

DOIS LADOS DE UMA MESMA MOEDA: PENSANDO A CENTRALIDADE INTERURBANA A PARTIR DE CENTROS LOCAIS E DA ATIVIDADE TURÍSTICA

TWO SIDES OF THE SAME COIN: THINKING ABOUT INTERURBAN CENTRALITY THROUGH LOCAL CENTERS AND TOURISM ACTIVITY

Moacir Vieira da Silva¹
Rita de Cássia da Conceição Gomes²

Resumo: O presente texto propõe uma análise do fenômeno da centralidade urbana (na escala das relações entre cidades, espaciais) a partir dos centros locais e do turismo, explorando uma escala e conteúdo incomuns nas investigações tradicionais sobre esse fenômeno. Utiliza como ferramentas de análise e discussão os estudos das *Regiões de Influência das Cidades* (REGIC) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [IBGE] (2020) e da *Categorização do Mapa do Turismo Brasileiro*, vinculada ao *Ministério do Turismo*, MTur. Emprega reflexões teóricas que avançam nos debates sobre centralidade urbana, superando a perspectiva clássica e hierárquica. Ao justapor os dados desses dois instrumentos, traça duas discussões sobre a centralidade interurbana: uma ligada aos parâmetros convencionais e outra aos elos não-hierárquicos, não rígidos e interescares. Essas possibilidades de leitura mostram que a centralidade pode ser apreendida a partir de diferentes vieses e revelada por meio de conteúdos e de escalas variadas.

Palavras-chave: Centralidade interurbana; centros locais; turismo.

Abstract: This text proposes an analysis of the phenomenon of urban centrality (on the scale of spatial relations between cities) from local centers and tourism, exploring a scale and content that is unusual in traditional investigations into this phenomenon. It uses as analysis and discussion tools the studies of the *Regiões de Influência das Cidades* (REGIC) from IBGE (2020) and the *Categorização do Mapa do Turismo Brasileiro*, linked to the *Ministério do Turismo*, MTur. It employs theoretical reflections that advance debates on urban centrality, overcoming the classical and hierarchical perspective. By juxtaposing data from these two instruments, it outlines two discussions about interurban centrality: one linked to conventional parameters and the other to non-hierarchical, non-rigid and interscalar links. These reading possibilities show that centrality can be understood from different perspectives and revealed through varied content and scales.

Key words: Interurban Centrality; Local Centers; Tourism.

Data de submissão: 30.09.2024

Data de aprovação: 10.12.2024

Identificação e disponibilidade:

(<https://revista.univap.br/index.php/revistaunivap/article/view/4639>,
<http://dx.doi.org/10.18066/revistaunivap.v30i69.4639>).

¹ Professor permanente na Secretaria de Estado da Educação, da Cultura, do Esporte e do Lazer do Rio Grande do Norte – SEEC-RN. E-mail: moacirvs31@hotmail.com.

² Professora Titular da Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN. Professora Visitante da Universidade Estadual Vale do Acaraú - UVA. E-mail: ritadecassiaufrn@gmail.com.

1 PARA INICIAR, JOGAMOS A MOEDA

Quando falamos em Centralidade Urbana, precisamente na escala ou âmbito das relações interurbanas (das redes citadinas), a primeira ideia que normalmente nos vem à mente é a presença acentuada de bens e serviços que determinado lugar (uma urbe) possui e a capacidade que essa área tem para atrair (ou polarizar) fluxos em virtude dessas características (Tourinho, 2004).

Há, nesse caso, uma valorização do caráter-nível hierárquico do lugar (Catelan, 2012) e dos aspectos quantitativos e econômicos. Prevaecem ainda, as pesquisas e escritos sobre esse fenômeno urbano a partir das cidades médias, grandes ou das metrópoles. Conseqüentemente, outros níveis ou escalas espaciais, a exemplo das cidades pequenas ou dos centros locais, são colocados em uma esfera secundária ou não prioritária de estudos ou de investigação.

Essa concepção ou abordagem tem como suporte teórico, analítico e histórico, as ideias ou premissas construídas durante a década de 1930 pelo geógrafo alemão Walter Christaller, resultantes da sua tese de doutoramento em Geografia, intitulada “*Os lugares centrais na Alemanha do Sul: uma pesquisa de geografia econômica acerca da regularidade da distribuição e do desenvolvimento das localidades com funções urbanas*”; e popularmente conhecida no mundo teórico e acadêmico como a Teoria das Localidades Centrais, ou simplesmente, TLC.

Em seu escrito *Rede urbana e cidades médias no Brasil: abordagens clássicas, abordagens contemporâneas*, Fábio Contel (2010) tece alguns apontamentos sobre essa teoria, destacando: Christaller buscou esclarecer os fatores que influenciavam o tamanho, a distribuição, a organização e o ordenamento espacial das cidades em uma determinada região. Ele procurou mostrar que havia uma regularidade e uma hierarquia na disposição dos enclaves urbanos, indicando a existência de leis ou de princípios econômicos que as regiam. E observou que o ordenamento e os níveis de conexões entre as urbes em um determinado espaço regional estavam diretamente ligados às funções econômicas que certos lugares exerciam em relação a outros.

Em síntese, Christaller (1981) defendia o seguinte pensamento de tese: Quanto maior a oferta de atividades (de equipamentos) terciárias (bens, comércios, serviços) em uma cidade, maior o seu poder de atração (polarização) de fluxos, ou seja, a sua importância ou a sua centralidade, conformando regiões de influência.

Embora tenha se estabelecido como um suporte teórico fundamental para as investigações de caráter urbanorregional e tenha influenciado, diretamente ou não, os estudos da centralidade até os dias mais atuais, a TLC tem sido alvo de inúmeras críticas nos meios e nos debates acadêmicos-científicos. Essas críticas se devem à sua rigidez analítica e à forma simplista com que explica as relações existentes nos espaços regionais e nas redes urbanas. Ela desconsidera, por exemplo, a natureza dinâmica, histórica, evolutiva, qualitativa e dialética desse fenômeno; negligencia ou não prioriza as diferentes dinâmicas socioeconômicas dos lugares e a complexidade e multiplicidade das interações espaciais contemporâneas, oriundas da globalização (Corrêa, 1997; Pumain, 1997; Santos, 2003; Catelan, 2013; Alves, 2018).

A título de exemplo, Alves (2018) assinala que os elementos analisados pelo Christaller na TLC não são mais suficientes para entender a complexidade das redes e das relações espaciais mais recentes, isso porque, diferentes fenômenos (como a globalização, a reestruturação produtiva e o neoliberalismo econômico, por exemplo) vêm gerando novas dinâmicas e processos sociais, econômicos, políticos, culturais; que por consequência, reproduzem novas configurações e tramas espaciais, seja na escala local, regional, nacional ou global.

A referida autora ainda explica que a TLC “[...] se mostrou *insuficiente pois, ao considerar apenas os serviços destinados à população residente [próxima], ignorava uma série de serviços especializados que poderiam impulsionar o desenvolvimento regional*” (Alves, 2018, p. 56, *grifos nossos*); dinamizar e potencializar a centralidade dos lugares. Dentre esses serviços ou atividades, está o turismo.

É importante destacarmos que o fenômeno da centralidade interurbana pode ser compreendido para além de valores métricos, quantitativos ou hierárquicos. Sob a ótica das ideias lefebvrianas, por exemplo, a centralidade refere-se ao encontro, a reunião ou a coexistência de elementos que há no espaço (Lefebvre, 2000/2006).

Ela é uma forma "vazia" que atrai conteúdos, objetos e símbolos. Manifesta-se como uma imaterialidade, que está relacionada a uma base material, ou seja, um centro, capaz de atrair elementos externos por meio da simultaneidade de tudo que pode se reunir ou acumular em um ato de pensamento (Lefebvre, 2000/2006).

Em paralelo a essas ideias, Sposito (2018) assinala que a centralidade não é um lugar ou área específica de uma urbe. Ela é “*a condição e a expressão de central que uma área pode exercer e representar*” (p. 73); e que pode e deve ser estudada e analisada a partir da relação localização e fluxos³. Assim, este ensaio busca explorar novas possibilidades de leitura e abordagem desse fenômeno espacial no contexto das conexões interurbanas.

Que outras possibilidades seriam essas? Propomos uma leitura-discussão da (para a) **Centralidade Interurbana** a partir dos **Centros Locais**, ou seja, de cidades que apresentam centralidade pouco expressiva; ou, que pouco atraem ou polarizam o seu entorno, ocupando o último patamar (nível) hierárquico em uma rede urbana⁴. E por meio do **Turismo**, compreendido como prática social e atividade econômica, que ao se reproduzir ou se (re) apropriar das (i) materialidades presentes no espaço, tem a capacidade de gerar novas interações socioespaciais e temporais, diferentes dos movimentos oriundos dos serviços ou atividades cotidianas investigadas pela teoria christalleriana e pelos estudos das redes urbanas tradicionais (e hierárquicas) (Luchiari, 1999; Damiani, 2006; Alves, 2018; Louzada, 2018), a exemplo do estudo sobre as Regiões de Influências das Cidades (REGIC), desenvolvidas pelo IBGE no decurso do tempo.

Para isso, estamos utilizando (estamos operacionalizando metodologicamente), dados de duas fontes principais, a saber: **A)** A pesquisa das Regiões de Influências das Cidades (**REGIC**), realizado em 2018 pelo IBGE e publicada no ano de 2022; **B)** E a categorização do Mapa do Turismo Brasileiro (**MTB**), com base no ano de 2024.

Sobre esses instrumentos, podemos destacar brevemente que: A pesquisa da REGIC, conduzida pelo IBGE em diversas edições (1972, 1987, 2000, 2008 e 2020), vem identificando e analisando a rede (sistema) de cidades no Brasil; estabelecendo a hierarquia das urbes e suas regiões de influência; qualificando esses centros e as relações entre eles; além de revelar os eixos de integração do território brasileiro e os

³ [...] os fluxos permitem a apreensão da centralidade, porque é através dos nódulos de articulação da circulação intra e interurbana que ela se revela. Desse ponto de vista, não há centro sem que se revele sua centralidade, assim como essa centralidade não se expressa sem que uma concentração se estruture. Se o centro se revela pelo que se localiza no território, a centralidade é desvelada pelo que se *movimenta no território*, relacionando a *compreensão da centralidade, no plano conceitual, prevalentemente à dimensão temporal da realidade* [...] (Sposito, 2001, p. 238 como citado em Sposito, 2018, pp. 73-74, *grifos nossos*).

⁴ Cabe frisarmos que os centros locais exercem “influência restrita aos seus próprios limites territoriais [...] geralmente tendo outros centros urbanos de maior hierarquia como referência para atividades [e serviços] cotidianas [tais como, compras, serviços de saúde, educacionais, acessos as atividades do poder público, dentre outros exemplos]” (IBGE, 2020, p. 13).

padrões de distribuição das centralidades interurbanas-regionais (IBGE, 2020). A hierarquia urbana brasileira está organizada da seguinte maneira (IBGE, 2020)⁵:

- A)** As *Metrópoles*, no topo da hierarquia, subdivididas em 3 categorias: *Grande Metrópole Nacional, Metrôpoles Nacionais e Metrôpoles*;
- B)** As *Capitais Regionais*, abaixo das *Metrôpoles*, com os tipos *A, B e C*;
- C)** Os *Centros Sub-regionais*, com os tipos *A e B*;
- D)** Os *Centros de Zonas*, subdivididos em tipos *A e B*;
- E)** E os *Centros Locais*, no nível inferior da escala hierárquica, sem divisões.

O MTB é um instrumento do Programa de Regionalização do Turismo (PRT) que define as áreas prioritárias para políticas públicas do Ministério do Turismo. Ele classifica as áreas municipais e turísticas em cinco categorias (A, B, C, D, E) com base no desempenho econômico do turismo nesses espaços. Essa classificação utiliza uma análise de base *Cluster*, considerando 05 variáveis, a citar: a quantidade de estabelecimentos de hospedagem, de empregos em meios de hospedagem, o número de visitantes domésticos e internacionais e o volume de arrecadação de impostos federais relacionados a hospedagem. Nessa perspectiva, a “Categoria A” inclui os municípios com o melhor desempenho econômico no turismo, enquanto a “Categoria E”, por exemplo, agrupa as cidades com o menor desempenho turístico (Ministério do Turismo, 2019a, 2019b).

A partir da **compilação** e da **justaposição** dos dados da **REGIC** e do **MTB**, conseguimos desvelar cenários diferente e possíveis para um mesmo fenômeno, qual seja: a centralidade interurbana na escala das relações entre centros citadinos. Passemos a desvelar essas possibilidades (as duas faces da mesma moeda).

2 UM MESMO LUGAR, DUAS POSSÍVEIS LEITURA, DUAS FACES DA MOEDA

Nossa leitura-análise começa com a identificação dos municípios do Brasil que estão classificados como Categoria A no Mapa do Turismo Brasileiro. Para o ano de 2024, e até o momento de construção e estruturação desse ensaio, encontramos 52 *municípios* nessa categoria, apresentados e organizados no quadro 01.

Depois dessa identificação, realizamos a classificação hierárquica (do patamar) dessas áreas, a partir dos níveis estabelecido pela REGIC (IBGE, 2020). A partir da justaposição dessas duas variáveis – ser Categoria A no turismo brasileiro (MTB) e Centro Local na hierarquia urbana do país (REGIC) – ou do processo de seleção e filtragem, identificamos 04 municípios turísticos brasileiros que atendem aos critérios suscitados, a identificar: **Maragogi**, em Alagoas; **Jijoca de Jericoacoara**, no Ceará; **Cairu**, na Bahia; e **Tibau do Sul**, no Rio Grande do Norte (Quadro 01).

Pensado hierarquicamente (ou nas regiões de influências que esses municípios estão inseridos), encontramos as seguintes realidades ou cenários interacionais:

01) Maragogi (AL) conforma um Arranjo Populacional (AP) junto com a cidade de São José da Coroa Grande (PE), pertencendo às áreas de influência dos AP de Maceió (AL) (Capital Regional do tipo A) e de Recife (PE) (Metrópole);

02) Cairu (BA) pertence a região de influência da urbe de Valença (BA) (Centro

⁵ Na edição de 2020, a rede urbana brasileira foi estruturada com base em duas dimensões centrais: a hierarquia dos centros urbanos, dividida em cinco níveis principais e outros subníveis, e as regiões de influência, determinadas pelas ligações das cidades de menor hierarquia para as de maior nível. A hierarquia reflete os níveis de interação que uma urbe possui com outras áreas, ligada à presença de atividades de gestão pública e empresarial e à disponibilidade de bens e serviços urbanos.

Sub-Regional B) e do Arranjo Populacional de Salvador (BA) (Metrópole);

03) Jijoca de Jericoacoara (CE) está inserida na área de influência do AP de Sobral (CE) (Capital Regional do tipo C) e no AP de Fortaleza (CE) (Metrópole);

04) E Tibau do Sul (RN) pertence à região de influência do AP de Natal (RN) (Capital Regional A) e do AP de Recife (uma Metrópole).

Esquemáticamente e com base na REGIC de 2020, configurou-se as seguintes matrizes das articulações urbano-hierárquicas; das regiões de influência (Figura 01).

Para além das relações apresentadas e esquematizadas, podemos mencionar outras ligações e características oficiais existentes nas (com os) áreas estudadas, a saber: **A)** como pontos de origem (de emissão de fluxos), as urbes aqui investigadas apresentam ligações urbanas mais amplas e diversas do que as tramas hierárquicas antes citadas; **B)** Cairu e Jijoca de Jericoacoara não foram indicadas como destinos finais de outras cidades em suas redes, conformando-se apenas como espaços de origem de fluxos ou pontos de emissão, na perspectiva da REGIC; **C)** Tibau do Sul e o AP de Maragogi se configuraram como destinos finais de alguns centros, a saber:

Quadro 1 – Municípios Brasileiros na Categoria A no MTB (2024) e a sua classificação hierárquica com base na Região de Influência das Cidades (REGIC, IBGE).

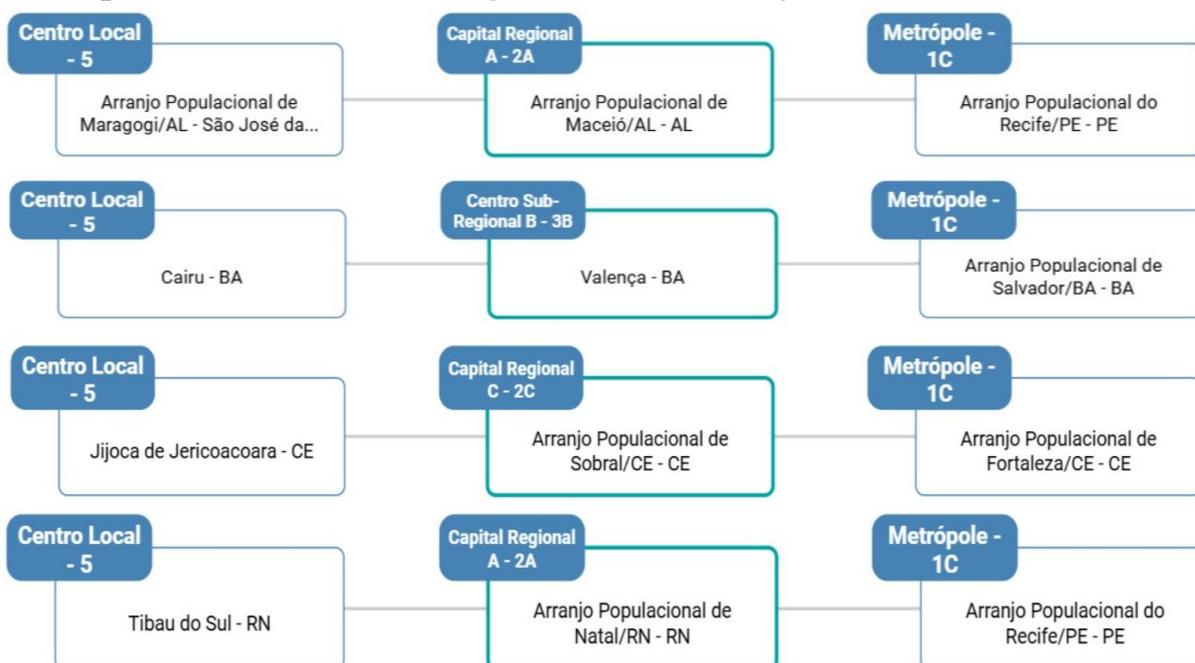
N	Municípios	Categoria ou classificação		UF	Macrorregião
		MTB	REGIC		
01	Rio Branco	A	Capital Regional C	AC	Norte
02	Maragogi	A	Centro Local	AL	Nordeste
03	Manaus	A	Metrópole	AM	Norte
04	Cairu	A	Centro Local	BA	Nordeste
05	Ilhéus	A	Capital Regional C	BA	Nordeste
06	Mata de São João	A	Metrópole	BA	Nordeste
07	Porto Seguro	A	Centro Sub-regional A	BA	Nordeste
08	Salvador	A	Metrópole	BA	Nordeste
09	Fortaleza	A	Metrópole	CE	Nordeste
10	Jijoca de Jericoacoara	A	Centro Local	CE	Nordeste
11	Brasília	A	Metrópole Nacional	DF	Centro-Oeste
12	Vitória	A	Metrópole	ES	Sudeste
13	Caldas Novas	A	Centro Sub-regional B	GO	Centro-Oeste
14	Goiânia	A	Metrópole	GO	Centro-Oeste
15	Rio Quente	A	Centro Sub-regional B	GO	Centro-Oeste
16	São Luís	A	Capital Regional A	MA	Nordeste
17	Cuiabá	A	Capital Regional A	MT	Centro-Oeste
18	Campo Grande	A	Capital Regional A	MS	Centro-Oeste
19	Belo Horizonte	A	Metrópole	MG	Sudeste
20	Poços de Caldas	A	Capital Regional C	MG	Sudeste
21	Uberlândia	A	Capital Regional B	MG	Sudeste
22	Belém	A	Metrópole	PA	Norte
23	João Pessoa	A	Capital Regional A	PB	Nordeste
24	Curitiba	A	Metrópole	PR	Sul
25	Foz de Iguaçu	A	Capital Regional C	PR	Sul
26	Recife	A	Metrópole	PE	Nordeste
27	Teresina	A	Capital Regional A	PI	Nordeste
28	Angra dos Reis	A	Centro Sub-regional B	RJ	Sudeste
29	Armação de Búzios	A	Capital Regional C	RJ	Sudeste

30	Cabo Frio	A	Capital Regional C	RJ	Sudeste
31	Macaé	A	Capital Regional C	RJ	Sudeste
32	Petrópolis	A	Capital Regional C	RJ	Sudeste
33	Rio de Janeiro	A	Metrópole Nacional	RJ	Sudeste
34	Natal	A	Capital Regional A	RN	Nordeste
35	Tibau do Sul	A	Centro Local	RN	Nordeste
36	Gramado	A	Centro Sub-regional B	RS	Sul
37	Porto Alegre	A	Metrópole	RS	Sul
38	Porto Velho	A	Capital Regional B	RO	Norte
39	Balneário Camboriú	A	Capital Regional B	SC	Sul
40	Bombinhas	A	Centro Sub-regional B	SC	Sul
41	Florianópolis	A	Metrópole	SC	Sul
42	Itapema	A	Centro Sub-regional B	SC	Sul
43	Joinville	A	Capital Regional B	SC	Sul
44	Campinas	A	Metrópole	SP	Sudeste
45	Campos do Jordão	A	Centro de Zona A	SP	Sudeste
46	Ilhabela	A	Centro Sub-regional B	SP	Sudeste
47	Praia Grande	A	Capital Regional C	SP	Sudeste
48	Ribeirão Preto	A	Capital Regional A	SP	Sudeste
49	Santos	A	Capital Regional C	SP	Sudeste
50	São Sebastião	A	Centro Sub-regional B	SP	Sudeste
51	Ubatuba	A	Capital Regional	SP	Sudeste
52	Aracaju	A	Capital Regional A	SE	Nordeste

Fonte: Organizado pelo autor a partir da REGIC (IBGE, 2020) e do MTB (base 2024).

Em relação a Tibau do Sul (RN), essa urbe recebe fluxos de Goianinha (para assuntos ligados a circulação de jornais) e Vila Flor (para assuntos correlacionados a atividades culturais). Em relação a Maragogi (AL), esse Arranjo recebe fluxos das cidades alagoanas de Alagoinha (para assuntos interligados a atividades culturais), de Barreiros (para assuntos relacionados a transporte), de Japaratinga (via assuntos interligados a compra de vestuários e de calçados, a serviços de saúde de baixa complexidade, atividades esportivas e transporte, outros), de Passo de Camaragibe e São Luís da Quitunde (para assuntos interligados a circulação de jornais), e de Porto Calvo e Água Preta (cidades de PE) (para assuntos ligados a transporte).

Figura 1 – Matrizes das articulações urbanas e hierárquicas das urbes analisados



Fonte: Organizado pelo autor a partir dos Mapas Interativos do REGIC (2024).

Além das ligações urbano-hierárquicas apresentadas (Figura 01), a quantidade, a qualidade e a diversidade das atividades citadinas presentes em Maragogi, Jijoca de Jericoacoara, Cairu e Tibau do Sul justificam e explicam, na perspectiva do IBGE e da REGIC, o nível hierárquico ocupado por estes centros e as suas inserções funcionais como centros locais em suas redes citadinas. Considerando essas ideias, destacaremos, de maneira sintética, os cenários urbanos conformados nessas 04 áreas urbanas, a partir dos aspectos quali-quantitativos correlacionados ao comércio e aos serviços. Esses dados estão expostos e organizados na Tabela 01:

Tabela 1 – Dados sobre as tipologias de comércio e serviços existentes nas cidades analisadas.

Quantidade	Cairu	Jericoacoara	Tibau do Sul	Maragogi
<i>Tipologias de Comércio</i>	21	33	27	32
<i>Tipologias de Serviços</i>	36	34	39	41

Fonte: Organizado pelo autor, a partir dos dados da REGIC (IBGE, 2020).

A partir das informações dispostas na tabela 01, podemos sublinhar que as urbes de Cairu, Jijoca de Jericoacoara, Tibau do Sul e Maragogi apresentam (estão envolvidas por) uma pobreza ou carência urbana-funcional. Justificamos a utilização desse termo ou expressão devido à baixa quantidade e diversidade de atividades de comércio e serviços verificada nessas cidades. Passemos a detalhar esse cenário.

Das 95 tipologias totais de comércio categorizadas, conforme a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (ou CNAE) e o Cadastro Central de Empresas (CEMPRE), Cairu contava com apenas 21 tipos, o que equivale a 22,11% do total; já Jericoacoara tinha 33 classes de comércio, o que proporcionalmente correspondia a 34,74%; Tibau do Sul apresentou apenas 27 tipologias comerciais, o que equivale a 28,42% do volume total existente; e Maragogi apresentou 32 tipos, o que de maneira

proporcional representa 33,68% dos tipos totais (dados da REGIC; IBGE, 2020).

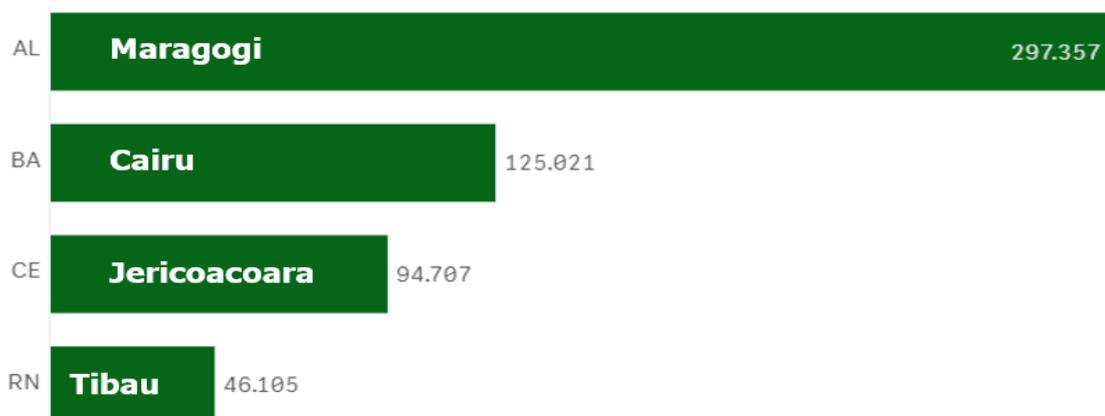
Em relação aos serviços encontrados nos espaços estudados, o déficit urbano-funcional e terciário é ainda mais expressivo. Dos 232 tipos de serviços existentes, com base na CNAE e no CEMPRE, Cairu apresentava 36 tipos de classes (15,22% da totalidade); Jijoca de Jericoacoara tinha 34 tipologias (14,66% do geral); Tibau do Sul possuía 39 tipos (16,81% do total) e Maragogi tinha 41 (17,67% do valor geral).

Ao observarmos e analisarmos os dados apresentados e detalhados, está nítido que Maragogi, Cairu, Jericoacoara e Tibau do Sul se configuram como lugares com pouca expressividade ou relevância interurbana no que tange aos seus elementos ou aparatos urbanos e funcionais e aos elos espaciais mais imediatos. De fato, eles não apresentam suportes urbanos expressivos que os justifiquem como espaços de importância no (ou para o) seu entorno. Contudo, há outros fluxos ou dinâmicas que “dão vida” a esses municípios, que os fazem pontos de convergência de movimentos espaciais próximos e distantes; por consequência, existem outras maneiras de olhar e apreender a centralidade deles, para além das concepções da REGIC.

Passaremos a desvelar essa outra possibilidade de leitura e de análise. Para isso, vamos olhar para o turismo nessas áreas. Especificadamente, vamos observar o quantitativo de fluxos (turistas, visitantes) brasileiros e estrangeiros que convergem (chegam) para esses centros citadinos – em um determinado intervalo temporal; e a partir das bases do MTB; considerando as amostras e os valores estimados dessa pesquisa de categorização.

Primeiro, em relação a quantidade de visitantes nacionais, podemos destacar que os quatro municípios ora analisados receberam (a partir de dados amostrais e valores estimados) volumes expressivos de fluxos turísticos. Maragogi, por exemplo, recebeu aproximadamente, 298 mil turistas em 2012; Cairu, cerca de 125 mil; Jijoca de Jericoacoara, aproximadamente 95 mil visitantes; e Tibau do Sul, cerca de 46 mil (Gráfico 01). Se considerarmos que essas cidades são (ou estão classificadas como) centros locais, sem grande “importância” para o seu entorno (região) e sem muitos equipamentos ou serviços urbanos (em uma perspectiva hierárquica ou tradicional), percebemos que os valores apresentados desses fluxos turísticos são significativos e revelam uma outra face da centralidade.

Gráfico 1 – Número de Visitas Domésticas (nacionais) aos municípios estudados (2012)



Fonte: Organizado pelo autor a partir do MTB (2012/2024)⁶

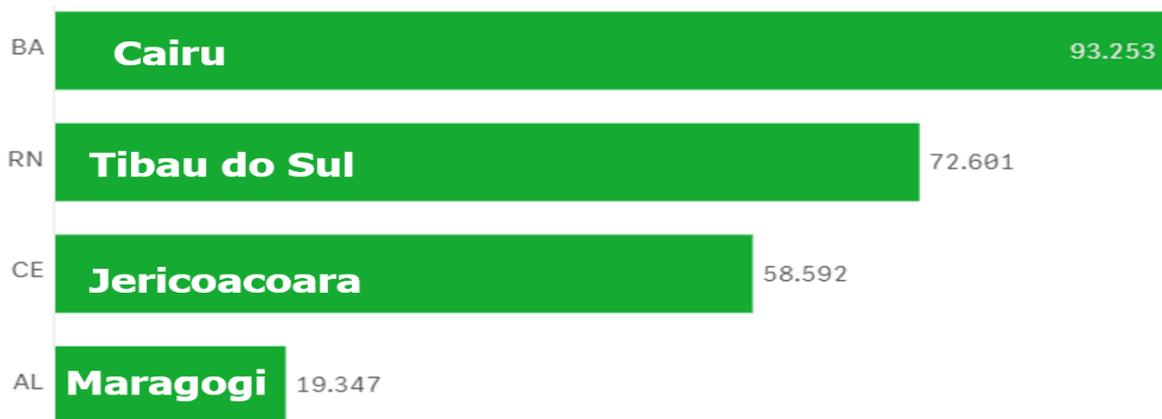
⁶ Para o ano de 2012; base de dados do Estudo de Demanda Doméstica – MTUR/FIPE.

Imaginemos, por exemplo, uma urbe como Maragogi (AL), com uma população aproximada de 29 mil habitantes (segundo o censo de 2010), receber quase 300 mil turistas em 2012. Diante dessa informações/cenário, surgem algumas inquietações: Será que essa cidade não é importante? Não possui importância? Ela não é central? Não existe centralidade nesse lugar? Essa realidade se repete nos demais lugares aqui identificados e estudados. Vamos citar um outro exemplo.

A cidade de Jijoca de Jericoacoara tinha uma população residente de 25.555 pessoas (de acordo com o censo demográfico, 2022). Nesse mesmo ano, de acordo com o Ministério do Turismo, essa área municipal recebeu mais de 22 milhões de visitantes. Não seria essa cidade uma área de encontro; ou de atração de fluxos? Entendemos que esse cenário (dinâmica) revela a centralidade desse lugar (e dos demais lugares aqui estudados), sua força de atração e de polarização de fluxos, diferentes dos “convencionais”.

Observemos agora o número de visitas internacionais nessas urbes no ano de 2017 (Gráfico 02). A partir dos dados expostos, podemos inferir que a relevância (ou o poder de atração) dessas áreas transcende a escala local (ou contígua, próxima, regional) e alcança patamares além do plano nacional.

Gráfico 2 – Número de Visitas (turistas) internacionais aos municípios estudados (2012).



Fonte: Organizado pelo autor a partir do MTB (2017/2024).

Entendemos que: se um número tão expressivo de estrangeiros chega a esses locais, é porque tais lugares são amplamente conhecidos; deles emanam fluxos de informação e de imagens, que geram diferentes interesses e desejos não primários, básicos, mas necessidades criadas por uma nova ordem social, global, econômica, política e cultural, que envolve a todos, mas beneficia alguns (poucos).

Nesse sentido, poderíamos falar de uma centralidade interescalar, sem limites espaciais, que rompem barreiras territoriais? Talvez não seja essa a proposição a ser refletida e debatida nesse momento; porém, é evidente que devemos e podemos olhar, pensar e apreender o fenômeno da centralidade urbana para além dos moldes já impostos, enrijecidos ou enraizados. Podemos olhar para essa força de atração dos lugares a partir de ligações hierárquicas, juntamente com as possibilidades não-hierárquicas, interescares, heterárquicas (Catelan, 2012).

Posto isso, podemos acrescentar que: O fenômeno da centralidade urbana, seja intra ou intercitadina, existe para além dos equipamentos de saúde, educação, de justiça, da oferta e da diversidade de comércio. Ela é a possibilidade de encontro, de reunião que pode (co) existir no espaço, e isso não depender exclusivamente de um

quadro funcional, quantitativo, numérico; os dados expressos até aqui mostraram isso; desvelam outras possibilidades de manifestação e expressão desse fenômeno, chamado, centralidade.

3 PARA FINALIZAR, JOGAMOS A MOEDA OUTRA VEZ

A partir do que foi exposto e discutido ao longo desse texto, depreendemos que os municípios de Cairu (BA), Jijoca de Jericoacoara, Tibau do Sul (RN) e Maragogi (AL) apresentam diferentes expressividades ou relevâncias espaciais; se inserem ou se posicionam de forma diferenciada nas dinâmicas e nas classificações espaciais. Detalhemos isso!

No âmbito das relações urbanas e hierárquicas, ou dos sistemas de cidades “convencionais”, por exemplo, essas áreas ocupam os “patamares” mais inferiores na escala da relevância cidadina, por causa da baixa quantidade e diversidade de aparatos terciários – comércio e serviços – existentes em seus espaços internos, conformando-se assim, como centros locais, com baixa centralidade intercidadina.

No entanto, quando olhamos para essas mesmas cidades, a partir da ótica do turismo (um outro conteúdo, qualidade), percebemos que elas ocupam outros níveis de importância; elas são espaços de evidência, de atração de fluxos (de turistas, de capitais e de ideias), possuindo grande importância nas tramas e nos enredos do turismo nacional, regional e local. Essa situação acaba por descortinar ou desvelar diferentes possibilidades de leitura e de apreensão para o fenômeno da centralidade interurbana; ela nos mostra quão complexo e amplos são, ou podem ser (deveriam ser), os caminhos possíveis para o entender dessa qualidade (dessa força) espacial.

Para finalizar e de encontro ao que discutimos até aqui, destacamos as ideias de Oliveira e Santos (2019). Esses autores explicam que o espaço geográfico é articulado através de diferentes redes, sendo que estas se (re) configuram com uma importante “ponte” entre as diversas partes do território, o que acaba conformando o sistema mundial na era (momento atual) da globalização. Eles escrevem que “[...] a estruturação e evolução das redes geográficas podem [elas devem] ser associadas à evolução das tecnologias e das telecomunicações [...]” (p. 14), uma vez que, as alterações no meio e no período técnico-científico-informacional têm incorporado quebras e rupturas nas barreiras do tempo e do espaço, relativizando as distâncias.

Nesse sentido, as redes (geográficas, urbanas, outros adjetivos, qualidades) se complexificam, se revestindo de novos atributos, qualidades e movimentos; como resultado desses processos, as escalas de atuações (de contatos, de importância) das áreas cidadinas se ampliam para além dos limites próximos, contíguos, tanto no que se refere à quantidade como a qualidade das relações espaciais. É isso que podemos perceber nessas cidades. De fato, existe mais de uma possibilidade de leitura para esse fenômeno espacial. É preciso olhar (pensar, apreender e analisar) para, no mínimo, as suas duas faces (possíveis) dessa mesma moeda.

REFERÊNCIAS

- Alves, L. de M. (2018). *O turismo e suas implicações em municípios de pequeno porte demográfico na região turística noroeste do Paraná*. [Tese de Doutorado. Universidade Estadual de Maringá].
- Catelan, M. J (2013). *Heterarquia urbana: interações espaciais interescales e cidades médias*. Cultura Acadêmica.

- Catelan, M. J. (2012). *Heterarquia Urbana: interações espaciais interescolares e cidades médias*. [Tese de Doutorado. Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia]. <http://hdl.handle.net/11449/105058>
- Christaller, W. (1981). *Os lugares centrais na Alemanha do Sul*. (M. A. Eufrásio Trad.).
- Contel, F. B. (2010). Rede urbana e cidades médias no Brasil: abordagens clássicas, abordagens contemporâneas. In V. C. C. de Holanda, & Z. B. Amora (Orgs.). *Leituras e Saberes sobre o Urbano: Cidades do Ceará e Mossoró no Rio Grande do Norte* (pp. 15-40). Expressão Gráfica e Editora.
- Corrêa, R. L. (1997). Interações espaciais. In I. E. de Castro, P. C. da C. Gomes, & R. L. Corrêa (Orgs.). *Explorações geográficas* (3rd ed., pp. 279-318). Bertrand Brasil.
- Damiani, A. L. (2006). Cidades médias e pequenas no processo de globalização: apontamentos bibliográficos. In: A. I. G. de Lemos, M. Arroyo, & M. L. Silveira (Orgs.). *América Latina: cidade, campo e turismo* (pp. 135-147). CLASCO; USP.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2012). *Censo Brasileiro de 2010* (Maragogi).
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2020). *Regiões de Influência de Cidades 2018*.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2024). *Censo Brasileiro de 2022* (Jijoca de Jericoacoara).
- Lefebvre, H. (2006) *A produção do espaço. Tradução do grupo "As (im) possibilidades do urbano na metrópole contemporânea" do Núcleo de Geografia Urbana da UFMG*. Universidade Federal de Minas Gerais. (Trabalho original publicado em 2000).
- Louzada, V. M. (2018). *Quando o sambaqui vira shopping center: a produção social do espaço a partir da urbanização turística de Cabo Frio*. [Tese de Doutorado. Universidade do Estado do Rio de Janeiro].
- Luchiar, M. T. D. P. (1999). *O lugar no mundo contemporâneo: turismo e urbanização em Ubatuba-SP*. [Tese de Doutorado. Universidade Estadual de Campinas].
- Ministério do Turismo (2019a). *Mapa do Turismo Brasileiro*.
- Ministério do Turismo (2019b). *Mapa do Turismo Brasileiro: Perguntas e Respostas*.
- Ministério do Turismo (2024). *Parque Nacional de Jericoacoara (CE) terá R\$ 61 milhões para melhorias de infraestrutura turística*. <https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/parque-nacional-de-jericoacoara-ce-tera-r-61-milhoes-para-melhorias-de-infraestrutura-turistica>

- Oliveira, P. M.; Santos, F. R. (2019). As redes geográficas na era da globalização: algumas reflexões sobre a rede urbana em sua historicidade e na prática teórico - metodológica. *Formação (online)*, 26 (47).
<https://doi.org/10.33081/formacao.v26i47.5711>
- Pumain, D. (1997). Pour une théorie évolutive des villes. *L'Espace Géographique*, 26(2), 119-134. <https://doi.org/10.3406/spgeo.1997.1063>.
- Santos, M. (2003). *Economia espacial: críticas e alternativas* (2nd ed.). EdUSP.
- Sposito, M. E. B. (2018). *Segregação socioespacial e centralidade urbana*. In P. A. Vasconcelos, R. L. Corrêa, & S. M. Pintaudi (Orgs.). *A cidade contemporânea: segregação espacial* (pp. 61-93). Contexto.
- Tourinho, A. de O. (2004). *Do centro aos centros: bases teórico-conceituais para o estudo da centralidade em São Paulo*. [Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo].