

A METRÓPOLE LONDRINA — CRESCIMENTO E PLANIFICAÇÃO URBANA

A obra de CLAUDE CHALINE ⁽¹⁾ constituiu o tema da sua tese de doutoramento de Estado, elaborada sob a orientação de P. GEORGE, em 1971. O tema tem sido pouco estudado, pois que, abrangendo áreas muito vastas, dificilmente pode ser objecto de análise de um só investigador. Como tal, esta obra constitui mais um contributo para um melhor conhecimento das áreas metropolitanas. Está dividida em três partes, por sua vez subdivididas em vários capítulos.

Na Parte I o autor aborda o tema «Condições gerais do crescimento metropolitano». A primeira tarefa (pp. 9-31) foi a de tentar definir e delimitar o espaço londrino. Para tal foram considerados dois níveis: 1.º — aglomeração, definida em termos de população e área ocupada; 2.º — região metropolitana, cujos limites estão normalmente sujeitos

(1) CLAUDE CHALINE — *La métropole londonienne — croissance et planification urbaine*. A. Colin, Paris, 1973, 292 pp., 22 figuras e 33 quadros.

aos critérios utilizados, mas relativamente à região londrina foi definida em 1963 uma carta da região metropolitana. Pela observação de vários elementos — forma e distribuição do espaço construído, repartição e tipos de agrupamento da população, densidades residenciais e, ainda, utilização de solos — o autor concluiu que o espaço metropolitano apresenta grandes descontinuidades segundo as direcções consideradas. Tentou, pois, definir áreas homogêneas dentro da região metropolitana e para tal considerou: a) domínio interno — inteiramente urbanizado, construído em mais de 65 p. 100 e de densidades fracas; b) coroa suburbana — construída em 57-60 p. 100 e de densidades fracas; c) franjas suburbanas — deixa de haver continuidade na construção, mas o número de população aumenta; d) externa — semelhante à anterior, mas fazendo-se a urbanização ao longo de corredores; e) zona de atracção — tanto o espaço construído como a população se aglomeram em numerosos núcleos.

O segundo capítulo (pp. 32-54) trata da pressão e fluxos demográficos na região metropolitana. O crescimento populacional tem sido sensível na área londrina, já desde o século passado. Não é, no entanto, homogêneo, notando-se um despovoamento intenso do centro em favor das áreas suburbanas e periurbanas. Para o crescimento interno de Londres contribuiu grandemente a corrente imigratória; contudo, a partir da década de 50, o número total da «Grande Londres» (aglomeração + coroa suburbana + franjas suburbanas) está já em decréscimo, pois a saída para a *Outer Metropolitan Area* (coroa externa + zona de atracção) tem sido notória. Estas migrações por vezes são planificadas por organismos do Estado (referem-se especialmente a operários qualificados ou semiqualificados e, em geral, jovens), podendo fazer-se a título individual (sobretudo os relativos à classe média e mesmo abastada, com grande predominância do sector terciário).

O capítulo seguinte (pp. 55-74) relaciona a localização das actividades económicas com o crescimento metropolitano e as migrações de trabalho. No que respeita à indústria, verifica-se uma grande disparidade sectorial na sua distribuição, sendo os sectores NW e NE os que se apresentam mais industrializados. As migrações industriais de Londres para a «O. M. A.» começaram após a primeira grande guerra e continuam a fazer-se, sobretudo para os sectores indicados. Quanto ao número de empregos, é na «O. M. A.» que a sua criação tem sido mais intensa, primeiramente no sector secundário e, por último, no sector terciário. Dentro da «Grande Londres» o máximo deu-se entre as duas grandes guerras, devido à necessidade de reconstrução da cidade, por um lado, e à procura de melhores condições económicas de habitantes da província, por outro. A correlação empregos-população é diferente conforme a zona considerada. Tanto na coroa como nas franjas suburbanas a população diminui actualmente, enquanto que os empregos aumentam; na «O. M. A.» há um grande dinamismo demográfico e económico, mas o balanço é ainda deficitário para os empregos, o que leva grande número de pessoas a deslocarem-se diariamente para Londres.

O último capítulo (pp. 75-86) desta primeira parte faz referências a dados topográficos, pedológicos e às condições atmosféricas e poluentes

que têm relações com o desenvolvimento da área metropolitana. Verifica-se que o determinismo é fraco; no entanto, a região metropolitana aproveita uma longa depressão sinclinal, alinhada segundo o rio Tamisa.

A Parte II analisa os *Mecanismos criadores da região metropolitana*. No primeiro capítulo (pp. 89-101) o autor preocupa-se com as estruturas e valores fundiários, tendo verificado que os empreendimentos urbanos estão mais em relação com a estrutura fundiária do que com as condições naturais. É assim que determinadas aldeias, grandes propriedades do domínio público (Coroa, Forças Armadas, Igreja) ou privado só progressivamente têm sido integradas no espaço urbano. O preço do terreno não está apenas relacionado com factores locais (acessibilidade a Londres, custo de transportes, autorização de construir, meio ambiente) mas também com o uso que lhe vai ser dado.

Os capítulos seguintes — 2.º, 3.º, 4.º e 5.º — tratam das várias fases de construção que sofre toda a área considerada neste trabalho. A primeira (pp. 102-116) diz respeito ao desenvolvimento, «em pavilhões», de 1919 a 1939. Este período caracteriza-se por um grande desenvolvimento da construção na região metropolitana, a maior parte de iniciativa privada. O Estado estabeleceu algumas normas de planeamento com subvenção na edificação de numerosos alojamentos, mas não tomou responsabilidade directa no processo. Verificou-se que a suburbanização das indústrias para os terrenos novos acarretou a suburbanização do alojamento operário. Também no crescimento urbano deste período os transportes ferroviários tiveram um papel fundamental, pois, instalando-se muitas vezes em áreas quase desabitadas, provocaram o aparecimento de novos núcleos habitacionais.

A fase seguinte (pp. 117-140), do *Town Planning*, é posterior à segunda grande guerra. A primeira lei data de 1947, mas as suas limitações financeiras e administrativas votaram-na ao fracasso. O primeiro plano de conjunto para a «Grande Londres» data de 1944 e tem em vista uma redistribuição planificada para a periferia, com o fim de substituir a expansão anárquica do período entre as duas guerras; os objectivos não foram plenamente atingidos e o seu falhanço foi admitido em 1963, altura em que se resolve criar novas estruturas de planeamento regional, de que o ponto fundamental é a preservação da «Cintura Verde», que tinha como finalidade a manutenção de actividades agrícolas na região metropolitana. As disposições que quanto a ela foram tomadas — proibição de instalações industriais, por exemplo — nem sempre foram cumpridas, até pela própria mobilidade da população londrina que constantemente punha em xeque a noção duma cintura verde contínua.

O terceiro período (pp. 141-178) é o das criações urbanas planificadas, criadas para absorver as migrações londrinas; são de índole oficial e englobam várias fases: a) cidades-jardins — a primeira que apareceu, em 1902, Letchworth, foi criada por Howard e a ela seguiram-se rapidamente muitas outras. Tinham um princípio de vida de relação muito intensa e os seus habitantes eram intervenientes no processo de urbanização; b) entre as duas guerras construíram-se vários conjuntos urbanizados na coroa suburbana, feitos pelos municípios. Tinham seme-

lhanças com as anteriores na organização do espaço, no equipamento colectivo e homogeneidade sócio-económica, além de baixas densidades populacionais; c) cidades novas (primeira parte) — o seu desenvolvimento consta do plano da «Grande Londres» de 1944 e constituiu um fenómeno de grande importância. Houve uma preocupação marcada na escolha dos locais, na distribuição das áreas pelas várias funções, na organização do espaço, no equipamento imobiliário e comercial. Tinham em vista a coordenação da descentralização da indústria e duma corrente migratória intensa; d) cidades novas (segunda parte) — verifica-se um crescimento ordenado das anteriores cidades novas, com modificações na primitiva estrutura urbana, correspondente a novas necessidades, sobretudo demográficas; e) cidades em expansão — novas formas de urbanização planificadas, mas em que a intervenção do Estado se reduz a uma aprovação ministerial e a uma subvenção para a fase inicial da construção. Este período começa em 1951 com o retorno dos conservadores ao poder. Essas cidades são muito heterogêneas entre elas, pois as raízes históricas e as regiões onde se localizaram eram diferentes e os programas de crescimento diversos.

O último capítulo (pp. 179-196) trata do arranque que a construção privada teve a partir de 1952 com as novas condições jurídicas e financeiras do regime conservador; além disso, os investidores privados aproveitaram a mentalidade da classe média, sempre crescente, com aspirações a uma residência individual num quadro semi-rural. Essas construções são caracterizadas por forte homogeneidade social e loteamento diferente consoante a classe a que se destinam. Verifica-se uma carência de emprego nas novas áreas urbanas, que constituem, assim, aglomerações-dormitórios. Tomam maior importância a medida que a sua distância a Londres aumenta (causa: preço dos loteamentos), resultando daí uma segregação social em relação com a distância.

A Parte III é dedicada à *Dinâmica interna do espaço metropolitano*. No primeiro capítulo (pp. 199-220) o autor faz um estudo das criações funcionais nas franjas londrinas. No respeitante à indústria, foram criados os *industrial state*, organismos públicos e privados que se encarregam não só das instalações industriais como também dos grandes investimentos a elas inerentes. Não precisaram de grandes investimentos iniciais, pois a maior parte teve origem em pavilhões abandonados depois da guerra. Tinham a vantagem de reagrupar várias firmas industriais numa área determinada e encorajavam novas implantações nessa área. Quanto aos transportes, as obras mais importantes dizem respeito às auto-estradas e aos aeroportos; as primeiras tiveram algumas consequências negativas nas explorações agrícolas e na paisagem natural, mas vantagens económicas relevantes, pois facilitaram as relações entre a coroa suburbana, a «O. M. A.» e Londres; com os aeroportos estão relacionados milhares de empregos nas áreas suburbanas e o desenvolvimento de actividades terciárias com eles ligadas: turismo, escritórios e comércio. Relativamente à reconversão de actividades agrícolas, houve um máximo entre as duas guerras, não só pelo aumento da procura de solos para fins urbanos como também pela própria crise

da agricultura. Como é natural, a intensidade da reconversão diminui à medida que a distância a Londres aumenta. No entanto, verificam-se dois aspectos contraditórios de acção da metrópole sobre a agricultura; por um lado, favorece o aumento de produção da agricultura intensiva (legumes, fruta, frescos), por outro, desorganiza a economia agrária, sendo este último o mais preponderante na região londrina.

O segundo capítulo (pp. 221-232) diz respeito à reconversão dos solos na corça suburbana. Esta tem-se dado nos últimos anos em detrimento de algumas infra-estruturas industriais ou serviços colectivos, já não funcionais; o processo já vai adiantado, mas ainda não atingiu a «O. M. A.». Essas reconversões levam à intensificação do espaço industrial e, ultimamente, ao desenvolvimento de actividades de maior lucro — comércio e escritórios. A evolução do *land use* está sujeita às relações capital/planeamento, predominando umas vezes a lei do lucro máximo e, outras, a dos benefícios sociais para toda a colectividade.

No terceiro capítulo (pp. 233-253) o autor fala da descentralização do terciário londrino. É assim que a difusão dos escritórios para o espaço suburbano e periurbano é o fenómeno dinâmico mais importante na área metropolitana; a sua justificação está no custo demasiado elevado dos terrenos dentro de Londres e da sua própria congestão. Houve também um reequipamento comercial em Londres e arredores, pela criação de numerosos *shopping centers* que têm, em geral, na base, centros comerciais já importantes.

O último capítulo (pp. 254-271) constitui uma conclusão do trabalho, a que o autor chama «Anatomia da região metropolitana». A existência duma verdadeira diferenciação interna é muito difícil, pois, por um lado, há o carácter dinâmico de todos os elementos da região e, por outro, a multiplicidade de fluxos de circulação. Primeiramente, ele tenta estabelecer uma tipologia de aglomerações metropolitanas, o que não pode ser feito através de análise factorial, por falta de elementos estatísticos. A classificação que o autor estabelece baseia-se na análise conjunta de vários elementos importantes — número de empregos locais/número de população activa residente, estruturas sócio-profissionais, recentes implantações industriais, de comércio e de serviços: a) aglomerações industriais: > 60 p. 100 de população activa no sector secundário; a indústria ocupa 8-9 p. 100 do território; b) aglomerações-dormitórios: 45-65 p. 100 de população activa trabalhando no local de residência; c) aglomerações mistas: residenciais mas com grande número de empregos novos; d) centros de serviços periurbanos: geralmente antigas cidades-mercados muito importantes, hoje centros administrativos e comerciais.

Considerando a distribuição de vários fenómenos no espaço, para que eles determinem áreas homogêneas, formula-se uma divisão em vários sectores geográficos: ceste e noroeste, nordeste, margens do Tamisa e sectores meridionais. Mais importante é a divisão em três níveis, feita com base nos deslocamentos diários residência/trabalho, único elemento disponível no sistema de fluxos da região urbana: a) nível regional (Londres é o centro em relação a toda a área metropolitana,

de que resultam migrações pendulares de grande amplitude); b) nível sub-regional (certos centros regionais absorvem migrações pendulares das aldeias vizinhas); c) nível local (aldeias cujos habitantes trabalham no local de residência). Todas estas áreas de integração espacial se sobrepõem muitas vezes.

O trabalho é bastante completo, com muitos exemplos concretos sobre os temas desenvolvidos. O autor apresenta grande número de quadros estatísticos e diagramas, mas não parece que os utilizasse exhaustivamente na cartografia elaborada. No plano metodológico não utiliza os métodos da geografia quantitativa, por não considerar necessários, ficando-se pelos métodos tradicionais baseados em resultados empíricos. Este facto faz com que o presente trabalho, embora interessante, não traga inovações na abordagem de um problema geográfico — as áreas metropolitanas.

ANA ISABEL RESENDE