

## ENEZA

Surpreendeu-me Veneza como uma das mais fortes impressões da minha vida de geógrafo andarilho; surpreendeu-me sobretudo por esta cidade pertencer ao mundo mediterrâneo que é, de certo modo, o meu mundo familiar, e ainda por poder colocar a impressão que me causou entre as mais elevadas que recebi nas quatro partes da Terra onde forrageei o pábulo de mais de trinta anos de curiosidade geográfica. Matéria portanto que requer detença na reflexão habitual.

Antes que singular, Veneza é uma cidade *única*, sem ter com qualquer outra mais do que a aparência de usar o canal como via de trânsito. Situada num conjunto de ilhas coalescentes, a alguns quilómetros da terra firme, conserva até hoje o originário aspecto insular (fig. 1). Por certo que o canal é também elemento de primeira importância na estrutura doutras cidades, como Amsterdã (*dam*, o dique do rio Amstel), como Bruges, como o centro de Stockholme; em nenhuma porém ele persistiu como único elemento possível da deslocação rápida e dos transportes em comum. Nas cidades mencionadas, apenas alguns edificios debruçam directamente sobre as águas tranquilas fachadas prestigiosas; na maior parte dos casos, entre o canal e as casas há uma verdadeira rua que o duplica, é por ela que se entra nas habitações e nos palácios, por ela que transitam os peões e se faz hoje, em parte, a circulação automóvel. No centro velho de Amsterdã, por exemplo, as belas fachadas de casas esguias, de empenas caprichosamente rematadas, viram-se sem dúvida para o canal, mas abrem-se para a rua, onde, às vezes, à força de engenho, se conseguiram

fazer medrar, na terra criada artificialmente, árvores de sombra e ornamento. Em todos os casos referidos, o canal é uma sorte de «faixa» de circulação aquática, orlada, dum lado ou de ambos, por outras faixas de circulação terrestre. Ao invés de Veneza, aquelas cidades estão engastadas na terra firme: extravasando de ilhas próximas, como Stockholm, ou inserindo-se numa área de *polders*, como Amsterdam e Bruges. Para elas

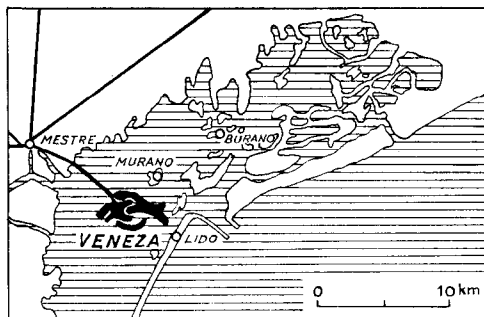


Fig. 1 — Veneza e a Laguna.

convergem várias estradas e vias férreas: cidades com ilhas e não cidades insulares. Que o acesso a Veneza se faça de comboio ou de automóvel, através duma ponte de 4 km que ligou artificialmente uma das ilhas ao continente <sup>(1)</sup>, o viajante deixa, na estação ferroviária ou no parque de estacionamento, de utilizar qualquer veículo mecânico terrestre. Alguns passos apenas levam ao Canal Grande, o mais largo e sumptuoso que, com a sua forma de S, estrutura ao mesmo tempo a cidade e permite servir o maior número dos seus pontos principais (fig. 2). Nele se fixou definitivamente uma das sinuosidades frequentes nas áreas em vias de colmatagem, percorridas pelo fluxo e refluxo da maré, que mantêm um sulco navegável entre fundos lodosos ao rés da água (o Canale Fasiol, logo ao Sul, sem separar ilhas, repete idêntico traçado). Próximo do local de acesso referido, desemboca o Rio Nuovo, o segundo em largura, que, evitando uma das curvaturas, encurta o trajecto entre ele e o centro da cidade.

«C'est la plus belle rue que je croy qui soit en tout le monde et la mieux maisonnée» (COMINES, fim do século XV). Aqui, de facto, moradas modestas e palácios patrícios, abrem para a via aquática a fachada principal, enquanto a casa mais bela tem para o lado da rua apenas uma entrada discreta:

<sup>(1)</sup> A ponte do caminho de ferro data de 1841-1846, a da estrada de 1933.



Fig. 2 — Planta de Veneza (figura tirada de R. ALMAGIA).

vem-se assim directamente do barco para o átrio, por uma escada de pedra que mergulha nas águas os degraus enegrecidos pelo salsugem. Nos edifícios antigos, o elemento mais característico era uma varanda ou balcão, à altura do primeiro andar, debruçado sobre o *rio* — que apenas subsiste nos palácios; reservados os andares à habitação, os baixos eram armazéns, porque a mais nobre prosperidade só tinha fundamento no comércio. Para além de edifícios sumptuosos construídos no apogeu da República Sereníssima, de perspectivas e de recantos que evocam um passado concluso de esplendor, o canal continua a ser a grande «rua» de Veneza, por onde é mais intensa a circulação. Nela passa o *vaporetto*, parando mais de uma dúzia de vezes, enquanto os *motoscafi*, menores e mais rápidos, aproveitam o «atalho» do Rio Nuovo. Ainda se vêem, balançando-se graciosamente ao sabor da ondulação, as gôndolas tradicionais, atracadas aos mastros pintados no alto com as cores vivas e o ouro que distinguem as famílias patrícias; toma-as o turista, porque assim lho recomendam as guias, ou o curioso com vagares para explorar os recessos dos canais secundários. Mas quase toda a circulação utilitária se faz em embarcações motorizadas, desde os transportes em comum, onde se encontra uma amostra de sociedade análoga à dum ómnibus, as lanchas a táxi dos apressados, as dos hotéis do centro, que conduzem os clientes abastados, até «veículos» aquáticos especializados em todo o género de funções: lanchas que abastecem os mercados da *Erberia* (hortaliça) e da *Peschieria*, que distribuem pelos retalhistas caixotes de *coca-cola* e de *chianti*, com o nome no costado por intuito de propaganda, lanchas que recolhem o lixo para vazar numa montureira distante, lanchas da polícia, dos bombeiros — amarradas em frente da respectiva estação —, lanchas funerárias que levam o defunto e acompanhantes à ilha de S. Michele, que é o cemitério da cidade.

Quem percorreu os canais do centro de Amsterdam, de Bruges ou de Stockholm em passeios organizados para turistas, não se recorda de ter visto nada de semelhante; embora, na periferia industrial, cheguem os batelões que transportam produtos do porto para as fábricas. Aqui, pelo contrário, é o estranho que, para visitar a cidade, toma os meios de deslocação dos habitantes dela; e as instalações industriais

ficam nos subúrbios continentais de Mestre — Marghera, próximo dum nó ferroviário importante. Separada deles pelo estreito pedúnculo de acesso, a velha Veneza revive tranquilamente todo o encanto da história.

Sabe-se como condições de refúgio, nos tempos de insegurança sucessivos à queda do império romano, começaram a atrair às ilhas da laguna os seus primeiros povoadores; como este estabelecimento incipiente se tornou não só estável como diferenciado, fazendo duma ilha centro comercial, doutra centro político; como este acabou por se fixar no grupo de ilhas de Rialto ou Rivoalto, quando Veneza se tornou uma república patricia, enriquecida no comércio marítimo; como em torno duma igreja e dum poço (elemento essencial à habitação), a cidade se foi expandindo, fixando a forma doutras ilhas e ligando umas a outras, lançando-se pontes de madeira que, com a prosperidade do comércio, foram substituídas por pontes de pedra, até de mármore (a de Rialto, a mais monumental, foi construída no fim do século XVI, em ângulo com altura para dar passagem a uma galera armada); como se fizeram aterros para conquistar o espaço de ruas (donde o nome frequente de *rio terrà*=canal aterrado); como se enterraram no lodo florestas de estacaria capazes de aguentar o peso do mármore dos palácios e igrejas (o pavimento da basílica de S. Marcos está ondulado e a construção é sustida com ajuda de traves de madeira e barras de ferro); como se construíram os *fondamenta* ou cais, que fixam o limite da área ocupada. Deste persistente trabalho humano resultou que o número de ilhas correspondentes à área urbana foi reduzido para... 118, sendo na origem muito maior. Separa-as uma rede de 150 canais atravessados por cerca de 400 pontes!

Mesmo sem o propósito de preservar em Veneza uma ambiência urbana única no mundo, seria impossível introduzir na velha cidade o automóvel: as pontes, arqueadas para deixar passar os barcos ou frágeis demais para a circulação mecânica, as ruas em linha quebrada e as ruelas apertadas, constituem obstáculos invencíveis. Por isso só as gôndolas e galeras foram substituídas por embarcações a motor: mas o canal e os «rios» permanecem como as únicas vias de trânsito fácil, rápido e desimpedido — aquele que tanto utilizam forasteiros como habitantes na vida de cada dia.

Para facilitar a comunicação pedestre entre os acessos e o coração da cidade, abriram-se e alargaram-se algumas ruas e aterraram-se canais; mas prevaleceu o bom senso, salvaguardando a incomparável atmosfera duma cidade de um cento de milhar de habitantes onde não entra um automóvel. Seguindo as indicações através da linha quebrada das *calli* e *salizade*, passando umas quantas pontes, alcança-se o centro em menos de meia hora. Desapareceu o maior número dos 500 jardins que existiam no começo do século XVI, sacrificados às exigências da construção. «Mas o aspecto da cidade actual, como tamanho e estrutura, nas linhas gerais permanece o que representa a célebre planta perspectiva de 1500» (1). Apenas se acrescentaram à sugestiva forma de peixe as docas exigidas pela tonelagem da navegação a vapor, o parque de estacionamento de veículos e o longo «istmo» por onde correm a linha férrea e a estrada.

A um *sítio* invulgar, a que deve uma estrutura única, acrescenta Veneza uma *posição* que está longe de «explicar» o seu destino de grande potência marítima do Mediterrâneo e de empório do comércio com o Oriente. Implantada no regolfo mais profundo e acessível duma extensa fachada marítima, Lisboa está, pelo contrário e com evidência, de acordo com o papel excepcional que lhe coube no mundo, tornando-a, no fim de contas, a maior rival de Veneza e aquela que mais contribuiu para o seu irremissível declínio. E como Lisboa, Sevilha, porto fluvial acessível a toda a navegação à vela, e mais do que Sevilha, Cádiz, apinhada num rochedo pedunculado por um tómbolo, longo e tão estreito que sempre se vê mar pelos dois lados, «predestinada», desde a época fenícia, para um destino de relações marítimas distantes. Se Ragusa (hoje Dubrovnik), Nápoles e mesmo Génova, por exemplo, ficam de certo modo à beira dos caminhos marítimos, Veneza é um fim, situada na extremidade dum recesso, donde tanto podia ter vindo a fortuna como o estagnamento. Uma vez mais, não é a natureza mas a história que permite compreender este destino singular. Aparentemente, nenhuma cidade tinha, como Marselha, a posição favorável de «entrada» do maior sulco transversal por onde penetram longe,

(1) E. MIGLIORINI, *Veneto* (Col. *Le Regioni d'Italia*, n.º 4), Torino 1962, p. 414.

na Europa média, as influências mediterrâneas. Mas a Itália «desempenhou, no começo da revolução comercial da baixa Idade Média, um papel tão predominante como o da Inglaterra no começo da revolução industrial moderna. Conservou aliás esta superioridade comercial durante quatro séculos, enquanto a Inglaterra não guardou o avanço sobre as outras nações industriais senão durante uma centena de anos». Os Venezianos, notou com espanto um cronista do princípio do século XI, «não lavram, não semeiam, não vindimam», abastecendo-se em Pádua de grãos e de vinho, vendendo em troca produtos orientais e a sua única «colheita»: o sal das lagunas. «Veneza era portanto o primeiro estado a viver exclusivamente do comércio. Atenas fora outrora mais rica, mas boa parte dos seus cidadãos eram agricultores». O caso de uma cidade desligada completamente do quadro rural era excepção, quando, no século XI, se semeava ainda no interior das mais progressivas e se continuou a fazê-lo, nas atrasadas, até ao fim da Idade Média (1).

A sua origem de refúgio, a pesca e a navegação na laguna, foram o aguilhão da vida marítima: em nenhum sítio ele teria sido tão forte como nesta urbe de ilhas e canais, onde o barco tem de usar-se tanto na circulação «interior» como nas relações com a terra firme. Quando outras cidades litorais da Itália, devastadas pelos Muçulmanos, se defenderam equipando para a guerra barcos de pesca e de cabotagem e o contra-ataque levou nobres e plebeus a descobrirem a riqueza dos bazares do Magrebe, nasceu o comércio marítimo a distância. Na insegurança com que vai desenvolver-se (em breve soará, com a expansão turca, a hora da segunda ameaça do Islame), entram em jogo as vantagens do sítio e da posição de Veneza: o recesso no fundo do Adriático, a laguna com o anteparo natural do Lido, que lhe aperta e ajuda a defender a entrada.

Veneza tem, no *hinterland*, a única planície — que o mesmo é dizer, a única área rica — da Itália; mas tem também atrás a barreira dos Alpes. Pelos seus passos, impraticáveis no Inverno e sempre difíceis, se estabeleceram contudo relações de que, desde a Idade Média, o *Fondaco dei Tedeschi* (armazém dos Alemães) atesta a importância.

Mesmo no aspecto actual, Veneza seria incompreensível

(1) ROBERTO LOPEZ, *Naissance de l'Europe*. Paris 1962, pp. 138-139.

sem a colocarmos no centro da sua vasta teia de contactos. Além de opulenta capital duma antiga república italiana, foi um lugar de ressonância que captou ecos vindos de todo o Mediterrâneo: há nela aspectos que evocam Bizâncio, o Levante, o próprio mundo muçulmano e, por ele, o Oriente, com a sedução das suas prestigiosas riquezas. Os seus monumentos e obras de arte exprimem tanto estas relações distantes como a ininterrupta capacidade de «invenção» que, desde a Antiguidade, conferiu à Itália ora o privilégio de conduzir a civilização do Ocidente, ora a de contribuir largamente para ela. Exprimem-no às vezes dum modo quase chocante, como o delírio bizantino da basílica de S. Marcos, coroada de cúpulas e pináculos e com a fachada sobrecarregada de esculturas e mosaicos, e o elegante equilíbrio dos outros três lados da sua *piazza*, verdadeiro «salão de mármore» concebido ao gosto clássico. Com toda a razão se disse que Veneza conserva «o mais típico ambiente oriental em terra latina, verdadeira escala lançada entre o Ocidente europeu e o Oriente asiático» (LORENZETTI).

A população regista as vicissitudes deste passado complexo. Veneza já era cidade grande quando permaneciam pequenos os maiores centros da Europa atlântica e da Europa média, com mais de 100.000 habitantes nos meados do século XIV, 200.000 no fim do seguinte, que marca a «época da sua maior grandeza»; em 1563, quando a decadência era sensível, contava ainda 170.000 e podia comparar-se com outras grandes cidades: com Milão e Nápoles, com Paris e Londres, com Lisboa. Terríveis pestilências (causa ou antes consequência do declínio urbano, por um abaixamento do nível de vida e uma relaxação da ordem cívica?), que sobrevieram em seguida, reduziram a população para a cifra de 100.000 almas, para menos ainda na queda da República Sereníssima (1797); tardia em refazer-se, desfavorecida pelo sítio em relação à vida moderna, a cidade aumentou lentamente, desde 130.000 habitantes em 1871 a 180.000 em 1931. População que subsiste em parte graças à exploração turística (hotéis, *trattorie*, lojas de lembranças, carregadores que esperam o visitante, gondoleros à cata de fregueses, guardas e guias dos monumentos); no começo do século, cerca de um quarto era socorrida pela assistência, o que dá ideia das condições precárias e artificiais

que a mantinham na antiga capital. Atraente para os turistas, que as facilidades de deslocamento e os recursos da propaganda fazem aumentar constantemente, Veneza não constitui, num país que luta com tanta energia contra o desfavor da natureza e o peso do passado, um polo de atracção urbana: quase dois terços dos habitantes são naturais dela e usam ainda correntemente o dialecto. No entanto, a densidade (350 habitantes por ha) é superior à dum grande centro modernizado pela vida industrial (Milão tem 250).

Nos 350.000 habitantes actuais estão compreendidas as várias ilhas da «cidade lagunar», parada no seu desenvolvimento, os subúrbios industriais ligados a importantes instalações portuárias da terra firme e ao entroncamento ferroviário de Mestre, a «cidade balneária» cosmopolita do Lido, na extensa praia de mar aberto na restinga que cerra e defende a laguna, com hotéis e casinos luxuosos. Formas de vida moderna em contraste com a velha cidade patricia, devem à proximidade dela e à inércia da tradição o estímulo principal do seu desenvolvimento: para o Lido extravasam os visitantes atraídos por um dos mais espectaculares cartazes turísticos do mundo; o apetrechamento do porto, entre as duas guerras, com solução das dificuldades de acesso e de navegação nos canais da laguna, fez-se porque Veneza afinal *fixou*, entre muitas possíveis, a saída da única região rica da Itália: a planície do Pó.

Veneza é, pela implantação, uma cidade estrangida, como as povoações rodeadas de muralhas e sem o recurso de extravasar para além delas o seu crescimento. Muitos canais foram rectificadados, alguns — entre eles o mais importante — conservam vestígios do traçado sinuoso natural; ao encurvamento do contorno das ilhas corresponde o arqueado de cais e de algumas ruas que as acompanham naquele contorno. De tudo isto resulta uma rede viária extremamente complicada, onde se multiplicam ângulos e recantos, ruas que passam por pontes, entradas desencontradas, vielas que levam a autênticos pátios com serventia para vários moradores, passagens cobertas que, por baixo dos edifícios, encurtam distâncias e facilitam acessos. Alguns destes aspectos lembram, à primeira vista, os da cidade muçulmana; mas os elementos em que uma rua se divide, os seus acessos, ramificações e becos sem saída têm, na grande maioria, um traçado em linha quebrada, sem o emaranhado

tortuoso que se compraz em curvas e recessos, conservado, por exemplo, nos bairros velhos de Córdoba e de Lisboa, por onde aquela origem se torna evidente. As únicas vias de acesso de traçado encurvado, que recorda o da *Calle Mayor* das cidades andaluzas (este também de herança moura), são antigos canais aproveitados para desafogar o trânsito de peões e que conservam o nome característico de *Rio Terrá*.

Em frente ou ao lado das igrejas há sempre um *campo* ou *largo*, de dimensões modestas, quando não exíguas; nalguns vêem-se ainda os beirais redondos dos poços de uso colectivo. Veneza tem uma praça não apenas principal mas única e a nenhuma outra se dá esse nome: *Piazza San Marco*. Vale a pena determo-nos nos seus caracteres: quase totalmente fechada pela frontaria da basílica e por um gracioso e uniforme conjunto de edifícios, onde corre uma arcada contínua ocupada com cafés, salões de exposição e lojas de artigos típicos do artesanato de Veneza: vidros de Murano, rendas de Burano — ilhas próximas —, coisas finas, belas e inúteis. Quase todos os acessos se fazem, discretamente, por meio de arcos, de modo que este incomparável local de espaiar-se fica quase subtraído à circulação das ruas e canais. Dominando as cúpulas e pináculos da basílica, *il Campanile*, com 99 m de altura, é como um símbolo de predominância da cidade sobre a igreja. O acesso à *riva* faz-se por uma *piazzetta*, ao longo da frontaria imponente do palácio dos Doges: do lado da margem, no cimo de duas altas colunas, ergue-se o símbolo do Evangelista — o Leão de Veneza — e a estátua de S. Teodoro. Esta «pracinha» é, na verdade, uma rua larga e curta, por onde se acede do cais ao coração da cidade. A praça de S. Marcos foi delineada como um vasto logradouro interior, que nem se abre directamente para o canal nem dá saída a ruas principais: a verdadeira praça-salão, de fisionomia senhorial, de que as cidades italianas ministram múltiplos exemplos mas que encontrou, na *Plaza Mayor* — sempre principal, às vezes única — das cidades espanholas, a mais acabada expressão arquitectónica e funcional. Para uma aglomeração urbana, grande há alguns séculos, não houve mais que um «centro» — e, por isso, a nenhum outro largo se deu o nome de *piazza*.

É muito sugestiva a comparação dela com o Terreiro do Paço, concebido, já antes da reconstrução pombalina, como uma

entrada de Lisboa amplamente aberta para o que ainda, na linguagem corrente, se chama «o mar». Desde a construção do Paço da Ribeira, nos primeiros anos do século XVI, que se procurou enobrecer este «terreiro», fechado por três lados mas totalmente desafogado na margem do estuário, com um aspecto monumental, relegando para a Ribeira as funções utilitárias de mercado e de estaleiro. Aqui desembarcavam solenemente os reis, quando se utilizavam ao máximo os recursos da navegação fluvial. Mas Lisboa teve, desde o fim da Idade Média, dois centros — desempenhando muito mais o Rossio a função de *forum* da cidade. Na duplicação, quando não multiplicação, das suas praças, a cidade portuguesa parece escapar a cânones urbanos em grande parte comuns à Itália e a Espanha.

No destino e na expressão, Veneza conta-se entre os melhores exemplos dum dos aspectos que tornam, ao mesmo tempo, atraente e difícil a Geografia urbana: a disparidade do material a elaborar. Imposições do sítio, vicissitudes históricas, relações e influências e até a voluntária reprodução de modelos ideais, podem dar à cidade um «ar de família», semelhança que nunca chega a identidade. A cidade, produto apenas das *sociedades ou civilizações históricas*, no sentido de TOYNBEE, exprime, mais do que outro estilo de vida, a variedade das obras humanas, onde a comparação encontra similitudes mas, não raro, faz ressaltar o *incomparável*. Com toda a razão escreveu um grande geógrafo italiano: «Pela sua singularíssima estrutura, Veneza é uma cidade de todo excepcional, talvez única no mundo» (1).

ORLANDO RIBEIRO

#### RÉSUMÉ

*Venise* est une ville unique, par son site insulaire (relié tardivement par chemin de fer et par route au continent) et par ses canaux, seules voies de la circulation motorisée, l'accès des voitures y étant interdit par l'étroitesse et le tracé coudé des rues et par les ponts nombreux, fragiles ou en dos d'âne. Depuis le *vaporetto* jusqu'aux canots à moteur (qui ont remplacé les gondoles traditionnelles), la population et les visi-

(1) ROBERTO ALMAGIA, *L'Italia*, Turino, 1959, t. II, p. 997.

teurs disposent d'une gamme de moyens de transport qui, grâce au tracé en S du Grand Canal, mène rapidement aux points principaux de la ville; les canots se prêtent à toutes les fonctions des voitures: taxis, transports lourds ou légers, police, pompiers, enterrements dans l'ile-cimetière. Les rues permettent cependant la circulation à pied, en franchissant par près de 400 ponts le réseau des 150 canaux. Quelques rues ont été élargies et quelques canaux remblayés pour permettre de gagner le centre plus aisément. La ville occupe un archipel dont le nombre d'îles est aujourd'hui réduit à 118, leurs contours ayant été fixés par l'homme et les constructions bâties sur pilotis. Les avantages du site dans les temps troublés qui ont suivi la chute de l'Empire Romain ont fait la fortune de la ville.

La position est loin d'expliquer ce singulier destin urbain. Car si la ville possède dans son *hinterland* la riche plaine du Pô, elle est au fond d'un cul de sac par rapport à la Méditerranée et les relations avec le monde germanique, attestées depuis le Moyen Âge, se faisaient par les cols des Alpes souvent impraticables, toujours difficiles. L'absence de vie rurale, la pêche, l'extraction du sel, la navigation dans la lagune, éveillèrent une vocation maritime et commerçante, détournée au début du XVI<sup>e</sup> siècle au profit de Lisbonne et des ports de l'expansion espagnole (Séville, Cadix). Aussi Venise s'est-elle immobilisée, gardant, depuis son déclin, un aspect à peu près identique. Elle comptait parmi les grandes villes d'Europe à la fin du XV<sup>e</sup> siècle qui marque son apogée, où les liens qu'elle avait avec le monde bysantin et musulman l'ont fortement marquée.

Devant ses nombreuses églises s'ouvrent de petites places dont les puits publics assuraient le ravitaillement en eau de la population. Mais l'unique *Piazza*, devant la basilique Saint Marc, est un vaste salon intérieur, à l'écart, comme la *Plaza Mayor* de tant de villes espagnoles, de la circulation par les rues ou les canaux. La comparaison avec le *Terreiro do Paço* de Lisbonne est suggestive, car cette place, dont un côté donne sur le Tage, est conçue comme une entrée symbolique de Lisbonne, doublée d'un *forum* intérieur, le *Rossio*.

Venise est par sa «structure très singulière une ville tout à fait exceptionnelle, peut-être unique au monde» (R. ALMAGIÀ). En ce sens elle exprime bien tout l'attrait et toutes les difficultés de la Géographie urbaine, qui aboutit souvent à la biographie d'une agglomération qui n'a nulle part son pareil.