

# A ÁREA METROPOLITANA E SEU SIGNIFICADO

## Conceituação em Geografia Urbana

PROF. *Carlos A. Azevedo Oliveira* \*

### INTRODUÇÃO

Há uma queixa generalizada sobre a dificuldade em encontrar-se uma definição satisfatória para área metropolitana.

No momento em que o legislador brasileiro adota a expressão ÁREA METROPOLITANA, e já a incorporou oficialmente à legislação vigente, é oportuno o debate sobre sua definição.

Vamos alinhar alguns conceitos que encontramos.

Em primeiro lugar, devemos adiantar que, para ficar bem claro o que se entende por área metropolitana, será necessário definir outros termos que se empregam ao tratar-se das relações entre as cidades e da estrutura da rede urbana.

A cidade central de uma área metropolitana, como é óbvio, será uma metrópole. Não poderá existir área metropolitana sem metrópole. Portanto, cumpre definir previamente o que é uma metrópole.

Para Nice Lecocq Müller a palavra é "empregada em Geografia Urbana para designar a grande cidade, de funções complexas, que exerce influência sobre extensa área geográfica, dentro da qual comanda uma rede de cidades menores.

O que realmente caracteriza a metrópole é a complexidade das funções urbanas e, em especial, a grande extensão de sua área de influência (econômica, política e cultural) que extravasa a própria unidade política-administrativa (Estado, Província ou Departamento). Isso a torna verdadeira "cabeça" não apenas de uma rede de cidades adjacentes, como até, às vezes, de regiões bastante afastadas, com atividades econômicas diferenciadas ou mesmo "sistemas" urbanos menores, que giram em torno de capitais regionais"(1)

Para Emílio Willems, metrópole "é a cidade que domina econômica e tecnicamente uma região. Uma cidade chega a ser metrópole quando:

1. constitui-se centro de convergência da produção regional, e

\* Professor de Geografia Humana do Departamento de Geografia do Instituto de Ciências da UFRGS

2. suas instituições financeiras controlam as atividades econômicas do *Hinterland*.” (2)

Portanto, costuma-se denominar metrópole econômica a toda grande cidade que atua como um destacado centro de atividades humanas. A área dependente dela se chama metropolitana e o tipo de organização que a sustenta se conhece pelo nome de economia metropolitana.

Aceitando a definição de GRASS, economia metropolitana é a organização de produtores e consumidores, em mútua dependência dos produtos e serviços necessitados”. (3)

Mas outras definições também se impõem relacionadas a outros termos que costumam ser empregados incorretamente.

Cremos que a dificuldade maior existente reside no fato de se confundir palavras que não se equivalem.

Por exemplo, é comum vermos na literatura não especializada o emprego de termos como megalópole, metrópole, área urbanizada e área metropolitana como se fossem sinônimos. O seu significado, contudo, é bastante distinto.

Como diz o geógrafo Pierre Bonnoure (4), cada termo deve evocar uma noção exata, isto é, tornar-se um instrumento científico em vez de permanecer como uma palavra do vocabulário comum. Foi o que se fez em geografia física: foi preciso estabelecer um acordo sobre uma definição exata e invariável das palavras ou de expressões tais como istmo, depressão ciclônica, plataforma continental, talvegue, nível de base, cuesta, etc. Trata-se de termos retirados de uma língua e aplicados a certo fenômeno, ou a certa noção, e depois generalizados, empregados sem alteração em certos idiomas ou traduzidos em outros por palavras ou expressões, estabelecidas uma vez por todas. É a isto que os geógrafos devem-se aplicar de agora em diante (disse Bonnoure em 1950), a fim de fornecer à geografia urbana um vocabulário científico para que o mesmo termo, em cada língua, designe sempre o mesmo fato, o mesmo fenômeno, a mesma noção científica, onde os termos se correspondam, de modo constante, de uma língua a outra.

Área metropolitana é uma expressão divulgada através de publicações norte-americanas e adotada, em 1950, pelo Serviço de Recenseamento dos Estados Unidos, juntamente com outras repartições daquele país, a fim de substituir a de distrito metropolitano que o citado Serviço adotara em 1940.

Na obra “A Sociedade Urbana”, 4a. edição datada de 1959, Halbert e Gist (5) dizem que, nos Estados Unidos, denomina-se área metropolitana o que os ingleses chamam de “conurbation”. Entretanto, entendemos, segundo conceituação geográfica mais atualizada, que pode haver conurbação sem a coexistência de área metropolitana, especialmente em se tratando de pequenas cidades gêmeas, quando nenhuma delas pode ser considerada metrópole; pois neste termo inclui-se o sentido de importância regional e política.

Na França é usado o termo "agglomeration", para área metropolitana, e na Inglaterra ainda se aplica o termo "conurbation", o que poderá ocasionar confusões. Mas entre os profissionais, procura-se por em ordem a terminologia.

## A NOVA DEFINIÇÃO DE URBANO NOS ESTADOS UNIDOS

Num estudo deste gênero, em que se toma por base as áreas urbanizadas, uma primeira preocupação que se apresenta é a de definir o que é urbano. Noel P. Gist e Sylvia F. Fava, num capítulo sobre o assunto, emitem as seguintes apreciações: (6)

Durante algum tempo, os funcionários do Departamento Censitário dos Estados Unidos e outros concordaram em que a definição oficial da palavra "urbano", no sentido de uma localidade unificada com 2.500 habitantes ou mais, não correspondia à realidade. Em 1950, esta definição foi modificada de modo a que compreendesse núcleos de população não unificada ou anexos, se apresentassem características predominantemente "urbanas", assim como certo número de lugares unificados ou não que tivessem povoações de menos de 2.500 habitantes. Estas modificações foram conservadas no censo de 1960. A definição de "urbana" correspondente a 1960 é substancialmente a mesma de 1950.

A definição do censo de 1960 especifica que a população urbana estará composta de todas as pessoas que residam nos seguintes tipos de núcleos de povoação:

- a) Localidades de 2.500 habitantes ou mais, unificadas em forma de cidades, burgos ou povoados e vilas (salvo na Nova Inglaterra, Nova Iorque e Wisconsin, onde as "vilas" – towns – são simplesmente divisões civis secundárias dos condados);
- b) A franja urbana de densa povoação, incluindo zonas unificadas ou não, situadas ao redor de cidades de 50.000 habitantes ou mais;
- c) Localidades não unificadas, com 2.500 habitantes ou mais;
- d) Vilas (towns) situadas em Nova Inglaterra e localidades semelhantes de Nova Jérsei e Pensilvânia, que contêm como subdivisões municipalidades não incorporadas, e que contêm com 25.000 habitantes ou mais, ou uma população de 2.500 a 25.000 e uma densidade de 600 habitantes por km<sup>2</sup>.

Esta nova definição de urbano e rural é da maior importância nos Estados urbanizados do que na maioria dos Estados predominantemente rurais. Isto é devido ao deslocamento de grande número de pessoas para os subúrbios e outras zonas exteriores das cidades. Grande número dessas pessoas, nos Estados Unidos, haviam sido classificadas como rurais conforme a definição antiga.

Os esforços realizados pelo Departamento Censitário americano para fazer com que a definição da população urbana constituísse um reflexo válido das formas da comunidade foram levados muito além dos novos critérios já descritos. Nos censos de 1950 e 1960 empregaram-se duas novas categorias para a enumeração da população: Áreas Urbanizadas e Áreas Metropolitanas Tipo. Em 1960, a denominação de Área Metropolitana Tipo foi modificada, passando a chamar-se Área Estatística Metropolitana Tipo.

O conceito de Área Urbanizada foi criado para delimitar os confins da cidade física, para distinguir dos confins da cidade legal. Toda a população radicada em Áreas Urbanizadas está classificada como urbana. O conceito de Área Estatística Metropolitana Tipo está destinado a designar os limites de influência diária regular das grandes cidades mais além do território fisicamente urbano. A Comunidade "metropolitana" é, por definição, maior que a comunidade "urbana", e pode incluir alguma população classificada como rural.

## ÁREAS URBANIZADAS

Reconheceu-se geralmente que muitas localidades não incorporadas, mas situadas nos bordos de uma cidade, eram tão urbanas como a cidade mesma, apesar de, anteriormente a 1950, o censo tê-las excluído, em sua enumeração, dos residentes citadinos. Portanto, criou-se a categoria de Áreas Urbanizadas com o objetivo de que fossem incluídas na população urbana aquelas pessoas que viviam em condições nitidamente urbanas ou nos bordos das cidades grandes. Por definição, uma área urbanizada "está constituída por uma ou mais cidades de 50.000 habitantes, e todas elas situadas em um território suburbano, ou em uma franja urbana". Em suas intenções de alcançar certo grau de exatidão, o Departamento do Censo é bastante específico no que se refere aos tipos de população situados nos bordos de uma cidade e que podem incluir-se na categoria de Área Urbanizada. As especificações formuladas em 1960 são as seguintes:

1. Localidades incorporadas, com 2.500 habitantes ou mais.
2. Localidades incorporadas, com menos de 2.500 habitantes e que contenham uma zona com uma concentração de 100 lugares ou mais.
3. Vilas dos Estados de Nova Inglaterra, Nova Jérsei e Pensilvânia, e condados de outros Estados que estejam classificados como urbanos.
4. Território não incorporado, com uma densidade de população de 400 habitantes ou mais por  $\text{km}^2$ .
5. Território não incorporado, com uma densidade de população inferior a 400 habitantes por  $\text{km}^2$ , de forma tal que a inclusão do território reuna certos requisitos para arredondar os limites do bordo.
6. Território dedicado a fins comerciais, industriais, de transporte, recreio e outros funcionalmente relacionados com a cidade central.

## ÁREAS ESTATÍSTICAS METROPOLITANAS TIPO

As anteriores enumerações do Departamento do Censo dos Estados Unidos incluíram o "distrito metropolitano" reconhecendo o surgimento de grandes comunidades constituídas por cidades centrais e núcleos adjacentes de população. Esta categoria foi utilizada pela primeira vez em 1910 e foi aplicada a 25 distritos metropolitanos e a 19 "outros distritos" que continham cidades de 100.000 a 200.000 habitantes e seu território adjacente.

A aparição da metrópole como forma de comunidade dominante nos Estados Unidos proporciona o exemplo mais assombroso do modo como devem criar-se definições para fazer frente à realidade da vida das comunidades. O êxodo da população desde as apinhadas cidades centrais até os novos distritos situados fora dos limites legais citadinos, e onde podia viver independentemente cada família, os quilômetros de estradas e viadutos que foram construídos para atender o crescente tráfego de automóveis e cominhões, a construção de fábricas e centros de venda a varejo nas zonas exteriores das cidades, tudo isso anunciou uma nova era no panorama urbano norte-americano. O período de pós-guerra presenciou uma "explosão metropolitana" e, quando realizou-se o censo de 1950, viu-se quão urgente era a necessidade de criar uma definição geral que abarcasse todo o complexo metropolitano.

Em 1950, o Departamento do Censo, junto com outros organismos federais interessados, adotou oficialmente a Área Metropolitana Tipo em substituição ao distrito metropolitano. Em 1960, a denominação foi modificada passando a ser Área Estatística Metropolitana Tipo; entretanto, os critérios seguiram sendo os mesmos de 1950. Tal como a classificação da Área Metropolitana Tipo de 1950, a Área Estatística Tipo reconhece o crescimento de grandes comunidades multinucleares caracterizadas por uma cidade central e núcleos de população circundantes.

Cada Área Estatística Metropolitana Tipo tem como núcleo um condado que contém uma grande cidade central de pelo menos 50.000 habitantes. Acrescentam-se condados contíguos à área metropolitana, se reunem certas especificações contidas na definição. Um tipo de especificação é o que se refere ao caráter do condado contíguo, como lugar de trabalho ou como residência de obreiros não agrícolas e a densidade de população. Estas especificações tem por objeto medir a natureza metropolitana do condado contíguo. Outro tipo de especificação refere-se ao grau em que o condado contíguo como unidade está integrado na estrutura social e econômica do condado que contém a cidade central.

Para que um condado contíguo possa ser incluído em uma área metropolitana, deve reunir as seguintes especificações, segundo o censo de 1960:

1. O condado deve ter:
  - a) 10.000 trabalhadores não agrícolas que residam ou trabalhem ali, ou

b) pelo menos 10% de obreiros não agrícolas que residam ou trabalhem no condado que contém a maior cidade da área metropolitana, ou

c) pelo menos a metade de sua população deve residir em distritos civis menores contíguos, com uma densidade de 60 ou mais habitantes por km<sup>2</sup>.

2. Os obreiros não agrícolas devem constituir, pelo menos, 75% da mão de obra total que esteja empregada no condado.

3. Deve haver indícios de integração social e econômica do condado com o outro condado que contenha a cidade central, segundo venha indicado por critérios tais como os seguintes:

a) 15% ou mais dos obreiros residentes no condado contíguo trabalhem no condado que contém a cidade maior da área metropolitana, ou

b) 25% ou mais das pessoas que trabalhem no condado contíguo residam no condado que contém a cidade mais importante da área metropolitana, ou

c) se os critérios 3 a e 3 b não são conclusivos, podem ser utilizados tipos de informação afim: médias das chamadas telefônicas por assinante e por mês desde o condado contíguo até o condado que contenha a cidade central; informações sobre a circulação de periódicos; análise das contas dos estabelecimentos dedicados ao comércio varejista nas cidades centrais, para determinar a proporção em que os referidos estabelecimentos são utilizados por residentes do condado contíguo; processos dos serviços de distribuição a domicílio dos estabelecimentos varejistas radicados nas cidades centrais; e cálculos oficiais sobre o tráfego.

Entende-se por condado "contíguo" o que é adjacente ao condado que contém a maior cidade da área, ou que se encontra unido à dita cidade por mediação de um condado intermediário que esteja integrado ao condado central. Não há limite quanto ao número de enlaces que possam ter os condados metropolitanos exteriores, desde que reunam todos os demais requisitos exigidos.

O condado (county) é subdivisão do estado aproximadamente correspondente ao município. Nos estados da Nova Inglaterra, entretanto, "town" (neste caso traduzido por vila, linhas acima) mais que "county" (condado) é a unidade geográfica básica.

## ÁREA METROPOLITANA E CIDADE CENTRAL

Egon Bergel <sup>(7)</sup> define a área metropolitana como o tipo mais integrado de habitat humano.

Compreende e integra todas as formas conhecidas de povoamentos humanos: zonas rurais, áreas urbanizadas, conurbações, aldeias, vilas, cidades e aglomerações de cidades.

É um novo tipo de supercomunidade, com muita área e população, de funções complexas, que organiza com eficiência grupos que antes mantinham somente contatos ocasionais.

Do mesmo modo que a comunidade metropolitana cria mais contatos entre os residentes da região, também cria mais contatos entre todas as comunidades metropolitanas. Esta é que explica a coesão que atualmente existe em toda a nação.

A cidade central domina a área metropolitana, mas deve-se esclarecer esta afirmação. A cidade central não se encontra em situação de dar ordens. Seu domínio resulta apenas de sua situação ecológica e não é completamente aceito, nem é posto fora de discussão por suas competidoras. Seria mais correto dizer, acentua Bergel, que dentro da área metropolitana todas as comunidades estão orientadas para a cidade central e, em grande parte, são condicionadas por ela. O domínio é maior no campo econômico, porque as oportunidades aí são mais atraentes. O domínio da cidade central é óbvio no tipo de cultivos que se realizam dentro da distância das entregas diárias, por meio de caminhões. Seguramente são encontrados aviários, bacias leiteiras e cinturões verdes (hortas e pomares) nos arredores de uma cidade central.

As grandes organizações comerciais (armazens e lojas de diferentes ramos) que alcançaram êxito nas cidades maiores, estão em posição vantajosa para estabelecer sucursais nas cidades pequenas.

A cidade central é também o mercado de toda a área. Se uma pessoa procura trabalho e não tem planos específicos nem relações pessoais, geralmente explorará possibilidades na cidade central, antes de abandonar a região.

## CONURBAÇÃO

O mesmo autor também nos dá uma idéia inconfundível de conurbação. Diz ele: Não obstante a expansão não ter sempre um crescimento igual, as cidades aumentam com "tentáculos axiais", fenômeno estudado por Hurd e Hoyt. As cidades se estendem ao longo das principais artérias, rodovias e linhas férreas. Por meio desse processo, as cidades chegam a outros lugares urbanos mas, por assim dizer, só com a ponta do dedo. Os dois lugares urbanos se encontram somente em uma área muito limitada; nas demais partes, seus limites estão muito separados e podem distinguir-se com toda nitidez.

Entretanto, esse desenvolvimento não se limita ao encontro de dois lugares urbanos. As rodovias principais induzem as pessoas a se estabelecerem em uma área estreita, mas quase ininterrupta. O resultado é a criação de povoamento com o aspecto de corda; nas cercanias das cidades já existentes, as uniões se realizam cedo ou tarde. Fora delas estas povoações não têm largura e às vezes consistem

somente em uma linha de casas, que por conveniência se convertam legalmente em parte de uma cidade com a qual têm muito pouco em comum.

Em seu devido tempo, essas povoações podem unir-se com todas as demais cidades que se encontram ao longo de uma estrada principal, mas as cidades, fisicamente unidas assim, seguem sendo unidades ecológicas separadas. O ir e vir de uma a outra das partes mais distanciadas da corda não é algo freqüente, e cada cidade não depende mais das outras como se a união não existisse. A esta contínua sucessão de localidades urbanas em forma de corda, Bergel chama de conurbação. Se duas cidades de tamanho considerável estão tão distanciadas que a aglomeração real não pode produzir-se, o mais provável é que surjam áreas conurbadas.

No trecho de 237 milhas da rodovia número 1 dos Estados Unidos, conhecida pelo nome de Boston Post Road, há uma linha de casas praticamente ininterrupta e o automobilista passa da jurisdição de uma cidade a outra sem distinguir os limites físicos, a menos que consulte os letreiros do caminho. (7)

## CIDADES VIZINHAS E CONURBAÇÕES

O conjunto urbano não se expande somente através de zonas despovoadas. Outras cidades existem nas vizinhanças com as quais elas se acham em contato, conforme salienta Beaujeu-Garnier e Chabot (8)

Dietrich Bartels<sup>(9)</sup> insiste muito justamente sobre o interesse do estudo das relações interurbanas, muitas vezes negligenciados. Duas cidades vizinhas são, para ele, aquelas cujos respectivos centros se distanciam a menos de 35 km. Há núcleos que se tocam e outros que são separados por espaço inteiramente rural.

As relações são, por vezes, muito estreitas, enquanto que outras não têm entre si senão um lado e outro de um rio, de uma fronteira. Também, estas cidades podem tanto completar-se quanto fazer concorrência uma à outra (Mayense-Viesbaden).

Por meio das cidades vizinhas as *conurbações* têm um lugar à parte, e é preciso insistir-se neste ponto, porque o termo tem dado lugar a abusos, resultando muitas vezes por confundir *vizinhança* e *conurbação*.

Os autores supra citados lembram que o termo conurbação foi introduzido por P. Geddes que havia também sugerido o de conglomeração. O assunto tem sido discutido e diversamente interpretado. Alguns geógrafos o rejeitam, preferindo ater-se ao termo aglomeração, termo que para nós corresponde a área metropolitana.

C. A. Fawcett<sup>(10)</sup> dá uma definição que se aproxima muito de aglomeração pois exige a continuidade da superfície construída.

Em seu trabalho sobre conurbações na Grã-Bretanha, T.W. Freeman<sup>(11)</sup> declara que uma conurbação consiste em uma acumulação de cidades industriais

onde podem, aliás, encontrar-se lugares primitivamente comerciais ou residenciais; estas cidades podem ter conservado uma individualidade acentuada. Fig. 1. Mas T. W. Freeman — e com ele o Censo Britânico — considera que uma cidade com seus satélites ou seus dormitórios podem formar uma conurbação; Londres é assim considerada como a maior conurbação britânica. Pierre George<sup>(12)</sup> assinala muito precisamente que se trata preferentemente de uma aglomeração, isto é, — "agglomeration" — correspondente francês de área metropolitana.

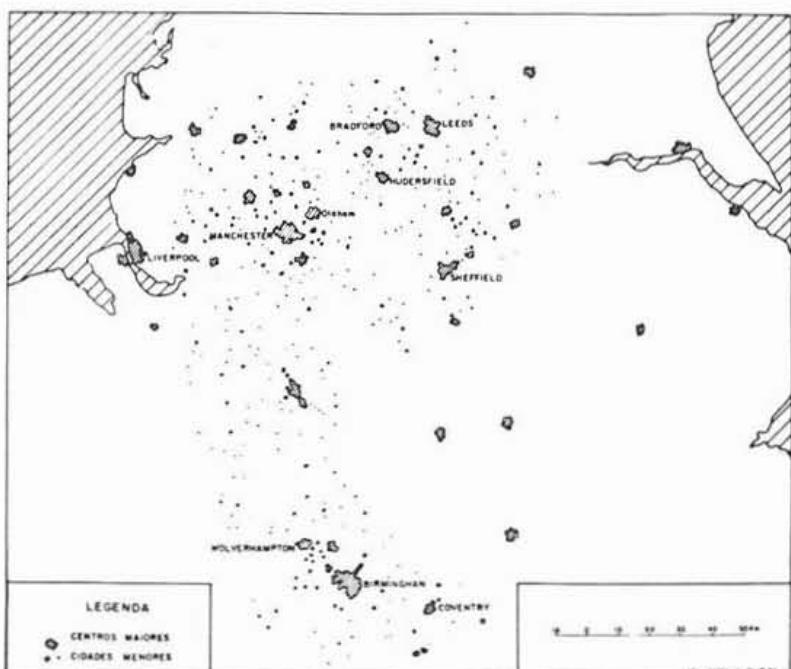


Figura 1

Parece que não se deve confundir os dois termos aglomeração e conurbação, opinam mui prudentemente Beaujeu-Garnier e Chabot<sup>(8)</sup>; são duas noções que podem coincidir mas não necessariamente. A aglomeração (ou área metropolitana, no nosso caso) supõe mais dependência; na conurbação as cidades conservam-se mais distintas mesmo estando todas englobadas em um mesmo conjunto.

Por outro lado, alguns autores definem a conurbação simplesmente como uma sementeira de cidades próximas umas das outras.

Há vantagens em restringir a definição. A conurbação pode, efetivamente, ser definida por uma dupla condição.

1. A primeira é genética. Somente existe aglomeração quando o conjunto se constitui sob a influência da cidade. A proliferação de subúrbios industriais ou residenciais dá lugar a tal fenômeno. Ao inverso, a justaposição de cidades que cresceram separadamente dão lugar a uma conurbação, mesmo que uma dessas cidades termine por preponderar. Esta acepção é dada por Aldo Sestini e C. A. Wissink.<sup>(13)</sup>

O caso mais simples de conurbação é o de cidades gêmeas e o exemplo clássico é o de Saint-Paul e Minneápolis. Entre nós há o caso bem conhecido de Livramento e Rivera. Igualmente, Ludwigshafen e Mannheim, de um lado e outro do Reno, formam uma conurbação: Fig. 2.

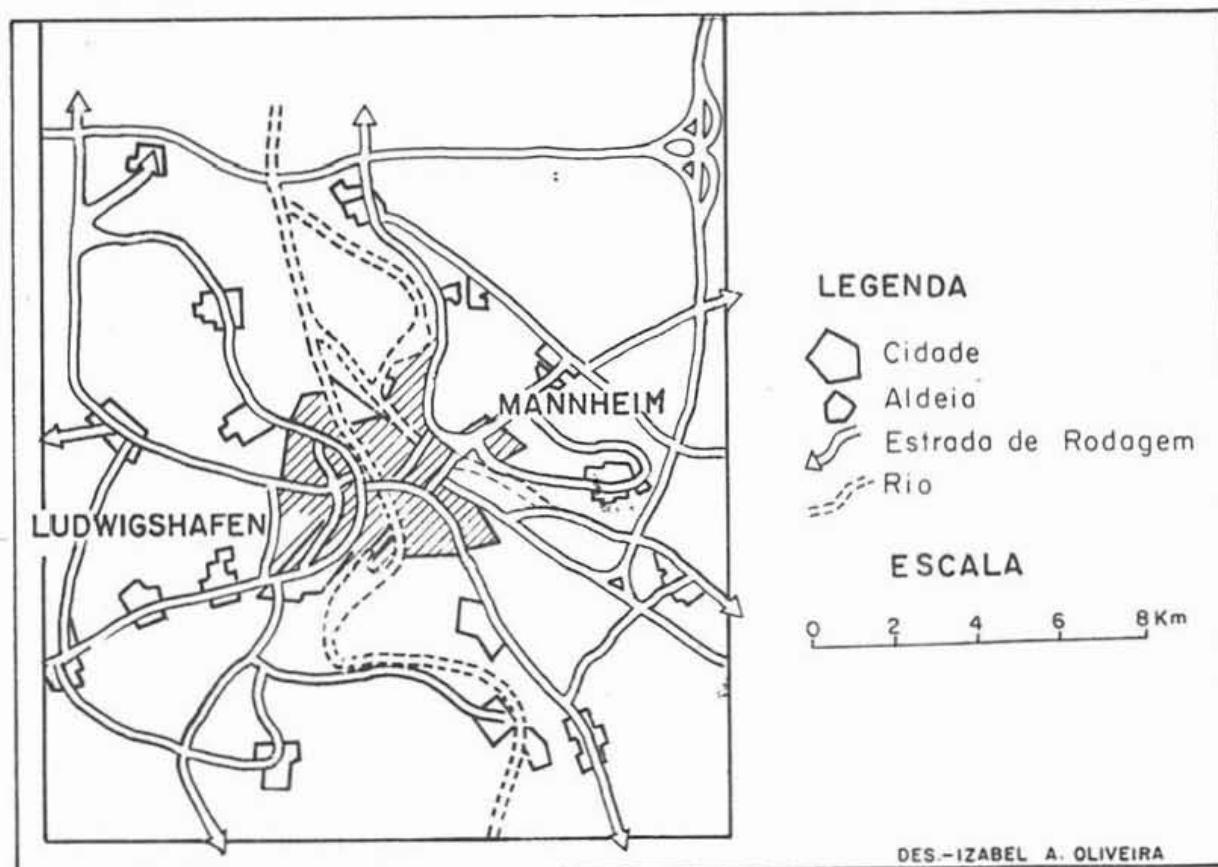


Figura 2

Mannheim contava, há um século, com 22.000 habitantes e Ludwigshafen, 2.000; não foi por influência de Mannheim que Ludwigshafen se desenvolveu mas devido à instalação de uma usina de produtos químicos. É bem o caso de duas cidades que se desenvolveram cada uma por sua conta. O mesmo se dá com Leeds e Bradford.

Ao lado das conurbações duplas, temos as conurbações múltiplas. Lille, Roubaix, Tourcoing, dão, à França, o exemplo de conurbação por demais citada, conurbação que resulta hoje na reunião de três cidades.

As conurbações são muitas vezes devidas à presença de jazidas minerais que suscitam o surgimento de várias cidades vizinhas: tal é o caso de Saint-Étienne e cidades do vale do Gier. Fig. 3.

As cidades do Ruhr nasceram, umas e outras, da exploração do carvão e das indústrias ou do comércio do carvão que as fez surgir. Representam hoje a mais clássica das conurbações, de Krefeld a Dortmund, com mais de 4.000.000 de habitantes. Fig. 4.

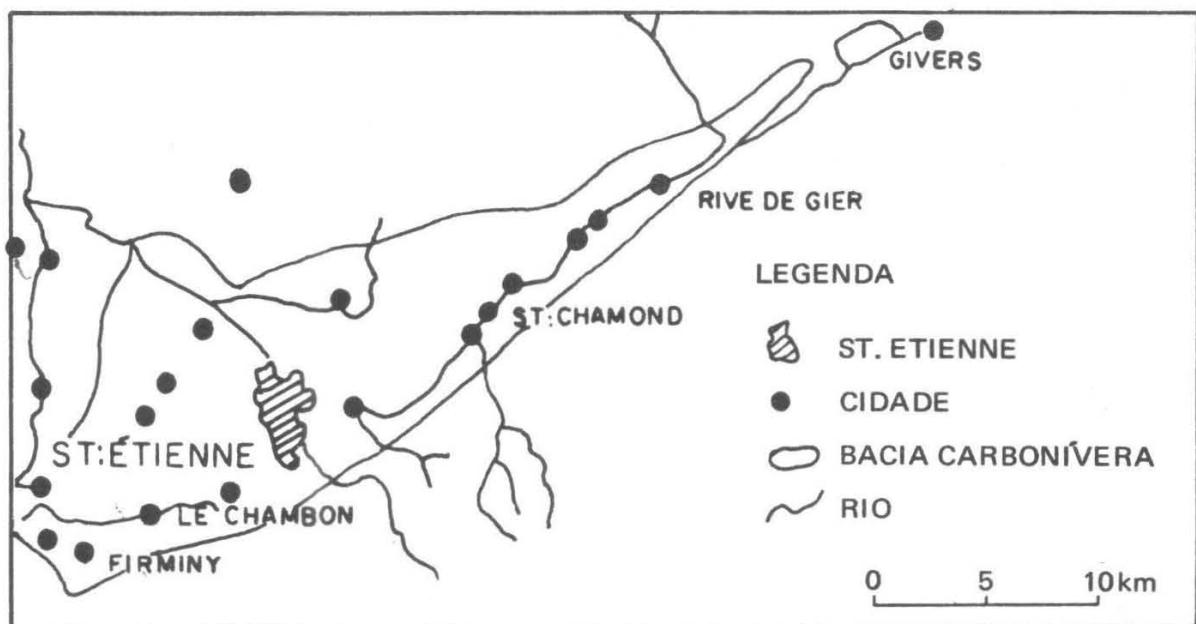


Figura 3

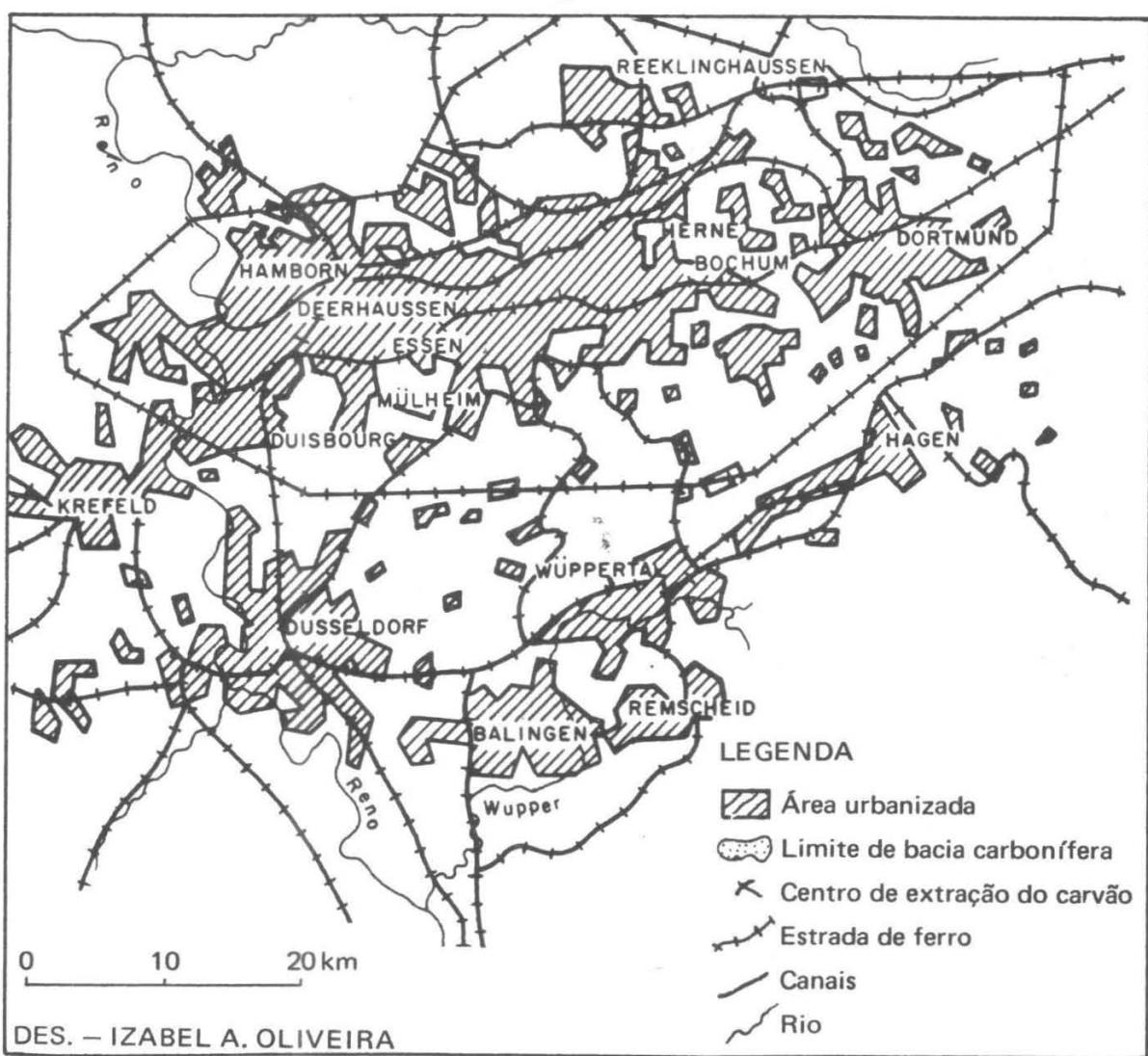


Figura 4

Evidentemente, pode-se dizer que no Lancashire todas as cidades dependem mais ou menos de Manchester por que elas trabalham, fabricando, umas, fios mais finos, outras, fios mais grosseiros, de tecidos. Mas se elas têm sido levadas a crescer em torno de Manchester, elas tiveram sua própria vida e a tem conservado, como Oldham. E o mesmo se verifica nos Midlands com Birmingham, Coventry, Dudley, Wolverhampton. Fig. 5.

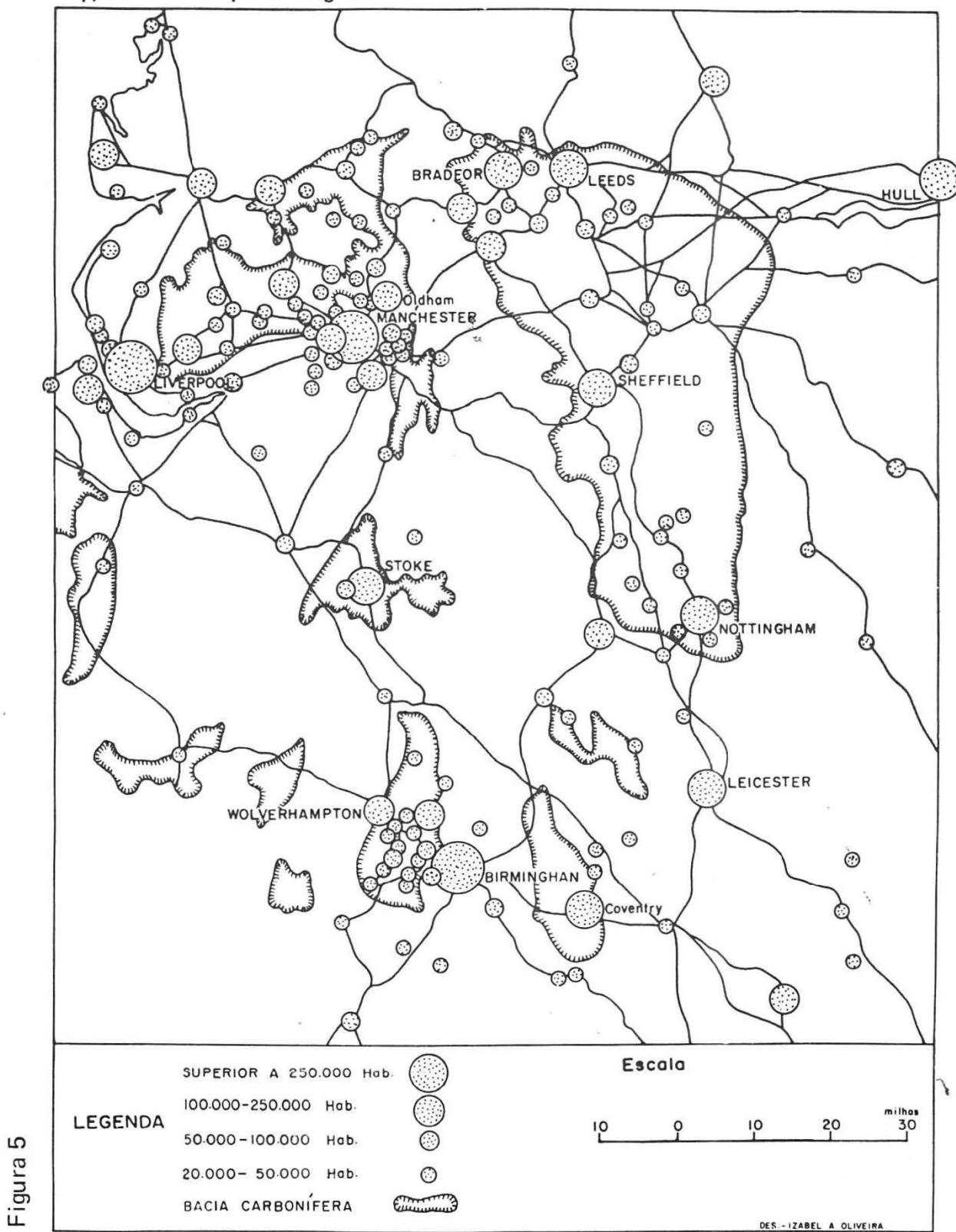


Figura 5

Uma conurbação se desenvolve na confluência do Main e do Reno: Francfort, Hochst, Offenbach, Hanau, Aschaffenburg, Russelssheim, Darmstadt, Wiesbaden, Mayence. Fig. 6. Trata-se de cidades que, na metade do século XIX, eram independentes, não exercendo aliás as mesmas funções; formam hoje um conjunto contínuo onde a densidade jamais baixa de 300 habitantes por km<sup>2</sup> e que abrange mais de 2.000.000 de habitantes.<sup>(14)</sup>

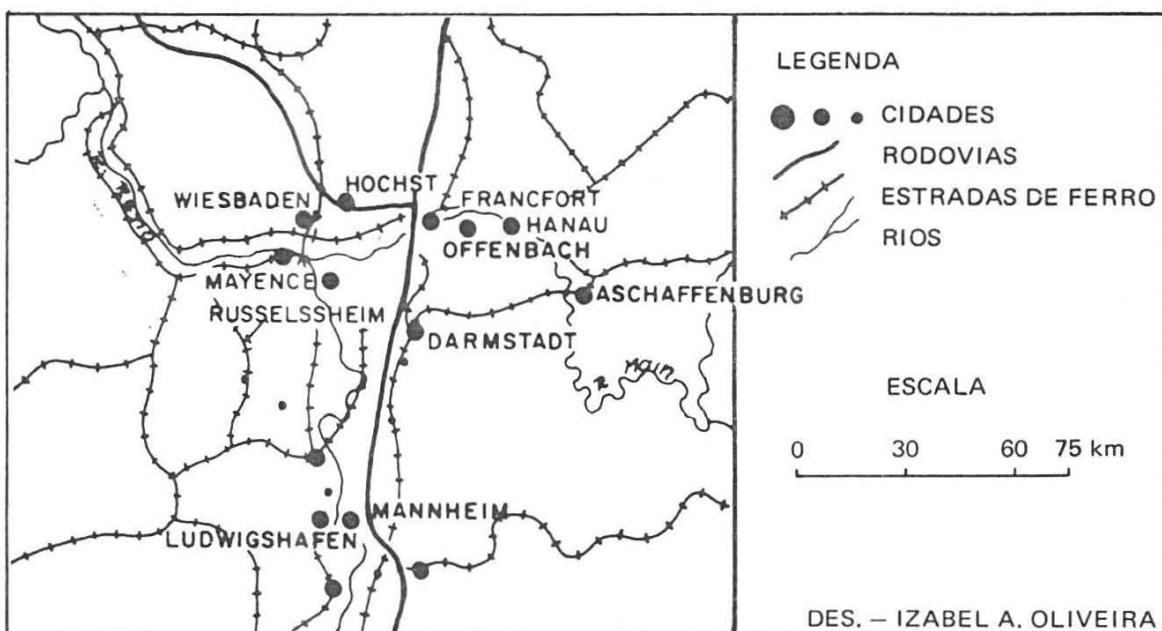


Figura 6

Certas conurbações se desenvolvem em condições estranhas, de um lado ou de outro de um estreito. Não se trata, muitas vezes, senão de duas cabeças de navegação, evocando os cabeços de ponte tão freqüentemente realizados. Pode-se citar a conurbação de Messina e Reggio que, com seus subúrbios, abrangia, em 1951, 350.000 habitantes.<sup>(15)</sup> Fig. 7.

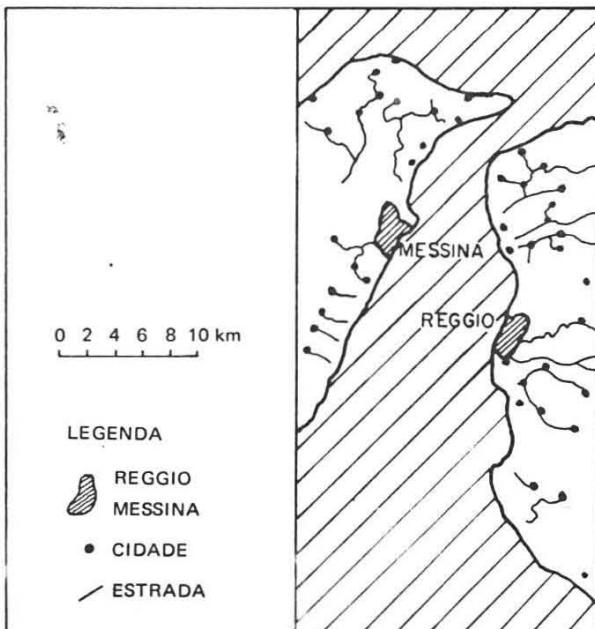


Figura 7

Mas a conurbação pode tomar um mais vasto desenvolvimento ainda, desafiando as fronteiras políticas; tal é o caso de Aage e Aagesen, desenvolvendo-se de um lado e outro do estreito de Sund; Helsingör e Helsingborg não estão separadas senão por 20 minutos de barca e as migrações diárias conduzem dinamarqueses que trabalham na Suécia e reciprocamente. Fig. 8.

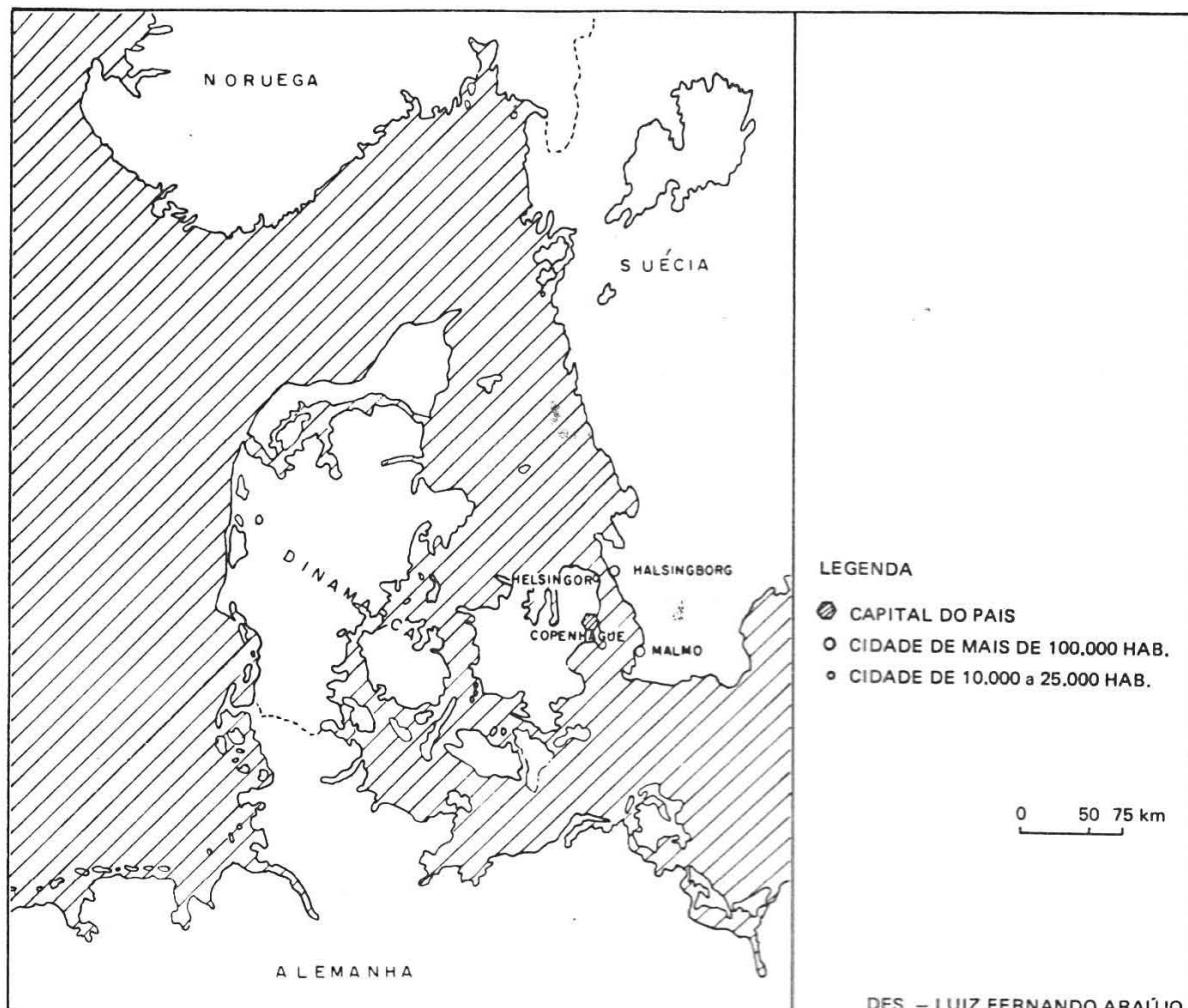


Figura 8

Há mais: todos vêm da Escânia (Scanie) sueca fazer suas compras em Copenhague que é um pouco a metrópole. Dinamarqueses e suecos prevêm um conjunto urbano (em todo o estreito) de Oresund que permitiria atravessar em dois pontos do Sund: Helsingor-Helsingborg e Copenhague-Malmö; a ilha dinamarquesa de Althom seria o aeroporto e a ilha sueca de Ven, no meio do Sund, seria a zona de recreação do conjunto.

2. Por outro lado, para que haja conurbação, certa densidade urbana é exigida, densidade que se exprime pelo número de unidades urbanas e pelo povoamento dessas unidades. Esta densidade comporta problemas criados pela justaposição e esse é um dos traços característicos das conurbações.

Pequenas cidades mais ou menos disseminadas, mesmo se elas dão lugar a uma região urbanizada, não podem constituir uma conurbação, *porque elas não têm problemas comuns a resolver*. As pequenas cidades têxteis de Beaujolais não poderão ser consideradas como conurbações, embora sejam numerosas e bastante próximas.

Os problemas são, em primeiro lugar, os de transporte, porque os transportes são o liame da conurbação e todo o desenvolvimento dos transportes contribui para este liame.

Ha, também, vantagem na organização comum das adutoras d'água e de gás, e das linhas de eletricidade.

Para lutar contra o fogo, o essencial é dispor de meios poderosos que possam dirigir-se rapidamente aos locais de sinistro. A polícia não pode ser eficaz se sua ação nos diferentes pontos de cada setor não estiver coordenada.

Enfim, os diferentes elementos da conurbação têm interesse em respeitar os espaços verdes que se encontram ainda entre eles. E muito melhor, os parques e os locais aprazíveis podem ser comuns.

Muitas vezes aparece a necessidade de organismos intercomunais ou supracomunais para resolver os problemas comuns.

Após o ano de 1920, o vale do Ruhr teve de instituir uma autoridade grupando certos serviços administrativos. E um pouco generalizadamente tendeu-se a criar distritos englobando cidades da conurbação munidos de poderes especiais.

Esta condição não deixa de reduzir o número de conurbações que se tem tentado exagerar, conforme opinam Beaujeu-Garnier e G. Chabot.<sup>(8)</sup>

O agrupamento de cidades da depressão sueca é considerado por vezes como uma conurbação. Niköping, Oxelösund, Norrköping, Söderköping, Skänninge, Motala, Vadstena se alinham sem estar separadas uma das outras a mais de 50 km. Fig. 9.

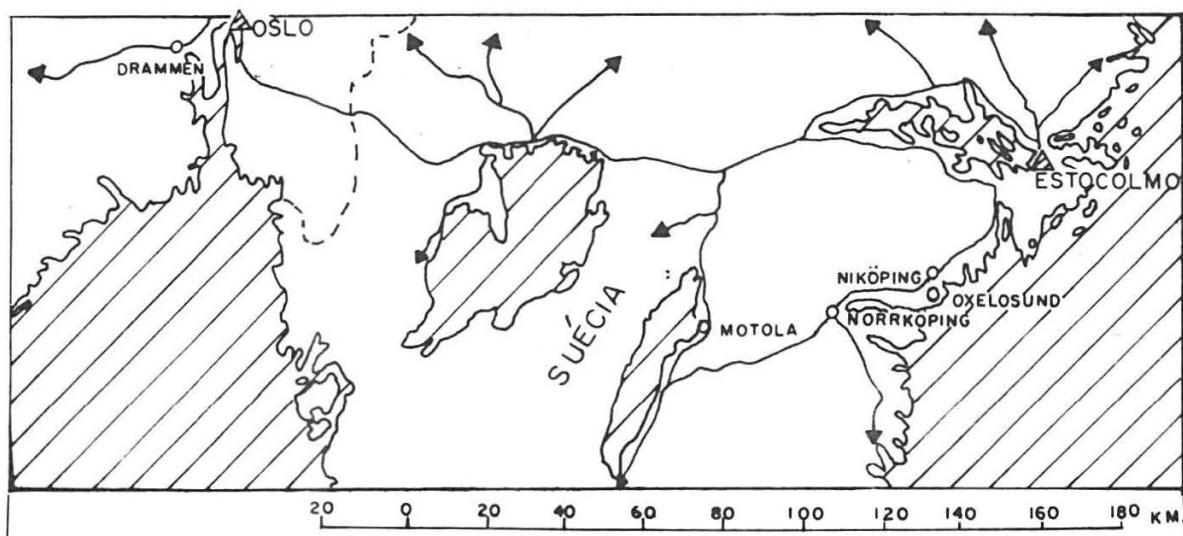


Figura 9

Cada uma dessas cidades nasceu da facilidade de relações nessa planície onde todos os lagos se interligam (tal qual, aliás, como a conurbação nasce do carvão); cada uma cresce independentemente das outras. Mas se elas entretêm necessariamente relações estreitas se tiveram de se especializar em razão da vizinhança, não há quase nada entre elas, salvo exceção de problemas de urbanismo ou de gestão comuns.

## EVOLUÇÃO DE UMA CONURBAÇÃO

A conurbação representa um equilíbrio difícil e o termo não tem muitas vezes senão um valor temporário. É no curso de seu desenvolvimento que as cidades entram em conurbação. Nos primeiros estágios, duas cidades podem não ter mais relações bastante distanciadas para formar uma conurbação. Sua qualidade e a rapidez dos transportes operam a aproximação. Mas essas cidades que marcham, de algum modo, ao encontro recíproco mal conservam sua identidade. Seu próprio desenvolvimento tende a fundi-las num conjunto. Saint-Paul e Minneápolis não formam mais que uma cidade saltando por cima do Mississipi. De Lille a Roubaix e Tourcoing, a fila de casas é contínua. A conurbação se estira ao longo das rotas que encadeiam os seus elementos.

No decorrer desse encontro, uma cidade, muitas vezes, leva vantagem sobre a outra, e tão grande, que as outras lhe ficam subordinadas, figurando como subúrbios. Esta cidade não é sempre aquela que parece, a princípio, a mais favorecida. Chandernagor, no século XVII, sobrepujava de muito Calcutá; os dois entrepostos cresceram paralelamente até o dia em que o aumento de Calcutá reduziu Chandernagor a um bairro. <sup>(8)</sup>

A lista seria longa das cidades que foram absorvidas de algum modo por uma vizinha mais poderosa. Um excelente exemplo de cidade arrastada na órbita de outra é fornecido por Hallstein Myklebost: Drammen e Oslo. <sup>(16)</sup>

A conurbação da embocadura do Meno no Reno (Wiesbaden, Mayence) mostra a predominância progressiva das cidades que prevalecem. A carta dos movimentos pendulares traduz a atração de Francfort contra a qual as outras (como Darmstadt) se defendem mal (salvo, até agora, Aschafenburg, conforme faz notar Annelisie Krenzil). <sup>(14)</sup>

Na última etapa da evolução, torna-se impossível distinguir as cidades primitivas. Montferrand está incluída em Clermont-Ferrand e Saint-Pierre é um bairro de Calais; os limites comunais não impedem Villeurbanne de fazer parte de Lyon.

Para muitas cidades sua história foi a de uma conurbação que se compõe.

Entretanto, conurbação não significa forçosamente fusão; no curso da evolução as respectivas posições se determinam. Desde a origem as cidades da conurbação ocupam-se por vezes de funções diferentes. Nowa Huta, perto de Cracóvia, Ugine, próxima a Albertville, nasceram como cidades industriais. Wiesbaden conservou seu papel de estação termal. Mas freqüentemente também esta diferenciação se acrescenta no curso do desenvolvimento. Ludwigshafen, dominada pela indústria em grande parte (isto era verdadeiro sobretudo outrora) descarregou sobre Mannheim a função comercial. As cidades do Ruhr marcam também uma tendência à especialização: cidades industriais, cidades comerciais, cidades financeiras. Leeds açoitou as funções administrativas enquanto que Bradford continua centro laniero.

Muitas vezes a velha cidade comercial desempenha o papel de dormitório enquanto a função industrial é monopolizada por uma cidade mais dinâmica: Haia e Rotterdam.

Por outro lado, não é sempre que de seu repouso uma cidade é levada à conurbação com uma metrópole. Versalhes não nasceu sem alguma relação com Paris, mas a realeza a criou para distanciar Paris e ela era independente. Constituiu, então, uma residência real, quase uma capital e contava 70.000 habitantes em 1789. A Revolução e o Império pareceram arruiná-la. Em 1801, não possuía mais que 27.000 habitantes; imaginou-se plantar árvores frutíferas e legumes no parque. Esta sonolência fê-la, mesmo no século XIX, uma cidade de aposentados. As duas linhas férreas, inauguradas em 1839 e 1840, incentivaram o carácter de aposentadoria e veraneio para os parisienses. Depois as relações tornaram-se cada vez mais fáceis, Versalhes entra no século XX como subúrbio imediato; cidade-dormitório de 84.000 habitantes (1954), que participa da função de capital da qual ela havia sido despojada. (8)

## INURBAÇÕES E SUBURBAÇÕES

Nils Bjorsjö (17) distingue as *inurbações*, onde a indústria e os serviços desenvolvem-se simultaneamente na cidade; as *suburbações* onde o centro industrial, nascido na vizinhança de um grande centro regional, se torna um anexo; as *interurbações*, onde o centro industrial depende, por certos serviços, da cidade vizinha.

## AS INTERURBAÇÕES

A conurbação dá, muitas vezes, lugar a cidades complementares, isto que Nils Björsjö (17) chama de *interurbações*; não se trata, com efeito, de cidades que se desenvolveram paralelamente na vizinhança uma da outra e que cresceram

em conjunto. São cidades que, não estando absolutamente dotadas de todos os serviços, não podem passar uma sem a outra. Trata-se, em geral, de uma cidade surgida bruscamente, ao lado duma antiga e unindo-se a ela. Uma cidade formada em torno de uma usina pode, assim, permanecer mais ou menos industrial se, na vizinhança, outra cidade desempenha de algum modo o papel de tutora, exercendo a administração e oferecendo todas as comodidades comerciais. É mais rápido montar um conjunto industrial do que organizar um complexo comercial.

O povo de Skutskär vem fazer suas compras em Upplandsbodarna, a 2 km da primeira que, entretanto, não conta senão com 1891 habitantes. (17)

Da mesma forma, a pequena cidade usineira de Ugines, encontrou em Albertville o equipamento que lhe faltava, ao mesmo tempo que tem reanimado essa antiga capital.

Beaujeu-Garnier e Chabot (8) advertem que de uma maneira geral, entretanto, não se trata senão, no mais das vezes, de uma situação passageira, considerando-se que a recém surgida, por sua vez, se equipa.

A nosso ver, tanto as inurbações como as suburbanações e interurbanações, não passam de formas de conurbações.

## OS SATÉLITES

A extensão de uma cidade não se limita a urbanizar a campanha circundante nem a circunscrever-se em alguma conurbação. Ela ocasiona o nascimento de centros, industriais ou residenciais, que dependem de si própria, e sem os quais não se compreenderia sua vida e suas atividades.

Para todas essas localidades que gravitam de algum modo em torno de uma cidade, da metrópole, os geógrafos soviéticos adotaram o termo "sputnik". Este termo designa os satélites, naturais ou artificiais, que giram em torno de um astro. Toda a pequena cidade de arredores é assim considerada como um satélite. (12)

V. C. Davidovitch (18) define o satélite por três características:

1a. — Gente do satélite vem trabalhar na cidade-centro;

Os satélites que apresentam essas características são satélites de primeira ordem.

2a. — A cidade-centro assegura certo número de serviços, e particularmente os serviços culturais para os satélites;

3a. — Os satélites recebem a população da cidade para estadas de recreação.

De qualquer maneira, é necessário que as comunicações sejam fáceis e freqüentes entre a cidade e seus satélites.

Em certos casos (o das áreas metropolitanas monocêntricas de V. C. Davidovitch<sup>(18)</sup>) a cidade-centro é pelo menos dez vezes superior ao maior de seus satélites.

São dados exemplos para Moscou por C. Ye. Mishchenko<sup>(19)</sup>, para Leningrado, por Ye. B. Lppatina<sup>(20)</sup>, para Gor'kly por B. S. Khorev<sup>(21)</sup>, para Perm por M. N. Setepanov, (22) para Odessa por N. I. Blazhko. (23)

Moscou tem animado numerosos satélites que possuem, em média, 100 a 200 mil habitantes.

Em torno de Leningrado contam-se 39 satélites dispostos num raio de 70 km.

Assim compreendido, o termo satélite significa tão somente uma cidade que gravita na órbita da cidade-centro, e isso se aplica em particular às cidades dormitórios da periferia. Muitas vezes é entendido assim, e é necessário reconhecer que a significação é muitas vezes tão vaga como a de subúrbio. Importa, pois, precisar. Deve-se distinguir efetivamente o que se denomina de satélite de consumo (por exemplo a cidade-dormitório) e o satélite de produção. É a este último que é melhor reservar o nome de satélite. A cidade-satélite será então aquela que, dependendo da cidade-centro, da metrópole, por espécie de serviços, empregará no próprio lugar seus habitantes. Isto corresponderia aos satélites de 2a. ordem dos geógrafos soviéticos. (8)

Estas são cidades do gênero que a Grã-Bretanha tem-se esforçado por desenvolver após a 2a. Guerra Mundial: são as *new towns*<sup>(24)</sup> (o termo tem sido preferido ao de *satélite towns* que tem sido igualmente proposto). Trata-se essencialmente de descongestionar Londres, onde a população e a indústria crescem anarquicamente e de operar uma restauração para a série de perturbações devidas à guerra.

O plano Aberconbrie, de 1944, previa a criação em torno de Londres de uma dezena de cidades novas na zona além do cinturão verde que, após a lei de 1938, não devia receber nenhuma indústria. A criação foi decidida em 1946 e o governo trabalhista se empenhou ativamente, construindo 14 cidades, de 1942 a 1950.

Previa-se, a princípio, uma população ótima de 60 mil habitantes; mas de fato certas cidades foram construídas para 100.000 habitantes pelo menos.

Trata-se de transportar conjuntos de população e meios de produção; tanto usinas quanto equipamentos eram postos à disposição de indústrias a preços moderados.

No conjunto, as *New Towns* foram um sucesso. Os conservadores que, a princípio, pareciam preferir a renovação das pequenas cidades-dormitórios, aproveitaram a experiência edificando recentemente quatro cidades novas.

E mesmo em torno de cidades de um milhão de habitantes, como Glasgow, fundaram tais cidades. Cumbernauld e East Kilbride são capazes de absorver, ambas, uma centena de milhares de pessoas.

Pode-se evocar, sem dúvida, cidades apertadas em torno de um estabelecimento industrial: Le Creusot, em torno dos estabelecimentos Schneider; Eindhoven, em torno da Philips; Rochester, em torno da Kodak. Mas trata-se, aqui, de coisa bem diferente. O predomínio excessivo de uma empresa sobre uma cidade não se daria sem apresentar muitos inconvenientes. Tem havido empenho nas cidades-satélites para organizar agrupamentos de indústrias que dariam à mão-de-obra mais escolha e liberdade. Por outro lado, a cidade-satélite gravita em torno da cidade-central da qual é, de certa forma, uma emanação; os negócios continuam a ser tratados, em grande parte, na cidade-central onde, muitas vezes, permanecem as razões sociais: o cordão umbilical não se rompeu. Portanto, isto não se assemelha, em nada, às migrações individuais de indústrias para a campanha.

Existe aqui uma tentativa coordenada tendo objetivos econômicos, sociais, demográficos. Tão só o Estado tem meios para empreender tal operação.

Essas cidades têm a grande vantagem de evitar o deslocamento maciço de trabalhadores, de assegurar condições de moradia melhores que na metrópole; e também são conservados os benefícios de uma ligação comercial, financeira e cultural com a metrópole. O movimento irreversível que precipita gente para a metrópole é, assim, canalizado, humanizado.

Estavam em andamento (em 1963, data da edição da Geografia Urbana de Garnier e Chabot) a organização de satélites na região westphalo-renana. Cinco já foram edificadas para descongestionar as cidades existentes: Sennestadt, perto de Bielefeld, Espelkamp, próxima à Luebbeke; Wuleen, perto de Recklinghsen; Hochdahl e Carath, perto de Dusseldorf; há um projeto próximo a Colônia e outro (de Meckenheim-Merl) perto de Bonn.

Vällingby, na Suécia, representa uma tentativa semelhante. Construiu-se a 15 km de Estocolmo, uma cidade inteiramente nova, segundo as mais modernas concepções do urbanismo. No centro estão agrupados os serviços públicos e em torno os quarteirões residenciais com grandes edifícios; mas além encontram-se as casas individuais. Estão previstas áreas para parques, e a cidade é dividida em quarteirões devendo abrigar 3.000 habitantes e comportar, cada quadra, terrenos para jogos (recreio) e piscinas. Ao lado da cidade uma área é reservada para as indústrias. (25)

O sucesso da fórmula provocou, em 1962, ao norte de Estocolmo, um novo satélite – Hägernästaden – que deve comportar uma dezena de milhares de habitantes.

É uma tentativa extremamente interessante e recentíssima ainda para poder ser julgada. Surpreende que ela tenha sido conduzida e financiada pelos

poderes públicos, tanto nos países de economia socialista como nos de economia liberal.

A questão é saber em que medida o apoio do Estado e seu controle são indispensáveis para lhes assegurar duração. Corre-se o risco, com efeito, de ver esses satélites convertidos em dormitórios suplementares criados com grande despesa.

Pode-se perguntar desde então qual a distância ótima desses satélites com relação à grande cidade. Muito próximos, elas cessarão de gravitar em torno da cidade para se aglutinar a ela. Muito distante, eles cumprirão mais seu papel que consiste em descongestionar a cidade beneficiando-se totalmente de sua atividade. Em torno de Londres, seus satélites situam-se a uma distância mínima de 30 km do centro (de Londres).

Na realidade, todos os satélites não são criações *do nada*; não se trata senão de racionalizar um fenômeno que existe em toda parte, mais ou menos confusamente, sobretudo em torno dos grandes centros industriais.

Há cidades que, próximas de uma grande metrópole, recebem diretrizes, conservando uma vida totalmente independente e fazendo trabalhar na própria localidade sua população. Estas cidades podem ser consideradas como satélites se elas estiverem integradas no conjunto econômico dirigido pelo centro.

Pode-se considerar como satélites de Lyon as cidades dependentes do centro têxtil lionês através da qual gira a maior parte de sua atividade. Pode-se dizer outro tanto das cidades metalúrgicas do Baixo Loire, em torno de Nantes.

Por vezes a organização do conjunto provém dos próprios satélites. V. C. Davidovitch <sup>(18)</sup> cita o caso das cidades petrolíferas nascidas na península de Apchéron e que encontram em Baku um centro em torno do qual gravitam.

Lodz, na Polônia, durante longo tempo não passou de uma aldeia e não possuia ainda 5.000 habitantes em 1831, enquanto que nos vales vizinhos as pequenas cidades como Zglers eram duas vezes mais populosas; mas esse cinturão de pequenas indústrias reclamava um centro e, em um século, atingiam 700.000 habitantes. <sup>(26)</sup> <sup>(27)</sup>

Nesse caso, foram os subúrbios que criaram a cidade.

Faz-se um esforço em generalizar esses satélites, para evitar o congestionamento das metrópoles. Na França, as cidades criadas, são cidades-dormitórios; mas se faz esforço para animar em torno de Paris cidades já existentes, para excluir as migrações alternantes e fazê-las satélites; Meaux, Melun, Montereau poderiam desempenhar este papel.

Convém, entretanto, não abusar do termo por estar fora de moda, acentuam J. Beaujeu-Garnier e G. Chabot <sup>(8)</sup> existe a tendência de empregá-lo a toda cidade situada na zona da influência de um grande centro. Isto não se justifica senão na medida em que a cidade realmente gravita em torno do centro, mas não tão distante dele. Ela fará então parte da área metropolitana.

## ÁREA METROPOLITANA E SUAS DIFERENTES ZONAS

Contornada por seus satélites, integrada na conurbação, prolongada por seus lugares de recreação, a cidade nada mais é então do que o centro de um sistema urbano do qual é de qualquer maneira o suporte. A cidade propriamente dita supõe uma continuidade de espaços edificados, aos quais se ajuntam os espaços reservados à vida cotidiana da população. Mas acontece que em torno dela gravita uma população mais numerosa que a cidade propriamente dita e que, portanto, depende dela estreitamente.

Desse conjunto urbano é bem difícil fixar os limites; ele se define por seu centro, por suas relações com o núcleo central e não por seus limites.

Los Angeles, graças ao emprego generalizado do automóvel, estende-se desmesuradamente. A distinção entre a cidade e seus subúrbios é uma das mais artificiais que existem. (28)

É isto que permite definir, no interior desse conjunto, a área metropolitana, noção mais extensa que a de cidade, mais precisa que a de subúrbio. Admite-se de boa vontade hoje que é essa noção fundamental, a que dá a cada cidade sua personalidade, a qual se procura atingir pelas estatísticas. (29) (30)

Tem-se por vezes procurado definir o limite da área metropolitana pelo limite exterior das migrações alternantes. (31)

Ainda será necessário precisar bem, porque corre-se o risco de estender singularmente a área metropolitana: deve-se restringir totalmente, pelo menos, às comunas onde mais da metade da população ativa, por exemplo, trabalha na cidade. Mas isto é levar em conta um elemento, apenas.

Abel Chatelain (32) havia proposto um critério demográfico. A aglomeração estender-se-ia até às comunas incluídas onde as densidades cessam de ser decrescentes.

A Universidade de Berkeley tem, como sua definição estatística da *METROPOLITAN ÁREA* (o que, em suma, é a aglomeração dos franceses), adotado normas que parecem assaz racionais: um agrupamento de 100.000 habitantes no mínimo contendo pelo menos uma cidade (área urbana contínua) de 50 mil habitantes no mínimo, mais as divisões administrativas contíguas que apresentem caracteres semelhantes e onde, em particular, mais de 65% da população exerce atividades não agrícolas (uma dificuldade subsiste, portanto, no que concerne à extensão, muito variável, das divisões administrativas).

A área metropolitana assim definida representaria uma população que, em certos casos, é oito vezes maior que a da cidade (Bruxelas) ou mesmo dezessete vezes maior (Charleroi).

A definição depende das relações com o núcleo central; onde se é,

então, levado a distinguir, no interior da aglomeração, várias zonas. Para isso se é apoiado, às vezes, pelas densidades de população.

Em Copenhague, Aage Aagesen distingue-se cinco zonas.<sup>(41)</sup>

1a. – O centro que corresponde à cidade de 1850 e que representa com pouca aproximação o exclusivo fenômeno de “centro”; a densidade aí é de 14.700 habitantes por km<sup>2</sup> (caindo em certos quarteirões para 5.400);

2a. – Na vizinhança do centro, os quarteirões datam do século XIX com uma densidade de 13 a 25.000 habitantes por km<sup>2</sup>;

Estas duas primeiras partes da cidade mostram uma população que decresce.

3a. – Os quarteirões exteriores onde a população apresenta uma densidade de 6 a 13 mil habitantes;

4a. – O subúrbio interior (densidade de 3 a 8.000) com crescimento rápido, muitas vezes de mais de 20% ao ano;

5a. – O subúrbio exterior onde a densidade é inferior a 8.000, com um crescimento moderado.

S. Korzybski (33) conforme o perfil de densidade das populações, divide a área metropolitana em centro, subúrbios próximos e subúrbios periféricos.

Estas zonas alternam-se hoje de qualquer forma com as zonas antigas que davam lugar a uma interpretação assaz diferente. A velha Paris de outrora (século XVIII e princípio do XIX), então de bairros diferentes, combina-se agora com eles, assemelhando-se às densidades, para resultar na cidade que as densidades de população separam dos subúrbios. E nos encaminhamos, pelo enfraquecimento dos limites administrativos, para uma situação onde o termo cidade não tem mais grande sentido e deveria ser substituído pelo de centro.

Parece, entretanto, mais racional levar em conta a atividade da população.

Maurice-François Rouge assim a distingue: <sup>(29)</sup>

1o. – A zona aglomerada, propriamente dita, que engloba as comunas limítrofes ligadas entre si pela continuidade da zona urbana (e que se considera espontaneamente como cidade);

2o. – A zona de interdependência onde, sem continuidade de construção, as atividades de caráter urbano se revestem de um caráter comum;

3o. – A zona marginal onde a maioria da população tem uma atividade ou um gênero de vida de tipo urbano e deve dirigir-se para seu trabalho, suas compras ou seus lazeres nas comunas vizinhas.

É preciso destacar somente que a zona marginal assim definida arrisca estender-se (perímetro de compras, por exemplo) para muito além dos limites assi-

nalados pela área metropolitana.

P. H. Chombart de Lauwe (31) distingue na área metropolitana parisense sete zonas:

1a. — O núcleo;

2a. — Zona de aculturação com mistura de populações de origens diversas;

3a. — Zona residencial interior;

4a. — Zona industrial-residencial, habitada sobretudo pela classe operária;

5a. — Zona residencial mista;

6a. — Zona de loteamentos;

7a. — Zona marginal que se situa fora da área metropolitana propriamente dita.

Um estudo mais recente (34) dá como resultado as seguintes zonas para Paris:

1a. — A aglomeração restrita que compreende: I) a cidade de Paris; II) uma coroa urbana dividida em duas partes: a) zona de habitação coletiva com fortíssima densidade de população e constituída quase exclusivamente de edifícios; b) zona de habitação mista com forte densidade de população com casas individuais e uma continuidade estreita de edifícios;

2a. — A coroa suburbana onde se encontra uma franca proporção de agricultores, importante movimentos migratórios cotidianos e uma fraca continuidade de construções;

3a. — Zona de atração ou zona vizinha não aglomerada sem continuidade de construção;

4a. — Zona industrial satélite dependendo de Paris, formada por comunas industriais e suas comunas-dormitórios.

Os sociólogos alemães também, em seus estudos de *Raumforschung* (*raum* = espaço, pesquisa do) têm procurado precisar as zonas entre as quais se distribuirá a *Stadtregion* (região metropolitana). Em particular O. Boustedt (35) distingue três zonas: o *núcleo* (Kern) que possui mais de 500 habitantes por km<sup>2</sup>, e não mais de 10% de agricultores; a *zona urbanizada* (mais de 200 habitantes por km<sup>2</sup>, menos de 30% de agricultores na população ativa); o *subúrbio* (Umland) dividido em subúrbio próximo que tem menos de 50% de agricultores e o subúrbio distanciado que tem de 50 a 65%.

Norbert J. Lenort (36) analisa os diversos trabalhos alemães sobre a questão que resultam numa classificação semelhante: núcleo urbano, zona urbanizada, zona marginal (Randzone).

H. Van der Haegen (37) caracteriza os subúrbios pelo número de migrantes alternantes superior a 60%, divididos, os próprios subúrbios, em subúrbios imediatos e zona suburbana (mais de 400 habitantes por km<sup>2</sup> e menos de 20% de população agrícola) e mediano subúrbio ou zona periférica (mais de 700 habitantes por km<sup>2</sup> e menos de 50% de população agrícola)

Robert E. Dickinson (3) dividia igualmente a área urbana em *Central Zone*, *zona mediana compactamente edificada* (que, na Europa Ocidental, data do século XIX) e *zona externa parcialmente edificada*. Esta última que data do século XX é descontínua e representa a zona suburbana.

A divisão ternária é pois geralmente adotada.

Conforme o caso se é tentado a incluir ou excluir algumas destas zonas na definição de área metropolitana. Consoante afirmam J. Beaujeu-Garnier e Georges Chabot (8) é necessário reconhecer que na sua concepção de aglomeração (que em suma é área metropolitana) entra um elemento subjetivo como na de cidade.

É-se obrigado, entretanto, conforme dizem os autores, materializar os limites da aglomeração (em nosso caso da área metropolitana) por razões administrativas. Após muito tempo reconheceu-se a necessidade de coordenar a atividade policial e de lhe dar possibilidade para agir nas comunas suburbanas. Da mesma forma, para lutar contra incêndios terríveis de quarteirões muito densos, são necessários meios poderosos que a área metropolitana pode oferecer. E isso levou, desde o princípio do século XX, a definir a Great London, então definida como a Londres da polícia.

A conurbação do Ruhr havia adotado também órgãos interurbanos para coordenar as condições de extensão das cidades.

Paris pôs em andamento a organização do distrito de Paris, criado em 1961, que engloba os departamentos do Sena, do Sena-e-Oise e do Sena-e-Marne, de maneira a promover uma política geral de organização e de grande equipamento sob a direção de um conselho de administração e de um delegado geral.

Nota-se por toda parte a preocupação de integrar o crescimento das cidades em um conjunto que é a tradução administrativa do que se chama, na França, aglomeração e, nos Estados Unidos, área metropolitana.

A reunião de todos esses elementos primitivamente autônomos em torno de um núcleo central, não deixa de evidenciar numerosos problemas.

Os modos de vida e os interesses não são os mesmos; uma centralização muito forte corre o risco de paralisar tudo. A área metropolitana deixa a cada elemento sua personalidade; ela comprehende além dos terrenos edificados, os espaços verdes, os lugares de recreação, os cinturões verdes (as hortas). É o conjunto urbano, uma espécie de unidade orgânica onde os elementos não podem passar uns sem os outros, porém a extensão da cidade, a área metropolitana, não é senão um

primeiro estágio; é na escala da região que se situam presentemente os problemas urbanos.

## A MEGALÓPOLE

O termo "megalópolis" ou megalópole não é de uso corrente, tanto que os dicionários, em geral, não o registram.

As vezes vemo-lo empregado em crônicas de jornal, impropriamente, como referindo-se a uma grande área metropolitana a exemplo de São Paulo. Os geógrafos o empregam para exprimir um fenômeno urbano bem mais amplo, como uma conurbação não apenas de cidades, mas de áreas metropolitanas.

Originariamente, a palavra foi usada na Grécia no ano 370 a.C. para designar a capital da Arcádia, projetada para constituir-se numa linha de defesa contra Esparta, por sugestão de Epaminondas, após a batalha de Leuctra; sua população era constituída de pessoas provenientes de cerca de quarenta localidades de Arcádia.

Reintroduzindo o termo, com novo sentido, Jean Gottmann, assim se expressa: <sup>(38)</sup>

Particularmente interessante como laboratório das atuais tendências urbanas é uma região que se estende ao longo do litoral nordeste dos Estados Unidos entre o Oceano Atlântico e as Montanhas Apalaches, da área central de Boston a Washington, D.C., com a cidade de Nova Iorque em seu centro. Um sistema quase contínuo de áreas urbanas e suburbanas profundamente interligadas ocupa esta região que possuia uma população total de 37 milhões de habitantes em 1960. Ultrapassa fronteiras estaduais, estende-se através de amplos estuários e baías, e abrange muitas diferenças regionais. Esta região lembra o que disse Aristóteles, quando afirmou que cidades como a Babilônia tinham "a extensão de uma nação e não de uma cidade".

Para designar a região e o fenômeno Gottmann propôs o nome "megalópole", uma antiga palavra grega e ao mesmo tempo um velho sonho de construir uma cidade muito grande que se tornasse o centro do mundo da época.

O termo "megalópole" foi amplamente adotado desde o aparecimento do livro sob esse título, publicado em Nova York, em 1961. Além de designar a região que vai de Boston a Washington, estudada como protótipo da urbanização moderna, megalópole veio a significar certos aspectos específicos do atual processo de crescimento urbano.

Três pontos pelo menos existem que devem ser cuidadosamente considerados no conceito de megalópole. Primeiro, oferece a demonstração em escala

gigante do poder avassalador das grandes cidades modernas que estendem pelo interior em torno dos velhos núcleos densamente construídos. Segundo, tão vastas regiões urbanas concentram uma população muito grande: 37 milhões de pessoas que vivem em cerca de 60.000 km<sup>2</sup> representam um quinto da nação americana, concentrado em 1,8% apenas das terras limítrofes dos Estados Unidos. A densidade demográfica média dos Estados Unidos em 1960 era de 20 por km<sup>2</sup>; na megalópole alcançou 280. Assim, embora a cidade parecesse dispersar-se no interior da megalópole, este processo representava uma concentração demográfica na escala nacional.

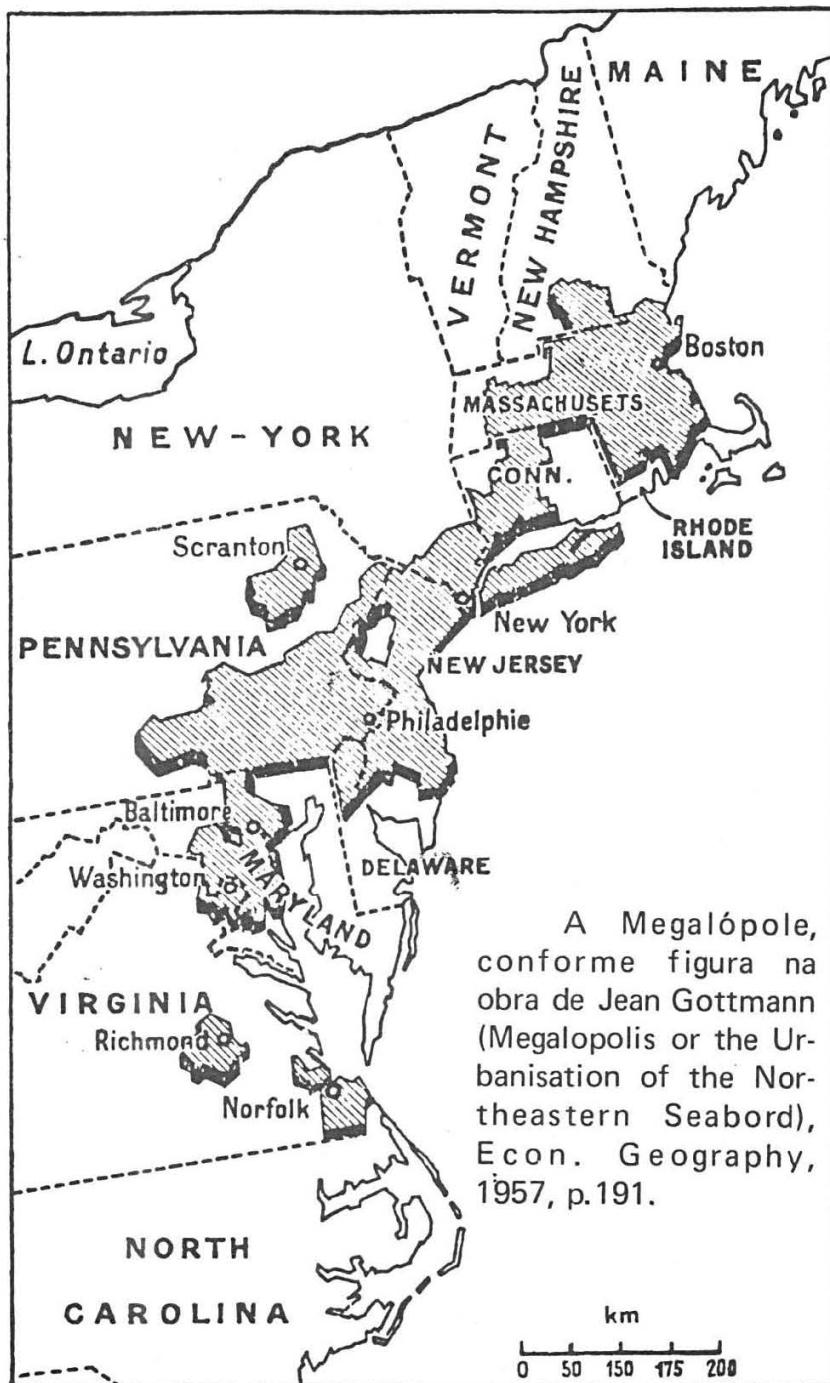


Figura 10

Terceiro, a concentração também se desenvolveu no seio da megalópole, já que esta contém cinco grandes cidades: Nova Iorque, Filadélfia, Boston, Baltimore e Washington, D.C. São áreas metropolitanas de mais de dois milhões de pessoas cada uma. Fig. 10. As áreas do centro da cidade destas poderosas metrópoles podem ficar despovoadas durante a noite, isto é, despovoadas de moradores, como verificou o recenseamento, porém, regurgitam de multidões às 12 horas dos dias úteis. Por fim, mas não de menor importância, as concentrações de trabalhadores nos centros das grandes cidades megalopolitanas não consistem principalmente de trabalhadores humildes, mas sim cada vez mais e já predominantemente de trabalhadores categorizados, empregados de escritório, laboratórios, em várias profissões e serviços. Isto significou uma profunda mudança da aparência da cidade, de seus ritmos, de suas funções e do modo de vida de suas populações.

A vida interior dessa vasta região urbanizada veio a animar-se por uma rede complicadíssima de correntes de trânsito denso em terra, nas vias líquidas e no ar". (38)

Beaujeu-Garnier e G. Chabot (8) consideram a megalópole como a mais retumbante das conurbações, e sobre a qual chamou-se recentemente a atenção, é a que se constitui a nordeste dos Estados Unidos. Sem dúvida não é habitual considerá-la apenas como uma conurbação. Há 100 km de Filadélfia a Nova Iorque, 250 km de Boston a Nova York; mas toda uma cadeia de cidades as ligam e entre elas várias tem mais de 100.000 habitantes. E assim constitui-se um conjunto urbanizado de 38.000.000 de habitantes que Jean Gottmann batisou de megalópole. Estas cidades conservam muito bem, cada uma, as suas características e a sua independência, mas elas estão demasiado próximas para poderem ignorar-se e todo o espaço que as separa tem estado de qualquer maneira urbanizado; é isto que permite ver aí uma conurbação.

Esta conurbação desenvolve-se em condições muito especiais, excepcionalmente favoráveis.

Todas essas cidades são portos; foram beneficiadas com uma contribuição maciça de imigrantes vindos de outro continente; elas não absorveram com exclusividade essa população; bem ao contrário, foi por meio delas que se povoou a campanha. Foi a partir delas que se colonizou inteiramente o país. Foi aí que se concentrou a vontade do poder americano; todo o desenvolvimento tem-se beneficiado na megalópole, no curso de um século e meio de industrialização, de prosperidade geral e contínua expansão.

Mas sem realizar condições tão excepcionais, outras megalópoles parecem já se esboçarem. Não são provenientes das mesmas causas da megalópole americana. É o carvão que tem permitido na região westphalo-renana o desenvolvimento paralelo de várias cidades que ultrapassam 100.000 habitantes. E a conurbação tende a se tornar uma megalópole, com uma seqüência ininterrupta de cidades, de Krefeld

até Hamm, ao norte do Ruhr. Em torno da cadeia penina, circundada por Manchester, Birmingham e Leeds, há uma conurbação semelhante, em forma de "U", compreendendo mais de 13 milhões de habitantes e que está dotada de um parque nacional.<sup>(39)</sup> Ela tende a juntar-se à aglomeração londrina, formada em condições bem diferentes. Fig. 11.

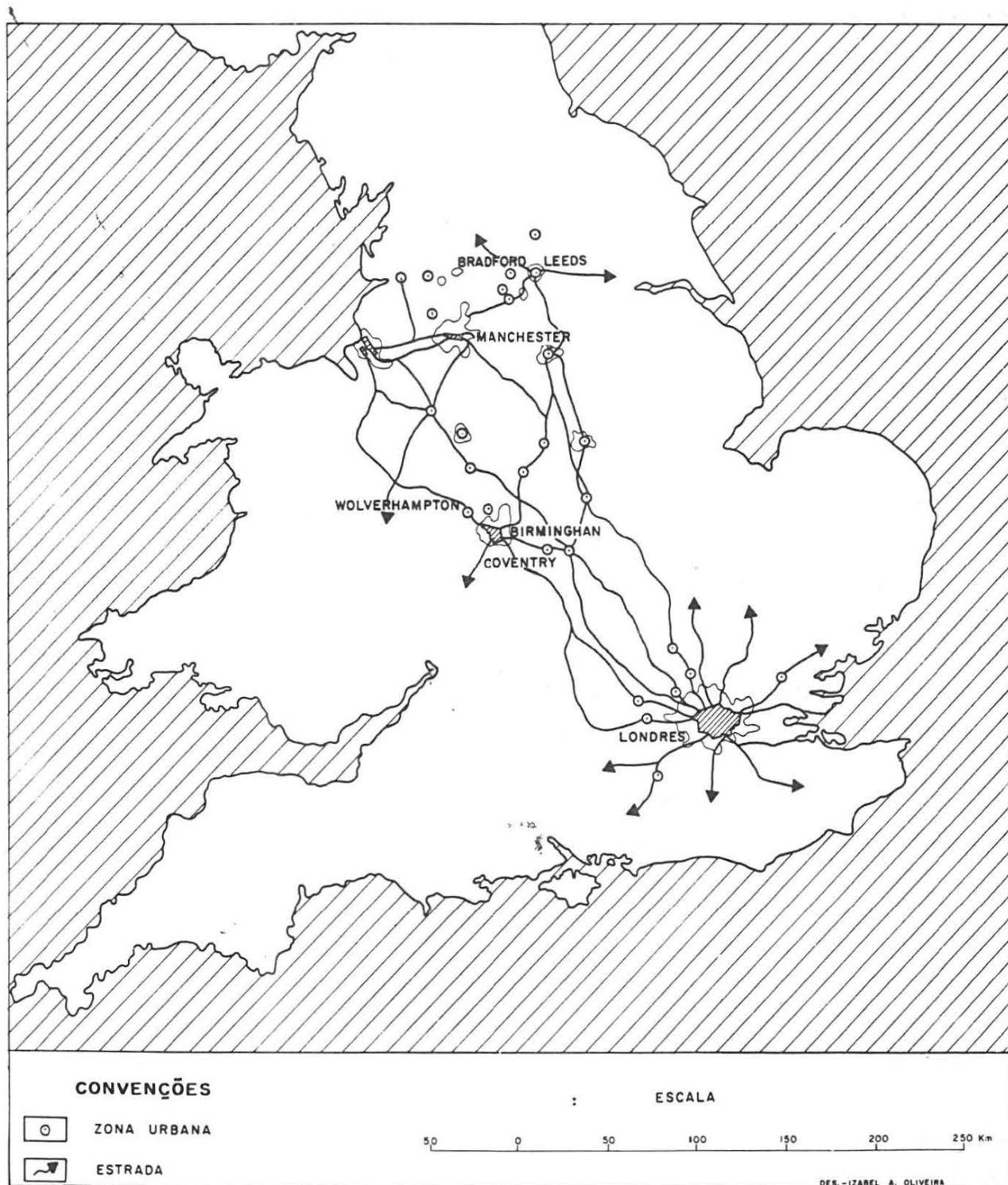


Figura 11

"O comércio, por um lado, a indústria com base no carvão, de outro, suscitarão, da Flanders aos Países - Baixos grupamentos de cidades que tendem a se reunir por cima das fronteiras e que já lançam tentáculos sobre o Ruhr, através da

aglomeração parisiense. As megalópoles fazem resplandecer a antiga divisão dos estados". Beaujeu-Garnier e G. Chabot <sup>(8)</sup> apresentam outro exemplo em torno do mar interior japonês entre as ilhas de Shikoku, Kiushiu e Hondo, inicia-se um agrupamento semelhante, com a região de Hanshin, de Osaka e Kobe, que agrupa uma trintena de cidades ao redor da baía de Osaka.

Também se pode antever o momento em que Rio de Janeiro e São Paulo estarão unidas por uma série de cidades que se alinham desde já com Volta Redonda e Taubaté, ao longo do vale do Rio Paraíba; o agrupamento sudeste do Brasil seria a réplica do agrupamento nordeste dos Estados Unidos.

"Um pouco por toda parte no mundo as cidades crescem e se multiplicam; concentram-se beneficiando-se das mesmas condições favoráveis e a vizinhança as organiza em conurbação policêntrica."

"A megalópole não é senão o gigantismo da conurbação."

Será a forma do futuro? Jean Gottmann <sup>(38)</sup> parece assim pensar, e vê nisso um movimento irreversível para o qual são levadas a transformar-se certas regiões do nosso planeta. E Lucien Gachon <sup>(40)</sup> antevê na megalópole "o ecumeno de amanhã nas suas partes mais propícias, as mais densamente povoadas."

Certos urbanistas e geógrafos pensam ao contrário, que a megalópole é uma organização excepcional, pouco desejável, e que a grande cidade está condenada.

Com efeito, não é absolutamente necessário considerar as megalópoles futuras como a exasperação da cidade tal como se a concebia, como se a concebe ainda. Trata-se de uma forma nova de crescimento urbano, engrenando em vários centros a população urbana. A cidade linear, cara a Le Corbusier, é na realidade uma megalópole. A conurbação se dissolve na área metropolitana.

## ÁREA METROPOLITANA, CONURBAÇÃO, E MEGALÓPOLE

Os três termos, como acabamos de ver, devem ser cuidadosamente distinguidos. Conforme salientam J. Beaujeu-Garnier e Georges Chabot <sup>(8)</sup> não é suficiente que área metropolitana abranja localidades dignas do nome de cidades para que se faça uma conurbação. Trata-se de dois fenômenos que se tem por vezes dificuldade em distinguir.

Suas relações são, efetivamente, de duplo sentido. A área metropolitana pode englobar uma conurbação se no seu crescimento ela pode alcançar e ultrapassar várias cidades que cresciam, até aí, independentes; ela as tem irradiantes antes de as absorver. E ela as funde por meio dos outros elementos, antigas povoações, novas edificações que ela reuniu à povoação primitiva.

A conurbação não é senão uma peça da construção. A área metropolitana tem aqui um sentido mais largo que a conurbação.

Mas, inversamente, as cidades que entram em jogo numa conurbação podem ser, elas próprias, verdadeiras áreas metropolitanas. Cada uma delas cresce por sua própria conta, absorvendo as povoações vizinhas, enxameando suas indústrias. Quando estas cidades, sempre muito grandes, se encontram, constituem, então, um agrupamento de áreas metropolitanas. E, aqui, não são as áreas metropolitanas senão elementos primários de um mais vasto conjunto, de uma espécie de conurbação superior. O caso se verifica sobretudo quando as cidades da conurbação, estando assaz distanciadas uma das outras, não se aproximaram antes da era industrial que transformou tantas cidades em áreas metropolitanas.

E pode-se perguntar, acrescentam os citados autores, se, no fim de contas, não temos aí o melhor critério de megalópole que poderia definir-se como uma conurbação superior, uma conurbação de aglomerações, uma conglomeração, segundo a expressão francesa.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. MULLER, NICE LECOCO  
Encyclopédia Barsa — verbete "Metrópole".
2. WILLEMS, EMILIO  
Dicionário de Sociologia — Editora Globo — 1961.
3. DICKINSON, ROBERT E.  
Ciudad, Region y Regionalismo — Edições OMEGA — Barcelona 1961.
4. BONNOUR, PIERRE  
Estudos sobre os elementos do Organismo Urbano, *Revue de Géographie jointe au Bulletin de la Société de Géographie de Lyon de la région Lyonnaise* — vol. XXV, 1950, nº. 3, p.229240, transcrito para o Boletim Geográfico nº. 150, maio-junho de 1959, traduzido por Lysia M.C. Bernardes.
5. GIST, NOEL P. e HALBERT, L.A.  
A Cidade e o homem — A Sociedade Urbana — Rio de Janeiro, Editora Fundo de Cultura, 1960.
6. GIST, NOEL P. e FAVA, SYLVIA F.  
La Sociedade Urbana — Ediciones OMEGA, Barcelona, p.67 a 71, 1968.
7. BERGEL, EGON ERNEST  
Sociología Urbana — Editorial Bibliográfica, Argentina, Buenos Aires, 1959.
8. BEAUJEU-GARNIER, JACQUELINE; e CHABOT, GEORGES  
Traité de Géographie Urbaine — Paris, Librairie Armand Colin, 1963.
9. BARTELS, DIETRICH  
Nachbarstadte — 1960. Citado por Beaujeu-Garnier, Jacqueline e Chabot, Georges (Traité de Géographie Urbaine).
10. FAWCETT, C. A.  
Idem
11. FREEMAN, T. W.  
Idem
12. GEORGE, PIERRE  
Annales de Géographie — 1960, p.312.
- 12.1 GEORGE, PIERRE  
Bull. Ass. Géog. Français, 1956.

13. SESTINI, ALDO e WISSINK, C. A.  
American Cities in Perspective — Assen, 1962. Citado por Beaujeu-Garnier e Chabot (Traité de Géographie Urbaine).
14. KRENSIL, ANNELISIE  
Frankfurte Geographische Hefte — 1961, Idem.
15. GAMBI, LÚCIO  
Congresso Internacional de Geografia — Estocolmo, 1960. Idem.
16. MYKLEBOST, HALLSTEIN  
Citado por Beaujeu-Garnier e Chabot (Traité de Géographie Urbaine).
17. BJORSJO, MILS  
Congresso Internacional de Geografia — Estocolmo, 1960. Idem.
18. DAVIDOVICH, V. C.  
Citado por Beaujeu-Garnier e Chabot (Traité de Géographie Urbaine).
19. MISHCHENKO, C. YE.  
Idem.
20. LPPATINA, YE. B.  
Idem.
21. KOREV, B. S.  
Idem.
22. SPEPANOV, M. N.  
Idem.
23. BLAZHKO, N. I.  
Idem.
24. PINCHEMEL, GENEVIÈVE et PHILIPPE; HARDY, FRANÇAIS; MOINDROT, CL.  
Idem
25. HUGUENEY, JEANNE  
"Vallingby" — La vie urbaine — 1957. Idem.
26. DYLIK, J.  
The Development of Settlement in the Lodz Region — Londres, 1948. Idem.
27. STRASZEWCZ, L.  
"The Lodz Industrial District" — Trzegiad Geograficzny, 1959. Idem.
28. TABUTEAU, MICHEL  
"Los Angeles" — Cahiers d'Outre-mer — 1953. Idem.
29. ROUGE, MAURICE-FRANÇAIS  
"Définition des agglomérations" — Urbanisme — N°. 60. Idem.
30. COPPOLANI, J.  
"De quelque notions fondamentales et définitions en Géographie Urbaine — 1960.  
Institut Nat. de la Statistique et des études économiques. Villes et agglomérations urbaines — 1955. Idem.
31. LAUWE, CF. CHOMBARD DE  
Paris et l'agglomération parisienne — 1952. Idem.
32. CHATELAIN, ABEL  
Etudes rhodaniennes — 1946. Idem.
33. KORZYBSKI, S.  
Idem.
34. BASTIÉ, J.  
"Coissance et limites d'agglomération parisienne" — Inf. Géog., 1959. Idem.
35. BOUSTEDT, O.  
Die Industrielle Entwicklunck — 1961. Idem.

36. LEONORT, NORBERT J.  
Die Industrielle Entwicklunck – 1961. Idem.
37. HAEGEN, H. VANDER  
"De Brussels Banlieu" – Bull. Soc. Belge d'Etudes Géog., 1962. Idem.
38. GOTTMANN, JEAN  
"A urbanização e a paisagem americana: o conceito de megalópole" – Geografia Humana dos Estados Unidos – James, Preston e outros, Forum Editora, Rio, 1970.
39. EDWARDS, K. C.  
"Trends in Urban Expansion" – The Advance of Science – 1959. Citado por J. Beaujeu-Garnier e G. Chabot (Traité de Géographie Urbaine).
40. GACHON, LUCIEN  
Idem.
41. AAGESEN, AAGE  
Idem.

#### ATLAS CONSULTADOS

1. ATLAS GÉNÉRAL LAROUSSE  
Librairie Larousse, Paris, 1959.
2. ATLAS CLASSIQUE  
Pierre Gourou – Librairie Hachette, Paris, 1956.
3. THE OXFORD ATLAS  
University Oxford Press, 1951.
4. NOUVEL ATLAS DU MONDE  
Gourou, 1965.
5. VISIBLE REGIONS ATLAS  
Collins-Longmans, 1967.
6. ATLAS CONTEMPORÂNEO  
Pierre Gourou – Nilo Bernardes – Ed. Liceu, 1968.

#### NOTÍCIA

##### SEMANA DA GEOGRAFIA

Desenvolveu-se de 28 de maio a 2 de junho último a "Semana da Geografia – 1973". Tradicionalmente organizada pela Unidade de Geografia e Cartografia da CEMAPA, órgão da Secretaria da Agricultura, contou este ano com a participação ativa do Departamento de Geografia do I.G.U.F.R.G.S. Foram designados os professores Jussara Maria D. de Siqueira e Gilberto L. da Rocha para, juntamente com os geógrafos Lia Luz Livi e Nilbiamater Handschuch da U.G.C. – CEMAPA constituírem a comissão organizadora das atividades. Essa comissão tratou dos detalhes referentes à vinda a esta capital do Prof. Speridião Faissol, geógrafo da Fundação IBGE e especialista na aplicação de métodos quantitativos à Geografia. As três conferências pronunciadas pelo ilustre visitante foram assistidas por grande número de interessados. Foram conferencistas também os geógrafos Olga Maria Schild Becker e José Alberto Moreno e o Prof. Jayme Chaves Barlem. Vários professores do Departamento de Geografia colaboraram para o maior brilhantismo da "Semana" preparando artigos alusivos que foram divulgados pela imprensa local (Correio do Povo de 27, 29 e 31 de maio de 3 de junho de 1973).