

Como as cidades incorporam suas antigas cinturas periféricas: uma comparação intercultural*

Michael P. Conzen^{ID}

Committee on Geographical Studies, University of Chicago, 5828 S. University Avenue, Chicago, IL 60637-1583, EUA. E-mail: m-conzen@uchicago.edu

Publicado originalmente em:

Conzen, M. P. (2009). *How cities internalize their former urban fringes: a cross-cultural comparison. Urban Morphology*, 13(1), 29–54.

Tradução: Flavia Ribeiro Botechia^{ID}

Universidade Federal do Espírito Santo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Vitória, ES, Brasil.

E-mail: flavia.botechia@ufes.br

Submetido em 31 de agosto de 2025. Aceito em 17 de setembro de 2025.

<https://doi.org/10.47235/rmu.v13i1.468>

Resumo. Estudos sobre cinturas periféricas urbanas se multiplicaram nos últimos anos, demonstrando a validade desse conceito morfológico em diversas regiões do mundo. No entanto, houve poucas tentativas diretas de avaliação comparativa do desempenho do conceito nos diferentes contextos culturais em que foi aplicado. Este artigo busca contribuir para esse objetivo, examinando a estrutura de cinturas periféricas de diversas cidades, derivadas de tradições culturais urbanas contrastantes na Europa e no Novo Mundo. Não surpreendentemente, surgem certos pontos em comum, mas também há grandes diferenças no número, escala, complexidade e até mesmo na geometria básica das cinturas periféricas, evidentes nesta análise eclética. Essas diferenças vão muito além de simples explicações sobre as circunstâncias do local, dimensão e função da cidade dentro da hierarquia urbana, e resultam de contrastes essenciais nos valores sociais urbanos, regras de propriedade e tradições de planejamento. A análise leva a especulações sobre a eficácia e os limites do conceito de cinturas periféricas para identificar e explicar as variações morfológicas em áreas urbanas com diversos contextos culturais.

Palavras-chave. cinturas periféricas, forma urbana comparativa, mapeamento morfológico, Europa, Novo Mundo

O estudo da forma urbana abrange não apenas os edifícios e outras estruturas que compõem o ambiente construído das cidades, mas também o arranjo dessas características em uma composição espacial, mais frequentemente chamada de estrutura espacial das cidades. Fundamental para a compreensão dessa estrutura espacial é identificar os processos que a criam e os padrões produzidos em diversas escalas. Na escala local mais detalhada, os edifícios e os espaços a eles associados se enquadram em tipos que se relacionam com formas e funções

socioculturais específicas, e geralmente exibem grande variedade individual. As tentativas mais comuns de apreender os padrões espaciais são mapas de uso do solo (e de construções) e mapas de tipos de construções (arquitetônicas). Esses mapas fornecem pistas sobre a estrutura "profunda" ou subjacente da área urbana, mas frequentemente são tão complexos em seus detalhes que podem obscurecê-la ao invés de revelá-la, particularmente quando processos formativos operaram por longos períodos e

foram parcialmente ofuscados por mudanças subsequentes.

Para explicações em escala mais ampla, recorremos a conceitos que definem unidades espaciais distintas que, juntas, explicam a organização de toda área urbana. Em regiões culturais com uma forte dimensão comercial em sua história, conceitos como Zona Comercial Central (*Central Business District* - CBD), zonas residenciais de vários tipos e cinturas periféricas urbanas entram em cena. O valor desses conceitos reside em sua capacidade de revelar de modo amplo, as zonas historicamente derivadas, nas quais o espaço urbano foi dividido ao longo do tempo, ao mesmo tempo em que as unem como um todo coerente.

Em termos de localização, a demanda econômica e social por terrenos e edificações distribui as formas urbanas em resposta às forças centrípetas e centrífugas, muitas vezes intensas, que atuam sobre elas, ou a algum equilíbrio entre ambas. Assim como o CBD reflete as forças centralizadoras que concentram as funções comerciais e de controle no núcleo urbano (Murphy, 1972), as cinturas periféricas registram as porções da área urbana condicionadas por acúmulos de terrenos e estruturas de maior dimensão, que originalmente buscavam localização na periferia (Whitehand, 1967). Ambas as zonas apresentam grande heterogeneidade no uso do solo. As zonas residenciais ou acréscimos entre eles são igualmente reconhecíveis porque ocupam a maior proporção coletiva do espaço urbano, mas, em contraste, possuem uma unidade relativa de forma e função maior do que outras classificações individuais de uso do solo e edificações. O CBD se distingue pela densidade e textura compacta de sua forma construída; as zonas residenciais, por sua compacidade geral; e as cinturas periféricas, por seu padrão de cobertura do solo significativamente mais solto e aberto e por suas parcelas de propriedade maiores.

Cinturas periféricas são as unidades espaciais menos compreendidas da estrutura espacial urbana, pois sua formação depende dos efeitos específicos de pausas acentuadas ou prolongadas no crescimento urbano – em oposição aos resultados menos sutis da expansão. Elas também ocorrem em diversas posições dentro da área urbana, tanto nas

margens atuais das cidades, entre o rural e a zona totalmente construída, quanto em resquícios internos de antigas cinturas periféricas que se incorporaram com graus variados à área urbana expandida.

A literatura, antes escassa, sobre cinturas periféricas urbanas cresceu significativamente nos últimos anos e merece alguma avaliação quanto ao seu progresso conceitual, particularmente à medida que o alcance geográfico de sua aplicação empírica se ampliou. A maioria dos estudos substantivos sobre cinturas periféricas limitou-se a casos individuais. Revisões periódicas anteriores observaram a crescente diversidade desses casos mais para demonstrar a robustez teórica do conceito do que para tentar uma comparação sistemática entre eles (Whitehand, 1967, 1974, 1981, pp. 132-139, 1987, 1988; Whitehand e Morton, 2004). Agora, parece razoável considerar o acúmulo cada vez mais global de estudos em uma condição explicitamente comparativa para estabelecer distinções entre processos e padrões que parecem refletir a riqueza e a diversidade cultural das cinturas periféricas ao redor do mundo e para levantar questões sobre o que permanece mal compreendido¹.

Descoberta e conceituação de cinturas periféricas

Surgimento do conceito de cintura periférica

Houve três figuras-chave na descoberta e no desenvolvimento do conceito de cinturas periféricas urbanas. A *Stadtrandzone*, como o fenômeno é conhecido em sua formulação original em alemão, foi identificada pela primeira vez por Herbert Louis em um estudo sobre Berlim publicado em 1936. Louis formulou o conceito básico e fez a primeira tentativa de delineá-lo cartograficamente. Sua realização foi diferenciar toda a área metropolitana de Berlim em zonas legíveis em termos de seu desenvolvimento histórico-geográfico e mapear essas zonas em detalhes (Louis, 1936). Ele identificou duas cinturas periféricas claras e incorporadas à malha urbana e uma terceira externa e amorfa. Mais interna e circundando a cidade do final do século XVII, estava a primeira zona fortemente orientada para as fortificações muradas. Essa zona foi cercada pelas *Vorstädte* do século XVIII e, embora

reconstruída, manteve um caráter mais aberto do que o centro da cidade ou as novas extensões. Circundando esses primeiros subúrbios, havia uma ampla zona de terreno mais ou menos aberto, separando o núcleo das zonas residenciais do final do século XIX, consistindo em amplos jardins, instalações ferroviárias, complexos palacianos e outros empreendimentos não residenciais. Mais adiante, Louis demarcou as áreas de acordo com sua densidade populacional e as nomeou de diversas maneiras: zonas construídas heterogêneas, cinturas industriais, zonas de jardins em loteamentos, bairros residenciais e antigos centros urbanos incorporados. No estudo de Louis, essas classificações urbanas foram generalizadas como zonas sobrepostas a um mapa topográfico detalhado que facilitava a correlação entre as categorias conceituais e o ambiente construído da área metropolitana – um feito de desenho cartográfico em preto e branco bastante excepcional para a época.

Um quarto de século depois, M. R. G. Conzen (1960), que havia frequentado cursos ministrados por Louis, mas que desde então se mudara para a Grã-Bretanha, reconheceu o fenômeno da cintura periférica em seu estudo morfológico detalhado de *Alnwick, Northumberland*, uma pequena cidade mercantil no nordeste da Inglaterra. Ele também encontrou três cinturas distintas, todos em estreita associação com o que, em comparação com o caso de Louis, era uma área construída muito pequena. A primeira, ou Cintura Periférica Interior (doravante, *IFB*) desenvolveu-se em torno da "linha de fixação" da muralha medieval da cidade. A contribuição conceitual fundamental de Conzen foi incorporar padrões de cinturas periféricas dentro da cidade em uma teoria morfológica acerca das interações entre processos espaciais formativos e transformadores de todos os tipos – comerciais, industriais, residenciais e institucionais – como evidenciado no registro cartográfico detalhado da evolução física de uma cidade. Como parte disso, ele desenvolveu uma classificação complexa dos processos de formação de cinturas periféricas e suas modificações subsequentes em *Alnwick*, e posteriormente aplicou o esquema à *IFB* do centro de *Newcastle upon Tyne*, um caso muito maior e morfológicamente mais

desafiador (M. R. G. Conzen, 1962). Este estudo produziu uma análise ainda mais complexa, e é dessas duas investigações que deriva o vocabulário conceitual clássico sobre a estrutura e a mudança da cintura periférica, usado hoje pelos estudiosos. Conzen continuou a testar o conceito e descobriu que ele funcionava bem em diversas outras áreas britânicas, incluindo *Ludlow, Conway* e a região metropolitana de *Manchester* (M. R. G. Conzen, 1966, 1978).

Com base nesse trabalho, Jeremy Whitehand confirmou a utilidade do mapeamento de cinturas periféricas em grandes áreas urbanas, como a conurbação de *Tyneside, Glasgow e Birmingham*. Mais importante ainda, porém, ele desenvolveu os fundamentos conceituais da teoria das cinturas periféricas de duas maneiras principais. Primeiro, ele explorou diretamente a relação entre cinturas periféricas e os ciclos de construção urbana, comprovando estatisticamente o que Conzen havia reconhecido intuitivamente (Whitehand, 1967, 1972, 1987, 1988, 1994; ver também Barke, 1976). Isso teve o efeito de legitimar a abordagem cartográfica da dinâmica das cinturas periféricas, demonstrando a sua estreita ligação com a economia urbana ao longo do tempo. Em segundo lugar, Whitehand buscou desenvolver uma atenção explícita sobre o processo de diversos agentes na formação das cinturas periféricas, realizando estudos que investigavam as interações de proprietários de terras, incorporadores, financiadores e planejadores nas lutas pelo uso e desenvolvimento do solo que aumentaram, diminuíram e transformaram áreas urbanas. Embora esses estudos tenham começado com a revitalização de áreas centrais, mudanças residenciais e questões de habitação suburbana, ele acabou aplicando essa abordagem de "agentes de mudança" às cinturas periféricas, especificamente com o trabalho sobre a dispersa, mas bem definida, cintura periférica eduardiana (ou central) de *Birmingham*, com atenção especial ao seu caráter ambiental e às implicações que isso tem para o planejamento urbano (Whitehand, 1996, 2005; Whitehand e Morton, 2003, 2004, 2006; Whitehand, Morton e Hopkins, 2003). Além disso, Whitehand aproveitou a viagem para testar o conceito de cinturas periféricas em cidades distantes (por exemplo, *Clermont-*

Ferrand, Lusaka e São Petersburgo), com resultados positivos.

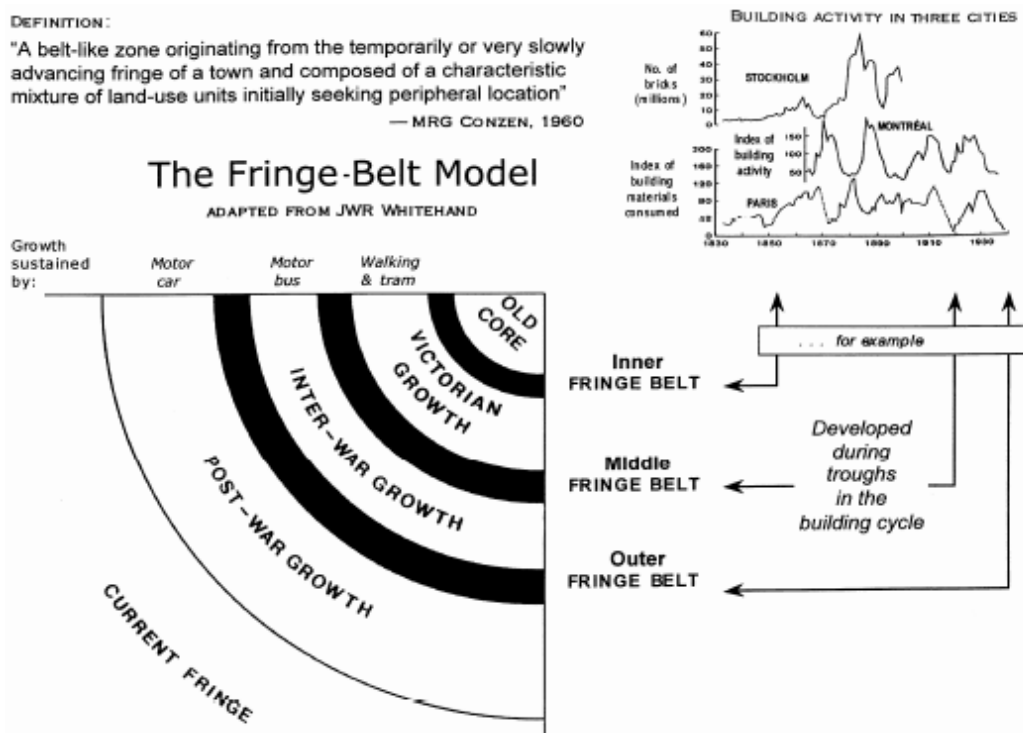


Figura 1. O modelo de cinturas periféricas em relação aos ciclos de crescimento

Como consequência destes e de outros desenvolvimentos de pesquisa, o conceito de cinturas periféricas – nutrido durante um período em que a morfologia urbana não era proeminente na geografia urbana no mundo anglófono ou, na verdade, nos estudos urbanos em geral (M. P. Conzen, 1978) – está agora incluído em muitos trabalhos preocupados com a forma urbana (Allain, 2004, pp. 79-95; Carter, 1995, pp. 371-374; Pacione, 2001, pp. 139-140; Parkes e Thrift, 1980, pp. 433-435; Whitehand, 2001).

Fundamentos da teoria das cinturas periféricas urbanas

Em sua forma mais básica, a teoria das cinturas periféricas urbanas baseia-se na natureza desigual do crescimento urbano ao longo do tempo em resposta aos ciclos econômicos – tanto os ciclos de *Kuznets* quanto as ondas de *Kondratieff*² – e na previsão de que essas oscilações produzem uma alternância de cinturões de uso do solo no crescimento externo da área urbana construída, com características marcadamente diferentes (Whitehand, 1987, pp. 76-94, 1988) (Figura 1). Durante períodos de boa economia, o capital privado está prontamente disponível

e, portanto, a construção residencial é extensa e compreende a maior parte da nova periferia urbana. Durante crises econômicas, o capital privado é escasso, enquanto o capital público permanece mais disponível e, conseqüentemente, muitos empreendimentos institucionais (incluindo melhorias de infraestrutura), particularmente aqueles que exigem grandes parcelas de terra de baixo custo, têm a oportunidade de se acumular na periferia urbana. Nessas crises, empreendimentos privados que buscam ou exigem grandes espaços também tendem a surgir para tirar proveito da queda dos preços dos terrenos. Tipicamente, tais usos do solo podem incluir cemitérios, parques, vilas, quartéis militares, terrenos universitários, hospitais, campos de golfe, estações de tratamento de resíduos, campos esportivos e retiros religiosos, como mosteiros (Quadro 1). O resultado é uma cintura periférica de usos do solo variados com um caráter menos denso e mais aberto do que as densidades residenciais relativamente homogêneas da zona anterior (M. R. G. Conzen, 1960). Se os acréscimos residenciais à cidade parecem, em algum grau, de caráter "planejado", por terem sido construídos de forma rápida e relativamente unificada, as cinturas

periféricas, por outro lado, parecem, em geral, mais "espontâneas". E embora as cinturas periféricas sejam mais facilmente definidas e demarcadas com referência ao uso do solo e às menores densidades de desenvolvimento quando comparadas com zonas não

pertencentes às cinturas periféricas, elas também possuem diferentes combinações de formas construídas que, igualmente, contribuem para seu caráter distintivo dentro das áreas urbanas.

Quadro 1. A terminologia conceitual de cinturas periféricas: características, processos e produtos (fonte: M. R. G. Conzen (1969; 2004; Apêndice A); Larkham e Jones (1991, p. 41))

Contributing features (illustrative, not exhaustive; these have changed through time with shifts in technology and social needs)

OPEN SPACE	INDUSTRY
Cemeteries	Transport facilities (incl. warehouses)
Public parks	Factories
Nurseries / market gardens	Quarries
Allotments	RESIDENTIAL — low-density only
INSTITUTIONS	Villa estates
Religious retreats (e.g., monasteries)	RECREATION
Military barracks	Golf courses
College grounds	Sports fields
Hospitals	Riding schools
Waste disposal plants	
Processes	Products
FRINGE - BELT FORMATION	<i>Inner fringe belt</i> — IFB
<i>Fringe-belt accretion</i>	Intramural / extramural
Fixation phase (in assoc. with a fixation line)	Built-up / open
—incipient character	<i>Middle fringe belt</i> — MFB
Expansion phase —pronounced character	<i>Outer fringe belt</i> — OFB
Consolidation phase —dominant character	
FRINGE - BELT MODIFICATION	Fringe-belt aureole
<i>Fringe-belt alienation</i> — loss to residential or CBD	— FB influence in residential area
<i>Fringe-belt reduction</i> — ditto.	
<i>Fringe-belt translation</i> — transfer to another FB	'Metamorphosed' fringe belt

As condições centrais para o surgimento de cinturas periféricas são: (1) uma sequência clara de ciclos econômicos que separam o crescimento urbano em fases distintas de expansão forte e fraca, mais acentuadas desde a ascensão histórica do capital industrial (Vance, 1971); e (2) um núcleo urbano estabelecido em torno do qual a expansão externa ocorre em zonas semelhantes, em princípio, aos anéis de crescimento das árvores. Quando a taxa de crescimento urbano não apresenta ritmos claros, as cinturas periféricas têm muito menos probabilidade de se formar. Da mesma forma, na ausência de um único núcleo em torno do qual o crescimento se espalhe para fora, os usos do solo que normalmente se agrupariam nas cinturas periféricas pareceriam muito mais dispersos e menos organizados em formato de circunferências. A importância dessas condições será considerada mais adiante nesta revisão.

Cidades antigas e jovens podem desenvolver

cinturas periféricas. É uma característica da história urbana mundial que a maioria das cidades de linhagem antiga tenha crescido lenta e espacialmente de forma compacta até tempos relativamente modernos. Consequentemente, as cinturas periféricas iniciais frequentemente se desenvolveram dentro de limites espaciais bastante estreitos e tiveram séculos para amadurecer. Isso resulta em texturas espaciais bastante compactas que, uma vez capturadas na área urbana, podem exibir inércia e resistir à aniquilação completa. Por outro lado, cidades fundadas durante e após a Revolução Industrial, sendo mais jovens, têm cinturas periféricas em menor número e menos estreitamente delimitadas. Enquanto cidades históricas podem apresentar até três cinturas periféricas sucessivas (Cintura Periférica Interior – IFB, Cintura Periférica Média – MFB, e Cintura Periférica Exterior – OFB), cidades mais jovens podem apresentar apenas uma ou duas (Figura 1). A MFB ou OFB de uma cidade antiga pode ter

idade semelhante a uma IFB ou MFB de uma cidade mais jovem.

Cinturas periféricas desenvolvem uma história interna porque evoluem ao longo do tempo. Elas passam por dois grandes estágios, distinguidos para fins analíticos como estágios de *formação* e *transformação* que, em termos de cronologia, podem se sobrepor. Durante o estágio de formação, elas normalmente progridem de uma *fase inicial de fixação* (geralmente ligada a uma forte linha) para uma *fase de expansão* e, em seguida, para uma *fase de consolidação* (Quadro 1). Uma vez formadas, as cinturas periféricas tendem a permanecer *in situ* como fósseis enterrados, à medida que a área construída se espalha para além delas. Com o tempo, essas cinturas periféricas, antes periféricas, mas agora incorporadas, se ajustam à dinâmica de constante mudança do uso do solo urbano. Sua existência dentro da área urbana pode ser perpetuada quando usos semelhantes são atraídos por seu caráter estabelecido (*acréscimo ou adição*), consolidando assim uma Cintura Periférica Interior. Mas, alternativamente, as cinturas periféricas podem perder dimensão ou coerência quando ocorre uma remodelação radical ou em larga escala (*alienação ou redução*). Dependendo

de suas posições, locais específicos também podem sofrer *translação* de uma cintura periférica para outra. Duas tentativas úteis de sistematizar a compreensão geral da dinâmica da cintura periférica na forma de modelos são as de Michael Barke (1990, p. 283) e Estelle Ducom (2005c, p. 247). O modelo de Barke descreve as permutações da mudança no uso do solo à medida que as cinturas periféricas se multiplicam e amadurecem (Figura 2). O modelo de Ducom conceitua as inter-relações entre tomadores de decisão, fatores contribuintes e processos de modificação à medida que as cinturas periféricas evoluem (Figura 3).

Esses processos de *formação e transformação* das cinturas periféricas, e sua expressão espacial na paisagem urbana, assumem diferentes formas sob as condições específicas de desenvolvimento histórico, socioeconômico e cultural encontradas nas diferentes cidades e regiões do mundo. Embora teoricamente possam ocorrer em todas as circunstâncias urbanas, existem diferenças significativas de região para região nas condições em que surgem – ou deixam de surgir – e essa variabilidade exige um estudo comparativo.

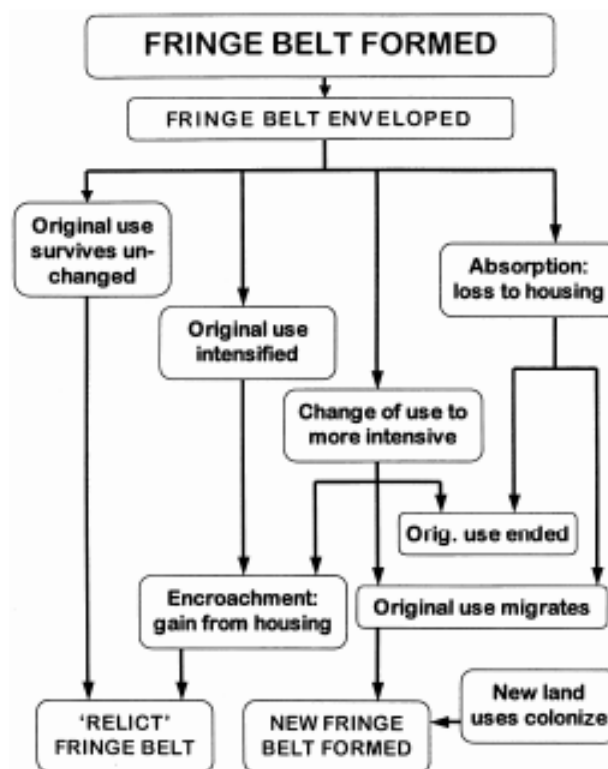


Figura 2. Modelo dos resultados do uso do solo durante a evolução da cintura periférica (fonte: Barke, 1990, p. 283)

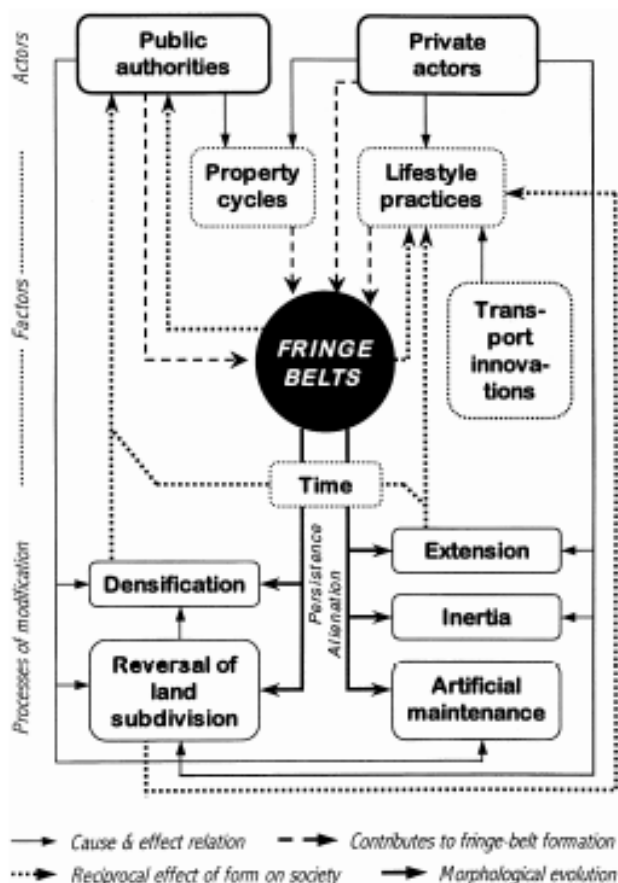


Figura 3. Modelo da dinâmica da cintura periférica (fonte: Ducom, 2005c, p. 247)

A difusão da pesquisa sobre cinturas periféricas urbanas

O que começou como a descoberta de um importante tipo de paisagem urbana em uma área metropolitana alemã da década de 1930 e em uma cidade mercantil inglesa da década de 1950 floresceu em uma descoberta empírica de importância morfológica global³. Cinturas periféricas já foram confirmadas em cidades de todos os continentes populosos e em todas as escalas geográficas, embora os fatores determinantes de sua quantidade, dimensão, complexidade e contextos formativos tenham apenas começado a ser compreendidos a partir de análise comparativa (Tabela 1)⁴.

O fato de o registro da pesquisa começar com o estudo singular de Berlim por Louis em meados da década de 1930 é ainda mais notável, visto que os principais interesses de pesquisa de Louis residiam na geomorfologia, e não na geografia urbana. De fato, alguns podem ver em seu extraordinário mapa metropolitano o olhar do estratígrafo ao mapear a estrutura "profunda" daquela área urbana. A descoberta de Berlim por Louis não se tornou um marco na geografia urbana

alemã, mas foi necessária a convicção de um outro estudioso, anos depois, para resgatar o conceito de cinturas periféricas do esquecimento, quando M. R. G. Conzen o considerou altamente aplicável a cidades na Grã-Bretanha. Conzen desenvolveu significativamente o conteúdo teórico e o poder interpretativo da ideia em seu trabalho sobre meia dúzia de lugares na Grã-Bretanha e, no processo, encontrou um entusiasta adepto da ideia em Jeremy Whitehand (que por um breve período foi seu colega na Universidade de Newcastle). Whitehand, por sua vez, ampliou substancialmente as possibilidades de pesquisa em torno do conceito de cinturas periféricas e, por meio de sua extensa pesquisa, bem como do trabalho do Grupo de Pesquisa em Morfologia Urbana em Birmingham, fundado por ele em 1974, conseguiu estimular um crescente grupo internacional de acadêmicos – geógrafos, arquitetos e outros – a explorar a aplicabilidade do conceito ainda mais a fundo (Tabela 1). Também influente foi Ivor Samuels, urbanista da Universidade Oxford Brookes, cujo conhecimento do trabalho de Conzen serviu para disseminar o interesse

daquele pesquisador entre os morfólogos urbanos que se formam em planejamento e *design* urbano na Grã-Bretanha.

Tabela 1. Aplicações do conceito de cinturas periféricas (fonte: ver notas 4 e 6 e referências. *

Correspondente ao período estudado; caso contrário, a dimensão atual (entre parênteses); diversas fontes. ** Em 1911, a data mais próxima disponível correspondente ao mapa de cinturas periféricas de Manchester. ¶ As datas entre parênteses indicam a época do levantamento ou a data final do estudo, quando indicada pelo autor. † Com referência especial a parques paisagísticos ou vilas, ou ambos. § O período estudado é de 1541 a 1960, enquanto a data efetiva escolhida aqui para mapear as cinturas periféricas em Morelia é 1700, (Figura 6))

Place studied	Founding	Population*	FBs	Publ. date¶	Investigator(s)
BRITAIN & IRELAND					
Alnwick	Saxon	7489	3	1960	Conzen MRG
Newcastle	Roman	336 000	3	1962	Conzen MRG
Ludlow	11th-C.	6774	IFB	1966	Conzen MRG
Conway	13th-C.	11 392	IFB	1966	Conzen MRG
Whithorn	Medieval	990	1	1966	Conzen MRG
Tyneside	various	(799 000)	3	1967	Whitehand
Glasgow	Medieval	897 000	MFB	1972 / 2006	Whitehand
Falkirk	Medieval	38 044	3	1974 (1961)	Barke
Cirencester†	Roman	(16 214)	FB	1976 (1800)	Slater
Arundel†	11th-C.	2500	FB	1977	Slater
Warwick†	10th-C.	18 292	FB	1977	Slater
Manchester	18th-C.	**714 333	3	1978 (1900)	Conzen MRG
Aberystwyth	15th-C.	10 687	2	1979	Carter & Wheatley
Birmingham	12th-C.	1 001 200	MFB	2001	Whitehand <i>et al.</i>
Sligo, Ireland	13th-C. (1245)	17 892	IFB	2004	Sligo Co. Council
Bromsgrove	Medieval	27 633	IFB	2007 (2005)	Bienstman
ELSEWHERE IN EUROPE					
Berlin, Germany	13th-C.	4 200 000	3	1936	Louis
Clermont-Ferrand, France	Roman	(140 700)	IFB	1974 (1967)	Whitehand
Lublin, Poland	10th-C.	(354 272)	2	1989 (1762)	Slater
Koblenz, Germany	Roman	10 000	IFB	1990 (1792)	von der Dollen
Lleida, Spain	Roman	(112 600)	2	1990	Vilagrassa
Nantes, France	Gallo-Roman	281 500	3	2003-5	Ducom
Rennes, France	Gallo-Roman	206 229	3	2003-5	Ducom
Tours, France	Gallo-Roman	140 000	3	2003-5	Ducom
Como, Italy	Roman	78 680	3	2004	Conzen MP
Haarlem, Netherlands	Medieval	(147 613)	IFB	2004	Suurenbroek
Alkmaar, Netherlands	Medieval	94 000	IFB	2007 (2005)	Bienstman
Reykjavik, Iceland	18th-C. (1786)	200 969	n.a.	2007	Kristjánsdóttir
St Petersburg, Russia	18th-C. (1703)	4 600 000	MFB	2009 (2006)	Whitehand
Karlovac, Croatia	16th-C. (1579)	(49 082)	IFB	2008	Krajnik <i>et al.</i>
Osijek, Croatia	12th-C.	(114 616)	IFB	2008	Krajnik <i>et al.</i>
Upplands Väsby, Sweden	20th-C.	(2005) 35 977	IFB	2009 (2008)	Whitehand
MIDDLE EAST					
Baghdad, Iraq	8th-C.	1 984 142	3	1974	Al-Ashab
NORTH AMERICA					
Madison, Wis., USA	19th-C. (1836)	126 706	2	1968 (1962)	Conzen MP
Cambridge, Mass., USA	17th-C. (1630)	95 802	MFB	1977	Krim
Mineral Point, Wis., USA	19th-C. (1825)	2617	2	1997	Conzen MP
Paris, Ill., USA	19th-C. (1825)	9077	3	2001	Conzen MP
Lantzville, B.C., Canada	20th-C. (1920)	3661	IFB	2009 (2005)	Whitehand
CENTRAL & SOUTH AMERICA					
Morelia, Mexico	16th-C. (1541)	608 049	2	1999 (1960)§	Rodrigo-Cervantes
Ouro Preto, Brazil	18th-C. (1711)	66 277	2	2007	Conzen MP
AFRICA					
Lusaka, Zambia	20th-C. (1905)	1 084 703)	MFB	2009 (1993)	Whitehand
OTHER NEW WORLDS					
Krasnoyarsk, Russia	17th-C. (1628)	950 000	2	2006	Kukina
Auckland, New Zealand	19th-C. (1840)	1 319 352	3	2008	Gu

Até o momento, cinturas periféricas urbanas foram documentadas em vários países no mundo todo. A escala das investigações

variou desde pequenas cidades (tão pequenas quanto *Whithorn* e *Bromsgrove*, na Grã-Bretanha) até grandes áreas metropolitanas,

como a conurbação de *Tyneside, Birmingham, Bagdá, Lusaka e Auckland*.

Cinturas periféricas podem ser isoladas e estudadas em qualquer ponto de seu desenvolvimento, é claro, produzindo reconstruções e explicações dedicadas a momentos históricos de particular interesse. Estudos limitados sobre processos de formação de cinturas periféricas em cidades medievais e outras cidades pré-industriais (*Lublin, Koblenz*), bem como estudos dedicados a cinturas periféricas isoladas, são de especial interesse aqui. Análises de IFBs em cidades com idade considerável, nas quais as pressões da expansão e transformação do CBD trouxeram grandes mudanças para o IFB (como em *Newcastle, Auckland e Morelia*, por exemplo), e estudos de MFBs sujeitos a pressões por moradias adicionais, especialmente nos chamados "terrenos abandonados" (sendo *Birmingham* o caso mais bem explorado) (Tabela 1). No entanto, a maior parte das investigações buscou identificar a série completa de cinturas periféricas de um local identificáveis no momento do estudo, abordando as condições contemporâneas e as maneiras pelas quais a dinâmica de cinturas periféricas contribuiu para a estrutura espacial urbana como um todo.

O fenômeno das cinturas periféricas urbanas como um aspecto da estrutura urbana amplamente distribuído – embora não necessariamente universal – em todo o mundo é inquestionável. O que chama a atenção são as inferências comparativas a serem extraídas da pesquisa concluída até o momento e as questões que elas suscitam para investigações futuras. Embora a relação entre cinturas periféricas, ciclos de crescimento e a teoria da renda fundiária demonstrada por Whitehand tenha dado às cinturas periféricas uma base conceitual sólida dentro de modelos gerais de estrutura espacial urbana, grande parte, se não a maior parte, da literatura empírica sobre cinturas periféricas tem tomado essas conexões como certas e se concentrado em definir a complexa configuração espacial das cinturas periféricas em casos reais⁵. Isso se mostrou um grande desafio, visto que as agências que coletam dados urbanos e os mapeiam tradicionalmente não reconhecem as cinturas periféricas como uma categoria unificada. Embora os fundamentos teóricos

essenciais das cinturas periféricas possam ser sólidos, sua investigação empírica – e até mesmo sua delineação básica no terreno – em diversos contextos culturais apresenta muitos obstáculos práticos, mas também oportunidades. Portanto, o restante desta revisão concentra-se fortemente na dimensão cartográfica, buscando identificar descobertas interpretativas que, por sua vez, possam promover e enriquecer o lado teórico da pesquisa comparativa sobre as cinturas periféricas. Imediatamente, surgem algumas questões metodológicas

Uma estratégia para estudo comparativo de cinturas periféricas

Mapeamento em escala comum: um esquema

Para começar a comparar a morfologia das cinturas periféricas entre uma grande seleção dos casos listados na Tabela 1, foi necessário reduzir os mapas a escalas uniformes⁶. As diferenças entre os maiores e os menores territórios envolvidos são tão grandes que uma escala se mostrou impossível, então três foram escolhidas: duas escalas para casos de "cidade inteira" e uma para IFBs no núcleo urbano. As Figuras 4 e 5 mostram mapas de séries de cinturas periféricas de grandes cidades e áreas metropolitanas em uma escala comum – a menor das três escalas, cobrindo o maior território – a fim de mostrar os casos mais extensos em sua totalidade na época em que os estudos foram realizados. Em uma escala quatro vezes maior, as cinturas periféricas das cidades menores analisadas aqui são apresentadas para comparação direta na Figura 6. Uma terceira escala comum, ainda um pouco maior, é empregada na Figura 7 para mostrar as IFBs de quatro casos em que investigações detalhadas produziram muito do que é de interesse analítico e metodológico.

Para destacar as diferenças entre as três escalas do mapa, o mapa de *Paris, Illinois* (EUA) foi incluído nas Figuras 5 e 6. Na Figura 5, *Paris* é vista no contexto das grandes áreas urbanas, enquanto sua representação na escala comum usada na Figura 6 destaca o quão realmente pequenas são as cidades aqui demonstradas em relação aos casos metropolitanos na Figura 4. Da mesma forma, um dos mapas do centro de *Newcastle* é repetido nas Figuras 6 e 7 para revelar a diferença nas escalas usadas nessas duas

figuras, e a IFB de *Falkirk* visível na Figura 6 também pode ser vista na escala apropriada na Figura 7. E, para completar a triangulação entre as três escalas do mapa, *Auckland* é representada por seu mapa de três cinturas

periféricas na Figura 5 e o mapa da IFB na Figura 7; e *Rennes* também é representada duas vezes, na escala metropolitana na Figura 4 e na escala IFB/MFB na Figura 7.

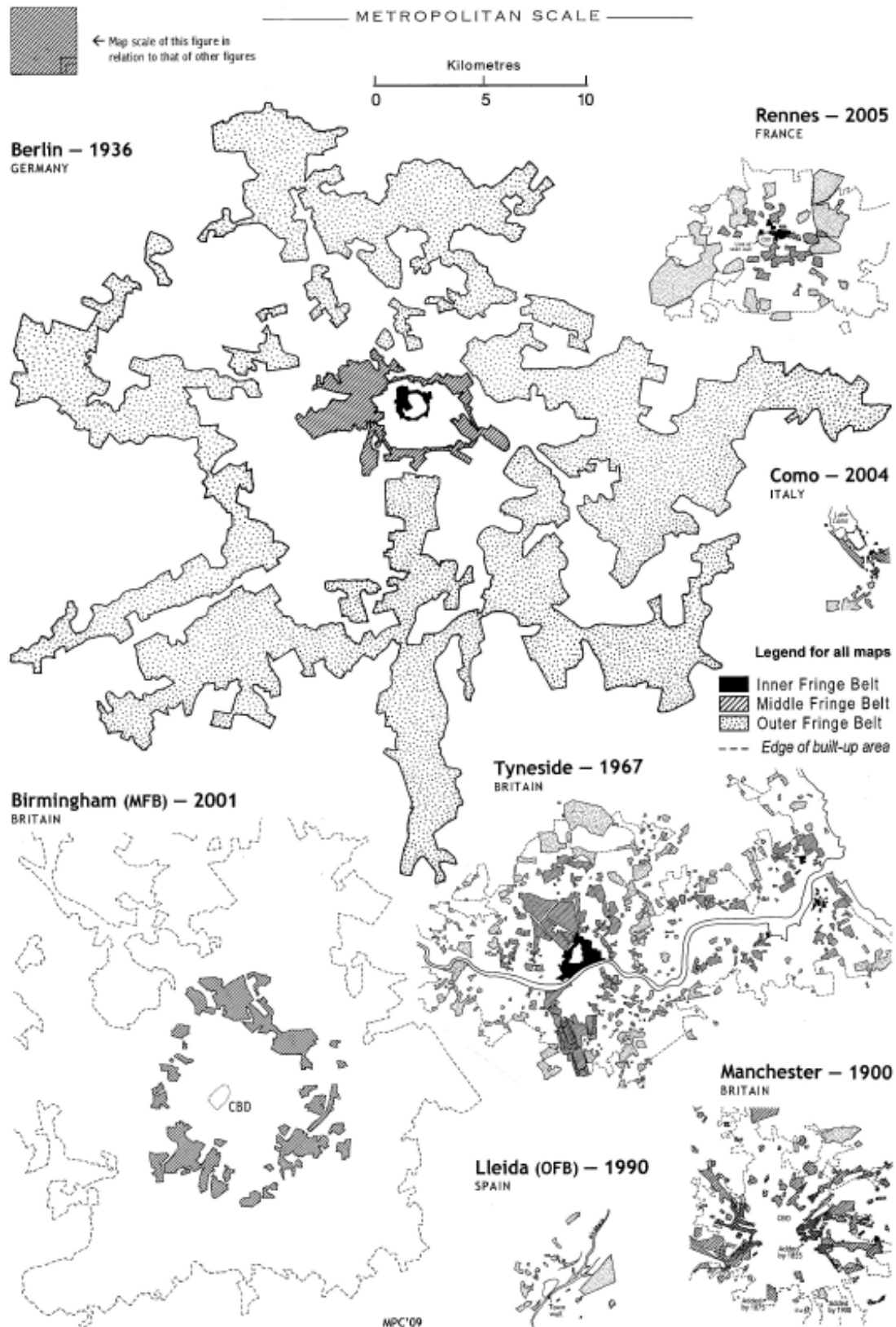


Figura 4. Cinturas periféricas na escala metropolitana: casos europeus

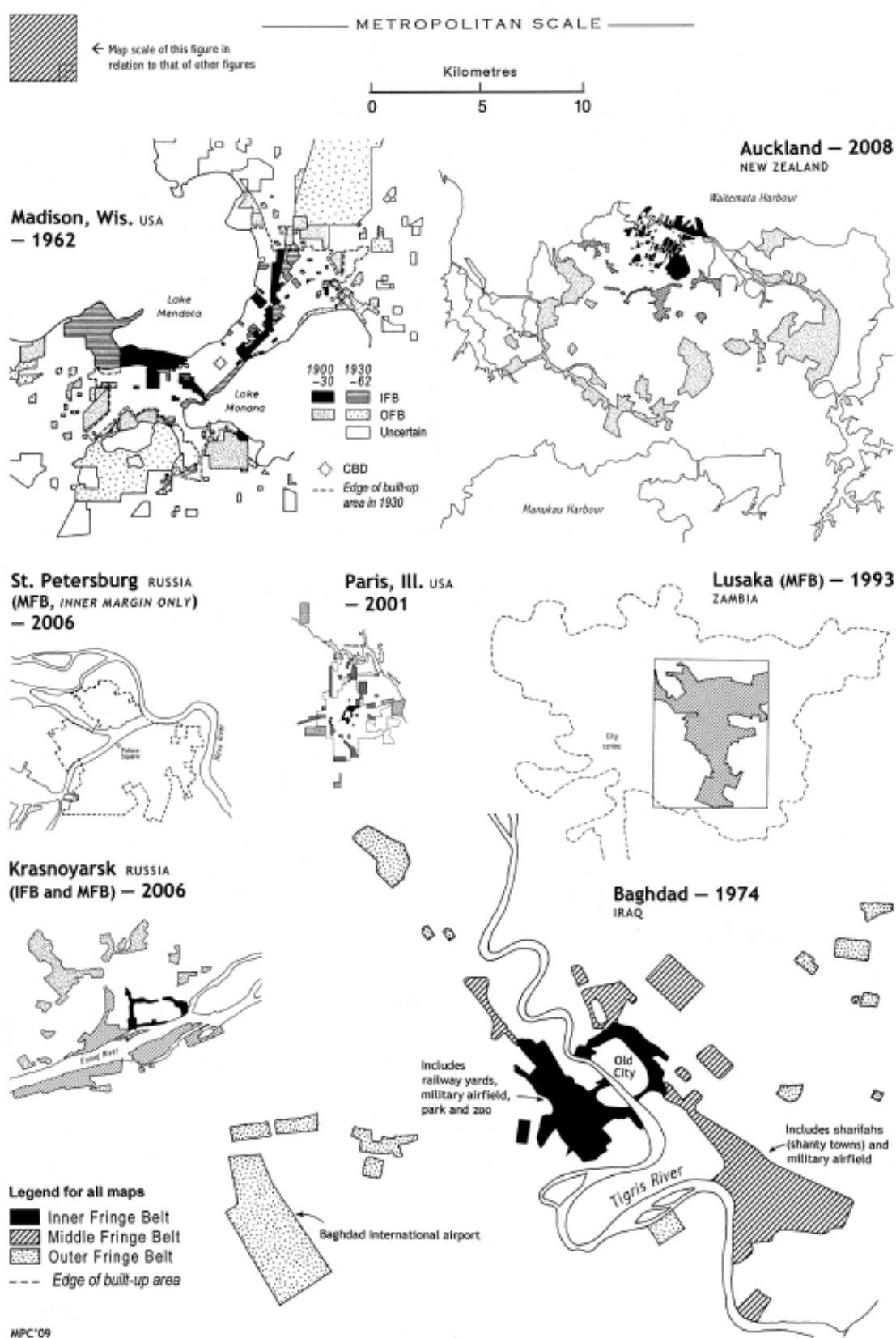


Figura 5. Cinturas periféricas na escala metropolitana: Rússia e além da Europa

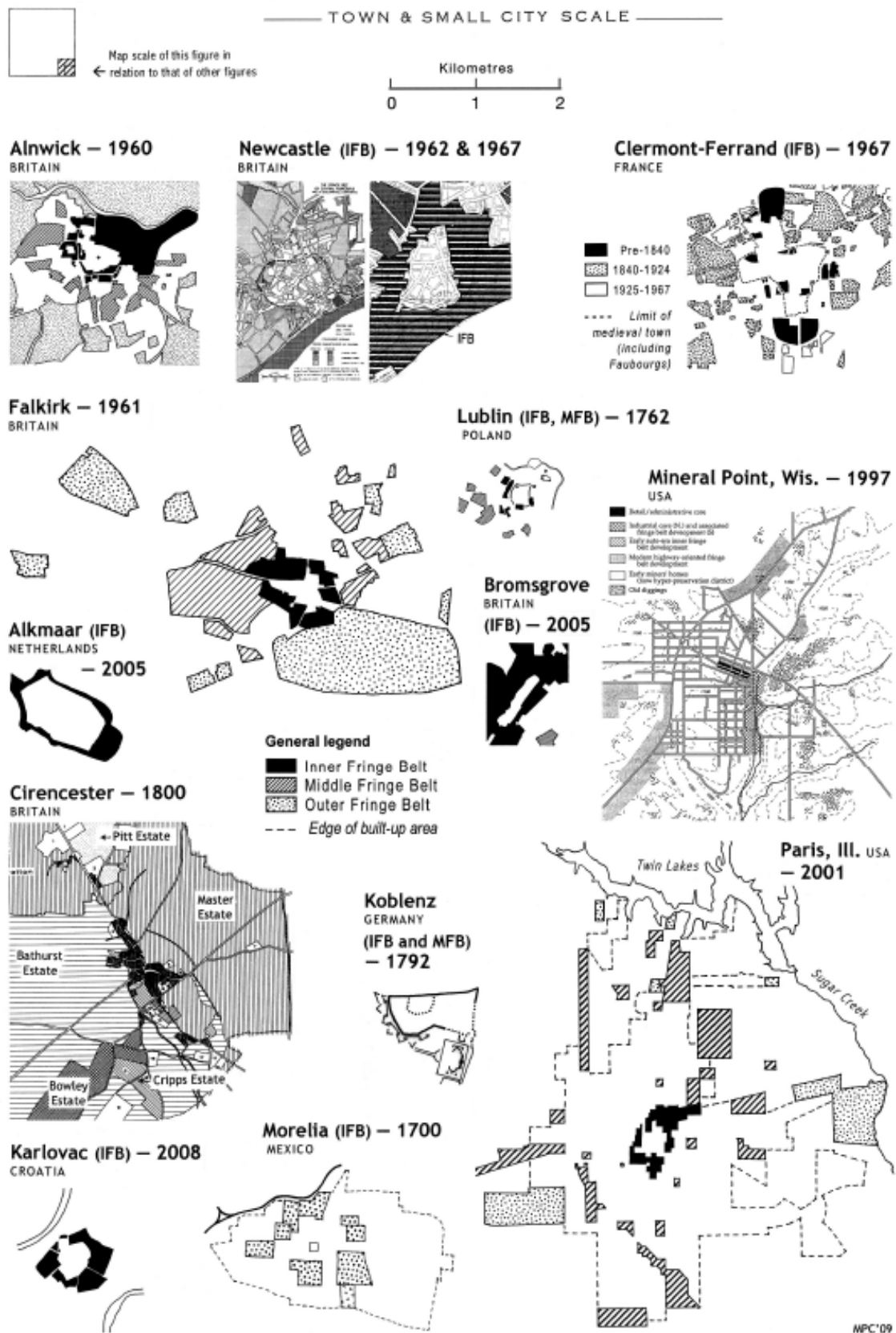


Figura 6. Cinturas periféricas na escala das pequenas cidades

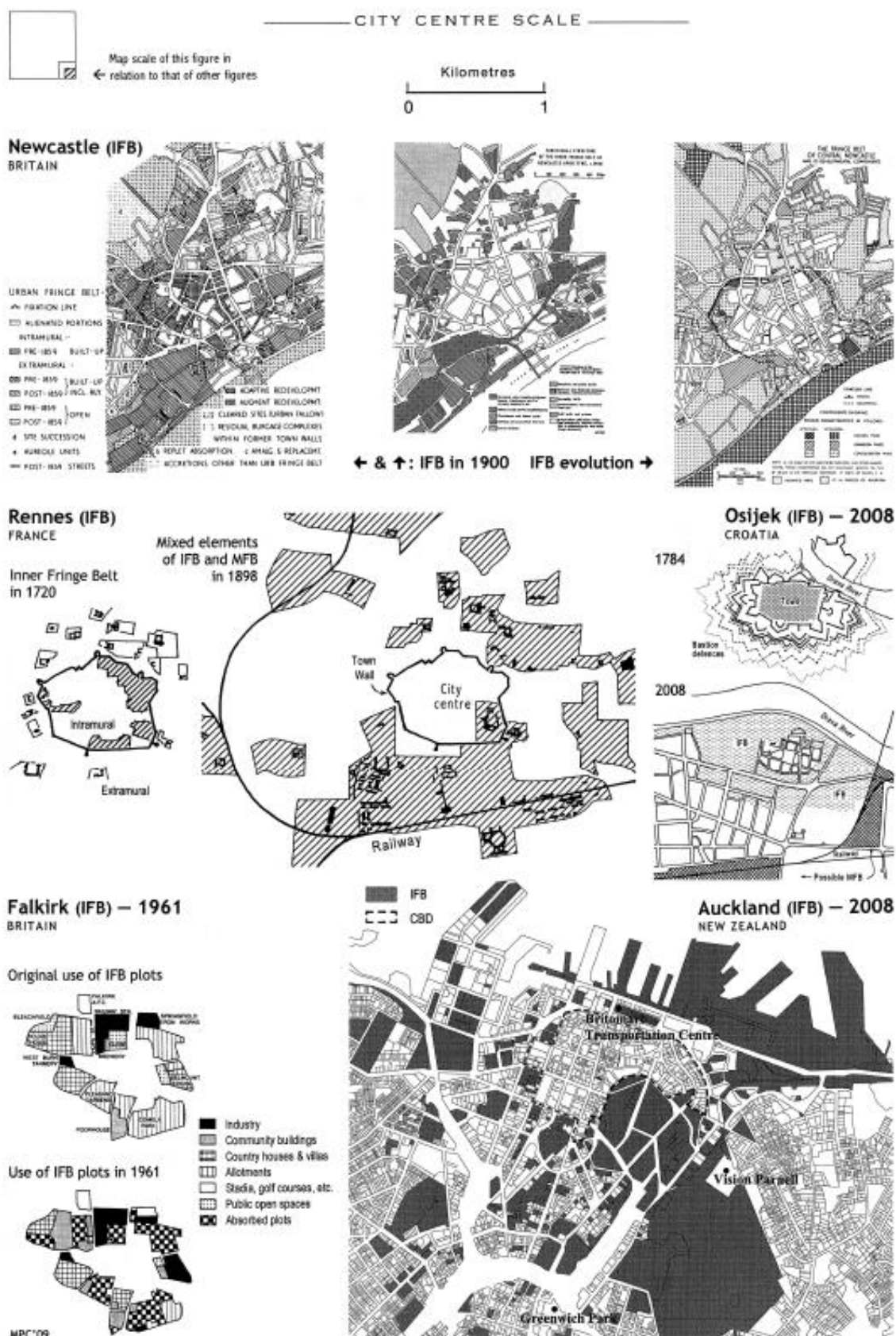


Figura 7. Dinâmica da Cintura Periférica Interior

Outras questões metodológicas

Seria esperar demais que todos os estudos sobre cinturas periféricas urbanas tivessem usado precisamente as mesmas definições de termos e os mesmos critérios para delinear nos mapas tal fenômeno. Cada um foi conduzido em um cenário local onde fontes de informação, oportunidades para pesquisa de campo e outras considerações tornaram impossível uma comparação perfeita⁷. Algumas diferenças serão notadas na discussão a seguir mas, na maior parte, neste amplo esforço de comparação, diferenças metodológicas potencialmente importantes entre os estudos foram relutantemente deixadas de lado, com plena consciência de que, se fossem examinadas mais de perto, poderiam afetar algumas interpretações. Para estudos futuros, é claro, os critérios precisos de mapeamento dos estudos comparados devem ser avaliados. Há muitas perguntas a serem respondidas: o que exatamente pertence a uma cintura periférica? Qual princípio inclui ou exclui categorias ou sítios específicos de uso do solo de qualquer cintura periférica ou cinturas periféricas em geral? Como sítios dispersos em cinturas periféricas são atribuídos a uma ou outra cintura? Essas são apenas algumas das perguntas que precisam ser respondidas em outra ocasião.

Dinâmica e diferenciação dos tipos de cinturas periféricas

Histórico de crescimento urbano e número, dimensão e forma geral das cinturas periféricas

Muitos fatores contribuem para a morfologia das cinturas periféricas, mas várias características gerais se destacam a partir de uma comparação de exemplos nas Figuras 4 a 7 (as discussões a seguir baseiam-se nas fontes apresentadas nas notas 4 e 6 e nas referências). A primeira característica é óbvia: a quantidade e a dimensão das cinturas periféricas parecem estar relacionados a dimensão e ao histórico de crescimento das cidades. Embora essas relações só possam ser avaliadas de forma aproximada com base nas épocas de fundação e nos dados populacionais apresentados na Tabela 1, elas parecem se manter. Isso não significa, no entanto, que as relações sejam diretas. Os casos considerados incluem cidades que se tornaram grandes e

permanecem dinâmicas (por exemplo, *Berlim, Bagdá e Birmingham*), bem como cidades que atingiram um determinada dimensão e papel funcional dentro de seus sistemas urbanos regionais em algum momento no passado e não avançaram além deles. Apesar dessas disparidades, é interessante ver que mesmo cidades pequenas podem produzir três cinturas periféricas, independentemente da dimensão e da importância funcional.

Um segundo comentário diz respeito às formas e posições gerais das cinturas periféricas. As IFBs são geralmente mais contínuas do que as MFBs ou OFBs, sendo estas últimas as mais descontínuas. No entanto, esses padrões dependem diretamente dos critérios para a definição das cinturas periféricas, e algumas das diferenças evidentes nos mapas podem refletir mais problemas metodológicos do que a realidade. Por exemplo, a ausência de uma IFB contínua em *Rennes*, capital da Bretanha, na França, causa curiosidade, em comparação com a de *Newcastle* ou mesmo *Clermont-Ferrand*.

Uma terceira observação diz respeito a possíveis diferenças relacionadas a variáveis culturais. As densidades do ambiente construído na Europa e no Oriente Médio são notavelmente diferentes daquelas dos casos do Novo Mundo. *Paris* (EUA), com uma população de 9.000 habitantes no ano 2000, desenvolveu cinturas periféricas comparáveis em escala às de *Falkirk* em 1961, que tinha mais de 38.000 habitantes quando suas cinturas periféricas foram estudadas. Essas observações gerais levam a novas questões sobre as características das cinturas periféricas em diferentes contextos históricos e geográficos.

Cinturas periféricas em cidades antes da era industrial

A maioria dos estudos sobre cinturas periféricas buscou identificá-las na paisagem urbana contemporânea, mas alguns lançam luz sobre fatores relacionados à sua formação inicial. Problemas de disponibilidade de dados antes da era dos mapas cadastrais explicam a escassez de trabalhos desse tipo, mas os casos que se concentraram na natureza das cinturas periféricas antes da era industrial trazem à tona a importância da colonização eclesiástica das cidades e do controle privilegiado da terra.

Com base na reconstrução histórica e cartográfica detalhada do centro de *Lublin* (Polônia), pode-se afirmar que a IFB e a MFB da cidade se formaram durante o período medieval tardio e o Renascimento (Figura 6). Ambas as cinturas periféricas eram compostas quase inteiramente por casas religiosas. A IFB ganhou seu primeiro mosteiro em 1342, enquanto a MFB tomou forma principalmente nos séculos XVII e XVIII – impulsionada pela Contrarreforma – começando apenas algumas centenas de metros mais distante da IFB. Tipicamente, a muralha medieval da cidade servia como linha de fixação para a IFB. Várias das casas monásticas posteriores também encontraram espaço na IFB, consolidando seu caráter. Na cidade ducal de *Koblenz* (Alemanha), um padrão semelhante de mosteiros definiu duas primeiras cinturas periféricas durante os mesmos períodos. No entanto, a revolução nas defesas militares causou a criação da MFB e, quando no final do século XVIII essas defesas se tornaram redundantes, foram substituídas em parte por um grande complexo palaciano (Figura 6).

Processos semelhantes de formação e modificação de uma cintura periférica podem ser encontrados em outros lugares do mundo. Uma IFB impressionantemente extensa formou-se no século XVI em torno do núcleo urbano de *Morelia* (México), a primeira cidade em *Michoacán* fundada para cristianizar as regiões ocidentais da Nova Espanha. Essa cintura periférica permaneceu intacta até meados do século XIX, quando os conventos foram extintos e seus vastos terrenos foram vendidos a interesses privados ou utilizados para instituições públicas. Hoje, toda a IFB histórica de *Morelia* desapareceu em grande parte sob a pressão da expansão do centro comercial.

Muito tempo depois da dissolução dos mosteiros na Inglaterra, a forma das cinturas periféricas de pequenas cidades foi fortemente influenciada pela atitude dos proprietários rurais na periferia urbana. Aqui, por exemplo, a propriedade de *Bathurst*, adjacente a *Cirencester* a oeste, não tinha interesse em liberar terras para expansão urbana; consequentemente, pequenas extensões urbanas e uma cintura periférica independente de vilas suburbanas formaram-se enfaticamente ao sul e a leste da cidade (Figura 6).

A composição das séries de cinturas periféricas na era industrial e pós-industrial

Com o início da era industrial, instaurada na Grã-Bretanha no século XVIII, as cidades expandiram-se rapidamente. E, com essa aceleração econômica, surgiram ciclos crescentes e sistêmicos de expansão e retração, que contribuíram para a clareza com que as cinturas periféricas emergiram e foram incorporadas na crescente estrutura urbana. Cidades e vilas tradicionais, que já possuíam cinturas periféricas que datavam da Idade Média, agora adicionavam o que poderíamos chamar de MFBs e OFBs. Os exemplos variam de pequenas cidades mercantis, como *Alnwick* e *Falkirk*, a centros maiores, como *Newcastle upon Tyne* e *Tyneside* (Figuras 4 e 6). Outras cidades favorecidas pela localização econômica e história política ganharam destaque e desenvolveram um "conjunto" completo de cinturas periféricas, como *Berlim* e *Manchester* (Figura 4). À medida que o crescimento industrial alcançava cidades em outras regiões da Europa, lugares como *Rennes* e *Clermont-Ferrand*, na França, e *Como*, na Itália, seguiram o exemplo em uma escala que refletia sua posição na hierarquia urbana regional e nas condições topográficas locais. Curiosamente, esse fenômeno também pode ser observado em um cenário urbano tradicional do Oriente Médio, onde a infraestrutura urbana moderna e a atividade industrial surgiram muito mais tarde: em 1974, no entanto, Bagdá exibiu um conjunto completo de cinturas periféricas, formando padrões surpreendentemente assimétricos dentro do tecido urbano que convidam a uma investigação mais aprofundada (Figura 5).

Em regiões urbanizadas mais jovens, como os cenários do Novo Mundo, as cinturas periféricas também parecem ter se desenvolvido de forma quase abrangente. Mas o mais evidente é a maior escala das áreas urbanas como um todo, e das cinturas periféricas em particular, em comparação com as do Velho Mundo. Apesar da complexa localização do istmo, a cintura periférica de *Madison* parece ser visivelmente mais espalhada do que a de São Petersburgo, na Rússia, com apenas uma fração da população urbana desta última (Figura 5). *Paris, Illinois*, era apenas ligeiramente maior que *Alnwick* em suas respectivas datas de mapeamento, e ainda

assim a série de cinturas periféricas para Paris é mais fragmentada e dispersa (Tabela 1, Figura 6). Mesmo a modesta *Mineral Point, Wisconsin*, com uma população estável de cerca de 2.600 habitantes, desenvolveu cinturas periféricas que rivalizam com as de *Cirencester* em 1840, após séculos de existência. No entanto, tais comparações entre culturas e épocas históricas podem ter significado bastante limitado.

Krasnoyarsk (Sibéria) e *Auckland* (Nova Zelândia) apresentam padrões bastante distintos, embora seja difícil interpretá-los em um contexto global (Figura 5). *Krasnoyarsk* permaneceu uma cidade relativamente pequena, em grande parte de madeira, até que a ferrovia Transiberiana a alcançou em 1895 e, após a Revolução de 1917, a cidade se industrializou significativamente. Embora as MFB e OFB não tenham sido mapeadas sistematicamente, há indícios de que o planejamento central da era soviética contribuiu para a formação de cinturas periféricas bem definidas devido a uma forte crença no uso segregado do solo (Kukina, 2006b). *Auckland*, por outro lado, que foi totalmente mapeada em sua área peninsular, apresenta um padrão que lembra os casos britânicos, embora a dimensão de sua MFB seja minúsculo em comparação com a de *Birmingham* (Figuras 4 e 5). Essa diferença em cidades de dimensão comparável hoje pode ser atribuída ao início tardio de *Auckland* (1840) e à atualidade de seu grande crescimento.

Em termos comparativos, no entanto, as maiores séries de cinturas periféricas já mapeadas são as pertencentes a *Berlim* e *Bagdá*, em 1936 e 1974, respectivamente. *Berlim* estava então próxima do auge de seu poder político e econômico (população de 4,2 milhões) e sua série de cinturas periféricas continua sendo a mais ambiciosa e abrangente já mapeada. Com apenas metade da extensão física de *Berlim*, *Bagdá* apresenta cinturas periféricas significativamente mais modestas e nitidamente menos regulares. Quais diferenças devem ser atribuídas ao contexto cultural e quais os critérios de mapeamento variáveis permanecem como questões para pesquisas futuras.

As peculiaridades de cada cintura periférica

Cintura Periférica Interior (Inner Fringe Belt – IFB). A estrutura espacial das cinturas periféricas interiores (IFBs) pode ser considerada a mais complexa de todos os tipos de cinturas periféricas, pois elas tiveram mais tempo para se ajustar às inúmeras forças que atuam ao longo do tempo sobre o núcleo urbano. A IFB com relação mais duradoura com o centro da cidade aqui estudada é a de *Bagdá*. Embora não se saiba exatamente quando foi formada, ela circunda um núcleo histórico de grandes dimensões e tem uma circunferência inicial comparativamente grande. Muito mais tarde, o desenvolvimento de uma grande zona industrial e de armazenamento ao redor das instalações ferroviárias no lado sudoeste da cidade velha é responsável por grande parte de seu dramático aumento nos tempos modernos.

Fortificações urbanas foram centrais para a dinâmica inicial da IFB em inúmeras cidades, na maioria dos contextos culturais. Em toda a Europa, esse elemento morfológico tem grande importância histórica como linha de fixação que influencia o desenvolvimento da IFB. Ele aparece particularmente nos casos examinados aqui: *Alnwick*, *Alkmaar*, *Karlovac*, *Koblenz*, *Lublin* e *Osijek*, e em menor grau em *Rennes* (Figuras 4, 6 e 7). Em *Alkmaar*, o fosso urbano consistia em uma parte do sistema de canais da cidade e congelou a fronteira entre o núcleo medieval e as extensões posteriores da cidade (Figura 6). Nos casos croatas de *Karlovac* e *Osijek*, extensas fortificações desenvolvidas e renovadas em meio à prolongada luta entre os impérios *Habsburgo* e *Otomano* sobreviveram praticamente intactas até o final do século XIX e início do século XX. Quando demolidas, adquiriram usos do solo, principalmente parques e usos institucionais, que solidificaram o caráter de cintura periférica da antiga zona de fortificação – e seus limites bem definidos transmitiram às IFBs dessas duas cidades, margens extraordinariamente retas (Figuras 6 e 7). Em forte contraste, *Como* (Itália) possui uma IFB que se distingue por sua extrema estreiteza, com componentes internos e externos firmemente aderidos à muralha medieval ainda existente (Figura 4). A proximidade de encostas montanhosas próximas pode, em parte, explicar esse caráter comprimido da

cintura periférica. E, em contraste com *Como*, a IFB de *Bromsgrove*, uma cidade na Inglaterra Central pequena demais para uma muralha medieval, é solta e extensa (Figura 6).

À medida que as IFBs respondem às mudanças no CBD e no restante da cidade, os usos individuais do solo mudam, e um estudo de *Falkirk* revela esse padrão (Figura 7). Refletindo a pressão sobre terrenos localizados em áreas próximas ao centro, os edifícios comunitários (institucionais) quadruplicaram desde sua criação até 1961, as fábricas também aumentaram e muitas parcelas foram absorvidas por moradias, tudo às custas de loteamentos, espaços públicos abertos e casas de campo e vilas. Um mapeamento histórico simples das IFBs também foi realizado para *Rennes* (com base em Ducom, 2005c), demonstrando, para 1720, o domínio inicial de casas religiosas que M. R. G. Conzen chamaria de *sítios extramuros distais*, fora de contato com a linha de fixação da muralha da cidade (M. R. G. Conzen, 2004, p. 244). Propriedades eclesiásticas também ocupavam sítios *intramuros* das IFBs (Allain, 2004, p. 95). Em 1898, a IFB expandiu-se claramente (Figura 7), e o fato de algumas destas parcelas aparecerem como parte da MFB de *Rennes* em 2005 (Figura 4) sugere o processo de translação da cintura periférica (Quadro 1).

De longe, o exame mais detalhado da dinâmica da IFB em qualquer cidade é o de *Newcastle upon Tyne*, por M. R. G. Conzen (1962, 1978). Com base no detalhado registro cartográfico histórico da cidade, o autor traçou a evolução dos usos do solo na periferia urbana de *Newcastle* a partir de 1723, no nível de cada lote individual. Isso produziu um quadro cinético da formação e alteração da cintura periférica à medida que a cidade, no centro de uma das principais minas de carvão da Grã-Bretanha, se industrializava durante os séculos XVIII e XIX. À medida que a periferia urbana da cidade se integrava, formando a IFB e à medida que a área construída se expandia para além dela, sua dimensão e caráter interno mudavam continuamente para acomodar as mudanças no núcleo urbano, mas também se intensificavam à medida que usos do solo favoráveis eram adicionados. A Figura 7 inclui três mapas desses estudos para demonstrar a complexidade conceitual da dinâmica e composição da cintura periférica:

a IFB em um determinado momento – neste caso, 1900 – detalhando os processos formativos e transformadores que a moldaram até aquela data; os usos do solo constituintes que compunham a IFB em 1900 (sua estrutura funcional naquele momento); e um mapa geral mostrando a regionalização da IFB em zonas que refletiam suas fases de fixação, expansão e consolidação, um quadro que Conzen considerou mostrar as “características do período” da cintura periférica. Isso representa o padrão da análise da cintura periférica e, até o momento, nenhuma IFB de qualquer outra cidade foi estudada com tanta profundidade. Um trabalho recente de *Kai Gu*, no entanto, adotou de forma semelhante o nível de análise de parcelas para um estudo das transformações recentes da IFB de *Auckland*, centrado na revitalização residencial e em comodidades de alto padrão em relação aos esforços de revitalização em torno do CBD (Figura 7).

Cintura Periférica Média (Middle Fringe Belt – MFB). As cinturas periféricas médias podem se desenvolver próximas ao núcleo urbano em cidades que inicialmente cresceram pouco e lentamente (por exemplo, *Alnwick*, *Lublin*, *Krasnoyarsk*) mas, com mais frequência, desenvolveram-se a alguma distância do centro. Elas também estão muito menos associadas a linhas de fixação. Comparados às IFBs, as MFBs geralmente são menos contínuas no espaço e têm menos parcelas contíguas: apresentam uma estrutura de parcelas de terra, terreno aberto e cobertura vegetal, e uma rede de ruas mais esparsa.

O caso melhor estudado é *Birmingham*, no qual a chamada cintura periférica “eduardiana” (porque amadureceu durante uma crise econômica iniciada no final do reinado do Rei Eduardo VII) circunda as zonas internas da cidade a uma distância de 3 a 5 km do centro e com uma forma notavelmente regular (Figura 4). *Birmingham* possui a maior e mais bem formada MFB entre os exemplos apresentados nas Figuras 4 a 7. A MFB de Berlim, também razoavelmente circular, foi formada mais cedo – daí sua circunferência menor – e a de *Newcastle* reflete sua classificação urbana muito inferior. Curiosamente, a órbita interna da MFB de São Petersburgo é comparável em dimensão, embora a cidade russa seja quatro vezes maior em população, um lembrete acerca da maior

densidade de sua estrutura urbana. Embora as MFBs estejam menos sujeitas a pressões por mudanças do que as IFBs, elas enfrentam modificações. Um dos motivos para a pesquisa conduzida na cintura de *Birmingham* reside na pressão para reconstruir os lotes da MFB para novas moradias, reduzindo assim a abertura da MFB e suas vantagens ecológicas não menos importantes dentro da área construída como um todo (Whitehand e Morton, 2003).

O caso de *Manchester* apresenta um enigma. M. R. G. Conzen (1978) optou por mapear as parcelas da cintura periférica da cidade por idade de aparecimento na área urbana até 1900, em vez de atribuí-las inequivocamente a uma ou outra cintura (Figura 4). Embora isso forneça uma medida diferente da dinâmica da cintura periférica metropolitana, fica a dúvida sobre como seria o padrão se as atribuições rigorosas tivessem sido feitas. Nenhuma explicação é oferecida para esse desvio no método, e sua falta de comparabilidade real com outros mapas questiona a disponibilidade ou a interpretação dos materiais de origem, ou ambos. À primeira vista, as unidades da cintura periférica parecem formar tanto corredores radiais quanto cinturas concêntricas, o que diverge de outros casos europeus investigados até o momento.

Significativamente diferentes desses casos europeus são os exemplos de MFBs em outras regiões. A cintura de Bagdá é altamente segmentada e assimétrica, com uma grande extensão para sudeste (Figura 5)⁸. A MFB de Lusaka, capital da Zâmbia fundada em 1905, mapeada em parte por Whitehand em 1993 (Whitehand, 2009), exibe largura considerável, embora essa característica possa não ser encontrada na porção oeste da cintura⁹. A OFB de *Lusaka* durante o domínio colonial britânico, contém unidades recreativas expansivas que lembram o período, bem como o antigo aeroporto. *Madison* (EUA), por outro lado, tem uma MFB bastante fluida e desconexa, o que leva ao questionamento sobre quão regular e rotineira tem sido a geração de cinturas periféricas nas cidades norte-americanas desde meados do século XIX.

Cintura Periférica Exterior (Outer Fringe Belt – OFB). Em virtude de sua posição dentro de estruturas urbanas, a maioria das OFBs é

do século XX. Elas formam o tipo de cintura periférica menos coesa e geralmente consistem em grandes parcelas dispersas que raramente se unem a outras. Assim como as MFBs, as OFBs apresentam apenas fracas associações com linhas de fixação, embora muitas parcelas que as compõem possam de fato confrontar ferrovias, rodovias circunferenciais, rios e outras bordas de paisagens que desempenham uma função semelhante. Mais uma vez, o caso de Berlim se destaca, dado o amplo alcance da área urbana e o esforço de mapeamento (Figura 4). O referido esforço foi tal que levantou questões sobre a metodologia por trás da delimitação. O exemplo de *Tyneside* demonstra como as OFBs de um centro urbano em conurbação podem se aglutinar com as de outros e levanta a questão: se determinadas parcelas pertencem a uma série local de cinturas periféricas em vez da cidade principal do aglomerado (Figura 4). O caso de *Manchester*, embora restrito à situação de 1900, exibe parcelas distantes de regiões periféricas bem antes do século XX.

No caso de *Rennes*, a OFB é adequadamente modesta em comparação com as de cidades maiores, especialmente quando comparada às de *Tyneside* (Figura 4). É composta por algumas parcelas muito grandes. Se isso reflete diferenças entre os sistemas de propriedade fundiária francês e britânico ou simplesmente critérios de mapeamento diferentes, permanece uma questão em aberto. A OFB de *Lleida*, na Espanha, assim chamada porque parece não haver uma MFB, é mais obscura em seu padrão e significado porque seu autor definiu suas parcelas como se reunisse uma grande quantidade de moradias (Vilagrà, 1990), o que não está de acordo com a definição convencional de cinturas periféricas (Figura 4)¹⁰. A OFB de *Como* é altamente excêntrica em relação ao centro da cidade, mas isso é explicável em termos puramente topográficos.

Dois casos finais merecem comentário. A OFB de Bagdá era nitidamente esparsa e desconexa em 1974. Auckland exibe uma OFB bem desenvolvida em forma crescente, drapeada como um colar sobre a península da cidade. No entanto, a área construída ultrapassou em muito o espaço disponível na área mapeada, levantando a questão de que

Auckland poderia estar desenvolvendo uma quarta cintura ainda mais distante do centro.

Uma questão fundamental no estudo de OFBs, levantada por Ducom e outros, é a relação entre forças supostamente espontâneas em sua criação e a intervenção de planejadores, como no caso de cinturas verdes e outros espaços abertos planejados (Ducom, 2003, 2005a). Este é um aspecto potencialmente complexo da dinâmica das cinturas periféricas no mundo moderno, especialmente em países com planejamento urbano eficaz.

Uma estrutura para estudo comparativo

Em resumo, foram identificadas diversas distinções entre os casos aqui analisados que podem ser úteis no desenvolvimento de uma estrutura comparativa para análises posteriores. Elas podem ser listadas sob as variáveis de tempo, localização, dimensão e contexto cultural, juntamente com algumas questões relacionadas para pesquisas futuras.

Como as cinturas periféricas em cidades históricas se comparam às de cidades de época recente? Cidades mais antigas costumam ter mais cinturas periféricas do que cidades mais jovens, mas esta não é uma regra universal; depende da dimensão e do histórico de crescimento, incluindo o período de maior desenvolvimento. Cidades mais antigas provavelmente apresentam mais modificações nas cinturas periféricas devido à sua idade, mas em alguns casos estas são mais resistentes à eliminação. Três questões são levantadas: primeiro, em cidades pré-industriais, a escala urbana fez alguma diferença significativa no número e no caráter das IFBs (por exemplo, em Roma, em comparação com *Como* ou *Alnwick*)? Segundo, em cidades de época recente e rápido crescimento, as cinturas periféricas são menos propensas a se formar devido às condições modernas? Terceiro, quais generalizações podem ser feitas sobre as linhas de fixação no desenvolvimento das cinturas periféricas?

Quais características distinguem as cinturas periféricas localizadas no interior de uma área daquelas localizadas na borda ou próximas à ela? As IFBs são inerentemente mais complexas do que as MFBs e as OFBs devido ao desenvolvimento mais longo e à vulnerabilidade às pressões de revitalização do CBD. À medida que se avança através de

uma série de cinturas periféricas, as parcelas tornam-se maiores e mais fragmentadas, menos vinculadas às linhas de fixação, e a morfologia das cinturas periféricas torna-se mais difícil de delinear na prática. Em que condições essas generalizações podem não se aplicar?

Nem todas as cidades crescem chegando a atingir dimensões enormes. Que diferenças surgem entre as cinturas periféricas de cidades pequenas e aquelas muito maiores? A escala urbana por si só não é um indicador do número e do caráter das cinturas periféricas. Cidades pequenas desenvolveram três cinturas periféricas (por exemplo, *Alnwick*) e algumas cidades grandes aparentemente apenas duas (por exemplo, *Krasnoyarsk*). Existem, portanto, limites de escala que influenciam o surgimento e o caráter das cinturas periféricas?

Que diferenças entre as cinturas periféricas de variadas cidades podem ser atribuídas a contextos culturais contrastantes? Essa é a questão mais ampla levantada por esta revisão, cujo conteúdo foi apenas arranhado nesta tentativa preliminar de uma comparação global das cinturas periféricas urbanas. Muitas características das cinturas periféricas foram examinadas e podem ser enquadradas em modelos normativos de comportamento ao longo do tempo e do espaço, e novas modelagens devem prosseguir nesse sentido. Além disso, semelhanças e diferenças atribuíveis às circunstâncias geográficas também devem ser levadas em consideração. Mas ainda existem muitas possibilidades explicativas que dependem da ponderação da importância de fatores culturais. Uma ilustração óbvia diz respeito ao padrão diversificado de relações de poder político e social em diferentes partes do mundo que moldaram a disposição da propriedade rural e urbana, algumas das quais foram mencionadas aqui de passagem. A questão mais evidente diz respeito às diferenças entre estruturas de poder absolutistas e regimes sociopolíticos democráticos relativamente abertos, não apenas em seus efeitos em qualquer momento histórico, mas também em seus efeitos cumulativos incorporados ao longo do tempo. Um tema correlato é a grande variedade de sistemas de posse de terras rurais e urbanas que afetam decisões de desenvolvimento, escolhas de uso da terra e dinâmicas de

localização, todos influenciando se, quando e como as cinturas periféricas podem surgir e como elas podem mudar. Tais questões gerais foram levantadas no contexto da comparação de formas urbanas entre as diferentes sociedades regionais da Europa (M. R. G. Conzen, 2004, pp. 197-235), entre sociedades no Japão e na China e aquelas do Ocidente (M. R. G. Conzen, 2004, pp. 168-195; Gaubatz, 2007; Satoh, 2008; Whitehand e Gu, 2003, 2006), entre a cidade islâmica e o Ocidente (Wirth, 1992); entre a Europa e a América Latina (Rego e Meneguetti, 2008); e entre a Europa e os Estados Unidos (M. P. Conzen, 2001). Mas pouco dessa discussão se concentrou nas cinturas periféricas urbanas.

Um caso de valores culturais?

Há espaço para apresentar apenas um caso de diferença cultural problemática, ainda que apenas brevemente. Apesar dos três exemplos de cinturas periféricas extraídas de pesquisas nos Estados Unidos, o problema das cinturas periféricas no caso norte-americano reside na escala: elas são extremamente difíceis de identificar e mapear com precisão em qualquer cenário metropolitano realmente grande. Chicago servirá como exemplo.

Embora um esforço detalhado para estudar a questão das cinturas periféricas na região de Chicago ainda esteja por ser feito, evidências superficiais sugerem que as características das cinturas periféricas, conforme reconhecidas na definição padrão do termo, não estão dispostas em forma de cintura (Figura 8). Na verdade, elas formam corredores radiais relacionados às linhas costeiras, rios e outros eixos de transporte. Alguns elementos podem parecer parte de segmentos de cintura, mas mesmo estes podem ser enganosos, dado o relevo e o terreno pantanoso que influenciam grandes reservas recreativas na área de Chicago. É certo que os dados da Figura 8 são de distribuições de categorias de usos do solo que incluem pequenas unidades que, em qualquer cenário europeu, seriam descartadas da consideração de participação na cintura periférica. Além disso, o padrão não distingue as áreas por período de formação. No entanto, o padrão é extremamente "confuso", na melhor das hipóteses. Distinguir unidades por período de formação e dimensão mínima pode esclarecer um pouco o quadro, mas o problema é mais fundamental.

O crescimento de Chicago, de um vilarejo de comerciantes de peles em 1830 para uma metrópole de 1 milhão de habitantes, em 1890, e 3 milhões, em 1930 (sem mencionar o crescimento adicional para uma escala metropolitana, hoje, de 8 milhões), simplesmente confunde o princípio das flutuações de expansão e recessão, básico ao modelo de cinturas periféricas. Embora as flutuações nos ciclos de crescimento de Chicago tenham sido estudadas de perto (Hoyt, 1933) e amplamente popularizadas por acadêmicos, elas não resultaram em pausas claras no ritmo de expansão da construção residencial e não residencial que produziriam cinturas periféricas inconfundíveis. Em termos de crescimento espacial, o histórico de Chicago tem sido intenso praticamente o tempo todo. As crises econômicas de curta duração tiveram pouco efeito em isolar a periferia urbana da expansão espacial de livre mercado e indisciplinada, que operou em uma escala que simplesmente confunde os padrões esperados. A conclusão provisória é que a natureza dos grandes conjuntos urbanos norte-americanos, com pouco ou nenhum obstáculo à expansão e uma expectativa ávida por parte dos proprietários de terras periféricas, leva a um avanço completamente heterogêneo dos usos do solo urbano para a periferia. A diferença entre os mercados de terras nos EUA e na Europa e seus fundamentos sociais precisa de mais análise em relação à questão da cintura periférica, mas sugere-se aqui que o histórico de crescimento em relação às "shock cities" americanas, a ausência de impedimentos históricos à expansão, as rápidas mudanças tecnológicas no transporte local, entre outros, resultam em configurações complexas de desenvolvimento urbano que desafiam a fácil identificação de cinturas periféricas.

Considerações finais

As cinturas periféricas são importantes na morfologia das cidades? Em um sentido descritivo, elas são responsáveis por diferenças significativas na textura do ambiente construído na escala de toda a cidade e permitem um movimento menos restrito do que áreas residenciais e comerciais densamente construídas. Elas são importantes em dois aspectos para a qualidade da vida urbana: proporcionam espaços abertos amplos

e, às vezes, majestosos, com importância para o patrimônio urbano, e proporcionam benefícios ecológicos inestimáveis para a articulação de sistemas naturais em assentamentos humanos muito densos.

Para os acadêmicos, as cinturas periféricas são assinaturas das pulsações do crescimento urbano e um reflexo das necessidades da estrutura urbana que vão além daquelas dos setores residencial e comercial. Para os planejadores, elas merecem reconhecimento por seus atributos culturais e naturais e levantam a questão de que devem ser regulamentadas, dado seu amplo valor social. E para os projetistas, elas apresentam oportunidades para projetar e redesenhar em densidades mais baixas, em ambientes variados e para enfrentar o desafio de manter seu caráter inerente.

Os estudos aqui revisados apenas apontam para a necessidade de pesquisas futuras e dinâmicas sobre cinturas periféricas urbanas. As questões que buscam respostas se dividem, ao que parece, em dois grandes grupos. O primeiro diz respeito ao progresso em direção a uma melhor modelagem normativa de cinturas periféricas, e isso envolve medição e conceituação. No nível operacional, há necessidade de ser mais explícito sobre os critérios específicos usados na inclusão de determinados usos do solo em cinturas periféricas e sobre como eles são mapeados. O registro atual está repleto de pesquisas possivelmente incompatíveis. Mais estudos poderiam ser realizados de forma útil no nível da parcela, particularmente à luz das necessidades do planejamento de conservação, mas também para fins de rigor conceitual. O desenvolvimento de um "quociente de dispersão" para medir a fragmentação da cintura periférica pode ser uma ferramenta investigativa útil.

Em relação à conceituação, seria útil ter estudos focados na distinção de cinturas periféricas em cidades com especialização econômica e funcional contrastantes (por exemplo, como as cinturas periféricas diferem entre cidades industriais, administrativas e educacionais). Alternativamente, qual o papel da tecnologia na evolução a longo prazo das cinturas periféricas? Isso se aplica obviamente ao transporte, mas também à tecnologia

industrial, de comunicações e de lazer. Que generalizações podem ser feitas sobre os principais determinantes da sobrevivência e transformação das cinturas periféricas na estrutura urbana ao longo do tempo? Além disso, há generalizações a serem feitas sobre a relação característica entre cinturas periféricas e linhas de fixação e "costuras" dentro da cidade? Mais estudos são necessários para esclarecer a relação empírica entre os ciclos econômicos e a construção de cinturas periféricas: de forma alguma todas as crises produzem uma cintura periférica, embora possam se somar aos outros casos existentes, podendo ser mais bem compreendidas. E, claro, há o enigma norte-americano a ser resolvido: será que ela é mais difundida, especialmente em um mundo pós-moderno e globalizado? Parece haver muito espaço para o avanço conceitual da ideia da cintura periférica.

O segundo grupo de questões diz respeito ao progresso em direção à uma melhor compreensão das influências culturais e transculturais na formação e no comportamento das cinturas periféricas. Qual a melhor forma de interpretar o desenvolvimento das cinturas periféricas em uma perspectiva intercultural em termos dos usos sociais que delas são feitos? Como diferentes regimes de planejamento mudaram ou mantiveram as cinturas periféricas em cidades ao redor do mundo, particularmente em relação às "cinturas verdes"? E, por último, mas não menos importante, seria esclarecedor saber quais diferenças na evolução das cinturas periféricas resultam de orientações culturais nacionais-regionais, e não de forças econômicas abstratas, e como determinar isso?

A pesquisa sobre cinturas periféricas urbanas avançou a um ponto em que o trabalho comparativo parece não apenas possível, mas também muito desejável. Os métodos de estudo, no entanto, precisam ser mais explicitamente formulados em prol da comparabilidade: por meio disso, melhores conceituações surgirão. Se a pesquisa puder se tornar mais articulada e coerente, talvez suas descobertas encontrem mais facilmente seu caminho para as políticas de planejamento social e a gestão do crescimento urbano.

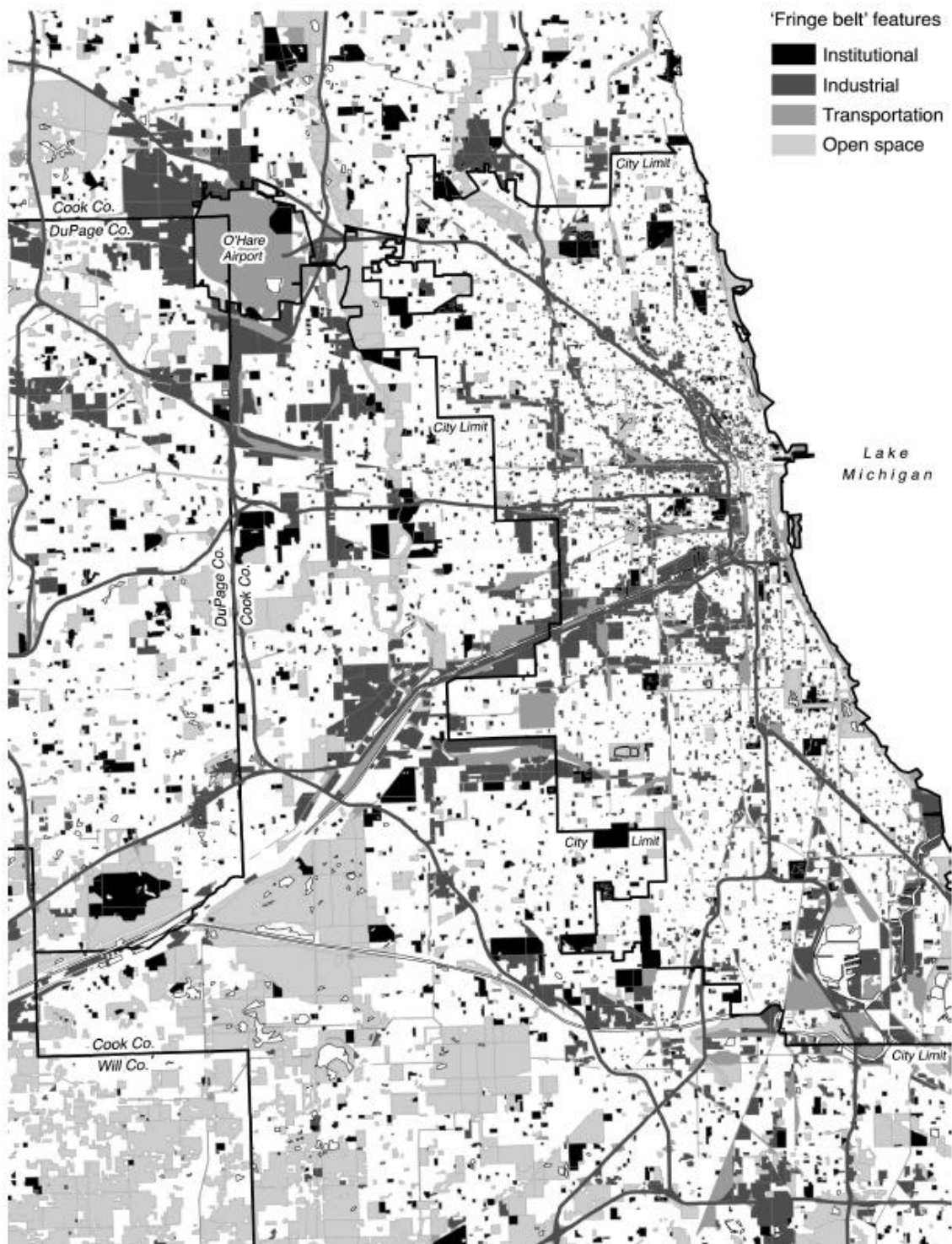


Figura 8. Usos do solo com características típicas de cintura periférica no centro da área metropolitana de Chicago, 1990

Notas

¹ Versão revisada de um artigo principal apresentado no XV Seminário Internacional sobre Forma Urbana, Artimino, Itália, de 21 a 23 de novembro de 2008. O autor agradece a Jeremy Whitehand pelos comentários sobre um rascunho deste manuscrito, a Kai Gu por disponibilizar mapas detalhados de sua

pesquisa em Auckland e a Daphne Yin pela ajuda na montagem de muitos dos mapas nas Figuras 4-8.

² Para uma discussão sucinta sobre isso em relação ao crescimento econômico, veja Berry (1991).

³ O termo “cintura periférica” entrou no âmbito técnico do vocabulário de vários idiomas: Stadtrandzone (alemão, ver Heineberg, 2006a, 2006b); *ceinture* periférica, *ceinture limitrophe* e *ceinture de frange* urbana (francês, ver M. P. Conzen, 2001-2; Ducom, 2003; Allan, 2004); cinta de franja (Português, ver Gonçalves-Fernandes, 1992); franja periférica (espanhol); *vaxtarbelti* (islandês, ver Kristjánsdóttir, 2002); cinturão de franja ou área periurbana (italiano, ver Sinding-Larsen, 2009, pp. 67-9) e *chengshi bianyuan dai* (chinês, ver Gu, 2001, p. 37).

⁴ As fontes para os estudos listados na Tabela 1 e não apresentados nas Figuras 4 a 7 são as seguintes: Ludlow, Conway e Whithorn (M. R. G. Conzen, 1966); Glasgow (Whitehand, 1972; Whitehand e Morton, 2006); Arundel e Warwick (Slater, 1977); Aberystwyth (Carter e Wheatley, 1979); Sligo (Conselho do Condado de Sligo, 2004); Nantes e Tours (Ducom, 2005b); Haarlem (Suurenbroek, 2004); Reykjavik (Kristjánsdóttir, 2007); Upplands Väsby (Whitehand, 2009); Cambridge, Massachusetts (Krim, 1977); Lantzville, Colúmbia Britânica (Whitehand, 2009); e Ouro Preto (M. P. Conzen, 2007).

⁵ Amplas evidências da ligação entre cintura periférica e ciclos de crescimento são apresentadas no livro de Whitehand (1987). O estudo de Ducom (2005c) sobre três cidades francesas (Nantes, Rennes e Tours) se destaca entre os trabalhos de outros por incluir séries temporais de dados para essas cidades.

⁶ As fontes para os mapas nas Figuras 4 a 7 são as seguintes: Figura 4 – Berlim (Louis, 1936); Rennes (Ducom, 2005b); Birmingham (Whitehand e Morton, 2006); Tyneside (Whitehand, 1967); Manchester (M.R.G. Conzen, 1978); Lleida (Vilagrassa, 1990); Como (MP Conzen, 2004); Figura 5 – Madison, Wisconsin (MP Conzen, 1968); Auckland (Gu, 2008a); São Petersburgo (Whitehand, 2009); Paris, Illinois (M.P. Conzen, 2001-2); Lusaka (Whitehand, 2009); Krasnoyarsk (Kukina, 2006a); Bagdá (Al-Ashab, 1974); Figura 6 – Alnwick (M.R.G. Conzen, 1960); Newcastle upon Tyne (M.R.G. Conzen, 1962; Whitehand, 1967); Clermont-Ferrand (Whitehand, 1987); Falkirk (Barke, 1974); Cirencester (Slater, 1976, 1978); Karlovac (Krajnik, MO Šfitaroci e BBO Shixitaroci, 2008); Lublin (Slater 1989);

Coblença (von der Dollen, 1990); Bromsgrove (Bienstman, 2007); Alkmaar (Bienstman, 2007); Morelia (Rodrigo-Cervantes, 1999); Mineral Point, Wisconsin (MP Conzen, 1997); Paris, Illinois (MP Conzen, 2001-2); Figura 7 – Newcastle upon Tyne (M.R.G. Conzen, 1962, 1978); Rennes (Ducom, 2005c); Osijek (Krajnik, M.O. Šfitaroci e B.B.O. Šxitaroci, 2008); Falkirk (Barke, 1974); Auckland (Gu, 2008b).

⁷ Um exemplo de diferenças na delimitação da cintura periférica diz respeito à IFB de Newcastle upon Tyne, na qual o mapeamento de Whitehand (1967) diverge em vários aspectos do mapeamento em nível de parcela de M. R. G. Conzen (1962). Aqui, houve contrastes no período estudado e no grau de combinação entre trabalho de campo e pesquisa cartográfica.

⁸ Khalis Al-Ashab, em sua tese de doutorado sobre Bagdá (orientada por M. R. G. Conzen), argumenta que as “favelas de migrantes rurais” devem ser consideradas “um elemento característico da periferia encontrado em grandes cidades por todo o Terceiro Mundo” (Al-Ashab, 1974, p. 577). Portanto, em sua descrição da IFB e MFB de Bagdá, ele inclui os assentamentos de *sarifah* (cabanas de junco e barro) entre os usos do solo mapeados.

⁹ Comunicação pessoal de Jeremy Whitehand, 19 de dezembro de 2008.

¹⁰ À luz da observação de Al-Ashab sobre favelas – embora Lleida certamente não possa ser descrita como uma cidade do Terceiro Mundo – a inclusão de moradias ilegais em favelas por Vilagrassa como um elemento de periferia certamente encontraria ressonância entre os estudantes dos bairros e favelas da América Latina.

Nota da tradutora

* Este texto foi traduzido por Flavia Ribeiro Botechia, que agradece à Prof^a. Dr^a. Eneida Mendonça pela oportunidade, à colega pesquisadora Dr^a. Silvia Spolaor pela leitura e generosa disponibilidade em colaborar durante o período, assim como ao Prof. Dr. Heraldo Ferreira Borges pelo diálogo. Como nota, cabe registrar que: (1) no que se refere à tradução dos termos técnicos elaborados por M. R. G. Conzen, do texto original em inglês para a língua portuguesa, adotou-se como referência a publicação CONZEN, M. R. G.

Alnwick, Northumberland: análise do plano de cidade. Tradução de Vitor Oliveira e Claudia Monteiro. Porto: Urban Forms, 2022; (2) no que se refere ao uso de siglas, foram mantidas aquelas referentes ao termo original em inglês optando-se, assim, pela manutenção do vínculo entre elementos gráficos e textuais.

Referências

- Al-Ashab, Khalis H. (1974) 'The urban geography of Baghdad', unpublished PhD thesis, University of Newcastle upon Tyne.
- Allain, R. (2004) *Morphologie urbaine: géographie, aménagement et architecture de la ville* (Armand Colin, Paris).
- Barke, M. (1974) 'The changing urban fringe of Falkirk: some morphological implications of urban growth,' *Scottish Geographical Magazine* 90, 85-97.
- Barke, M. (1976) 'Land use succession: a factor in fringe-belt modification', *Area* 8, 303-6.
- Barke, M. (1990) 'Morphogenesis, fringe belts and urban size: an exploratory essay', in Slater, T. R. (ed.) *The built form of Western cities* (Leicester University Press, Leicester) 279-99.
- Berry, B. J. L. (1991) *Long-wave rhythms in economic development and political behavior* (Johns Hopkins University Press, Baltimore).
- Bienstman, H. (2007) 'Morphological concepts and urban landscape management: the cases of Alkmaar and Bromsgrove', unpublished PhD thesis, University of Birmingham.
- Carter, H. (1995) *An introduction to urban historical geography* (Edward Arnold, London) 4th edn.
- Carter, H. and Wheatley, S. (1979) 'Fixation lines and fringe belts, land uses and social areas: nineteenth century changes in the small town', *Transactions of the Institute of British Geographers* NS 4, 214-38.
- Conzen, M. P. (1968) 'Fringe location land uses: relict patterns in Madison, Wisconsin', unpublished paper presented to the 19th Meeting of the Association of American Geographers West Lakes Division, Madison, Wisconsin.
- Conzen, M. P. (1978) 'Analytical approaches to the urban landscape', in Butzer, K. W. (ed.) *Dimensions of human geography: essays on some familiar and neglected themes* University of Chicago Department of Geography Research Paper 186 (Department of Geography, University of Chicago, Chicago) 128-65.
- Conzen, M. P. (1997) 'The European settling and transformation of the Upper Mississippi Valley lead region', in Ostergren, R. C. and Vale, T. R. (eds) *Wisconsin land and life* (University of Wisconsin Press, Madison) 163-96.
- Conzen, M. P. (2001) 'The study of urban form in the United States', *Urban Morphology* 5, 3-14.
- Conzen, M. P. (2001-2) 'Anatomie d'une ville américaine au plan orthogonal: Paris sans Haussmann', *Enseignement Architecture Ville: La Revue de l'École d'Architecture de Versailles* 7, 72-84.
- Conzen, M. P. (2004) 'A Conzenian view of Como', unpublished paper presented at the Eleventh International Seminar on Urban Form, University of Northumbria, Newcastle upon Tyne, August.
- Conzen, M. P. (2007) 'Ouro Preto's urban morphology from a Conzenian perspective', unpublished paper presented to the Fourteenth International Seminar on Urban Form, Ouro Preto, Minas Gerais, Brazil, August-September.
- Conzen, M. R. G. (1960) *Alnwick, Northumberland: a study in town plan analysis* Institute of British Geographers Publication 27 (George Philip, London).
- Conzen, M. R. G. (1962) 'The plan analysis of an English city centre', in Norborg, K. (ed.) *Proceedings of the International Geographical Union Symposium in Urban Geography, Lund 1960* (Gleerup, Lund) 383-414.
- Conzen, M. R. G. (1966) 'Historical townscapes in Britain: a problem in applied geography', in House, J. W. (ed.) *Northern geographical essays in honour of G. H. J. Daysh* (University of Newcastle upon Tyne, Newcastle upon Tyne) 56-78.
- Conzen, M. R. G. (1969) *Alnwick, Northumberland: a study in town-plan*

analysis Institute of British Geographers Publication 27 (Institute of British Geographers, London) 2nd edn.

Conzen, M. R. G. (1978) 'Zur Morphologie der englischen Stadt im Industriezeitalter', in Jäger, H. (ed.) *Probleme des Städtewesens im Industriellen Zeitalter* (Cologne) 1-48; printed in English translation as 'The morphology of towns in Britain during the industrial era', in Whitehand, J. W. R. (ed.) (1981) *The urban landscape: historical development and management. Papers by M. R. G. Conzen* Institute of British Geographers Special Publication 13 (Academic Press, London) 87-126.

Conzen, M. R. G. (2004) *Thinking about urban form: papers on urban morphology, 1932-1998* (Peter Lang, Oxford).

Dollen, B. von der (1990), 'An historico-geographical perspective on urban fringe-belt phenomena', in Slater, T. R. (ed.) *The built form of Western cities* (Leicester University Press, Leicester) 319-45.

Ducom, E. (2003) 'Fringe belts and planning: a French example', *Urban Morphology* 7, 103-4.

Ducom, E. (2005a) 'Fringe belts in French cities: a comparative study of Rennes, Nantes and Tours', in Barke, M. (ed.) *Approaches in urban morphology* (Division of Geography, University of Northumbria, Newcastle upon Tyne) 34-43.

Ducom, E. (2005b) 'Processes of urban change: planning and monitoring strategies through the application of the fringe belt model to Nantes and Rennes, France', in Murayama, Y. and Guoqing, D. (eds) *Cities in global perspective: diversity and transition. Proceedings of a conference sponsored by the Commission on Monitoring Cities of Tomorrow, International Geographical Union, Tokyo* August (Rikkyo University College of Tourism, Tokyo).

Ducom, E. (2005c) 'Le modèle des ceintures limitrophes (fringe belts): une application aux villes Françaises', unpublished PhD thesis, Université de Rennes.

Gaubatz, P. (2007) 'The potential for Chinese urban morphology', *Urban Morphology* 11, 147-9.

Gonçalves-Fernandes, M. (1992) 'Viana do Castelo: obras públicas e evolução do espaço urbano (1855-1926)', *Revista da Faculdade de Letras, Geografia Série* 8, 65-162.

Gu, K. (2001) 'Chengshi xingtai de lilun yu fangfa: tansuo quanmian yu lixing de yanjiu kuangjia' ('Urban morphology: an introduction and evaluation of theories and methods'), *Chengshi Guihua (City Planning Review)* 25 (12), 36-41.

Gu, K. (2008a) 'Urban morphology and planning: exploring the fringe-belt concept in Auckland, New Zealand', unpublished paper presented at the Fifteenth International Seminar on Urban Form, Artimino, Italy, November.

Gu, K. (2008b) 'The urban landscape of central Auckland, New Zealand: a morphological approach', unpublished manuscript.

Heineberg, H. (2006a) 'Geographische Stadtmorphologie in Deutschland im internationalen und interdisziplinären Rahmen', in Gans, P., Priebis, A. and Wehrhahn, R. (eds) *Kulturgeographie der Stadt* Kieler Geographische Schriften, 111 (Geographisches Institut, Universität Kiel) 1-33.

Heineberg, H. (2006b) 'German geographical urban morphology in an international and interdisciplinary framework', *Urban Morphology* 11, 5-24.

Hoyt, H. (1933) *One hundred years of land values in Chicago* (University of Chicago Press, Chicago).

Krajnik, D., Šfitaroci, M. O. and Šfitaroci, B. B. O. (2008) 'City fortifications and the form of European cities, with special reference to Croatia', *Urban Morphology* 12, 117-29.

Krim, A. J. (1977) *Survey of architectural history in Cambridge: report five, Northwest Cambridge* (MIT Press, Cambridge, MA).

Kristjánisdóttir, S. (2002) 'Skipulagseinkenni Reykjavíkursvæðis', <http://www.borg.hi.is/UntitledFrame-2.htm>, accessed 2 January 2009.

Kristjánisdóttir, S. (2007) 'Deciphering the contemporary urban landscape of Reykjavík, Iceland by applying the concepts and

methods of Caniggia and Conzen', unpublished PhD thesis, University of Birmingham.

Kukina, I. V. (2006a) 'Historical fringe belts planning for the contemporary large city: case of Krasnoyarsk', unpublished paper presented at the Thirteenth International Seminar on Urban Form, Stockholm, Sweden, September.

Kukina, I. V. (2006b) 'Fringe belts and the planning of Russian cities', *Urban Morphology* 10, 145-6.

Larkham, P. J. and Jones, A. N. (eds) (1991) *A glossary of urban form* Historical Geography Research Series 26 (Institute of British Geographers, London).

Louis, H. (1936) 'Die geographische Gliederung von Gross-Berlin', *Länderkundliche Forschung: Festschrift zur Vollendung des sechzigsten Lebensjahres Norbert Krebs* (Engelhorn, Stuttgart) 146-71.

Murphy, R. E. (1972) *The central business district* (Aldine-Atherton, Chicago).

Pacione, M. (2001) *Urban geography: a global perspective* (Routledge, Abingdon).

Parkes, D. N. and Thrift, N. J. (1980) *Times, spaces, and places: a chronogeographic perspective* (Wiley, Chichester).

Rego, R. L. and Meneguetti, K. S. (2008) 'British urban form in twentieth-century Brazil', *Urban Morphology* 12, 23-34.

Rodrigo-Cervantes, N. E. (1999) 'The concept of the fringe belt in a Mexican city: Morelia', in Corona, R. and Maffei, G. L. (eds) *Transformations of urban form* (Alinea, Firenze) FK2.16-FK2.20.

Satoh, S. (2008) 'M. R. G. Conzen and Japanese castle towns', *Urban Morphology* 12, 133-5.

Sinding-Larsen, A. (2009) 'Fifteenth International Seminar on Urban Form, Artimino, Italy, 21-23 November, 2008', *Urban Morphology* 13, 67-9.

Sligo County Council Planning Department (2004) *Sligo and environs development plan* (Sligo County Council, Sligo).

Slater, T. R. (1976) 'Estate ownership and nineteenth century suburban development', in McWhirr, A. (ed.) *Studies in the*

archaeology and history of Cirencester (British Archaeological Reports, British Series 30 (BAR, Oxford) 145-57.

Slater, T. R. (1977) 'Landscape parks and the form of small towns in Great Britain', *Transactions of the Institute of British Geographers* NS 2, 314-31.

Slater, T. R. (1978) 'Family, society, and the ornamental villa on the fringes of English country towns', *Journal of Historical Geography* 4, 129-44.

Slater, T. R. (1989) 'Medieval and Renaissance urban morphogenesis in eastern Poland', *Journal of Historical Geography* 15, 239-59.

Suurenbroek, F. (2004) 'Reconstructing the fringe: a spatial reconstruction of the 1832 fringe belt of Haarlem, using a GIS approach', unpublished paper presented at the Fifth European Social Science History Conference, Berlin, March.

Vance, J. E., Jr. (1971) 'Land assignment in the precapitalist, capitalist, and postcapitalist city', *Economic Geography* 47, 101-20.

Vilagrasa, J. (1990) 'The fringe-belt concept in a Spanish context: the case of Lleida', in Slater, T. R. (ed.) *The built form of Western cities* (Leicester University Press, Leicester) 300-18.

Whitehand, J. W. R. (1967) 'Fringe belts: a neglected aspect of urban geography', *Transactions of the Institute of British Geographers* 41, 223-33.

Whitehand, J. W. R. (1972) 'Building cycles and the spatial pattern of urban growth', *Transactions of the Institute of British Geographers* 56, 39-55.

Whitehand, J. W. R. (1974), 'The changing nature of the urban fringe: a time perspective', in Johnson, J. H. (ed.) *Suburban growth: geographical processes at the edge of the Western city* (Wiley, London) 31-52.

Whitehand, J. W. R. (1981) 'Conzenian ideas: extension and development', in Whitehand, J. W. R. (ed.) *The urban landscape: historical development and management. Papers by M. R. G. Conzen* Institute of British Geographers Special Publication 13 (Academic Press, London) 127-52.

- Whitehand, J. W. R. (1987) *The changing face of cities: a study of development cycles and urban form* Institute of British Geographers Special Publication 21 (Blackwell, Oxford) 76-94.
- Whitehand, J. W. R. (1988) 'Urban fringe belts: development of an idea', *Planning Perspectives* 3, 47-58.
- Whitehand, J. W. R. (1994) 'Development cycles and urban landscapes', *Geography* 79, 3-17.
- Whitehand, J. W. R. (1996) 'Making sense of Birmingham's townscapes', in Gerrard, A. J. And Slater, T. R. (eds) *Managing a conurbation: Birmingham and its region* (Brewin Books, Studley) 226-40.
- Whitehand, J. W. R. (2001) 'The physical form of cities: a historico-geographical approach', in Paddison, R. (ed.) *Handbook of urban studies* (Sage, London) 69-87.
- Whitehand, J. W. R. (2005) 'Urban morphology, urban landscape management and fringe belts', *Urban Design* 93, 19-21.
- Whitehand, J. W. R. (2009) 'The structure of urban landscapes: strengthening research and practice', *Urban Morphology* 13, 5-27.
- Whitehand, J. W. R. and Gu, K. (2003) 'Chinese urban form: a European perspective,' in Petruccioli, A., Stella, M. and Strappa, G. (eds) *The planned city? ISUF International Conference* Vol. 2 (Uniongrafica Corcelli, Bari) 731-6.
- Whitehand, J. W. R. and Gu, K. (2006) 'Research on Chinese urban form: retrospect and prospect', *Progress in Human Geography* 30, 337-55.
- Whitehand, J. W. R. and Morton, N. J. (2003) 'Fringe belts and the recycling of urban land: an academic concept and planning practice', *Environment and Planning B: Planning and Design* 30, 819-39.
- Whitehand, J. W. R. and Morton, N. J. (2004) 'Urban morphology and planning: the case of fringe belts', *Cities* 21, 275-89.
- Whitehand, J. W. R. and Morton, N. J. (2006) 'The fringe-belt phenomenon and socioeconomic change', *Urban Studies* 43, 2047-66.
- Whitehand, J. W. R., Morton, N. J. and Hopkins, M. I. W. (2003) 'Fringe belts and city planning: reality and potential,' in Petruccioli, A., Stella, M. and Strappa, G. (eds) *The planned city? ISUF International Conference* Vol. 2 (Uniongrafica Corcelli, Bari) 742-8.
- Wirth, E. (1992) 'The concept of the Islamic city: privacy in the Islamic east versus public life in western culture', *Applied Geography and Development* 40, 22-38.

Tradução do título, resumo e palavras-chave

How cities internalize their former urban fringes: a cross-cultural comparison

Abstract. *Studies of urban fringe belts have multiplied in recent years, demonstrating the validity of this morphological concept in a variety of regions around the world. Yet there have been few direct attempts at a comparative assessment of the concept's performance in the different cultural settings in which it has been applied. This paper seeks to contribute to this goal, by examining the fringe-belt structure of several cities drawn from contrasting urban cultural traditions in Europe and the New World. Not surprisingly, certain commonalities emerge, but there are also large differences in the number, scale, complexity, and even basic geometry of fringe belts apparent in this eclectic examination. These differences go well beyond simple explanations of site circumstances, size, and function of the city within the urban hierarchy, and result from essential contrasts in urban social values, property rules, and planning traditions. The analysis leads to speculations about the efficacy and limits of the fringe-belt concept to identify and account for variations in the texture of urban form across urban areas in diverse cultural contexts.*

Keywords. *fringe belts, comparative urban form, morphological mapping, Europe, New World*

Editoras responsáveis pela submissão: Eneida Maria Souza Mendonça, Michela Sagrillo Pegoretti.

Editor assistente: Vitor de Toledo Nascimento. Editora de texto: Linda Emiko Kogure.

Licenciado sob uma licença Creative Commons.

