarcam tôdas as manhãs as braçadas de legumes, dos quais 70% são aliás em seguida re-exportadas de Tolosa: o mercado vai além das arcadas cobertas, viaturas e caminhões engarrafam as ruas vizinhas. Os homens do século XIII teriam ficado horrorizados com tamanha fidelidade aos seus costumes!

Os transportes rodoviários desempenham na vida tolosana um papel essencial: 95 linhas de ônibus servem 600 localidades, 41 linhas de transporte de mercadorias veiculam mais de 200.000 toneladas por ano. Mas a maioria dos serviços de ônibus são de empresas artesanais, pertencentes não a tolosanos, mas a garagistas de aldeia. Seus horários são concebidos para as necessidades de uma clientela rural, que parte de manhã para a cidade, e volta para a casa à tarde. Entre êsses horários, bem entendido, não há nenhuma coordenação, ou quase nenhuma. Nenhuma estação rodoviária, aliás, para centralizar os pontos finais das linhas, mas uma dezena de pontos de estacionamento, dos quais dois em velhas praças cujo acesso se faz por ruas estreitas e tortuosas!

Fraquezas muito essenciais, muito encravadas numa tradicional fisionomia de Tolosa, para que se pense em dissimulá-las, por um amor mal compreendido por nossa cidade de adoção. Esse amor deve, bem ao contrário, nos obrigar a denunciá-los: é um serviço que os geógrafos e os historiadores podem prestar aos administradores.

A paisagem urbana de Tolosa apresenta aspectos bem marcados. "Cidade de tijolos e de sol", "Cidade rósea": Tolosa merece êsses cognomes que lhe foram dados. Seu afastamento de pedreiras (as mais próximas se encontram a 60 kms pelo menos e as pedras utilizadas pelos seus monumentos vêm a grande custo dos pré-Pirineus), a presença, ao contrário, duma boa e abundante argila, fêz construir em tijolos — quando não em madeira e em taipa — e cobrir de telhas suas moradas. A cidade adquiriu um estilo a que não falta encanto, sobretudo quando algumas pedras bem disseminadas fazem pelo contraste ressaltar o tijolo, e quando o sol a anima e a faz cantar. As mil nuances, do laranja ao vermelho sombrio, que a basi-

lica de Saint-Sernin recebe do sol, desde a alvorada até o ocaso, são o exemplo mais emocionante, que não se esquece jamais.

E ainda: cidade baixa, onde os imóveis de mais de cinco andares são muito raros — onde se encontra pelo contrário e em profusão a típica casa tolosana, simples rez-do-chão ligeiramente sobrelevado, entre um pequeno jardim na frente e uma horta alongada. Também, para o conjunto da cidade, a média dos andares acima do rez-do-chão é de 0,9. Também, e sobretudo, esta cidade de menos de 300.000 habitantes se dá ao luxo custoso de possuir mais de 800 km de ruas: Paris tem 1.100, com dez vezes mais habitantes! Verdadeira heresia à qual, apesar de tudo, os tolosanos permanecem presos: um recente inquérito mostrava que, entre os candidatos à construção, 80% desejariam uma casa isolada no seu jardim.

Essa fisionomia de conjunto, tão característica, deixa lugar a um contraste, mais acentuado que na maioria das aglomerações francesas, entre a velha e a nova cidade. Velha cidade muito concentrada, com um plano antigo e complicado, que algumas brechas abertas no século XIX apenas simplificaram: desde que se afaste do centro, é para se perder numa rede embaralhada de ruelas tortuosas, estreitas, muitas vezes nauseabundas, onde se poderia pensar em ter voltado a alguns séculos atrás, onde pululam velhas mansões particulares, jóias dissimuladas por insignificantes fachadas tôdas rebocadas. Fora do anel dos bulevares, ao contrário, a nova cidade, nascida mais tarde, forma vasto conjunto, cada vez mais feio e desordenado, que se perde pouco a pouco no campo circunvizinho.

Fatôres recentes do crescimento de Tolosa.

Nesta cidade semi-rural, tão fortemente marcada pelo seu passado, tão fiel a sua fisionomia tradicional, alguns sinais permitem pensar que ela evolui hoje segundo uma cadência mais rápida.

Eles apareceram mais ou menos em 1920. E' necessário levar em conta, primeiramente, a influência das duas guerras mundiais: sobre Tolosa, grande cidade afastada dos teatros naturais de operações, elas lançaram ondas de refugiados, dos quais alguns aí se estabeleceram definitivamente, criando mesmo às vezes novos meios de existência. O mais ilustre exemplo é o de um refugiado do Norte, Pierre Latécoère, que, em 1917, fundou a indústria aeronáutica tolosana. Por outro lado, é também mais ou menos em 1920 que se iniciou a exploração

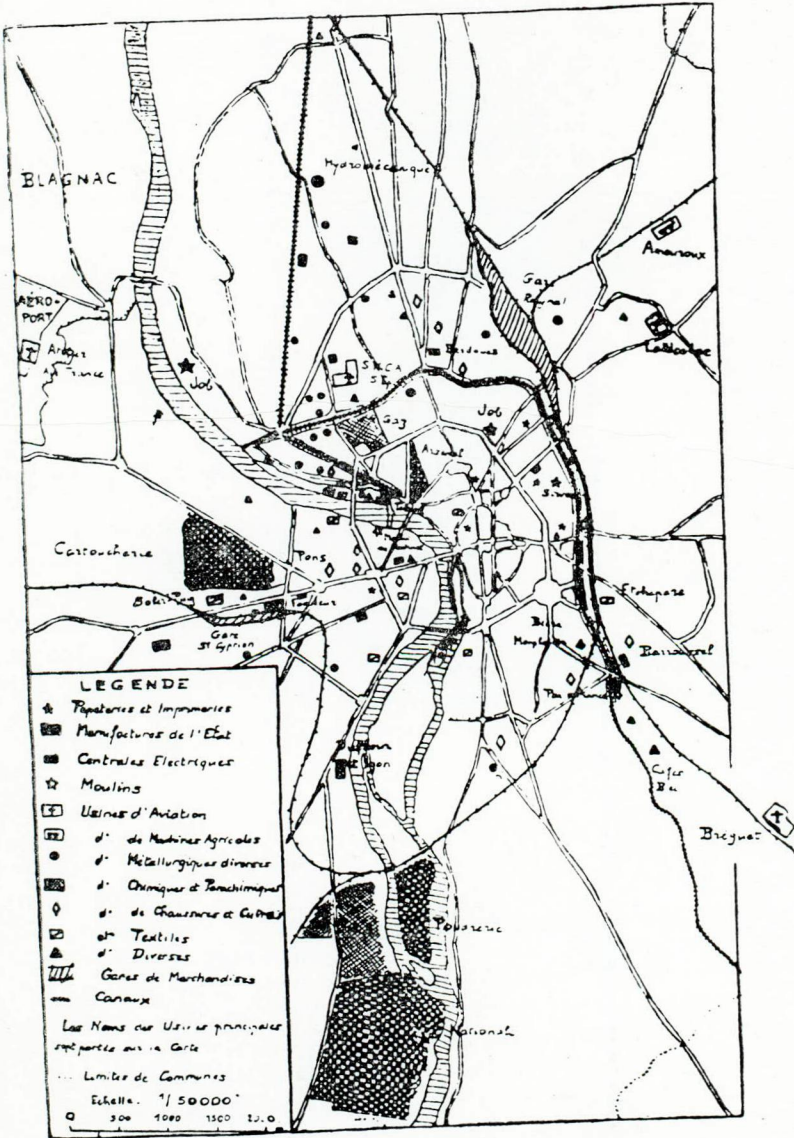


Fig. 3. — Tolosa industrial (fig. 28, pág. 205 do livro de J. Coppolani, já citado).

metódica das águas pirenaicas: a Bacia Aquitana possui agora na hulha branca a grande fonte de energia que lhe foi durante muito tempo recusada, e que suas ferrovias e suas usinas utilizam cada vez mais. E' necessário mencionar ainda as recentes descobertas de gás natural e de petróleo na zona subpirenaica, se bem que nem sua importância exata, nem seus resultados previsíveis ainda apareceram. Num mundo, enfim, que muda de dimensões, não foi dito que Tolosa não seja chamada a uma nova atividade: etapa sôbre as linhas aéreas que conduzem à África, à América do Sul. Rompendo com sua fidelidade ao passado, os tolosanos sem dúvida olharam muito longe, com o projeto de extensão das linhas aéreas elaborado em 1944, que devia fazer do aeroporto de Tolosa um dos mais vastos da Europa. Da mesma maneira pode-se dizer que o céu deu a Tolosa uma pequena parte do papel que o mar conferiu a Bordéus.

Aí estão as chances oferecidas a Tolosa. Elas poderiam transformar seu destino, dum crescimento passivo e, mesmo involuntário, em um desenvolvimento refletido e ativo. Desde agora, como já vimos, seu crescimento demográfico se precipitou. Sua extensão sôbre o terreno se acelerou igualmente; desde 1919, ela não leva mais em conta as vantagens geográficas naturais, e os bairros novos se instalam por tôda a parte. Os velhos tolosanos têm bem consciência dessa rápida evolução, que mistura e mescla a população, muda a fisionomia tradicional da cidade, modifica seus gêneros de vida.

Não exageremos. Não são senão chances proporcionadas a Tolosa, e é muito cêdo para dizer se elas permanecerão e se a cidade saberá apoderar-se delas e as desenvolver. Ser-lhe-á necessário implantar indústrias novas, simplificar e ordenar seus transportes e seu equipamento comercial. Ser-lhe-á necessário aplicar seu plano de urbanismo e de distribuição, admitido em 1947, e pouco a pouco adaptado desde então, que deverá fazer do núcleo central uma espécie de "cidade-museu", e repartir em tôrno dela zonas industriais, bairros residenciais, espaços verdes. Ser-lhe-á necessário educar a opinião pública, mostrar-lhe as vantagens de imóveis coletivos que, sem ir aos 14 e 17 andares de muitos arranha-céus atualmente em construção ou em projeto, darão à cidade uma densidade urbana mais racional. Ser-lhe-á necessário rever as relações entre Tolosa e a sua região circunvizinha.

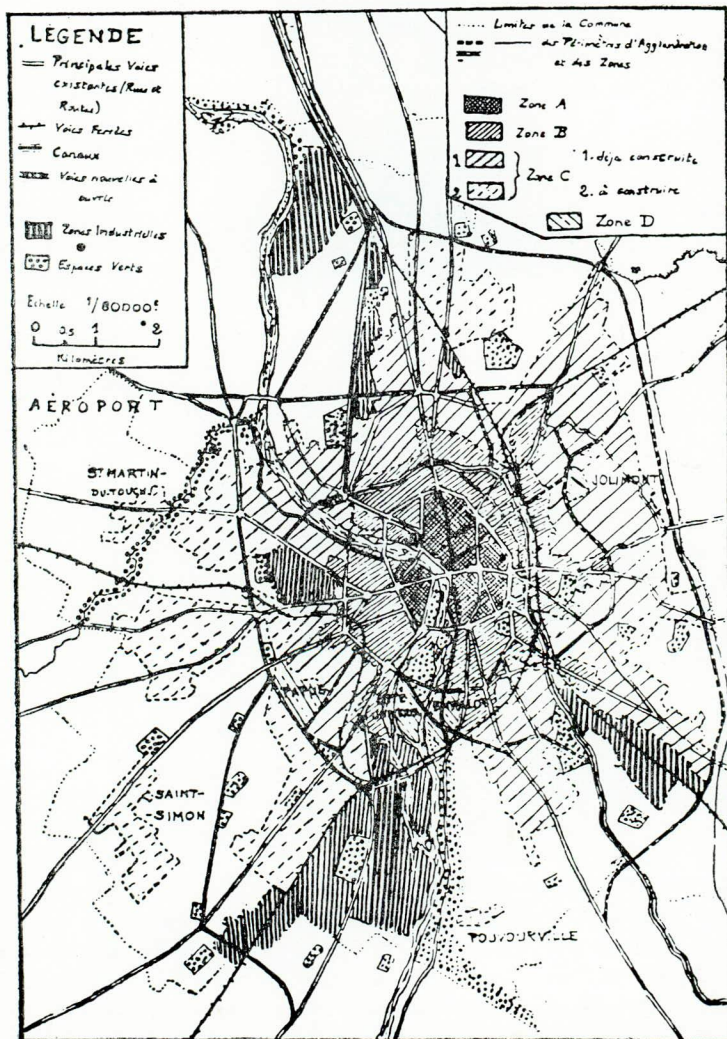


Fig. 4. — Plano de organização comunal de 1947. Seu estado em 1952 (modificado em alguns aspectos) (fig. 61, pág. 362 do livro de J. Coppolani, já citado).

Assim, o presente crescimento de Tolosa oferece uma apaixonante experiência, através da qual e nos organismos de cooperação bem concebidos, as luzes dos geógrafos e dos historiadores devem assistir os homens de ação, administradores, engenheiros e chefes de emprêsas.

PHILIPPE WOLFF

da Faculdade de Letras de Toulouse (França).