

TEXTOS CLÁSSICOS

A NATUREZA DAS CIDADES*

THE NATURE OF CITIES

CHAUNCY D. HARRIS
EDWARD L. ULLMAN

As cidades são os pontos focais da ocupação e utilização da terra pelo homem. Sendo ao mesmo tempo um produto *de* e uma influência *sobre* as regiões circunvizinhas, elas se desenvolvem segundo padrões característicos, em resposta a necessidades econômicas e sociais.

As cidades também são paradoxos. Seu crescimento rápido e grande extensão testemunham sua superioridade como uma técnica de exploração da terra; contudo, exatamente devido à sua prosperidade e conseqüente grande extensão, elas freqüentemente oferecem um ambiente local insatisfatório para o homem. O problema é construir a futura cidade de tal maneira que as vantagens da concentração urbana possam ser preservadas para benefício do homem, e as desvantagens sejam minimizadas.

Cada cidade tem aspectos que a tornam única, mas parece-se com outras na função e no padrão. O que se sabe sobre uma delas ajuda a estudar outra. Tipos de localização e de estrutura interna são repetidos com tanta freqüência que tornam válidas generalizações amplas e sugestivas, especialmente quando se referem a cidades de tamanho, função e localização regional similares. Este texto se limitará a discutir dois aspectos básicos da natureza das cidades: seu suporte e sua estrutura interna. Tópicos importantes como a gênese e a extensão do urbanismo, o sítio urbano, a cultura das cidades, as características sociais e econômicas da população urbana e os problemas críticos serão apenas brevemente mencionados.

* Publicado originalmente como *The Nature of Cities* em *Building the Future City*, Robert B. Mitchell (ed.), *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, v. CCXLII, p. 7-17, Nov. 1945. Os editores da revista Cidades agradecem a autorização para tradução e publicação deste artigo. Tradução de Márcia Trigueiro. Revisão de Roberto Lobato Corrêa.

O SUPORTE DAS CIDADES

Quando nos aproximamos de uma cidade e percebemos seus altos edifícios erguendo-se acima dos terrenos à sua volta, e quando entramos nela e observamos as multidões passando apressadamente por lojas, teatros, bancos e outros estabelecimentos, ficamos naturalmente aturdidos pelo contraste com a zona rural. O que sustenta este fenômeno? Como as pessoas que moram em uma cidade ganham a vida?

O suporte de uma cidade depende dos serviços que ela desempenha, não para si mesma, mas para uma área tributária. Muitas atividades atendem apenas à população da própria cidade. Barbeiros, tintureiros, sapateiros, merceeiros, padeiros e operadores de cinema atendem a outras pessoas que estão engajadas na principal atividade da cidade, que pode ser mineração, manufatura, comércio, ou outra.

A atividade através da qual a cidade garante seu sustento depende da natureza da economia e da hinterlândia. Cidades são pequenas ou rarefeitas em áreas de economia primitiva, auto-suficiente, ou de recursos escassos. Como Adam Smith afirmou, a terra deve produzir um excedente para sustentar as cidades. Isso não significa que todas as cidades devam estar rodeadas por terra produtiva, uma vez que a localização estratégica com relação a rotas marítimas favoráveis pode permitir que uma cidade se sustente com base no excedente específico de terras distantes. Nem, tampouco, significa que as cidades sejam parasitas que vivem da terra. A mecanização moderna, o transporte e uma complexa economia interdependente fazem com que grande parte da atividade econômica da humanidade esteja centrada em cidades. Mesmo muitas das pessoas envolvidas com a produção de alimentos encontram-se realmente nas cidades, trabalhando na produção de máquinas agrícolas.

O suporte das cidades como fornecedoras de serviços urbanos para a região pode ser resumido em três categorias, cada uma das quais apresenta um fator de causalidade urbana¹:

1) Cidades como lugares centrais, desempenhando serviços em geral para uma área circunvizinha. Tais cidades tendem a distribuir-se uniformemente pelo território produtivo (Figura 1). Por enquanto, isso pode ser considerado como a “norma”, sujeita a variação basicamente em resposta aos fatores que se seguem.

¹ Para referências, ver: ULLMAN, Edward. A Theory of Location for Cities. *American Journal of Sociology*, v. XLVI, p. 853-864, May 1941.

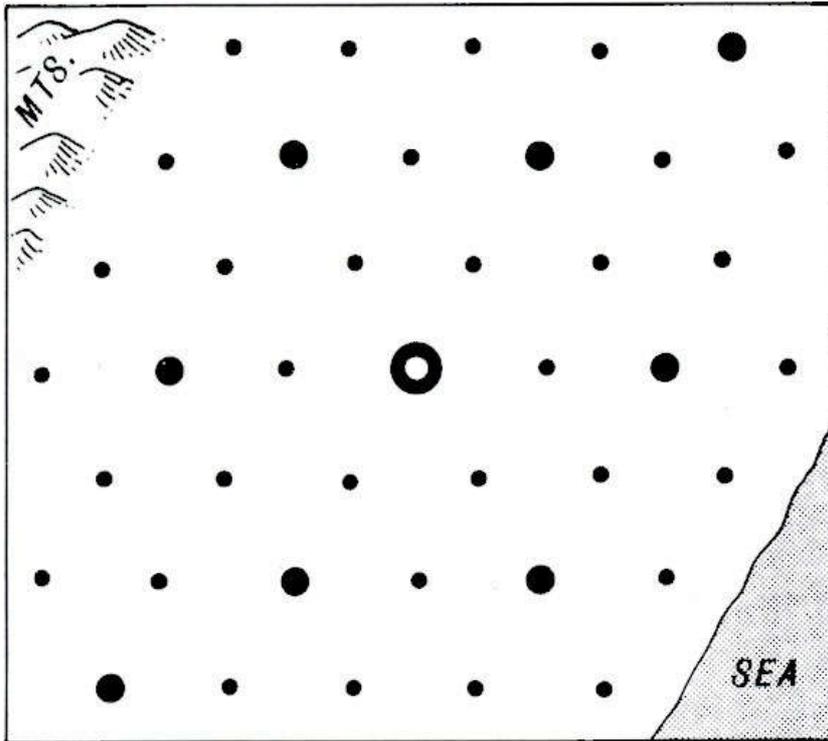


Figura 1. Distribuição Teórica dos Lugares Centrais.

Em uma área homogênea, os núcleos de povoamento estão igualmente espaçados; a maior cidade está no centro, cercada por seis centros pequenos. As áreas tributárias são hexagonais, a forma geométrica mais próxima dos círculos, as quais recobrem completamente o espaço, sem nenhuma área de fora.

2) Cidades de transporte, desempenhando serviços de concentração e redistribuição de carga e outros serviços afins ao longo de rotas de transporte, sustentadas por áreas que podem ser distantes, mas de fácil contato devido à estratégica localização da cidade nos eixos de transporte. Essas cidades tendem a se dispor em padrões lineares ao longo de ferrovias ou do litoral (Figura 2).

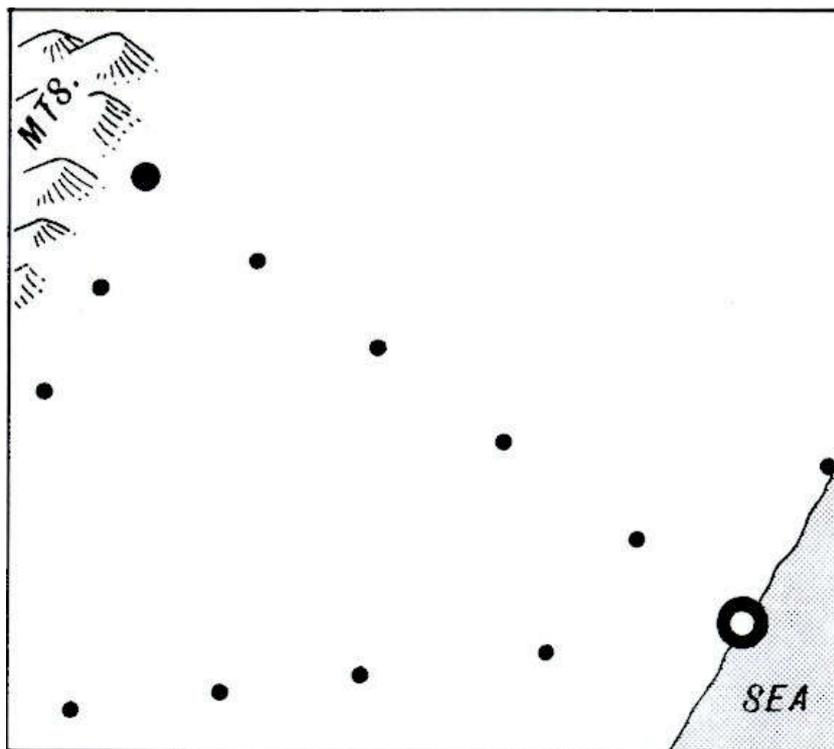


Figura 2. Centros de Transportes, Alinhados ao Longo de Ferrovias ou do Litoral.

O centro maior é um porto; o centro imediatamente abaixo é um entroncamento ferroviário e ponto de mudança de máquina no local de contacto entre a montanha e a planície. Os pequenos centros realizam a função de troca de meio de transporte, principalmente entre a ferrovia e a rodovia.

3) Cidades de função especializada, desempenhando uma atividade como mineração, manufatura ou recreação para grandes áreas, incluindo as áreas tributárias gerais de muitas outras cidades. Como o principal fator de localização geralmente é um recurso específico, como carvão, força hidráulica, ou uma praia, tais cidades podem ser encontradas isoladamente ou agrupadas (Figura 3).

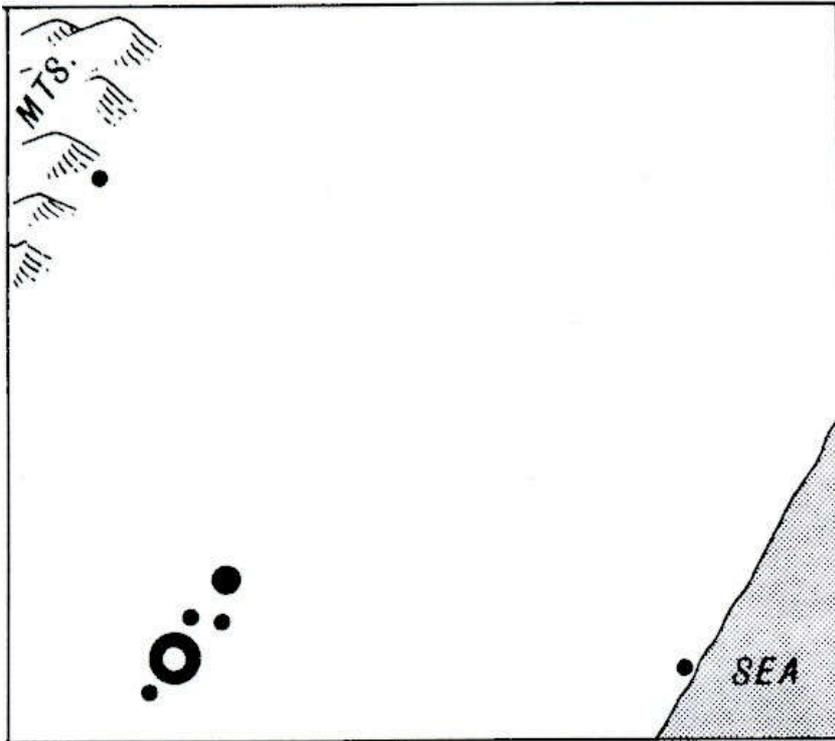


Figura 3. Núcleos de Povoamento com Funções Especializadas.

A maior cidade é um centro de mineração e manufatureiro, cercada por um conjunto de centros menores localizados em áreas com depósitos minerais. Os pequenos centros no litoral e no sopé da montanha são centros de recreação.

A maioria das cidades representa uma combinação desses três fatores, a importância relativa de cada um deles variando de cidade para cidade (Figura 4).

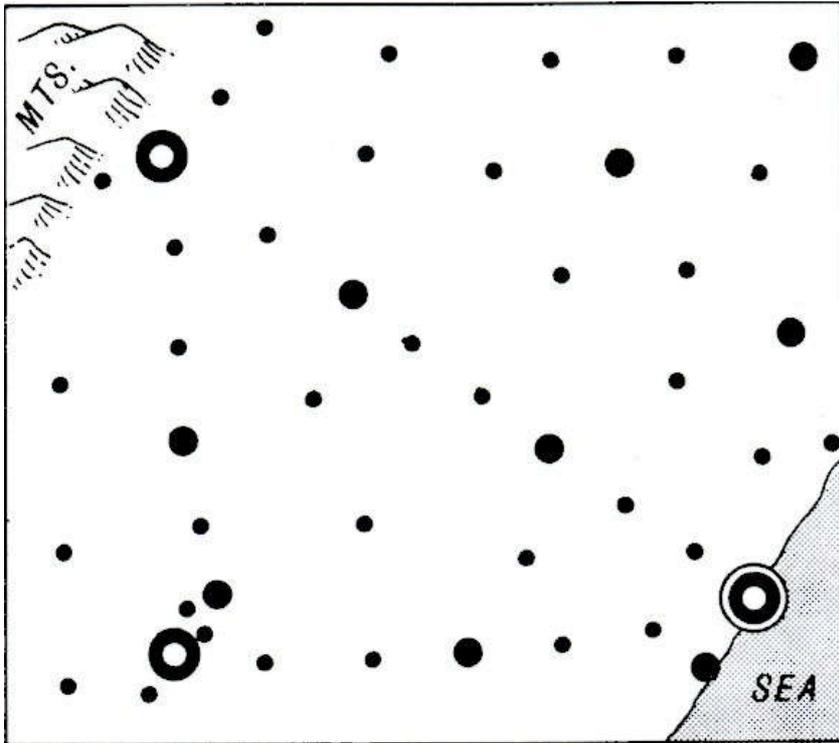


Figura 4. Combinação Teórica.

O porto torna-se a metrópole e embora excentricamente localizado, atua como lugar central para toda a área. Os centros manufatureiros e de mineração e os centros de entroncamento ferroviário são, imediatamente abaixo, os maiores. O alinhamento ferroviário de muitos centros é evidente. O eixo ferroviário na parte superior à esquerda da Figura 2 foi desviado para o conjunto de centros manufatureiros e de mineração. A distribuição dos núcleos de povoamento na parte superior à direita obedece ao arranjo dos lugares centrais.

CIDADES COMO LUGARES CENTRAIS

Cidades como lugares centrais servem como centros de comércio e centros sociais para uma área tributária. Se a região é homogênea, esses centros se distribuem uniformemente pelo espaço, como em muitas partes do Meio-Oeste agrícola (Figura 1). Em áreas de distribuição desigual de recursos, a distribuição das cidades é irregular. Os centros são de diferentes

tamanhos, que vão desde minúsculos núcleos [*hamlets*] próximos entre si, com uma ou duas lojas atendendo uma área tributária local, passando por povoados [*villages*] maiores, pequenas cidades [*towns*] e cidades [*cities*] mais espaçadas entre si, com mais serviços especiais para maiores áreas tributárias, até grandes metrópoles como New York ou Chicago, oferecendo muitos serviços especiais para uma grande área tributária, composta por toda uma hierarquia de áreas tributárias de lugares menores. Essa rede de áreas e centros tributários forma um padrão de certo modo semelhante ao de uma rede de pescar espalhada numa praia, a trama regular e simétrica onde a areia é lisa, mas arqueada e torcida onde a rede fica agarrada a rochedos.

As cidades [*cities*] ou pequenas cidades [*towns*] do tipo lugar central estão distribuídas por todo o mundo, especialmente em regiões não-industriais. Nos Estados Unidos, isto é melhor representado pelos numerosos centros varejistas e atacadistas do Meio-Oeste, do Sudoeste e do Oeste agrícolas. Essas cidades possuem centros de comércio ou distritos atacadistas, proporcionais ao seu tamanho; as lojas são sustentadas pelo comércio da área circunvizinha. Isso contrasta com muitas cidades do Leste industrial, onde os centros estão tão próximos entre si que cada um deles pode contar quase que exclusivamente com sua própria população como freguesia.

Não apenas o comércio, mas também funções sociais e religiosas podem sustentar lugares centrais. Em alguns casos, essas outras funções podem representar o principal suporte da pequena cidade. Em algumas partes da América Latina, por exemplo, onde existe pouco comércio, os núcleos de povoamento estão dispersos na superfície em intervalos relativamente uniformes, como centros sociais e religiosos. Em contraste com a maioria das cidades, seu dia mais ativo é o domingo, quando a população da vizinhança vai à igreja e participa de atividades de recreação durante o dia, assim dando origem ao nome “cidade de domingo” [*Sunday town*].

A maioria das grandes e pequenas cidades centrais também são centros políticos. A sede do condado é um exemplo. Londres e Paris são os centros políticos, bem como os centros de comércio de seus países. Nos Estados Unidos, contudo, Washington e muitas capitais de estados são centros políticos especializados. Em muitos desses casos, a capital política foi inicialmente escolhida como um ponto localizado no centro da área política, sendo deliberadamente separada do principal centro urbano.

CIDADES COMO FOCOS DE TRANSPORTE E PONTOS DE MUDANÇA DE TRANSPORTE

Todas as cidades dependem do transporte para poder utilizar o excedente da produção da terra para seu sustento. Essa dependência ao transporte desfaz a disposição simétrica dos lugares centrais, visto que as cidades se desenvolvem como centros ou pontos intermediários de transporte, e as vias de transporte se distribuem de maneira desigual, devido ao relevo e a outras limitações (Figura 2). As instituições da cidade reconhecem a importância de um transporte eficiente, como testemunha a sua preocupação constante com a regulamentação das tarifas de frete e com a construção de novas rodovias, instalações portuárias, aeroportos etc.

A mera localização em rotas de transporte não produz uma cidade, mas, de acordo com Cooley, se ocorre mudança de transporte local, torna-se um bom lugar para se processar mercadorias. Onde muda a forma de transporte, por exemplo, do fluvial para a ferrovia, a mudança de carga é inevitável. Portos criados apenas para baldear cargas tendem a desenvolver atividades auxiliares, como reembalagem, armazenamento e classificação. Um exemplo de portos destinados apenas a transporte, distribuição e armazenamento é Port Arthur – Fort William, cidades e portos gêmeos de armazenamento de trigo na cabeceira do Lago Superior; cercadas por terra improdutiva, essas cidades desenvolveram-se em mudança de ponto de transporte na rota mais barata da produção de trigo das Províncias da Pradaria [*Prairie Provinces*] para os mercados do Leste. Alguns portos, como Hong Kong e Copenhague, desenvolveram-se como entrepostos, sustentados pela baldeação de mercadorias de embarcações menores para maiores, ou vice-versa. Pontos de prestação de serviços ou pequenas mudanças no transporte, como o estabelecimento de ramais para a troca de locomotivas nas ferrovias norte-americanas, tendem a estimular o crescimento de cidades.

Os centros de transporte podem ser lugares localizados centralmente, ou podem servir como pontos de contacto entre regiões diferentes, com diferentes necessidades. Kansas City, Omaha e Minneapolis – St. Paul servem como portas de entrada para o Oeste, além de serem centros para regiões agrícolas produtivas e importantes centros atacadistas. Os portos de New Orleans, Mobile, Savannah, Charleston, Norfolk e outros serviram como tradicionais portas de acesso para o *Cotton Belt* [região algodoeira], com sua produção específica. Similarmente, metrópoles nos limites do Norte, como Baltimore, Washington, Cincinnati e Louisville serviram como portões para o Sul, com St. Louis funcionando como um portão para o Sudoeste. Recentemente, o Sul tem desenvolvido seus próprios lugares

centrais, até certo ponto suplantando o monopólio que era mantido por aqueles centros. Atlanta, Memphis e Dallas são exemplos de novos lugares centrais e focos de transporte do Sul.

Mudanças no transporte se refletem no padrão de distribuição das cidades. Assim, o desenvolvimento de ferrovias resultou num alinhamento, que ainda persiste, de cidades ao longo das estradas de ferro. Contudo, nas últimas décadas, o rápido crescimento do número de automóveis e a construção de rodovias bastante dispersas pelo país alteraram aquela tendência, no sentido de uma distribuição mais equilibrada das cidades. Estudos em lugares diversos, como New York e Louisiana, comprovaram uma modificação nos centros, que difere do exclusivo alinhamento ao longo de ferrovias. Linhas aéreas podem reforçar essa tendência, ou estimular outros padrões de distribuição para a cidade futura.

CIDADES COMO PONTOS DE CONCENTRAÇÃO DE SERVIÇOS ESPECIALIZADOS

Uma cidade ou um aglomerado de cidades que desempenhem uma função especializada para uma grande área podem desenvolver-se a partir de um recurso extremamente localizado (Figura 3). Miami, por exemplo, cidade de veraneio, desenvolveu-se em função de um clima favorável e da praia. Scranton, Wilkes-Barre e dezenas de cidades próximas são centros especializados de mineração de carvão que se desenvolveram a partir de depósitos de carvão antracito e que atendem a um grande segmento do Nordeste dos Estados Unidos. Pittsburgh e seus subúrbios e cidades-satélites formam um aglomerado nacionalmente importante de indústrias de ferro e aço, sua boa localização favorecendo a concentração de carvão e minério de ferro, e a venda de aço para indústrias nas áreas carboníferas.

De importância igual à dos recursos físicos, em muitas cidades são encontradas as vantagens da produção em série e dos serviços subsidiários. Uma vez iniciada, uma cidade especializada age como um núcleo para atividades similares ou relacionadas, e as funções tendem a crescer, seja em uma cidade de veraneio à beira-mar, como Miami ou Atlantic City, ou, de modo mais significativo, em um centro industrial como Pittsburgh ou Detroit. A concentração industrial em uma cidade significa que haverá uma concentração de serviços e de indústrias satélites – firmas de fornecedores, lojas de maquinaria, consultores peritos, outras indústrias utilizando subprodutos ou resíduos das indústrias locais, outras indústrias ocupando-se de partes específicas para outras fábricas na cidade, canais de comercialização, instalações próprias para transporte, trabalho

qualificado e diversos outros recursos; direta ou indiretamente, isso tudo beneficia a indústria e leva à sua expansão em tamanho e em números, num determinado local ou distrito. Pessoas do lugar que detenham conhecimento especializado sobre uma indústria também podem decidir iniciar uma nova fábrica, produzindo na mesma cidade produtos similares ou aproximados. Além disso, as vantagens da própria produção em série levam freqüentemente à produção concentrada em algumas grandes fábricas e cidades. Exemplos de localização de indústrias especializadas em manufaturas são as de roupas, na cidade de New York; de móveis, em Grand Rapids; de automóveis, na área de Detroit; de cerâmica, em Stoke-on-Trent, na Inglaterra; e mesmo um produto específico como raquetes de tênis, em Pawtucket, Rhode Island.

Esse tipo de concentração continua até que forças contrárias – altos custos do trabalho e congestionamento – afetem as forças de concentração. Os custos do trabalho podem ser menores em pequenas cidades e em novos distritos industriais; assim, algumas fábricas estão se transferindo de grandes metrópoles para pequenas cidades; grande parte da indústria têxtil de algodão mudou-se das velhas áreas industriais de Nova Inglaterra para as áreas mais recentes das Carolinas, no Sul. A enorme concentração de população e estruturas em grandes cidades acarreta um alto custo devido a congestionamento, preços altos de terrenos, altas taxas e legislação restritiva.

Nem todas as indústrias tendem a se concentrar em cidades especificamente industriais especializadas; muitos tipos de indústrias aderem mais às características de lugares centrais. Esses tipos estão ligados ao mercado porque o processo industrial redundante em aumento de volume ou em perecibilidade. São exemplos disso padarias, manufatura de sorvetes, depósitos de gelo, cervejarias, fábricas de refrigerantes e vários tipos de fábricas de montagem final. Contudo, mesmo essas indústrias tendem a desenvolver-se mais na região industrial, porque ali a densidade populacional – logo, o mercado – é maior.

A maior concentração de cidades industriais na América ocorre no cinturão manufatureiro [*manufacturing belt*] do Nordeste dos Estados Unidos e região contígua do Canadá, norte de Ohio e leste do Mississippi. Alguns fatores dessa concentração são as grandes reservas de combustível e energia (carvão, especialmente), matérias-primas como minério de ferro nos Grandes Lagos, transporte marítimo barato no litoral oriental, agricultura produtiva (especialmente no Oeste), povoamento antigo, posterior imigração concentrada em suas cidades, e um início precoce, com o conseqüente

desenvolvimento de trabalho especializado, conhecimento técnico, meios de transporte e prestígio.

A natureza interdependente da maioria das indústrias age como uma força poderosa na manutenção dessa área como o local mais importante das cidades industriais nos Estados Unidos. Antes da guerra, a cidade industrial típica fora do principal cinturão manufatureiro tinha uma única indústria, baseada em um tipo de matéria-prima, como serrarias, latas de alimentos em conserva ou metalurgia (Longview, Washington; San Jose, California; Anaconda, Montana). Contudo, devido à necessidade de produzir enormes quantidades de navios e aviões para uma guerra travada em dois oceanos, muitas cidades ao longo do Golfo e das costas do Pacífico cresceram rapidamente nestes últimos anos como centros de indústria.

APLICAÇÃO DOS TRÊS TIPOS DE SUPORTE URBANO

Embora possamos citar exemplos que ilustram cada um dos três tipos de suporte urbano, a maioria das cidades americanas apresenta, em proporções diferentes, todos os três tipos. A cidade de New York, por exemplo, como maior porto americano, é um ponto de mudança de transporte [*break-of-bulk point*]; como principal centro de vendas por atacado e a varejo, é um tipo de lugar central; e, como principal centro industrial americano, é do tipo especializado. A atual distribuição e classificação funcional das cidades nos Estados Unidos, mais complexa que a simples soma dos três tipos (Figura 4), foi mapeada e descrita em termos diferentes em outro trabalho².

Assim, os três tipos básicos não devem ser considerados como uma estrutura rígida que exclui todos as disposições ocasionais, embora até mesmo o desenvolvimento fortuito de uma cidade se torne parte do ambiente geral de suporte urbano. Mas também o cenário urbano não deve ser visto como estático; as cidades estão constantemente mudando, e demonstram um atraso característico para ajustar-se a novas condições.

Há amplas oportunidades para o uso de iniciativas visando ao fortalecimento da base de suporte da cidade futura, especialmente se levarmos em consideração os fatores básicos de suporte urbano. Assim, uma cidade deve examinar: (1) a área circunvizinha, para aproveitar mudanças tais como recursos ou produtos agrícolas novos; (2) seu sistema de transporte, para ajustá-lo adequadamente aos novos ou modificados

² HARRIS, Chauncy D. A Functional Classification of Cities in the United States. *Geographical Review*, V. XXXIII, p. 85-99, Jan. 1943.

equipamentos; e (3) suas indústrias, para aproveitar-se dos avanços tecnológicos.

ESTRUTURA INTERNA DAS CIDADES

Qualquer plano efetivo para a melhoria ou reorganização da cidade futura deve levar em conta o atual padrão de uso da terra na cidade, os fatores que produziram esse padrão e os recursos demandados pelas atividades localizadas em distritos específicos.

Embora o padrão interno de cada cidade seja único em sua singular combinação de detalhes, a maioria das cidades americanas tem distritos comerciais, industriais e residenciais. As forças subjacentes ao padrão de uso da terra podem ser apreciadas se focalizarmos nossa atenção em três generalizações de organização: (1) por zonas concêntricas; (2) por setores e (3) por múltiplos núcleos.

ZONAS CONCÊNTRICAS

De acordo com a teoria das zonas concêntricas, o padrão de crescimento da cidade pode ser mais bem compreendido em termos de cinco zonas concêntricas³ (Figura 5).

1. *Distrito central de negócios.* É o centro da vida comercial, social e cívica, e do transporte. Nele está situado o coração comercial da cidade, o distrito varejista, com suas lojas de departamentos, lojas exclusivas, edifícios de escritórios, clubes, bancos, hotéis, teatros, museus e sedes de empresas. Cercando o centro de comércio varejista, localiza-se o distrito de comércio atacadista.

2. *Zona periférica do centro [Zone in transition].* Em torno do distrito central da cidade, há uma zona residencial em estado de deterioração. Comércio e indústrias leves penetram nessas áreas residenciais, caracterizadas particularmente por pensões. Nessa zona localizam-se os principais cortiços, com suas áreas de pobreza, degradação e doenças, e seus submundos de vício. Em muitas cidades americanas, essa zona tem sido predominantemente habitada por grupos de imigrantes recentes.

³ BURGESS, Ernest W. The Growth of the City. In: PARK, Robert E.; BURGESS, Ernest W.; MCKENZIE, Roderick D. (eds.). *The City*. Chicago: University of Chicago Press, 1925, p. 47-62; e BURGESS, Ernest W. Urban Areas. In: SMITH, T. V.; WHITE, Leonard D. (eds.). *Chicago: An Experiment in Social Science Research*. Chicago: University of Chicago Press, 1929, p. 113-138.

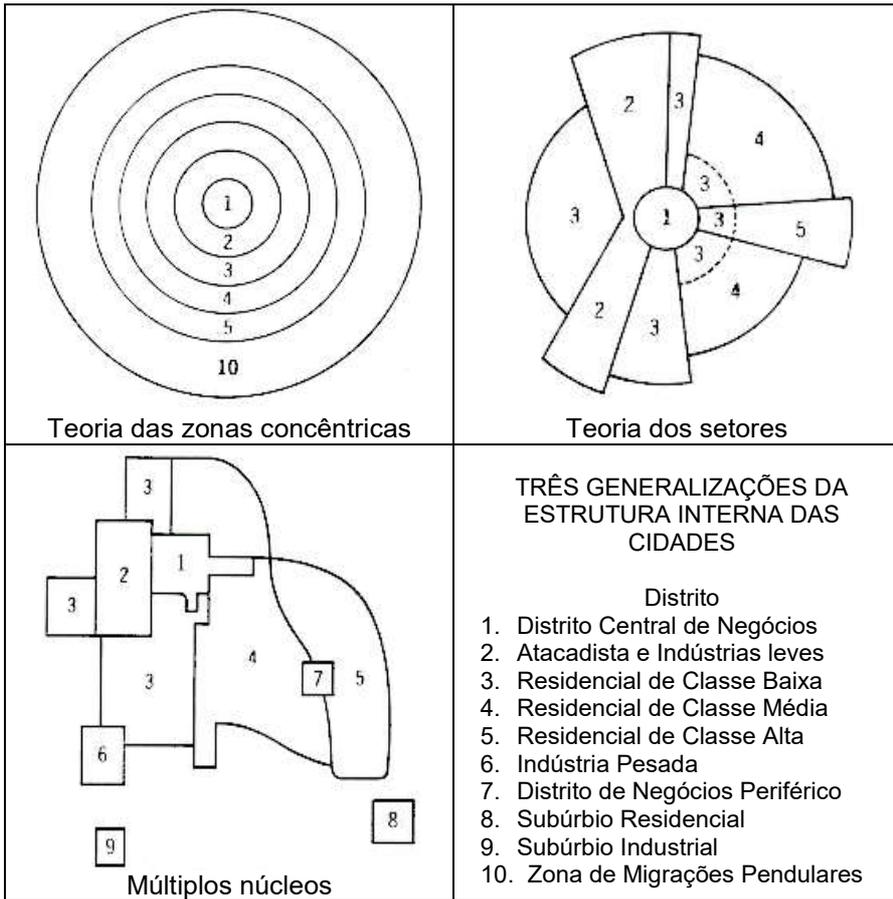


Figura 5. Generalizações da Estrutura Interna das cidades.

A teoria das zonas concêntricas é uma generalização para todas as cidades. O arranjo dos setores na teoria dos setores varia de cidade para cidade. O diagrama para os múltiplos núcleos representa um possível padrão entre inúmeras variações.

3. *Zona de moradia de trabalhadores independentes.* Esta zona é habitada por trabalhadores da indústria que escaparam da zona periférica do centro, mas que desejam viver em locais que permitam fácil acesso a seus trabalhos. Em muitas cidades americanas, importantes segmentos dessa área são constituídos pela segunda geração de imigrantes.

4. *Zona de moradias melhores*. Esta zona se constitui de residências para uma só família, de exclusivos “distritos reservados” e de edifícios de apartamentos luxuosos.

5. *Zona de migrações pendulares [Commuters’ zone]*. Muitas vezes situada fora dos limites da cidade, em áreas suburbanas ou em cidades-satélites, essa é uma zona de desenvolvimento de residências luxuosas, distribuídas ao longo de linhas de transporte rápido.

SETORES

A teoria do desenvolvimento axial, segundo a qual o crescimento ocorre ao longo das principais rotas de transporte ou ao longo de linhas de menor resistência à formação de uma cidade em forma de estrela, foi aperfeiçoada por Homer Hoyt em sua teoria de setor, que afirma que o crescimento, ao longo de um determinado eixo de transporte, caracteriza-se geralmente por tipos similares de uso da terra⁴ (Figura 5). A cidade inteira é considerada como um círculo, e as várias áreas são vistas como setores que se irradiam a partir do centro daquele círculo; tipos semelhantes de uso da terra se originam perto do centro do círculo e migram para a parte externa, na direção da periferia. Assim, uma área residencial de aluguéis altos situada no quadrante leste da cidade tenderia a migrar para a parte externa, permanecendo sempre no quadrante leste. Uma área de moradias mais baratas, se localizada no quadrante sul, tenderia a estender-se para fora, em direção aos limites da cidade naquele mesmo setor. A migração de áreas residenciais de alta classe ao longo de linhas de tráfego é especialmente pronunciada em terrenos elevados, na direção de espaços abertos, de casas de líderes da comunidade, ao longo de linhas de transporte mais rápido e dos núcleos de edifícios ou centros de comércio existentes.

MÚLTIPLOS NÚCLEOS

Em muitas cidades, o padrão de uso da terra não é estabelecido em torno de um centro único, e sim em torno de diversos núcleos separados (Figura 5). Em algumas cidades, esses núcleos existem desde as origens da cidade; em outras, eles se desenvolveram à medida que o crescimento

⁴ HOYT, Homer. City Growth and Mortgage Risk. *Insured Mortgage Portfolio*, v. I, n. 6-10, Dec.-Apr. 1937, *passim*; e *idem* (U.S. Federal Housing Administration), *The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities*. Washington, D.C.: Government Printing Office, 1939, *passim*.

da cidade estimulou a transferência e a especialização. Um exemplo do primeiro tipo é a metrópole de Londres, na qual “*The City*” e Westminster eram pontos separados num espaço aberto; a primeira como o centro das finanças e do comércio, e Westminster como o centro da vida política. Um exemplo do segundo tipo é Chicago, onde a indústria pesada, inicialmente localizada ao longo do rio Chicago, no coração da cidade, migrou para o Distrito Calumet, onde atuou como um núcleo para um novo e amplo desenvolvimento urbano.

O núcleo inicial da cidade pode ser o distrito varejista numa cidade do tipo lugar central, o porto ou instalações ferroviárias em uma cidade de transporte, ou a fábrica, a mina ou a praia em uma cidade de função especializada.

O aparecimento de núcleos separados e de distritos diferenciados reflete uma combinação dos seguintes fatores:

1) *Determinadas atividades demandam recursos especializados.* O distrito varejista, por exemplo, está associado ao ponto de maior acessibilidade dentro da cidade, o distrito portuário a uma adequada frente ao rio ou mar, os distritos manufatureiros a grandes extensões de terra e conexões fluviais, marítimas ou ferroviárias, e assim por diante.

2) *Determinadas atividades afins se agrupam porque se beneficiam dessa coesão*⁵. A concentração de cidades industriais já foi observada acima, no título “Cidades como pontos de concentração de atividades especializadas”. Os distritos varejistas beneficiam-se dessa coesão, que aumenta a concentração de potenciais fregueses e torna possível a comparação de preços. Distritos financeiros e de escritórios dependem das facilidades de comunicação entre escritórios existentes no distrito. O Merchandise Mart de Chicago é um exemplo de concentração de vendas por atacado.

3) *Determinadas atividades diferentes entre si são prejudiciais umas às outras.* É bem conhecido o antagonismo entre fábricas e o desenvolvimento de residências de luxo. A grande concentração de pedestres, automóveis e veículos de transporte público no distrito varejista é contrária tanto aos serviços ferroviários quanto às operações de carga/descarga nas ruas que o distrito atacadista demanda, e aos serviços ferroviários e ao espaço que são necessários aos grandes distritos industriais, e vice-versa.

⁵ As exceções são estabelecimentos como alguns tipos de armazéns, lavanderias e postos de gasolina.

4) *Determinadas atividades não conseguem fazer face aos altos preços dos locais mais desejáveis.* Este fator opera juntamente com o fator anterior. Exemplos dele são as atividades atacadistas e serviços de armazenamento que exigem muito espaço, ou moradias de classe baixa, incapazes de garantir o luxo de terrenos altos com uma bela vista.

O número de núcleos resultantes do desenvolvimento histórico e da ação de forças de localização varia muito de cidade para cidade. Quanto maior a cidade, mais numerosos e especializados são os núcleos. Os distritos a seguir, contudo, se desenvolveram em torno de núcleos na maioria das grandes cidades americanas.

O Distrito Central de Negócios. Este distrito constitui-se no foco dos transportes dentro da cidade, seja a pé, por automóveis particulares, ônibus, bonde, metrô ou trem. Devido ao crescimento assimétrico da maioria das grandes cidades, ele geralmente não se encontra mais no centro da cidade, mas sim perto de áreas que ficam defronte a lagos, rios, ou mesmo em cidades interioranas; exemplos são Chicago, St. Louis e Salt Lake City. Contudo, como existem linhas de transporte interno que convergem para esse distrito, ele é o ponto de acesso mais fácil de todas as partes da cidade, e o ponto onde o preço da terra é mais caro. O distrito varejista, no ponto de mais fácil acesso, está associado às calçadas: apenas o movimento de pedestres ou de transporte de massa pode concentrar o grande número de fregueses necessários para sustentar lojas de departamentos, lojas de variedades, lojas de vestuário, que são características do distrito. Em cidades pequenas, instituições financeiras e edifícios de escritórios se misturam com lojas varejistas, mas, em cidades maiores, o distrito financeiro fica separado, perto, mas não no de mais fácil acesso da cidade. Seu ponto de articulação é o elevador, que permite o acesso tridimensional entre escritórios, cujo fator de localização mais importante é a facilidade de acesso a outros escritórios, mais do que à cidade como um todo. Prédios governamentais também ficam geralmente próximos, mas não no centro do distrito varejista. Na maioria das cidades, uma rua especializada em venda de automóveis apareceu no limite do distrito central de negócios, em áreas de preço mais baixo, ao longo de uma ou mais avenidas principais; está associada diretamente às vias de tráfego.

O Distrito Atacadista e de Indústrias Leves. Este distrito situa-se convenientemente na cidade, mas perto do foco de transportes para fora da cidade. Estabelecimentos atacadistas, embora recebam algum suporte da própria cidade, atendem principalmente a uma região tributária que é alcançada por ferrovias e caminhões. Assim, eles se concentram ao longo de eixos ferroviários, geralmente adjacentes (mas não cercados) ao distrito

central de negócios. As fábricas de muitos tipos de indústrias leves, que não exigem edifícios especiais, são atraídas pelas vantagens oferecidas por esse distrito ou distritos similares: bom transporte ferroviário e rodoviário, disponibilidade de edifícios com áreas amplas, e proximidade dos mercados e do trabalho da própria cidade.

O Distrito de Indústria Pesada. Localiza-se perto do atual ou do antigo limite externo da cidade. Indústrias pesadas precisam de grandes espaços, o que geralmente não é encontrado em partes da cidade já subdivididas em quarteirões e ruas. Elas também precisam de um bom sistema de transporte, seja ferroviário, seja marítimo lacustre ou fluvial. Com a expansão de linhas ferroviárias em torno da cidade e de terrenos para manobras, locais nos limites da cidade podem ter melhores serviços de transporte do que locais situados nas proximidades do centro. Em Chicago, cerca de 100 indústrias estão localizadas em uma dessas linhas com três milhas de extensão, adjacente aos terrenos usados para carga e descarga, no limite sudoeste da cidade. Além disso, o barulho das caldeiras, o cheiro dos depósitos de materiais, os problemas de remoção dos refugos de fundições e de usinas de ferro e aço, os riscos de incêndio nas refinarias de petróleo e as necessidades de espaço e transporte, que interrompem as ruas e o livre tráfego, tudo isso favorece o crescimento da indústria pesada fora do centro principal da grande cidade. O Distrito Calumet em Chicago, os charcos de New Jersey perto da cidade de New York, os charcos Lea perto de Londres e o distrito St. Denis em Paris são exemplos dessas áreas. A antiga área industrial (Stockyards), de Chicago, apesar de seus cheiros e tamanho, foi cercada pelo crescimento urbano e encontra-se agora longe dos limites da cidade. Ela forma um núcleo de indústria pesada, na cidade, mas longe do centro; a área residencial adjacente, o distrito "Back-of-the-Yards", transformou-se em área deteriorada.

Os Distritos Residenciais. Distritos de alta classe geralmente situam-se em terrenos elevados, bem drenados e longe de incômodos tais como barulho, cheiros, fumaça e ferrovias. Distritos de classe baixa geralmente surgem perto de fábricas e de linhas ferroviárias, onde quer que estes estejam localizados na cidade. Devido à obsolescência das estruturas, as margens internas mais antigas dos bairros residenciais são áreas que atraem a invasão de grupos que não conseguem pagar altos aluguéis. Bairros residenciais têm uma certa coesão. Casos extremos são os grupos etnicamente segregados, que ficam concentrados, embora incluindo membros de muitos grupos econômicos; o Harlem é um exemplo.

Núcleos Menores. Incluem centros culturais, parques, distritos afastados de comércio e pequenos centros industriais. Uma universidade

pode formar um núcleo para uma comunidade quase independente; exemplos: University of Chicago, University of California, Harvard University. Parques e áreas de recreação que ocupam antigos terrenos baldios, muito acidentados ou úmidos para a construção de moradias, podem constituir núcleos para áreas residenciais luxuosas; exemplos: Rock Creek Park em Washington e Hyde Park em Londres. Distritos afastados de comércio podem, com o tempo, tornar-se centros importantes. Muitas pequenas instituições e indústrias leves, tais como padarias, dispersas por toda a cidade, podem não tornar-se nunca núcleos de distritos diferenciados.

Subúrbios e Satélites. Subúrbios, sejam residenciais ou industriais, são uma característica da maioria das maiores cidades americanas⁶. O aparecimento do automóvel e os melhoramentos feitos em algumas linhas ferroviárias de transporte suburbano estimularam a suburbanização. Os satélites diferem de subúrbios porque estão a muitas milhas de distância da cidade central e, em geral, possuem pequena migração pendular (*commuting*) para a e da cidade central, embora as atividades econômicas do satélite estejam estreitamente atreladas às da cidade central. Assim, Gary pode ser considerado um subúrbio, mas Elgin e Joliet são satélites de Chicago.

AValiação DOS PADRÕES DE USO DA TERRA

A maioria das cidades apresenta não apenas uma combinação dos três tipos de suporte urbano, mas também aspectos das três generalizações do padrão de uso da terra. Compreender esses dois pontos ajuda a avaliar as futuras perspectivas da cidade como um todo e a organização de suas partes.

O padrão de zona concêntrica tem seu mérito como um quadro geral, sujeita a modificações devidas à topografia, ao transporte e ao anterior uso da terra. Não se trata de um padrão rígido, porque o crescimento ou o arranjo freqüentemente mostra a expansão por setores, ou o desenvolvimento em torno de núcleos separados.

O padrão em setores aplica-se especialmente ao movimento para fora dos distritos residenciais. Tanto a teoria concêntrica quanto a teoria dos setores enfatizam a tendência geral das áreas residenciais do centro perderem valor quando novas construções são feitas nos limites externos

⁶ HARRIS, Chauncy D. Suburbs. *American Journal of Sociology*, v. XLIV, n. 6, Jul. 1943.

das cidades; contudo, a teoria dos setores é mais discriminatória na sua análise desse movimento.

Tanto a zona concêntrica, como um padrão geral, quanto o padrão referente aos setores, quando aplicado basicamente a padrões residenciais, pressupõem (embora não explicitamente) que existe um único centro urbano, a partir do qual o uso da terra está disposto simetricamente, seja em padrões concêntricos ou radiais. Em termos teóricos amplos, esse ponto de vista pode ser válido, porque a desvantagem da distância, sozinha, estimularia a maior concentração possível em uma pequena área central. Contudo, devido à real impossibilidade física de tal concentração e à existência de fatores de separação, surgem diversos núcleos separados. Os fatores específicos de separação não se reduzem ao alto preço no centro, que poucas atividades poderiam enfrentar, mas incluem também a ligação natural de determinadas atividades ao transporte para fora da cidade, o espaço e outros recursos, as vantagens da separação de atividades que nada têm em comum e a concentração de funções afins.

A constante mudança do padrão de uso da terra traz muitos problemas. Perto do centro, terrenos são mantidos vazios ou são ocupados por estruturas anti-sociais de cortiços, aguardando a expansão de atividades que paguem mais por eles. Os custos ocultos dos cortiços para a cidade – de ambiente precário para futuros cidadãos e excessiva proteção policial, do corpo de bombeiros e sanitária – reforçam o argumento de que há necessidade de um subsídio para remoção dessa área deteriorada. No entanto, a zona de transição nem sempre é uma zona de deterioração com cortiços, como demonstra a expansão de apartamentos luxuosos próximos ao centro urbano na Gold Coast de Chicago, ou em Park Avenue na cidade de New York. Na periferia da cidade, a subdivisão demasiado ambiciosa resulta em terrenos baldios a serem atravessados por serviços urbanos tais como esgotos e transporte. A posição política da autonomia de muitos subúrbios resulta na falta de responsabilidade cívica para os problemas e despesas da cidade na qual trabalham os moradores dos subúrbios.

Recebido e aceito em 10/01/2005