

FERNAND BRAUDEL E O ESTUDO DAS CIDADES:
SUAS ROTAS E HIERARQUIAS NAS ORIGENS
DO CAPITALISMO MODERNO

Marisa Midori Deaecto*
marisamidori@yahoo.com

RESUMO: O presente artigo propõe um exercício de leitura analítica centrado na trilogia *Civilização material, economia e capitalismo*, de Fernand Braudel. Nossa atenção se volta para o lugar ocupado pelas cidades nos três níveis de análise desenvolvidos na obra: a) nas estruturas do cotidiano, em que a cidade aparece como espaço privilegiado para uma visão dos modos de vida das sociedades do Antigo Regime, em uma perspectiva comparativa; b) na economia de mercado, em que o meio urbano ora aparece como fator de ligação, ora como infra-estrutura para o desenvolvimento da vida material; c) e nas altas rodas das transações financeiras, quando a cidade surge como superestrutura para o desenvolvimento do sistema capitalista. A análise se pauta em dois eixos, em termos braudelianos, em duas *constantes de longa duração*: as rotas e as hierarquias.

PALAVRAS-CHAVE: Fernand Braudel, capitalismo, cidades.

INTRODUÇÃO

“O urbanismo como tal” – escreve Lucien Febvre (1931, p. 294) “não se apresenta como um problema dos *Annales*. Todavia, a grande cidade não consiste em um desses fatos negligenciáveis que possa desinteressar uma revista de história econômica e social. Nem no passado, nem no presente – nem mesmo, na ocasião atual, no futuro”.

Esta breve passagem sintetiza bem o interesse que as cidades poderiam despertar nos historiadores, em particular, naqueles que orbitavam no sistema de interpretação histórica concebido por Lucien Febvre (1878-1956) e Marc Bloch (1886-1944). Afinal, não se tratava de valorizar *a priori* seus aspectos arquitetônicos ou urbanísticos, a saber, as formações urbanas, ou mesmo os elementos construtivos ou monumentais, mas de compreender a dinâmica das cidades como um *constructo* social e econômico.

* Doutora em História Econômica – FFLCH-USP.

Fiel à primeira geração dos *Annales*, em especial, ao legado de seu mestre Lucien Febvre, o espaço urbano se incorpora na obra de Fernand Braudel (1902-1985) como parte constituinte da formação espacial e histórica europeia. Não estamos, todavia, a tratar de um historiador do urbano, pois foram outros os dois grandes temas que caracterizaram sua trajetória intelectual: o Mediterrâneo e a gênese do Capitalismo.

O “mar Interior” foi objeto de suas reflexões por longas décadas em que o jovem historiador lecionou em liceus, na França e na Argélia, e se aventurou na “missão francesa” que deu origem à Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo. A redação final da tese defendida na Sorbonne, em 1946, deu-se em um campo de concentração durante a Guerra, quando os originais eram pacientemente enviados a Lucien Febvre. A presença do mestre em vários momentos de concepção da obra se faz assinalar em diversas passagens e de modo direto no quinto capítulo de seu *chef-d’oeuvre* editado em 1949: “Eu não intitulo este capítulo ‘Rotas e cidades’, mas ‘Cidades e rotas, rotas e cidades’, em memória de uma reflexão de Lucien Febvre na primeira leitura destas páginas” (BRAUDEL, [1949]1990, p. 505).

A problemática das origens do Capitalismo como um amplo sistema que abarca as relações sociais e econômicas no alvorecer da Época Moderna já se delineia na tese publicada em 1949, em particular na segunda parte, quando o autor se volta para a dinâmica econômica (as trocas, as rotas, a navegação, a moeda, em uma palavra, a circulação) que alimenta o Mediterrâneo. Mas é na obra publicada a partir de 1979 que o Capitalismo aparece como objeto central de suas reflexões, cuja abordagem se apresenta – a exemplo do que fizera em *O Mediterrâneo* – em uma estrutura tripartite, que se anuncia no título geral do livro: *Civilização material, economia e capitalismo*.¹ Trata-se, portanto, de obra escrita na idade madura, o último grande projeto concluído pelo autor,² por meio do qual ele busca de uma vez por todas abraçar a História em sua totalidade, tendo como horizonte o nascimento e o apogeu do sistema capitalista na Europa do Antigo Regime, sem perder de vista outros “movimentos de conjunto”, outras civilizações.

Dado importante, tanto em uma quanto em outra obra, o capítulo dedicado às cidades ocupa lugar estratégico e muito semelhante na estrutura geral da pesquisa. Conforme assinalamos anteriormente, “Cidades e rotas, rotas e cidades” compõe o quinto capítulo do primeiro tomo, encerrando o longo inventário das múltiplas relações do homem com o espaço, relações imersas no tempo longo, de variações lentas, senão, lentíssimas, quase imperceptíveis. Pois se trata justamente de refletir sobre as conexões entre a

Geografia e a História. O tempo geográfico e o tempo histórico. Ou a Geohistória, neologismo de sua autoria.³

De modo análogo, “As cidades” consiste no quinto capítulo do primeiro tomo de *Civilização material*. Nesse caso, ele fecha o extenso inventário apresentado sob a fórmula geral de “estruturas do cotidiano”, ou seja, “a demografia, a alimentação, o vestuário, a habitação, as técnicas, a moeda”, identificadas na Europa e no restante do mundo (do Médio Oriente, do Oriente e da América) numa perspectiva comparativa, entre os séculos XIII e XVIII. Por certo, estamos a lidar com uma variação sobre o mesmo tema, a saber, a complexa relação entre Espaço e História, que não se dá de forma linear, obedecendo a uma ordem evolutiva, já que obedece a movimentos sincrônicos, deixando marcas residuais no tempo, como se passado e presente interagissem simultaneamente em um determinado espaço.

As aproximações entre uma e outra obra não se encerram apenas nessas aparentes coincidências. A estrutura tripartite e o lugar-limite ocupado pelos capítulos dedicados às cidades têm muito a revelar sobre a bastante difundida concepção revolucionária do autor acerca da natureza do tempo histórico.⁴ Como na “Parte do meio”, o tomo dedicado às “Estruturas do cotidiano: o possível e o impossível” traduz fenômenos de longa duração. São constantes que atuam dentro de um universo de possibilidades muito preciso: as sociedades pré-industriais.

Destarte, a cidade surge como espaço fronteiro entre fenômenos de *longue durée* e outros de médio e curto alcance. Tal procedimento nos permite compreender a cidade como uma forma superior de conquista do espaço. Ou seja, como elemento de ligação do velho continente, sob nova roupagem, à luz de um sistema econômico que ele convencionou chamar de Capitalismo, malgrado o debate clássico de Paul Sweezy e Maurice Dobb.

Porém, se na obra de 1949 Fernand Braudel parece totalmente absorvido em sua busca das estruturas quase imóveis que conformavam os espaços líquidos e toda a ampla rede sob influência do Mediterrâneo, um inventário da vida material das sociedades do Antigo Regime não poderia passar ao largo das grandes invenções do tempo, ou, para falar como os geógrafos, das “revoluções tecnológicas” que definiram a entrada do Ocidente na era moderna. Ao historiador, restava investigar de que maneira estas inovações foram apropriadas e em que medida elas alteraram o curso das civilizações,⁵ ... Por essa razão a importância das cidades na estrutura analítica proposta por Fernand Braudel não se limita ao primeiro tomo. À problemática da vida material. No conjunto da obra observamos que o meio urbano ora

aparece como fator de ligação, ora como infra-estrutura para a manutenção da vida material, ora como superestrutura para o desenvolvimento do sistema capitalista.

Sobre a recepção da obra, alguns ligeiros comentários. Apesar do recuo histórico proposto, o que é característico de sua produção como historiador especializado na Época Moderna, as preocupações do autor aparecem muito bem ancoradas nas grandes questões do tempo, vivenciadas na crise do capitalismo no curso do século XX e, de modo particular, na crise que se evidenciou na década de 1970.⁶ Destarte, era natural que a recepção da obra se desse de forma mais acalorada entre os estudiosos da economia, entre historiadores, demógrafos e economistas.⁷ Além disso, o autor demonstra rara sensibilidade ao absorver em suas análises problemas contemporâneos, preocupando-se menos em fornecer respostas fechadas às questões formuladas, do que em apresentar novos caminhos metodológicos, firmados na perspectiva da *longue durée*.

Não conhecemos registros de que a obra em questão tenha sido apropriada no âmbito dos estudos urbanos. Contudo, não nos parece excessivo buscar na referida obra uma visão peculiar do espaço urbano, porquanto este não se apresente como elemento meramente ilustrativo. Da mesma forma como a problemática das cidades, das grandes cidades, vale frisar, não pareceu aos olhos de Lucien Febvre, na década de 1930, como “um desses problemas negligenciáveis” ao historiador preocupado com as questões sociais e econômicas do passado e do presente. Menos do que respostas e uma teoria pronta das cidades, esperamos sugestões. Poderíamos pensar, como escreve um leitor exigente, que “o gigantesco ensaio de Braudel [deve servir] como fonte de inspiração, em vez de um modelo de análise”.⁸ Se bem que, conforme veremos mais adiante, não haveria nenhum mal em aplicar seus pressupostos acerca da natureza do espaço urbano em novos estudos.⁹

Tendo em vista tais premissas, propomos um exercício de leitura analítica centrado na trilogia *Civilização material, economia e capitalismo*, no que concerne à questão das cidades. Buscamos, na medida do possível, pontos de contato com outras obras do autor, a partir das quais se torna necessário resgatar não apenas um discurso sobre a cidade, mas, como mencionamos anteriormente, uma atitude metodológica. E, finalmente, consoante ao que temos exposto, a análise deve se pautar em dois eixos, em termos braudelianos, em duas *constantes de longa duração*: as rotas e as hierarquias.

O PROBLEMA DA CARACTERIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Qual nossa surpresa, ao encontrar no primeiro trabalho de Fernand Braudel, nos escritos de juventude, a descrição de uma cidade, Bar-le-Duc, nos tempos da Revolução. Logo no primeiro capítulo de seu memorial de fim de curso, concluído em 1922, o autor apresenta em primeiro plano as dificuldades de caracterização do espaço urbano, sua configuração física e suas gentes:

Com os dez mil habitantes que lhe atribui o Anuário estatístico do departamento da Meuse para o ano XII, suas ruas estreitas, suas casas de vilarejo e sua extensão muito inferior àquela dos dias de hoje, a Bar-le-Duc da Revolução se nos apresenta, a nós, que conhecemos as grandes aglomerações modernas, como uma pequenina cidade. (BRAUDEL, 1989, p. 18)

No entanto, como o autor anuncia no parágrafo seguinte, este juízo está longe de reproduzir a impressão que os contemporâneos, aqueles antigos moradores de “Bar” dos tempos da Revolução, guardavam de sua cidade. Afinal,

eles não acreditavam habitar uma cidade pequena, pelo contrário. A municipalidade, em um de seus processos verbais, naquele de 8 de fevereiro de 1791, afirma que “a cidade de Bar tem uma extensão muito considerável”. É preciso estar atento a um excesso de patriotismo local que a afirmação guarda. Numerosos são os documentos no Diretório do Distrito, no Diretório do departamento, na municipalidade, que nos falam da imensidão de Bar-le-Duc como se se tratasse de uma verdade consensual. (1989, p. 18)

Guardar uma atitude altaneira em relação à terra natal é comportamento esperado em todas as épocas e em diversas culturas. No caso da França, trata-se de sentimento amplamente compartilhado nos tempos da Revolução, quando um nacionalismo até então pouco cultivado aflorou no espírito de seu povo. À parte estas considerações, temos na caracterização de Bar-le-Duc informações significativas para uma abordagem preliminar. Afloram no texto dados demográficos, uma breve descrição do espaço físico e um fato subjetivo, o juízo que fazem as autoridades locais de sua cidade (“Bar tem uma extensão muito considerável”).

Mas qual seria o tamanho ideal de uma cidade? Pelo menos para os padrões da época, pois reconhecemos se tratar de uma questão complexa,

de significado filosófico profundo, que nos remeteria à cidade ideal de Platão e a tantas outras cidades imersas no mar da História. Não deixa, contudo, de ser aspecto dos mais curiosos a dificuldade – no passado e no presente – de caracterização do espaço urbano a partir de um elemento essencial: suas gentes. Em termos mais precisos, a demografia. Sabemos que na França do século XVII era necessário um mínimo de 2.000 habitantes para a configuração de um núcleo urbano. E na Inglaterra do século XIX uma aglomeração superior a 5.000 habitantes (BRAUDEL, 1993, p. 550). À vista destes dados podemos concluir que “Bar” se apresentava muito folgadamente como um espaço urbano cravado a leste do Hexágono. No entanto, para os padrões da época “Bar” não passava de um vilarejo com dimensões muito mesquinhas, bastando lembrar que Paris já contava com seus 700 mil habitantes na época da Revolução. E Londres atingia a cifra de 1 milhão nesse mesmo período. É evidente que não estamos a lidar com as grandes cidades, estas, por sinal, muito além dos horizontes dos moradores de “Bar”. Então, qual seria a verdadeira relação de grandeza, capaz de colocar em termos justos o número de habitantes, a configuração urbana e a avaliação de seus moradores, uma vez que não nos parece de bom tom descartar de uma vez por todas tais julgamentos?

Partimos, não por acaso, de uma unidade mínima, ou seja, de um aglomerado urbano no qual as variáveis (demografia, aspectos urbanísticos, elementos subjetivos) se apresentam isoladamente, como se a cidade bastasse nela mesma. O que constitui apenas um artifício. Se transpostas para outros núcleos, as dificuldades de caracterização (\neq das de descrição) não seriam menores. Por exemplo, muitas aglomerações humanas do sul da Europa, segundo argumento do próprio autor, não constituem senão vilarejos ou aldeias muito modestas, com fortes traços rurais. À medida que elas se distanciam das grandes rotas marítimas, tornam-se ainda mais raras as formações urbanas.

Poderíamos testar outras variáveis (funções urbanas, técnica construtiva dominante, elementos inovadores, atividades econômicas, vida cultural ou espiritual...), em diferentes partes do globo, como o autor, aliás, propõe em todo o primeiro tomo da trilogia, e o resultado seria uma bela descrição das cidades do mundo no intervalo de cinco séculos. Ainda neste caso, o problema da caracterização do espaço urbano, na perspectiva braudeliiana, estaria longe de ser esclarecido.

Isso porque a primeira chave do problema consiste em avaliar a cidade dentro de um conjunto. De um *espaço movimento*. Da menor unidade, de uma aglomeração que se sobrepõe ou se ajusta ao espaço rural, à idéia de

um amplo conjunto no qual diversas aglomerações humanas (das dimensões mais modestas às mais vultosas) se intercomunicam, estabelecem trocas, funcionam em redes. Deste ponto de vista, pouco importa se Bar-le-Duc se apresenta como uma cidade com dimensões modestas para os padrões da época, quando, na realidade, os padrões são ditados pela capital, pela “cidade luz”. Tudo depende de sua situação geográfica.¹⁰ A maior ou menor relevância de “Bar” deve ser medida pelo grau de auto-suficiência que ela apresenta em relação ao entorno e, em contrapartida, pelo papel que ela desempenha nesse mesmo espaço. Pois fatalmente “Bar” se encontra em uma rede, em uma encruzilhada e sua posição hierárquica depende de uma série de outros fatores, endógenos e exógenos. Interessa observar que eles jamais terão valor absoluto. No limite, uma cidade se caracteriza antes por suas funções em um determinado conjunto do que por seu tamanho. Daí o peso relativo dos números. De certos números, diria o autor.¹¹

Com base em mecanismos pouco ortodoxos, Fernand Braudel propõe um esboço de caracterização do espaço urbano, buscando não exatamente as variáveis de observação, como procedera no caso de sua longínqua Bar-le-Duc e de outras cidades inventariadas em *Civilização material*, mas de algumas constantes:

Onde quer que ela se encontre, uma cidade implica sempre em um certo número de realidades e processos com evidentes regularidades. Não há cidade sem divisão obrigatória do trabalho e não há divisão do trabalho pouco avançada sem a intervenção de uma cidade. Não há cidade sem mercado e não há mercados regionais ou nacionais sem cidades [...] não há cidade sem poder, ao mesmo tempo protetor ou coercitivo, qualquer que seja a forma deste poder, qualquer que seja o grupo social que o encarna. Enfim, não há abertura para o mundo, não há trocas a longa distância sem as cidades. (BRAUDEL, 1993, p. 548-549; grifos meus)

Predomina em sua caracterização a idéia da “reciprocidade de perspectivas”, emprestada de Georges Gurvicht. Outrossim, o autor antecipa, nesse capítulo, os diferentes níveis de análise por meio dos quais as cidades serão perscrutadas nos volumes seguintes. Ou seja, se no primeiro volume interessa verificar os limites da vida material nos séculos em análise, em uma perspectiva – vale frisar – comparativa, por meio da qual diferentes cidades, de todo o globo, são colocadas lado a lado, no segundo volume as cidades surgem como o espaço por excelência das trocas, ou dos jogos da troca. Dessa vez o inventário se concentra na parte aparente e dinâmica das atividades realizadas nas feiras, nas praças bancárias, nos circuitos de moe-

da, de cartas de crédito... As cidades permitem um ciclo virtuoso de ações que tornam mais complexas e mais eficientes as transações de mercado. Sobre isso observa o autor:

Uma nova mentalidade se coloca em cena, em grande parte, aquela de um primeiro capitalismo, ainda hesitante no Ocidente, com seu conjunto de regras, de possibilidades, de cálculos a um só tempo arte de enriquecer e de viver. Também jogo e risco: palavras-chaves da língua mercantil, fortuna, ventura, ragione, prudenza, sicurtá, delimitam os riscos sobre os quais é necessária a prevenção. (BRAUDEL, 1993, p. 585-586; grifos meus)

Tudo isso porque, conforme o autor evidencia no último volume, por longos séculos – pelo menos entre o século XIII e o século XVII – as cidades estão no comando do sistema. Elas se sucedem uma a outra e criam toda uma hierarquia de poderes, de funções, de representações que, pouco a pouco, como ele bem o demonstra, passa a ser regida pelo Estado territorial. Este novo ente, lento e complexo, que, a passos de tartaruga, envolve as antigas ordens locais, os velhos burgueses e suas casas comerciais, suas indústrias...

Enfim, notamos que, ao usar e abusar dos diferentes caminhos de caracterização do espaço urbano, desde um pressuposto elementar enunciado por Karl Marx, a saber, o da divisão do trabalho expressa na oposição clássica entre campo e cidade, passando pela descrição de fatores distintivos das aglomerações urbanas, até o ensaio de algumas generalidades, o autor convida o leitor a se inserir em um movimento multissecular, no qual as cidades surgem como protagonistas. Para tanto, Fernand Braudel parece testar todas as hipóteses aventadas sobre a preeminência do espaço urbano, de Max Weber e Werner Sombart a Henri Pirenne, passando por Lewis Mumford. Se é possível subtrair desses autores um denominador comum, talvez este se constitua em uma visão da cidade como espaço de inovação.¹² Daí seu caráter permanentemente movediço, do ponto de vista das relações socioeconômicas, certo, mas também quando postas em perspectiva dentro de uma unidade espacial e temporal.

“CIDADES E ROTAS, TOTAIS E CIDADES” OU A NATUREZA DO ESPAÇO HIERÁRQUICO

Para compreender a importância das “rotas” na obra de Fernand Braudel, faz-se necessário partir de algumas questões equacionadas por seus antecessores, como o próprio autor procedera em *O Mediterrâneo*.

A primeira delas diz respeito à questão do renascimento urbano na Europa a partir do século XI. Já é um truísmo afirmar que o aparecimento das cidades suscitou no velho continente a redefinição de seu território segundo os padrões orquestrados pelo Império romano, na Antigüidade. Como bem o havia demonstrado Henri Pirenne (1970), nem mesmo a tomada do mar pelos mouros arrefeceu as atividades econômicas engendradas no Mediterrâneo entre os mercadores do Ocidente e do Oriente.

Não obstante, a expressão “cidades e rotas” figura em artigo publicado por Lucien Febvre em 1940 (p. 70). Antes, Marc Bloch fizera uso da sentença “Comércio e rotas” para apresentar uma série de obras publicadas aparecidas no ano de 1931. No artigo encontramos comentários sobre o livro de Alfredo Schiaffini, *Langue du commerce*, no qual somos apresentados a uma discussão não muito lembrada atualmente, mas de notável importância – e não ignorada por nosso autor –, que é a da expansão de termos comerciais com uma mesma raiz semântica, em todo o Ocidente. Tema ao qual se voltara Henri Pirenne em seu estudo sobre a instrução dos mercadores. Em “Danube contre Méditerranée” novamente o problema das rotas é posto em relevo, desta vez, no esforço do rei da Hungria, que em 1442 passou a negociar rotas alternativas, por meio do uso de vias fluviais e terrestres para o comércio com o Oriente, tentando, dessa maneira, neutralizar a preponderância veneziana (BLOCK, 1931, p. 295-298).

São muitos os problemas que aproximam a análise das cidades às rotas comerciais ou, como bem lembra Leonardo Benévolo, a todas as rotas que delinearão o traçado da Europa desde a Antigüidade e concorreram para a organização do Capitalismo na Época Moderna.¹³ Como bem assinala Witold Kula, a temática suscitou acalorado debate nas primeiras décadas do século XX:

antes de 1914, iniciou-se uma polêmica entre Sombart e Pirenne, dois cientistas com formação diferenciada, sendo um economista enquanto o segundo era um historiador. Sombart era um dos mais típicos representantes da ciência alemã, enquanto que o belga Pirenne havia se formado dentro da tradição do pensamento gaulês. Pirenne partia da análise crítica dos documentos, enquanto Sombart o fazia a partir das grandes sínteses. Estes faziam um balanço das aquisições científicas de seu tempo, enquanto que aquele buscava se libertar o máximo possível das ingerências da ciência contemporânea e criar uma construção independente baseada nos documentos primitivos. Estas duas personalidades tão díspares empreenderam quase ao mesmo tempo a investigação de um mesmo problema: o da gênese do capitalismo. Cenários de suas dis-

putas foram sobretudo os congressos de história de Heidelberg, em 1903, e o de Londres, em 1911. (KULA, 1974, p. 31)

Fernand Braudel partiu desse ponto, ora favorecendo a um historiador, ora a outro. Afinal, parecia evidente a relação entre cidades e rotas para a compreensão das formas econômicas modernas. Como resultantes de estratégias de conquista do espaço, elas implicavam o desenvolvimento dos meios de transportes. Também, esta relação requeria o aprimoramento de técnicas comerciais que permitissem as trocas a longa distância. Para tanto, era necessário o conhecimento de um vocabulário próprio, de profissionais especializados, de um sistema bancário... Assim as cidades iam criando seus especialistas e iam elas mesmas se especializando. Se os autores perceberam que as cidades conformavam uma ampla rede que abarcava todo o traçado do continente europeu, de norte a sul, de oeste a leste, ainda restava organizá-la em um sistema hierárquico que não restringisse a análise ao nível das trocas, noutros termos, da economia de mercado, mas que satisfizesse à própria noção do Capitalismo como uma totalidade.

A observação do comportamento das cidades na escala da economia-mundo e, de modo particular, de certas cidades que em períodos determinados lançaram seus tentáculos por uma ampla rede de relações, obedece a algumas regras estritas, ou “regras tendenciais”, como as denomina o autor, elaboradas e apresentadas no primeiro capítulo do terceiro tomo:¹⁴

1ª regra – a economia-mundo está circunscrita em um uma unidade espacial, que varia muito lentamente;

2ª regra – ao centro da economia-mundo uma cidade capitalista, que funciona como centro logístico das transações comerciais (informações, mercadorias, capitais, créditos, homens, ordens, letras de câmbio) que partem e afluem tomando-o como referência;

3ª regra: a partir de seu centro dinâmico, a economia-mundo se organiza através de diversas zonas hierarquizadas.¹⁵

A “primeira economia-mundo” se define a partir do século XII de modo bipolar, com seus centros nas cidades do Norte, primeiro Bruges e depois as cidades hanseáticas, centralizadas por Lübeck:

Bruges não é senão um ponto – o mais importante, é verdade. Mas apenas um ponto – de uma vasta zona nórdica que vai da Inglaterra até o Báltico. Este amplo espaço marítimo e mercante: o Báltico, o mar do Norte, a Mancha e mesmo o mar da Irlanda, é o domínio no qual se apóia o êxito marítimo e mercante da Hansa, perceptível desde a funda-

ção, em 1158, da cidade de Lübeck, a pouca distância das águas do Báltico, entre os pântanos protetores de Trave e de Wakenitz. (BRAUDEL, [1979]1993, p. 112)

Ao Sul, as cidades italianas, Champagne e Brie, com seus mercadores e artigos vindos de todas as partes. No século XIII, escreve o autor:

Seis feiras de Champagne e de Brie, cada uma com a duração de dois meses, preenchem todo o ciclo de um ano, formando, desse modo, um mercado contínuo, então sem rival [...] De fato, elas marcam o encontro de toda a Europa do que podem oferecer o Norte e o Sul. As caravanas mercantes convergem a Champagne e a Brie, em comboios agrupados e protegidos, um pouco como as outras caravanas cujos camelos atravessam através das rotas mediterrânicas, nos vastos desertos do Islam. (BRAUDEL, [1979]1993, p. 125)

As feiras impulsionam uma série de atividades econômicas nas áreas diretamente a elas ligadas e, mais ao longe, nos istmos e rotas líquidas que se conectam a este grande mercado regular. São ateliês familiares, de tecidos e telas fabricados às margens do Sena, do Marne e do Brabant, para então ganhar outros mercados, em direção ao Norte e às cidades italianas. Em Florença os tecidos são tingidos pela Arte di Calimala e entram novamente no amplo circuito das trocas. Das cidades do sul vêm as especiarias do Oriente. Seguindo itinerários terrestres (os istmos de que nos fala o autor), fluviais e marítimos, as mercadorias percorrem vastos espaços, ganham novas cidades, novos mercados, novas feiras, constituindo, dessa maneira, o que Fernand Braudel compreende como uma economia de mercado de natureza puramente urbana. Noutros termos, as cidades entram em cena em épocas longínquas, no alvorecer da atividade mercantil. Elas se despertam antes de Veneza e se apagam com o brilho desta.

Na segunda metade do século XV “um certo capitalismo” se organiza a partir de Veneza. Nesse século, a cidade já contava com mais de 100 mil habitantes, ou seja, com um exército suficiente para alimentar seu Arsenal, a colossal indústria de galeras e as tantas outras funções que colocaram a cidade no centro da economia-mundo mediterrânea. Do ponto de vista geográfico, a cidade-estado italiana se organiza em função de eixos já explorados em épocas anteriores: Veneza-Bruges-Londres; e uma outra linha essencial, situada ao sul, o verdadeiro coração do mercado veneziano, que se estende no Mediterrâneo a Oeste, em direção a Lisboa, percorrendo, portanto, várias cidades com as quais os mercadores mantêm o comércio

por cabotagem e, a Leste, despertando a cobiça de concorrentes europeus, sobretudo de germânicos,¹⁶ ávidos pelas mercadorias do Oriente. A preponderância veneziana se mantém em um recorte cronológico bastante preciso: 1378-1498.

Ao traçar as linhas mestras de uma cartografia pouco usual da função das cidades na economia-mundo européia, Gênova desempenha um papel especial. A cidade, em si, não tem uma função imperialista no jogo das cidades, tendo mesmo perdido sua última cartada para Veneza.¹⁷ Mas eis que os banqueiros genoveses estão por todas as partes, nas altas rodas que conformam o sistema, ao lado dos grandes mercadores, das grandes empresas e dos Estados não menos vultosos e empreendedores. A presença de banqueiros genoveses se faz sentir nas grandes cidades mercantis, Sevilha, Lisboa, Antuérpia..., com suas letras de câmbios que asseguram as trocas nas grandes praças.

Antuérpia, por seu turno, sucede a Gênova no interlúdio do aparecimento das grandes cidades globais. Afinal, como compreender os jogos da troca, ou seja, o mercado e, ao mesmo tempo, a superestrutura do sistema, sem compreender a natureza dessas grandes jogadas cujos principais atores serão, durante os séculos de preponderância das cidades, os banqueiros genoveses e os financistas de Antuérpia?

Ocorre que a aventura européia se expande a partir do século XVI do “Mar Interior” para o “Grande Mar”. Se a descoberta das rotas atlânticas não apaga de uma vez por todas a vida econômica do Mediterrâneo, ela implica novos atores econômicos. Do ponto de vista das cidades, ela provoca a sucessão de novos centros. Assim, Antuérpia e Amsterdã se sucedem como epicentro da economia-mundo, desbancando cidades importantes, como Lisboa, na charneira da Europa – distante demais, como observa o autor, para sustentar pretensões imperialistas –, ou mesmo Sevilha, a grande cidade mercantil da Época das Descobertas. O deslocamento em direção ao Norte é definitivo e de fundamental importância para a compreensão das grandes transformações assistidas ao longo do século XVII, que não se dão apenas ao nível das hierarquias e das rotas, ou seja, da sucessão das cidades no centro do jogo, mas também das formas de jogar. De uma economia baseada nas finanças para outra ancorada na mercadoria. Nas companhias de comércio que cada vez mais se aproximam do Estado. Este que por sua vez se torna a um só tempo fiador e parceiro. Segundo o autor:

O aparecimento de Amsterdã, que prolonga uma situação antiga, ocorre em consonância com as regras antigas: uma cidade sucede outras cida-

des, Antuérpia e Gênova. Mas, ao mesmo tempo, o Norte retoma sua vantagem sobre o Sul e desta vez definitivamente. De modo que não é somente à Antuérpia que Amsterdã sucede, mas ao Mediterrâneo, ainda preponderante durante o interlúdio genovês. A um mar riquíssimo, aparelhado de todos os dons e vantagens, substitui-se um oceano por muito tempo proletário, ainda mal utilizado e cuja partilha internacional das tarefas havia sido reservada às necessidades mais duras com os retornos menos remuneradores [...]. (BRAUDEL, [1979]1993, tome 3, p. 202)

Vitória de um mar sobre o outro que não se fez prontamente, mas que sobreveio à própria decadência da Itália como um todo. De modo geral, o autor conclui que estas cidades fortes que se agigantaram nos primeiros séculos de estruturação do Capitalismo serão “consumidas” no século XVIII por outro gigante, de proporções e força incomparavelmente maiores: o Estado e a organização dos mercados nacionais. Em uma só palavra: Inglaterra.

Nesse ponto, são necessárias algumas ligeiras considerações relativas ao papel das cidades na sustentação das estruturas do Antigo Regime. Ao perscrutar Londres e Paris, mais esta última do que a primeira, observamos que apenas muito lentamente os centros urbanos contribuíram para desestabilizar a ordem social característica do período. Por longos séculos os príncipes absorveram as riquezas das cidades, confirmando seu lugar de prestígio na hierarquia social. Seu poderio. Porém, eles foram aos poucos sendo submetidos a uma riqueza maior e mais dinâmica, acumulada pela burguesia. Ao se concentrar sobre Paris e Londres no final do Setecentos, talvez o autor esteja sugerindo que, se estas duas cidades tiveram seu papel na construção dos Estados e na manutenção da ordem pretendida no Antigo Regime, elas foram também seu elemento de desagregação e de superação.

Muitos autores da Revolução Francesa concordam com isto por diversas razões. Para citar apenas um caso flagrante, não parece por acaso que em sua prodigiosa obra *História socialista da Revolução Francesa*, Jean Jaurès inicie o livro com uma detalhada descrição de Paris do século XVIII. De sua riqueza, de seu dinamismo e de suas contradições. Também a Inglaterra sofre seu bouleversement promovido pela Revolução Industrial. Nesse caso, não apenas Londres¹⁸ será atingida, mas outras grandes cidades que entram nos circuitos dos vapores – das máquinas e dos trens. Novamente, vale a fórmula braudeliana, verificada um século antes in locus por Friedrich Engels (1975): grandes cidades, grandes desafios, grandes problemas, grandes desequilíbrios, grandes desigualdades.

CONCLUSÃO

No alvorecer da Época Moderna as redes urbanas conferem originalidade à organização do espaço europeu, em relação ao Islã e ao Oriente. Não que estas outras regiões desconhecêssem as aglomerações urbanas. Pelo contrário, as cidades orientais, com as quais muitos mercadores europeus estreitaram laços, a exemplo do que fizera Marco Pólo em relação ao império mongol, ou ainda Constantinopla (atual Istambul), nas portas do Islã, ostentaram desde muito cedo centros monumentais, tanto em termos construtivos, quanto em termos demográficos.

O traço original do Ocidente, como temos demonstrado até o momento, diz respeito à ligação das cidades em redes e à sua composição hierárquica no velho continente. Ligação que se tornou possível devido ao aproveitamento máximo das rotas disponíveis. Pensando nos termos da economia-mundo mediterrânea: as rotas litorâneas, que fizeram renascer a vida do “Mar Interior”; as rotas perpendiculares ao litoral, por via fluvial ou terrestre, que permitiram a dispersão de pequenos povoados, vilas e aldeias em áreas distantes do litoral; as rotas de istmos, que cortaram o continente em pontos estratégicos, reduzindo de modo espetacular as distâncias entre o Norte e o Sul europeu (no século XIII já havia uma correspondência direta entre Bruges e Veneza). Mais tarde, com o desenvolvimento das rotas atlânticas, o que equivale a um novo escalonamento da economia-mundo, estas velhas cidades continuam a compor o mosaico urbano europeu. Ora entre guerras, ora conformando ligas fortes. Nesse jogo complexo, cujos movimentos são de difícil apreensão, importa constatar que, pelos fatores que temos enumerado, as cidades não apenas conferem ao Velho Mundo um caráter original, como concorrem para a organização do sistema capitalista, este “visitante da noite” de que nos fala o autor.

Difícil responder se foi o caráter eminentemente urbano do litoral mediterrâneo que selou a vocação mercantil de suas gentes ou se, ao contrário, o homem do Mediterrâneo soube aproveitar ao máximo as possibilidades oferecidas pelo meio, dando origem às cidades mercantis. Melhor, nesse caso, pensar como nosso autor, nos termos da “reciprocidade de perspectivas”. Interessa observar que o meio urbano é a um só tempo ator e espectador. Que as cidades se sucedem umas às outras nesse grande palco engendrado pela História, sem, contudo, apagarem-se por completo. Elas subsistem de forma semi-periférica ou periférica, ou seja, nas bordas do sistema, cumprindo suas funções ordinárias como coadjuvantes nesse grande jogo que nos mostrou ser o Capitalismo. A organização hierárquica das

idades reflete o que o autor classificou como “as divisões do espaço e do tempo”. Na escala do mundo, elas traduzem de forma concreta/espacial o que Marx compreendeu como “divisão internacional do trabalho”. Citando Sweezy (apud BRAUDEL, [1979]1993, tome 3, p. 18-19),

uma divisão internacional do trabalho que se concretizaria em um modelo [espacial] de desenvolvimento e de sub-desenvolvimento – os *have* e os *have not* – separados por uma vala ainda mais radical do que aquela que separa a burguesia do proletariado dos países capitalistas avançados.¹⁹

Quando observadas na perspectiva da *longue durée*, as cidades e, por sua vez, os Estados, têm muito a contar sobre a história da civilização ocidental. Se, como observa o autor, a grande Inglaterra se tornou, no século XX, uma pequena ilha diante de um “mastodonte”, os Estados Unidos, espetáculo não menos curioso foi orquestrado nos limites do espaço europeu, nas velhas cidades que, em um passado distante, integraram-se à economia-mundo mediterrânea. Subsistindo como espaços semi-periféricos, as cidades do sul europeu gozam do privilégio de terem resguardado seu caráter monumental, sua cultura, seus mitos. A maior parte está integrada ao circuito turístico, como bem o demonstra o geógrafo Orlando Ribeiro (1987). Mesmo Marselha, com seu grande porto, parece se ressentir dos conflitos que emergem do mar profundo, entre muçulmanos e cristãos que por tantos séculos disputaram seu espaço no “Mar Interior”. Entre os povos do Magreb e uma França em débito com seu passado imperialista.

A esse respeito outro português deu sua palavra. Dessa vez, de forma imagética. Domingos de Oliveira, em seu Filme Falado, propôs nova viagem pelo Mediterrâneo. No filme, passado e presente se encontram nas cidades visitadas pela protagonista – por sinal, uma professora de História –: Lisboa, Ceuta, Marselha, Nápoles, Atenas, Cairo, Istambul (antiga Constantinopla), Aden. Istambul se mantém como uma linha divisória entre o Ocidente e o Oriente, reunindo em suas construções – de modo particular em um único templo, a Catedral de Santa Sofia – traços das duas culturas. Como no passado, esta linha divisória marca encontros e conflitos. Istambul simboliza bem o grande desequilíbrio entre uma Europa e este outro espaço residual, para alguns, esta outra Europa que hoje luta para se integrar ao velho continente. O debate é longo e complexo. Em linhas gerais ele reflete a mesma luta pela conquista do espaço, pela corrida contra o tempo, contra as defasagens, as valas colocadas entre as sociedades, entre as culturas, numa só palavra, entre as cidades.

FERNANDO BRAUDEL AND THE STUDY OF CITIES: THEIR ROUTES AND HIERARCHIES IN THE MODERN CAPITALISM ORIGINS

ABSTRACT: This article proposes an exercise in analytical reading centered in the trilogy *The Perspective of the World: Civilization & Capitalism*, of Fernand Braudel. Our attention is focused in the place occupied by cities in the three levels of analysis developed at work: a) in the structures of everyday life, where the city appear as a privileged space for an overall view of the lifestyles in the Old Regime Societies, in a comparative perspective b) in the market economy, in which the urban areas sometimes appears as a factor of connection, and sometimes as infrastructure for the development of the material life, c) and in the high level circuit of the financial transactions, when the city appears as a superstructure for the development of the capitalist system. The analysis is based in two axes, in “Braudelish” terms, in two factors of long duration: the routes and hierarchies.

KEY WORDS: Fernand Braudel, capitalism, towns.

NOTAS

- 1 Nossas anotações se realizaram a partir da seguinte edição: Fernand Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme (XVe.s. – XVIII e.s.)*. [Tome 1: Les structures du quotidien; Tome 2: Les jeux des l'échange; Tome 3: Les temps du monde]. Paris: Armand Colin, 1993. [1. edição: 1979].
- 2 Mais tarde ele iniciaria, ou daria continuidade à outra obra de síntese: *L'identité de la France*, mas este projeto quedou inconcluso. Ver Fernand Braudel, *L'identité de la France*. [Tome 1: L'Espace et l'Histoire; Tome 2: Les hommes et les choses]. Paris: Arthaud- Flammarion, 1986.
- 3 O capítulo “Geohistoire”, apresentado a guisa de conclusão da primeira parte do livro, “A parte do meio”, foi suprimido das edições posteriores. Ele se apresenta apenas na edição francesa de 1949 e na primeira edição da Fondo de Cultura Econômica, de 1961. A este respeito ver “Geohistória”. Tradução e comentários de Marisa M. Deaecto e Lincoln Secco. *Revista Entre Passado e Futuro*, n. 1, 2000. p. 11-44.
- 4 “Assim chegamos a uma decomposição da história em planos escalonados. Ou, se quisermos, à distinção, no tempo da história, de um tempo geográfico, de um tempo social, de um tempo individual”. Fernand Braudel, “Prefácio”. *La Méditerranée...*, tomo 1, p. 18. Ainda sobre esta questão, ver Fernand Braudel, “História e Ciências Sociais: a longa duração”. *Escritos sobre a História*. São Paulo: Perspectiva, 1978. p. 41-77.
- 5 A ruptura possível se deu apenas no âmbito da Revolução Industrial e de seus desdobramentos no século XIX. Como afirma o autor (BRAUDEL, 1993, tome 1, p. 14): “Finalmente, não haverá ruptura, inovação, revolução sobre a vasta linha

do possível e do impossível senão no século XIX e a transformação total do mundo”.

- 6 “Mas as coincidências vão mais longe, pois, no rastro da depressão econômica de 1973-1974, começou a se proliferar uma forma, esta, sim, moderna, de economia fora do mercado: uma troca dissimulada, os serviços diretamente permutáveis, o trabalho informal, além das numerosas formas de trabalhos domésticos e de ‘bicos’. Esta fração de atividades, que se desenvolve sob os mercados ou mesmo à sua margem, proliferou-se de modo a chamar a atenção dos economistas: afinal, não representa ele, por baixo, 30 a 40% do produto nacional que escapa, não obstante, a todas as estatísticas, mesmo nos países industrializados?” (BRAUDEL, 1993, tome 1, p. 10).
- 7 Além da influência exercida sobre Giovanni Arrighi na elaboração de seus “ciclos sistêmicos” para a análise do capitalismo no “longo século XX”, ou seja, no período de hegemonia norte-americana (de 1870 até a atualidade), assinalamos outra obra clássica que parece beber nas fontes da economia-mundo engendrada por Fernand Braudel já em 1949. Trata-se do livro de Immanuel Wallerstein, *The modern world-system: Capitalist agriculture and the origins of the European world-economy in the sixteenth century*. New York: Academic Press, 1974. O estudioso Aguirre-Rojas situa a presença do pensamento braudeliano na obra de Wallerstein em cinco níveis explicativos: 1. o estudo do *world-system analysis* demanda uma “visão de todos os fenômenos abordados do presente e do passado, de um ponto de vista densamente histórico, que os restitui de modo permanente dentro de vários registros temporais dos acontecimentos, das conjunturas e das estruturas de longa duração”; 2. reconhece-se em Wallerstein a presença de Fernand Braudel e da primeira geração dos *Annales* na busca de uma história globalizante ou totalizante; 3. o uso do método comparativo, caro a Marc Bloch e também a Fernand Braudel; 4. o esforço crítico, que remonta ao próprio pensamento de Karl Marx e que se traduz na desconstrução de idéias prontas e de fórmulas estabelecidas; 5. Wallerstein herda de Fernand Braudel o uso de um vasto repertório de “hipóteses problemáticas, conceitos e lições intelectuais que seriam recuperados de forma abundante por nosso autor”, por exemplo, a atenção privilegiada que se confere aos ciclos econômicos e às tendências seculares, sobre os quais Fernand Braudel se debruça longamente nos últimos tomos de sua trilogia. Ver Immanuel Wallerstein. *Crítica do sistema capitalista*. Estudo e entrevista de Carlos Antonio Aguirre Rojas. México D.F.: Biblioteca Era, 2003, p. 29-30.
- 8 Assim escreve Tilly: “E caberia esperar coisa diferente de um homem com o temperamento de Braudel? Ele aborda um problema enumerando seus elementos, afagando suas ironias, contradições e complexidades, confrontando as várias teorias propostas pelos estudiosos e dando a cada uma delas seu valor histórico. A soma de todas as teorias, infelizmente, não é teoria alguma [...]”.

- 9 Aproveitamos os princípios de rotas e hierarquias ao recuperar a dinâmica do Centro de São Paulo no período 1889-1930. Nesse caso, o estudo da circulação se baseava em três pilares que concorreram para o desenvolvimento do Centro da capital: a cafeicultura, as ferrovias e a industrialização. Ver Marisa Midori Deaecto, *Comércio e vida urbana na cidade de São Paulo (1889-1930)*. São Paulo: Ed. Senac, 2002.
- 10 Sabemos que “Bar” servia como entreposto para o carregamento de madeira: “O transporte dos pinheiros de Vosges se opera por via fluvial através do Meurthe, em seguida por rolagem até Bar-le-Duc, onde os troncos das árvores são reunidos e seguem em feixos pelo Ornain; eles, então, atingem a via do Saulx e do Marne, até atingir o Sena” (BRAUDEL, 1993, tome 1, p. 402).
- 11 No primeiro tomo o autor demonstra que em duas ocasiões, pelo menos, os números têm sua importância reforçada. No primeiro caso, observa-se que crescimento demográfico europeu entre 1450 e 1550, após um século de grandes fomes, guerras e da peste que assolou a população, foi essencial para sua estabilidade e, por seu turno, para o desenvolvimento de diversos setores-chaves da economia. No segundo caso, as grandes cidades impõem não raro grandes problemas e grandes desafios. Assim, Nápoles e Constantinopla, atual Istambul, com seus aproximados 500 mil habitantes no século XVI, impunham desafios de difícil solução, tendo em vista o campo de possibilidades conhecidos naquela conjuntura.
- 12 Já havia observado Henri Pirenne que “o nascimento das cidades assinala o começo de uma nova era na história interna da Europa Ocidental”. O primeiro argumento elaborado pelo autor para demonstrar a contribuição das sociedades urbanas para a fundação de uma “nova era” no Ocidente, foi o surgimento da classe burguesa. “A sociedade não tinha comportado até então senão duas ordens ativas: o clero e a nobreza. Tomando o lugar ao lado delas, a burguesia completava-as, ou, antes, aperfeiçoa-as. A sua composição doravante não mudará até ao fim do Antigo Regime: possui todos os seus elementos constituintes, e as modificações pelas quais passará no decurso do século não são, na verdade, senão diversas combinações da sua estrutura”. Henri Pirenne, *As cidades da Idade Média*. Lisboa: Europa-América, 1973. p. 162.
- 13 “A decadência do quadro urbano nas regiões romanizadas e o início da urbanização para além das antigas fronteiras do Império vão pouco a pouco unificar a paisagem do Mediterrâneo com o mar do Norte. Mas, ao mesmo tempo, aparecem numerosas diferenças regionais e locais sobre as quais o poder político central não pôde manter controle. Transitou-se insensivelmente de uma zona na qual a rede de cidades romanas se manteve densa – a Itália, o sul da França, a Espanha, a África do Norte antes da conquista árabe – para uma zona que se estende até o Reno, nas fronteiras germânicas e no Danúbio, onde as cidades são mais raras e, enfim, mais ao longe, em um vasto espaço sem fronteiras precisas onde se criam aqui e ali implantações isoladas. É assim que

se toma forma um novo tipo de unidade na diversidade, o que se tornará uma característica constante da Europa”. Benévolo, *La ville dans l'histoire européenne*. Paris: Seuil, 1993. p. 35.

- 14 O primeiro capítulo do terceiro tomo é o único que apresenta conteúdo teórico. Neste, o autor, resgata a natureza dos ciclos econômicos, desde Kondratief até a noção de trend secular. Não vamos retomá-los, mas cumpre destacar que a sucessão de cidades tem relação direta com as tendências seculares observadas pelo autor, desde seu estudo sobre o Mediterrâneo (1949) (BRAUDEL, [1979]1993, tome 3, p. 74-100).
- 15 Citando Johann Heirich von Thünen (1780-1851) que, segundo o autor, foi com “Marx o maior economista alemão do século XIX: “Que se represente, escreve o autor, uma grande cidade no meio de uma planície fértil, que não seja atravessada nem por um rio navegável e nem por um canal. A dita planície aparece constituída de um solo perfeitamente regular e, na sua totalidade, próprio à cultura. A uma considerável distância da cidade, a planície termina em uma zona selvagem, não cultivada, pela qual nosso Estado se encontra completamente separado do resto do mundo. Não obstante, a planície não contém nenhuma cidade ao seu redor da grande cidade citada mais acima. Saudemos – escreve Fernand Braudel, em tom de ironia – esta necessidade da economia de sair do real para, em seguida, melhor compreendê-lo melhor” (BRAUDEL, [1979]1993, tome 3, p. 33-34).
- 16 “Veneza, em contrapartida, interdita praticamente aos seus próprios mercadores de comprar e de vender diretamente na Alemanha. O resultado é, para os alemães, a obrigação de ganhar Veneza pessoalmente, de ali comprar tecidos, algodão, lã, seda, especiarias, pimenta, ouro... Então, ao contrário do que se vai observar após a viagem de Vasco da Gama, quando os portugueses vão estabelecer sua feitoria na Antuérpia, eles próprios levando a pimenta aos clientes do Norte [...] A Alemanha inteira participa do jogo, ao liberar aos mercadores da Sereníssima ferro, quinquilharias, estofados (de linho e de algodão), em seguida, após meados do século XV, em quantidades crescentes, o metal branco que os venezianos carregam, em parte, até a Tunísia onde ele é trocado pelo pó do metal amarelo” (BRAUDEL, [1979]1993, tome 3, p. 143).
- 17 “Mas a reconversão, ou, antes, as reconversões sucessivas do capitalismo genovês não conduziram Gênova ao centro da economia-mundo. Seu ‘século’, o século em que se manteve na cena internacional chega a termo a partir de 1627, talvez em 1622, quando se desestruturam as feiras de Plaisance” (BRAUDEL, [1979]1993, tome 3, p. 200).
- 18 “Com Londres tudo muda, porque a enorme cidade dispõe de um mercado nacional inglês e, por sua vez, de um conjunto de ilhas britânicas até o dia em que, o mundo mudando de escala, este aglomerado de poder será apenas uma pequena Inglaterra diante de um mastodonte: os Estados Unidos”. Nesses dois casos podemos falar em economia mundial e não mais em economia-mundo,

tal é a mudança de escala promovida após o império britânico no século XIX (BRAUDEL, [1979]1993, tome 3, p. 28).

- 19 Lembremos que, embora em situação dominante neste amplo quadro social, econômico, político e espacial delineado por Fernand Braudel, a população urbana, quando observada na escala do mundo é quase insignificante. Em 1800, ponto de chegada do nosso autor, a população urbana não representava senão 1,7% da população mundial. Concentradas na Europa, elas colocam o continente em posição vantajosa diante das demais regiões do mundo. A Europa, nesse sentido, dita o tempo do mundo, de tal sorte que não podemos pensar no fenômeno urbano das regiões periféricas senão de forma tardia e com todas as desvantagens daqueles que precisam correr atrás do tempo e perdem, portanto, processos vitais de desenvolvimento. A propósito do desenvolvimento das cidades na periferia do capitalismo, ver de Milton Santos, as obras: *As cidades nos países subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1965; e *Les villes du Tiers Monde*. Paris: Editions M.Th. Génin, 1971.

REFERÊNCIAS

- ARRIGHI, Giovanni. *O longo século XX: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo*. Rio de Janeiro: Contraponto; São Paulo: Ed. Unesp, 1996. p. XI.
- AGUIRRE-ROJAS, Carlos Antonio. *L'Histoire conquérante. Un regard sur l'historiographie française*. Paris: L'Harmattan, 2000.
- ARGAN, Giulio Carlo. *Clássico anticlássico. O renascimento de Brunelleschi a Bruegel*. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.
- ARRIGHI, Giovanni. *O longo século XX: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo*. Rio de Janeiro: Contraponto; São Paulo: Ed. Unesp, 1996, p. XI.
- BENEVOLO, Leonardo. *La ville dans l'histoire européenne*. Paris: Seuil, 1993. p. 35.
- BLOCH, Marc. Commerce et routes. *Annales d'histoire économique et sociale*. Paris, 1931. p. 295-298.
- _____. *Esquisse d'une histoire monétaire de l'Europe*. Paris: Armand Colin, 1954. (Cahiers des Annales).
- BRAUDEL, Fernand. *Escritos sobre a História*. São Paulo: Perspectiva, 1978. [1ª edição francesa: 1969].
- _____. *L'identité de la France*. Paris: Arthaud; Flammarion, 1986.
- _____. *Les débuts de la Révolution à Bar-Le-Duc*. Suivi du Cahier de doléances du Tiers État de Bar-Le-Duc. Bar-Le-Duc: Office central de la coopération à l'école, [1992]1989. p. 18. (Dossiers Documentaires Meusiens).
- _____. *La Méditerranée et l'espace méditerranéen à l'époque de Philippe II*. Paris: Armand Colin, [1949]1990.

- _____. *Grammaire des civilisations*. Paris: Flammarion, [1963]1993.
- _____. *Civilisation matérielle, économie et capitalisme (XVe.-XVIIIe.)*. Paris: Armand Colin, [1979]1993. 3 tomes.
- _____. *La dynamique du capitalisme*. Paris: Flammarion, [1985]1997.
- _____. Geohistória. Tradução e comentários de Lincoln Secco e Marisa Midori Deaecto. *Revista Entre Passado e Futuro*, São Paulo, 2000. p. 11-44.
- BURKE, Peter. *Veneza e Amsterdã*. São Paulo: Brasiliense, 1991.
- _____. *A escola dos Annales (1929-1989). A Revolução Francesa da historiografia*. Tradução de Nilo Odália. São Paulo: Unesp, 1997.
- Capitalismo, transição*. Organizado por Théo Araújo Santiago. Rio de Janeiro: Contraponto, 1990.
- DEAECTO, Marisa Midori. *Comércio e vida urbana na cidade de São Paulo (1889-1930)*. São Paulo: Ed. Senac, 2002.
- ENGELS, Friedrich. *La situation de la classe laborieuse en Angleterre*. Paris: Éditions Sociales, 1975.
- ESPINAS, George. Histoire urbaine: directions de recherches et résultats. *Annales d'Histoire Économique et Sociale*, 11, 1931. p. 394-427.
- FEBVRE, Lucien, *Compte rendu du livre: La Science du plan de ville de Rey, Pidoux et Barde*. *Annales d'Histoire Économique et Sociale* 10, Paris, 1931. p. 294.
- _____. Routes et villes, villes et routes. *Annales d'histoire...* op. cit., janvier, 1940. p. 70.
- FRIEDLAENDER, H. E.; OSER, J. *Historia económica de la Europa Moderna*. México: Fondo de Cultura Económica, 1957.
- GURVITCH, Georges. *Déterminismes sociaux et liberté humaine*. Paris: PUF, 1955.
- HAUSER, Henri. *Les débuts du capitalisme*. Paris: Félix Alcan, 1927.
- HERING, Ernest. *Los Fucar*. Tradução de Rodolfo Selke. México: Fondo de Cultura Económica, 1944.
- KULA, Witold. *Problemas y métodos de la Historia Económica*. Barcelona: Ediciones 62, 1974.
- LASKI, Harold J. *El estado moderno: sus instituciones políticas y económicas*. Tradução prólogo e notas por Teodoro González García. Barcelona: Bosch, 1932.
- LAVEDAN, P. *Histoire de l'urbanisme*. Paris: Henri Laurens, 1941-1952. 3 v.
- LIRA Larissa Alves. *Geografia braudeliana. A concepção de espaço de Fernand Braudel na primeira parte de Mediterrâneo*. Relatório de pesquisa de Iniciação Científica apresentado à Fapesp, 2006. (Mimeografado).
- MC EVEDY, Colin. *Atlas da História Moderna (até 1815)*. São Paulo: Verbo, 1990.

MUMFORD, Lewis. *La cultura de las ciudades*. Buenos Aires: Emece Editores, s.d., 3 v. (Colección Grandes Ensayistas).

_____. *A cidade na história*. Suas origens, suas transformações, suas perspectivas. Tradução de Neil R. da Silva. Belo Horizonte: Itatiaia, 1965. 3 v.

PIRENNE, Henri. *Histoire de l'Europe des invasions au XVIe. siècle*. Paris: Félix Alcan, 1936.

_____. *Histoire Économique de l'Occident médiéval*. Préface de E. Coornaert. Paris: Desclée de Brouwer, 1951.

_____. *Historia económica y social de la Edad Media*. Version española de Salvador Echavarría. México: Fondo de Cultura Económica, 1952.

_____. *Maomé e Carlos Magno*. Lisboa: Dom Quixote, 1970.

_____. *As cidades da Idade Média*. Lisboa: Europa-América, 1973.

_____. Una polémica histórica en Alemania. *Revista Contrahistorias*, [México], n. 2, marzo-agosto 2004, p. 7-14.

Poder e instituições na Europa do antigo regime. Organizado por António Manuel Hepanha. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1984.

RIBEIRO, Orlando. *Mediterrâneo*. Ambiente e tradição. 2. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1987.

ROSSI, Aldo. *Para una arquitectura de tendencia*. Escritos, 1956-1972. Barcelona: Gustavo Gili, 1977.

SANTOS, Milton. *As cidades nos países subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1965.

_____. *Les villes du Tiers Monde*. Paris: Editions M.Th. Génin, 1971.

SARDELLA, Pierre. *Nouvelles et spéculations à Venise au début du XVIe. Siècle*. Paris: Armand Colin, s.d. (Cahiers des Annales).

SOMBART, Werner. *El Apogeo del Capitalismo*. Mexico: Fondo de Cultura Económica, 1946.

_____. *Amor, luxo e capitalismo*. Lisboa: Bertrand, 1990.

Villes et campagnes. Civilisation urbaine et civilisation rurale en France. Coord. par George Friedmann. Paris: Armand Colin, 1953.

WALLERSTEIN, Immanuel. *The modern world-system*. Capitalist agriculture and the origins of the European world-economy in the sixteenth century. New York: Academic Press, 1974.

_____. *O capitalismo histórico*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

_____. Crítica del sistema-mundo capitalista/ Estudio y entrevista de Carlos Antonio Aguirre Rojas. México D.F.: Ediciones Era, 2003.