

## O ESPAÇO URBANO DO PORTO: RESULTADOS E PROBLEMAS

Um importante trabalho foi há pouco consagrado ao estudo geográfico da cidade do Porto (1), que se situa, de certo modo, na óptica oposta de outro estudo, também recente, sobre a área de influência de Évora (2). Neste, a urbe é encarada como um centro de atracção e de irradiação, as suas funções são examinadas com argúcia, os indicadores a aferir cuidadosamente confrontados, mas a cidade aparece pouco, reduzida ao jogo complexo das suas interacções. J. M. PEREIRA DE OLIVEIRA estuda o Porto como forma geográfica, a estrutura, funções e fisionomia do agregado urbano, deixando de lado aspectos, igualmente relevantes, da sua função regional. Menos do que tendências opostas, veja-se nestes sérios estudos a complementaridade de orientações que, tanto num caso como noutro, se estimaria ver combinadas no labor futuro de ambos os autores, uma vez que elas constituem as duas faces de uma Geografia urbana completa.

O *Espaço Urbano do Porto* contém uma útil resenha introdutória de todos os estudos da Geografia urbana aparecidos entre nós ou sobre as nossas cidades; é curioso notar que a mesma preocupação tivera, independentemente, JORGE GASPAS no projecto de investigação apresentado como trabalho complementar de doutoramento (3).

### DELIMITAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

O primeiro problema que se põe ao examinar o denso estudo de PEREIRA DE OLIVEIRA é o dos limites: o autor abriu mão do projecto inicial — um estudo geográfico completo da cidade do Porto e do *continuum* urbano que ela forma com os arredores, circunscrevendo o seu trabalho ao espaço citadino, tal como ele é definido administrativamente. Limite arbitrário? Nem tanto. A circunvalação, marcada quase sempre por um vazio ainda incompletamente colmatado, e o rio, definem um contorno nítido. Vila Nova de Gaia, sempre tão próxima do burgo portuense, tem outra fisionomia, procurando na cidade a compensação do seu insuficiente equipamento em comércio e serviços; em frente do Terreiro do Ouro, recentemente ajardinado, fica a Afurada, com o cunho persistente de um lugar de pescadores. Claro que seria aliciante o estudo de conjunto do «grande Porto», mostrando em que medida 700 000 habitantes, na área de maior densidade de população de Portugal, vivem da terra, do mar e das actividades urbanas e como na paisagem se combinam as marcas desta diversidade. O autor evoca-a

(1) JOSÉ MANUEL PEREIRA DE OLIVEIRA, *O Espaço Urbano do Porto. Condições Naturais e Desenvolvimento*, Coimbra, 1973, tese de doutoramento em Geografia na Universidade de Coimbra.

(2) JORGE GASPAS, *A Área de Influência de Évora. Sistema de Funções e Lugares Centrais*, Lisboa, 1972. Cf. recensão em *Finisterra*, n.º 14, 1972.

(3) *Estudo Geográfico das Aglomerações Urbanas em Portugal Continental (Projecto de investigação)*, Lisboa, 1972, publicado no presente número.

de passagem; foi pena que na sua rica ilustração não figurasse um mapa do enquadramento natural e humano do Porto, mais expressivo que a simples enumeração de lugares conexos com a cidade; como foi pena que não discutisse um pouco as noções de *aglomeração* e de *conurbação* portuense. No final voltarei a este assunto.

#### QUADRO NATURAL

A deplorável tendência para a excessiva especialização em Geografia é desmentida neste trabalho onde as condições naturais são tratadas com desenvolvimento, às vezes com minúcia. Mas evocam-se a topografia e os seus retoques urbanos, quando se podia ter ido mais longe, procurando mostrar como aquela condiciona os outros. Descreve-se minuciosamente, à maneira dos geólogos, a distribuição das formações, dos migmatitos às praias quaternárias, tudo feito com cuidado, baseado numa bibliografia exaustiva e na observação de campo; mas a imagem do assento da cidade podia ter sido dada com mais concisão, vigor e clareza. Falta um bom mapa topográfico com a implantação dos bairros do núcleo antigo e das suas áreas de expansão.

O estudo analítico dos elementos do clima é feito com grande luxo de dados e do respectivo tratamento estatístico. Para melhor realçar o carácter oceânico do clima do Porto compara-se este com o de Moncorvo e de outras estações. A este laborioso «esboço climático» falta a articulação dos tipos de tempo sucessivos e uma definição da marcha de elementos correlacionados, que constitui a fisionomia das estações. Penso que isto não lhe daria mais trabalho do que os apuramentos analíticos a que se dedicou. Falta sobretudo a integração do clima na fisionomia urbana, os nevoeiros do rio, a chuva miudinha do Inverno, as enxurradas ocasionais pelas ruas íngremes, a luz doce e coada no tempo seco e quente de Verão, cambiantes subtis e entrelaçadas, que se apercebem mas nem sempre se podem calcular e exigem, na evocação, uma paleta manejada com finura.

O estudo da vegetação natural, com os seus apoios históricos e toponímicos, lê-se com o maior interesse. Desejava extrair dele uma comparação entre o Porto e Lisboa: este, com os bosques residuais, as bouças roçadas para lenha e estrume e os quintais onde vicejam milhos e uveiras, mostra que a cidade está profundamente enlaçada no quadro natural e rural, recebendo apenas o contributo recente de algumas exóticas ubiquestas na sua zona ecológica, como o eucalipto e a acácia. Lisboa estava, antes do seu surto de depois da guerra, penetrada e rodeada de grandes peladas, que indicam degradação humana brutal das suas charnecas e as espécies exóticas abundam em quintais e jardins: dragoeiro das Ilhas Atlântidas, araucárias e jacarandás do Brasil, palmeiras de várias origens, trazidas por uma navegação mais intensa e mais ramificada que a do Porto. Esta cidade *insere-se* na sua região, Lisboa *sobre põe-se* a ela. Reservamos esta nota para o remate da discussão.

E assim chegamos ao último capítulo, por certo o mais valioso, do quadro natural — o Douro. A sua foz, a topografia alcantilada das

margens, fixaram e moldaram a cidade; o rio é uma sorte de personagem caprichosa que sempre com ela convive. Regime dos mais irregulares que se conhecem, com as maiores cheias registadas na Europa: por isso ele entusiasmou o operoso e pitoresco PARDÉ, criador de uma Hidrologia ao mesmo tempo exacta e simples, como deve ser toda a Geografia que se não desvia da essência dos seus métodos.

O autor conseguiu obter uma série preciosa de documentos hidrográficos que permitem seguir a evolução do cabedelo; comparando-a com os ventos predominantes, mostra que estes, pelos sistemas de vagas que originam, são mais responsáveis do que o material transportado pelo rio pela grande instabilidade da restinga, modelada pelo assoreamento e a rebentação. Paradoxalmente, procurou estabelecer uma série de tipos e de subtipos quando os arredara em relação ao tempo, mais importante ainda na vida da cidade. Ignorando a série, é impossível apreciar o rigor desta classificação; o autor fala de «mais ou menos frequente» sem precisar a percentagem das respectivas ocorrências. Com as restrições indicadas, esta minuciosa averiguação constitui contributo importante para o estudo de um fenómeno geral na foz dos rios portugueses, do Sado ao Minho: a formação e instabilidade das restingas ou cabedelos.

Assim se enquadra a cidade no seu marco natural. Os alcantis próximos da foz, estrangulando o rio, fixam um «porto» fluvial, isolando um sítio genético, acessível por vales íngremes mas praticáveis. A barra difícil foi um estímulo mas também uma séria restrição. E o *porto* do Porto é hoje principalmente uma obra de arte, responsável pela urbanização de um sector da sua periferia.

#### EVOLUÇÃO URBANA

O problema das origens urbanas é, geralmente, mais obscurecido do que clareado pela erudição histórica e arqueológica. Creio que é ir longe demais atribuir as origens do burgo à civilização castreja, desinteressada das passagens fluviais: «os rios unem», e o Douro fazia-o já relativamente a povos pré-romanos com semelhante modo de vida em ambas as margens. A dualidade *alta* e *baixa* ou *ribeira* é provável que existisse entre o núcleo alcandorado da «cidade» e a orla ou passo do Douro: uma garantia a defesa, a outra a mais fácil das comunicações e a exploração, não despicienda, dos produtos das águas. Assim nasceu o porto de Cale, ou Cale que era porto, com o seu nome pré-romano, talvez ibérico. Cruzando o rio, a estrada romana fixou definitivamente o passo mais estreito e, entre vários cabeços castrejos, o povoado que o vigiava e protegia. Enquanto se não fizerem achados arqueológicos decisivos, a fixação hipotética destes locais parece-me puro virtuosismo, tão insuficiente na arte como na ciência; e como o leitor não tem na cabeça a emaranhada topografia portuense, por falta de uma planta muito simples de localização, não pode aproveitar devidamente as laboriosas descrições e as sugestivas fotografias de PEREIRA DE OLIVEIRA. Por isso não se lê sem estranheza a afirmação

de que «o desenvolvimento da cidade do Porto data da sua doação ao bispo por D. Teresa e do foral que este lhe outorgou pouco depois (1120, 1123)».

Seja permitido a um leitor atento e interessado esboçar também um esquema genético. A estrada romana de Lisboa a Tuy, ao contrário do efeito de «atlantização do povoamento» que JAIME CORTESÃO irrefletidamente lhe atribuiu, ligou antes uma série de povoações importantes, algumas de origem ou, pelo menos, de nome céltico, outras ibéricas ou mais antigas. A estrada não fez, mas incrementou, as cidades.

Na passagem dos rios principais não mais deixou de levar um fermento urbano. A precoce aceitação do Catolicismo pelos Suevos, enquanto os Visigodos permaneciam Pagãos ou Arianos, permitiu àqueles desenvolver uma forte organização paroquial e fundar novas dioceses. O bispado imprime a povoações, até aí obscuras, um cunho urbano persistente. Esta aparente geração de cidades não pode ser obra de um povo que preferia a vida do campo e unicamente nela deixou influência perdurável (arado quadrangular, espigueiro, introdução da cultura do centeio): as novas dioceses apoiavam-se, afinal, sobre locais romanos ou romanizados, a que iriam promover a continuidade e o desenvolvimento.

É ainda nestes locais que se firma a Reconquista, «restaurando» com prioridade os que podiam assegurar a cobertura de uma fronteira movediça. A doação e o foral antes mencionado confirmam uma situação de facto, que se vinha desenvolvendo desde a presúria de 878; da designação e extensão progressiva da *Terra portucalensis* não poderá concluir-se que o Porto começou a exercer uma acção regional relevante que não mais se apagará? Entre a metrópole de Braga, a corte de Guimarães, reinando modestamente sobre uma vila de mesteirais, e o burgo episcopal e marítimo do Porto, consolida-se a unidade política do Condado Portucalense. Das três cidades, apenas Guimarães não parece ter raízes antigas. Do recente e belo livro de JORGE DE ALARCÃO sobre *Portugal Romano* desprende-se a impressão de que algumas linhas da fisionomia humana do País se fixaram nessa época. Será um atraente e significativo trabalho realçá-la.

É impossível condensar a enorme documentação, rebuscada em arquivos ou coligida em crúditos locais, entre os quais sobressai MAGALHÃES BASTO, geógrafo a quem o obscurantismo, extinguindo a Faculdade de Letras do Porto, cortou a carreira. Toda ela é utilizada com critério geográfico e ricamente ilustrada. Três cartogramas inserem, de modo muito expressivo, o desenvolvimento urbano na topografia. Anoto a falta de sobreposição deles aos arruamentos da cidade actual; uma vez mais o leitor se perde numa rica nomenclatura de que não pode tirar todo o proveito. Todo este estirado capítulo utiliza a enorme informação reunida pelos cronistas do Porto, acrescida das importantes explorações arquivísticas ao autor; mas utiliza-a sem a superar e o tratamento dela, a despeito de uma rica e expressiva ilustração de fotografias, mapas antigos, mapas de reconstituição, podia ser aligeirado. O método da geografia urbana do passado não pode ser diferente do actual, embora retrospectivo: análise das formas, interpretação das

estruturas e funções urbanas. Qualquer coisa como o autor fez, com tanto êxito, para o Porto actual, e não este infundável rol de ruas, poucas vezes com a vida que as animava e a fisionomia que as distinguia. A expansão dos arredores, processo comum do desenvolvimento citadino, não é traduzida num mapa que a tornaria expressiva. Materiais sem dúvida de grande importância mas a que falta a vigorosa síntese de um esboço da evolução urbana — e isso sobretudo importava realçar.

#### MODERNIZAÇÃO DA CIDADE

O autor estabelece uma baliza em 1813, data da primeira planta exacta da cidade. Não era mais razoável colocá-la na vigorosa acção urbanística dos Almadas que, sem poderem aproveitar das grandes demolições de um tremor de terra, empreendem, pela mesma época, um sério esforço de renovação? Rectificação e alargamento de vielas, maior densidade de construções, praças e jardins, arranjo das saídas. Esse surto continuará durante o século XIX, com a abertura de novas ruas, uma vez mais sem uma planta de conjunto que oriente o leitor mas com uma abundante reprodução das plantas parcelares de várias épocas em que raramente se conseguem ler as legendas. Uma vez mais é pertinente o reparo às laboriosas descrições de mapas: sem eles, insuficientes, com eles, desnecessárias. É justo confessar que o leitor mesmo que, por dever de ofício, procure fazer cuidadosa leitura, perde o fôlego perante enumerações que nada lhe dizem (nem todos podem ter vivido longamente no Porto)! No entanto aqui ficam, seriados topográfica e cronologicamente, os materiais de futuros estudos. Deploro que, uma vez mais, o autor os não tivesse sabido superar tornando o seu livro mais conciso e acessível.

Na evolução do último século sobressaem: a construção de carris para veículos de tracção animal, linhas de tracção a vapor, pontes metálicas, aberturas de novas avenidas e eixos de circulação cada vez mais extensos e orgânicos; fazem-se grandes demolições na área mais velha da cidade, desfogando-se o centro e os acessos dos tabuleiros da ponte de D. Luís; constroem-se bairros de casas económicas. Prossegue a seca nomenclatura de arruamentos: estranhamente, nada se diz do advento dos caminhos-de-ferro que, em Lisboa, determinam importantes arranjos urbanos ou marcam de nova fisionomia bairros onde terminam; também não se mostra como a rede de carros eléctricos fixou ou deslocou os principais eixos da circulação urbana e ligou os arrabaldes não apenas à cidade mas ao seu centro de comércio e de serviços. É sumária e incompleta a análise do crescimento urbano (a cidade aumentou 3,5 vezes num século), que o leitor estimaria ver tratado em gráficos e mapas num livro que os utilizou tão profusamente.

#### MORFOLOGIA URBANA

A parte mais valiosa, original e atraente do trabalho de PEREIRA DE OLIVEIRA é o estudo da morfologia urbana, apoiado em mapas a cores, abundantes, sugestivos e precisos. Registe-se o facto, a con-

trapor a carências que tenho vindo a apontar. Trata-se de um trabalho *notável*, pela abundância e rigor da informação, pela utilização criteriosa da expressão cartográfica, pela escolha expressiva de tipos. Só um conhecimento profundo e uma investigação minuciosa podiam ter conduzido a este conjunto de «plantas temáticas», pela primeira vez realizado relativamente a uma cidade portuguesa.

Os tipos de estrutura espacial têm em conta o volume do *espaço construído* (ou seja a sua *compacidade*), os *espaços de circulação* e os *espaços verdes* e a respectiva organização funcional. Sugestivas fotografias ilustram, uma vez mais, o texto e as plantas.

Não vou comentar as 8 «plantas temáticas» de conjunto e as 10 «plantas parciais», temáticas também. Esta riqueza de análise e de elaboração cartográfica, expressa numa forma precisa e sugestiva, revela aptidão invulgar. A sua execução é incomportável nos modestos recursos de um homem de estudo; com a chancela de um instituto universitário, mostra que só não trabalha quem não quer ou não é capaz: hoje, felizmente, o problema consiste em cada um se mostrar digno das verbas que os organismos científicos generosamente afectam à pesquisa e à comunicação dos seus resultados.

Uma dúvida eu desejava que o autor esclarecesse: o sentido e a extensão do topónimo *Baixa*, para além do significado funcional que lhe atribui. Lamento também a falta de um levantamento das ourivesarias da Rua das Flores, talvez o mais expressivo exemplo da persistência, em qualquer cidade portuguesa, do antigo comércio arruado; e de cafés que, suponho, definiriam tanto um «centro» como a autonomia de bairros novos, geradores das suas próprias formas de convívio.

Os espaços livres singularizam-se, no Porto, não apenas por estarem afectados à circulação mas por constituírem importantes e numerosas inclusões rurais; na sua área deslocada há ainda lugar para uma seca de bacalhau e para mais de vinte espaços onde se pratica a agricultura. Falta um mapa (uma vez mais substituído por uma nomenclatura de ruas) com os eixos antigos da circulação animal, definidores de feições morfológicas não de todo apagadas.

#### OBSERVAÇÕES METODOLÓGICAS

Num momento incerto da Geografia urbana, PEREIRA DE OLIVEIRA manteve-se dentro de métodos clássicos, que o mesmo é dizer, comprovados: observação, confronto dela com o mapa, estabelecimento de tipos morfológicos, estruturais e funcionais. Digno de realce o papel primacial concedido às condições naturais, sem as quais a Geografia urbana não existe.

A linguagem de PEREIRA DE OLIVEIRA é geralmente clara e correcta; nunca as generalidades são tomadas como explicações e não se dissimulam o desconhecimento e a incompreensão. Ela exprime não só uma séria cultura especializada mas a maturidade científica com que o autor a maneja.

A este livro tão extenso e tão minucioso podem fazer-se duas observações finais. Uma diz respeito à falta de coerência metodológica, que levou o autor à comparação das estações do Porto e de Moncorvo, para realçar o carácter atlântico e interior de uma e de outra; ao estudo da bacia do Douro, para apreciar o seu regime e a seguir com minúcia um elemento que fica fora do espaço urbano do Porto — o Cabedelo; enquanto a cidade era implacavelmente amputada dos arrabaldes que a continuam, mesmo quando indispensáveis à sua compreensão. A outra tem mais largo alcance.

Ficou estudada a cidade do Porto nesta análise morfológica do espaço urbano? Não creio. Falta a vida que anima as suas ruas e lugares de encontro (o café é uma típica «instituição» portuense, com funções recreativas e utilitárias, pois ali se tratam negócios sem dinheiro à vista). Todos gostamos de citar uma frase célebre: «A Geografia, ciência de lugares e não de homens»; mas a cidade é um lugar onde eles são aparentes e significativos, constituem parte integrante da sua *paisagem*. Falta também, ao menos como remate, a situação do Porto na hierarquia do povoamento do Norte de Portugal. Cidade regional? Mais do que isso, pois esse parece ser o papel de Braga, Viseu, Aveiro, Coimbra. Não hesitaria em considerá-la, em relação ao nosso padrão urbano, de nós pequenos e malha apertada, uma metrópole, com a metástase dos arredores e as aglomerações conurbadas com ela. Deixem-se aos economistas, despreocupados das realidades regionais, fabricar, por medida estrangeira, as suas absurdas regiões-plano. Em Portugal há apenas duas grandes aglomerações com dinamismo capaz de comandar uma economia em desenvolvimento: Lisboa e Porto. Foi pena que, acerca de tal assunto, nada se diga neste livro. A cidade tanto se entende de dentro para fora, na fisionomia do seu «espaço urbano», como de fora para dentro, em influências distantes que, afinal, modelam essa mesma fisionomia.

#### PORTO E LISBOA: ANOTAÇÕES COMPARATIVAS

Um livro é o que o seu autor pôde ou quis fazer e não o que lá desejariam encontrar leitores de múltiplas curiosidades. As observações feitas não desmerecem um trabalho sólido, sério, de grande riqueza gráfica, consagrado a uma cidade de fisionomia original e variada. Não existe para Lisboa nada de comparável, nem para qualquer outra cidade portuguesa. Oxalá este modelo possa inspirar indagações semelhantes: elas não são toda a Geografia urbana mas são um dos mais concretos e circunscritos dos seus aspectos. Perante a fluidez de outros, este permite ao investigador incipiente encontrar seguras directrizes de investigação.

O leitor estaria tentado a fazer um confronto entre o Porto e Lisboa, trabalho difícil, pois não existe para a capital análise e tipologia semelhantes à que PEREIRA DE OLIVEIRA com tanta argúcia estabeleceu. Vaga semelhança da topografia, um planalto retalhado por vales afluente do sector terminal do Douro e do Tejo. O planalto

existe em ambas as cidades e nelas permitiu o desenvolvimento moderno de uma planta regular. Mas Alfama ou Santa Catarina não se comparam aos desniveis da Sé, da Pena Ventosa, das Fontainhas e do Palácio de Cristal, em parte vazios ou galgados por escadarias que não têm paralelo na adaptação dos bairros ribeirinhos de Lisboa a uma topografia menos abrupta. Por outro lado, a efémera dominação muçulmana e a inexistência de uma Mouraria não deram lugar ao emaranhado das ruelas e de becos que rodeiam o Castelo de São Jorge e ocupavam grande parte da Baixa antes da abertura de arruamentos quadriculares.

A comparação do Barredo com Alfama é muito sugestiva, aquele com a Rua dos Mercadores, continuada por outra viela de comércio modesto e de officios que o atravessa em toda a largura. Não existe no Porto a sucessão de praças que, desde o século XVI, constituíram como o átrio monumental de um empório marítimo, mas apenas um longo cais onde apenas se abre uma réplica modesta do Terreiro do Paço — a Praça da Ribeira —, onde confluem a Rua dos Mercadores, sinuosa e apertada e a Rua de São João, larga e direita, aberta à custa de demolições. O centro comercial do Porto não tem a densidade nem a continuidade da Baixa e do Chiado. O Porto não teve o terramoto que facilitou a urbanização pombalina, limitando-se os Almadas a modestos retoques feitos à custa de reduzidas demolições. O seu Rossio dilui-se na Rua dos Aliados, espécie de Avenida da Liberdade cada vez mais alargada, onde o equivalente dos Restauradores e o Rossio se encontra, de certo modo, numa praça única — a da Liberdade. Mas a Rua dos Ingleses, dos despachantes e armazenistas do porto, das casas comerciais dedicadas à exportação e importação, tão vivamente evocadas em *Uma Família Inglesa* de JÚLIO DINIS, constitui, com a Rua das Flores, modernamente rectificadas, um dos principais eixos comerciais da cidade velha. Coroando tudo, a Cividade não é mais uma acrópole defensiva como o Castelo de São Jorge, mas a praça episcopal juntando dois imponentes edifícios — a Sé e o Paço do Bispo: o românico e o barroco, os dois grandes estilos da construção urbana nortenha.

Faltam por exemplo em Lisboa as grandes fiadas de moradias revestidas de azulejos, algumas no meio de jardins, do fim do século XIX e do princípio do actual, e os grandes edifícios de cimento armado são mais característicos da periferia que do centro, menos demolido e adulterado que o da capital. Grande número de praças ajardinadas mostra uma preferência pela vida de família e os respectivos lugares de desafogo. Ao contrário de Lisboa, onde se assistiu, nos últimos decénios, a uma migração do comércio e dos serviços para o que foi a periferia novecentista da cidade, a residência prepondera largamente fora do centro da aglomeração portuense, quando muito acompanhada do comércio diário e do café, que todos os homens frequentam e onde tanto se espairose como aprazam negócios. Um mapa da distribuição dos cafés mostraria certamente o alargamento progressivo do centro urbano e a constituição de bairros periféricos dotados de um dos seus mais característicos lugares de convívio.

Finalmente, o porto artificial de Leixões, construído para obviar os inconvenientes da barra do Douro e já insuficiente e o aeroporto, ficam fora do espaço urbano que, administrativamente, limita a cidade pelo rio e pela circunvalação. Em Lisboa as instalações portuárias marginam quase por completo a cidade e o aeroporto ficou envolvido pela expansão recente da cidade.

A comparação é o único caminho que permite constituir uma geografia geral das cidades e PEREIRA DE OLIVEIRA poderia um dia tentar ver onde vai, do Porto a Aveiro, Viana do Castelo, Lamego e Vila Real, a influência de certo estilo urbano que tem no Porto o seu paradigma. Mas não há domínio da Geografia onde o incomparável ressalte tão nítido e tão frequente. Ao rematar estas páginas por uma comparação entre o Porto e Lisboa, impressionam mais as diferenças do que as analogias. As cambiantes subtis que se combinam para dar uma fisionomia cidadina são mais nítidas que no mundo rural e industrial. O tratamento científico das aglomerações urbanas está menos em procurar generalizações superficiais do que em indagar objectivamente o que fez das cidades entidades ímpares, onde a comparação tanto pode ressaltar da semelhança como da unicidade. Por exigir um tratamento mais cauteloso, não se exime, de modo algum, às preocupações descritivas e interpretativas comuns a todo o trabalho geográfico bem conduzido.

ORLANDO RIBEIRO