

DISCUTINDO CONCEITOS

POSIÇÃO GEOGRÁFICA DE CIDADES

THE GEOGRAPHICAL SITUATION OF CITIES

ROBERTO LOBATO CORRÊA

Departamento de Geografia
Universidade Federal do Rio de Janeiro
Pesquisador CNPq
lobatocorrea@hotmail.com

Ao se observar um mapa de uma região ou país, constata-se, com muita freqüência, que as cidades nele indicadas estão distribuídas de acordo com várias localizações: junto ao litoral, à beira de rios, em entroncamentos ferroviários, em sopés de montanhas etc. O conjunto pode nos dar a impressão de uma distribuição aleatória. Um olhar mais atento, contudo, revela a existência de padrões de localização, cada um dotado de uma lógica própria. É o conjunto de diversas lógicas que dá a impressão de aleatoriedade locacional.

A localização de cada cidade responde a uma lógica que resulta de necessidades e possibilidades existentes no momento de nascimento da cidade. As necessidades derivam das funções que se esperam da cidade: de defesa, de trocas, de produção industrial etc. As possibilidades derivam das condições efetivas de realizar aquelas funções, possibilidades econômicas e técnicas: mercado, mão-de-obra especializada, presença de recursos minerais, caminhos, navegação a vapor etc.

A localização de cada cidade, por outro lado, implica em ações envolvendo duas escalas espaciais, uma resultando em localização absoluta, o sítio e a outra em localização relativa, a posição geográfica. A primeira implica em análises com mapas de grandes escalas, 1:5.000, por exemplo, enquanto a segunda com mapas de pequenas escalas, 1:500.000, por exemplo. A localização absoluta, o sítio, é o chão sobre o qual a cidade se estende, podendo ser natural, via de regra alterado pela ação humana, ou artificialmente produzido. A localização relativa ou posição geográfica refere-se à situação locacional de uma cidade face a aspectos externos a ela, envolvendo o conteúdo natural e social das áreas circunvizinhas. Recursos naturais, produção, demanda e acessibilidade estão entre os principais aspectos da posição geográfica.

No presente texto consideraremos somente a posição geográfica da cidade. Trata-se de conceito já abordado pelos clássicos da geografia, como Ratzel e Vidal de la Blache. Alguns manuais de geografia urbana de modo geral o discutem, a exemplo daqueles de Beaujeu-Garnier e George.

A posição geográfica da cidade precisa ser contextualizada. Uma dada localização relativa pode ser extremamente importante em um dado momento histórico e não o ser mais em outro. A este respeito o conjunto de transformações econômicas e tecnológicas verificadas no século XIX alterou a posição geográfica das cidades. As transformações verificadas a partir da segunda metade do século XX introduziram nova reavaliação. Assim, a inserção de uma cidade na rede de uma grande corporação multilocalizada pode conferir-lhe uma posição privilegiada face às cidades que não se constituem em nós da rede.

O conceito não está pronto e novos estudos tornam-se necessários. O presente texto procura, a seguir, discutir brevemente os tipos-ideais de posição geográfica, ressaltando-se que não se esgotam as possibilidades e que muitos tipos perderam, no todo ou em parte, a importância que tiveram no passado. No entanto, a inércia locacional pode explicar os complexos mapas atuais de localização de cidades. Segue-se o esquema gráfico descrevendo 13 tipos-ideais de posição geográfica de cidades e os respectivos comentários.

Tipo 1: Posição como lugar central – Trata-se de posição geográfica corrente em regiões agrícolas voltadas para o mercado. O lugar central pode ser, total ou parcialmente, o foco para onde são encaminhados os produtos agrícolas, mas é o foco onde são satisfeitas as demandas por produtos industrializados e serviços. Equipamentos diversos para a produção agrícola, alimentos, confecções, utensílios domésticos diversos, veículos, de um lado, e serviços educacionais, de saúde, religiosos, bancários, de contabilidade e de diversão, de outro, são procurados pela população de área de influência do lugar central que, dessa forma apresenta uma centralidade.

Teoricamente a posição deste tipo de núcleo urbano é central, face à região agrícola, mas a expressão tem de fato um sentido funcional e não de localização geometricamente central. Há diferenças entre os lugares centrais, que são hierarquizados em razão da complexidade de bens e serviços que oferecem e da extensão de sua área de influência: centro local, centro de zona, centro regional, metrópole regional. A teoria dos lugares centrais de Walter Christaller, formulada em 1933, constitui-se na

base que constrói o conceito. Há milhares de exemplos deste tipo de posição.

Tipo 2: Posição em fronteira internacional – A existência de uma fronteira internacional está associada a diferenças entre os dois lados. Diferenças de padrão monetário, regime político, etnias, língua e religião levam a que, em certos pontos da fronteira, estabeleçam-se postos de controle daquilo que atravessa de um lado para o outro. Nesses postos estabelece-se um conjunto de atividades em torno das quais se desenvolve uma cidade. Ela pode agregar outras funções, mas a de posto fronteiriço tende a ser muito importante. Sua área de influência tende a ser ampla, incluindo pelo menos dois países. E de modo corrente, há uma outra cidade do outro lado da fronteira que, de certo modo, cumpre papel semelhante. Exemplos: Foz do Iguaçu (Brasil) e Ciudad del Este (Paraguai); Tabatinga (Brasil) e Leticia (Colômbia).

Tipo 3: Posição litorânea – O contato entre o mar e a área terrestre constitui-se em tradicional local para a localização de uma cidade. Trocas comerciais envolvendo mudanças de meio de transporte, defesa das águas litorâneas e do interior, pesca e lazer fizeram do litoral uma posição privilegiada para a localização de cidades. Os exemplos são numerosos, envolvendo cidades de diversos tamanhos: Rio de Janeiro, Salvador, Cabo Frio, Ubatuba, Guarapari, Ilhéus etc...

Tipo 4: Posição em fundo de estuário – Trata-se de localização junto ao limite da penetração das marés ao longo do baixo curso de um rio. Essa localização permite a máxima entrada, continente adentro, de navios comerciais e foi muito valorizada em um momento em que os transportes terrestres eram pré-mecânicos e as embarcações tinham pequeno calado e capacidade de carga. A posição em fundo de estuário garantia, por outro lado, abrigo seguro às frotas. A modernização dos transportes, a partir da segunda metade do século XIX, desqualificou a maior parte dos centros que desfrutavam dessa posição. Muitas cidades com essa posição tornaram-se decadentes, enquanto outras tiveram que se desdobrar por meio da criação de um porto litorâneo. Exemplos: Natal (RN), João Pessoa (PB), Maruim (SE) e Bremen (Alemanha).

Tipo 5: Posição de entroncamento ferroviário – O desenvolvimento ferroviário, a partir da segunda metade do século XIX, afetou a importância de muitas cidades, alterando a posição geográfica delas. Muitas decaíram pois ficaram à margem da ferrovia, outras mantiveram a importância relativa que desfrutavam, enquanto outras, por se tornarem focos de duas ou mais linhas ferroviárias, entroncamentos ferroviários, cresceram econômica e

demograficamente. A posição delas foi ressaltada e, via de regra, tornaram-se centros regionais. A cidade de Chicago é um exemplo contundente de cidade para a qual a ferrovia desempenhou papel crucial. No Brasil, Bauru, no planalto ocidental paulista, tornou-se importante foco da vida regional ao se transformar em entroncamento da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e Estrada de Ferro Sorocabana.

As mudanças verificadas a partir de 1950 reduziram a importância dessa posição geográfica, mas a maior parte das grandes cidades teve parte de seu crescimento no passado devido serem entroncamentos ferroviários.

Tipo 6: Posição junto ao sopé de um planalto (ou montanha) – O contato entre terras altas e terras baixas constituiu-se em lugar privilegiado para o intercâmbio entre áreas distintas, para um pouso de tropas de muares ou mudanças na circulação ferroviária, ou ainda pela ocorrência de quedas d'água que foram, no devido momento, aproveitadas para a geração de energia. Algumas cidades com essa posição geográfica transformaram-se em centros industriais, via de regra têxteis. As cidades do sopé ou dos Alpes, na Europa, são exemplos. No Brasil, mencionam-se os pequenos núcleos de Vila Inhomirim (ex-Raiz da Serra) e Japeri (RJ), no sopé da Serra do Mar, e a cidade de Guarabira (PB), no sopé da Borborema.

Tipo 7: Posição em passagem, passo ou colo de montanha ou borda de planalto – O contato entre áreas separadas pelo relevo é facilitado pela existência de passagens, que se transformam em eixos de circulação, tanto de tração animal como ferroviária e rodoviária. Nessas passagens, especialmente nas partes baixas, surgem cidades que detêm uma função defensiva, de mudança de meios de transporte ou de convergência de rotas para subir para as terras altas. A cidade de Cruzeiro (SP), no vale do Paraíba do Sul, situa-se próximo ao colo que permite a subida da Serra da Mantiqueira, atingindo o sul de Minas Gerais.

Tipo 8: Posição de ponta de trilhos – No processo de expansão ferroviária, houve locais onde a ferrovia estacionava, demorando alguns anos para prosseguir. A ponta de trilhos tornava-se temporariamente um foco de armazenagem e trocas comerciais, envolvendo meios distintos de transporte, a ferrovia, de um lado, e a rodovia e caminhos, de outro. O prosseguimento da ferrovia levou, via de regra, à diminuição da atividade comercial das cidades pontas de trilhos que, em muitos casos, decaíram. O Oeste paulista e o Norte do Paraná fornecem clássicos exemplos, como são Bauru e Londrina. Em Alagoas, a cidade de Palmeira dos Índios foi também um exemplo.

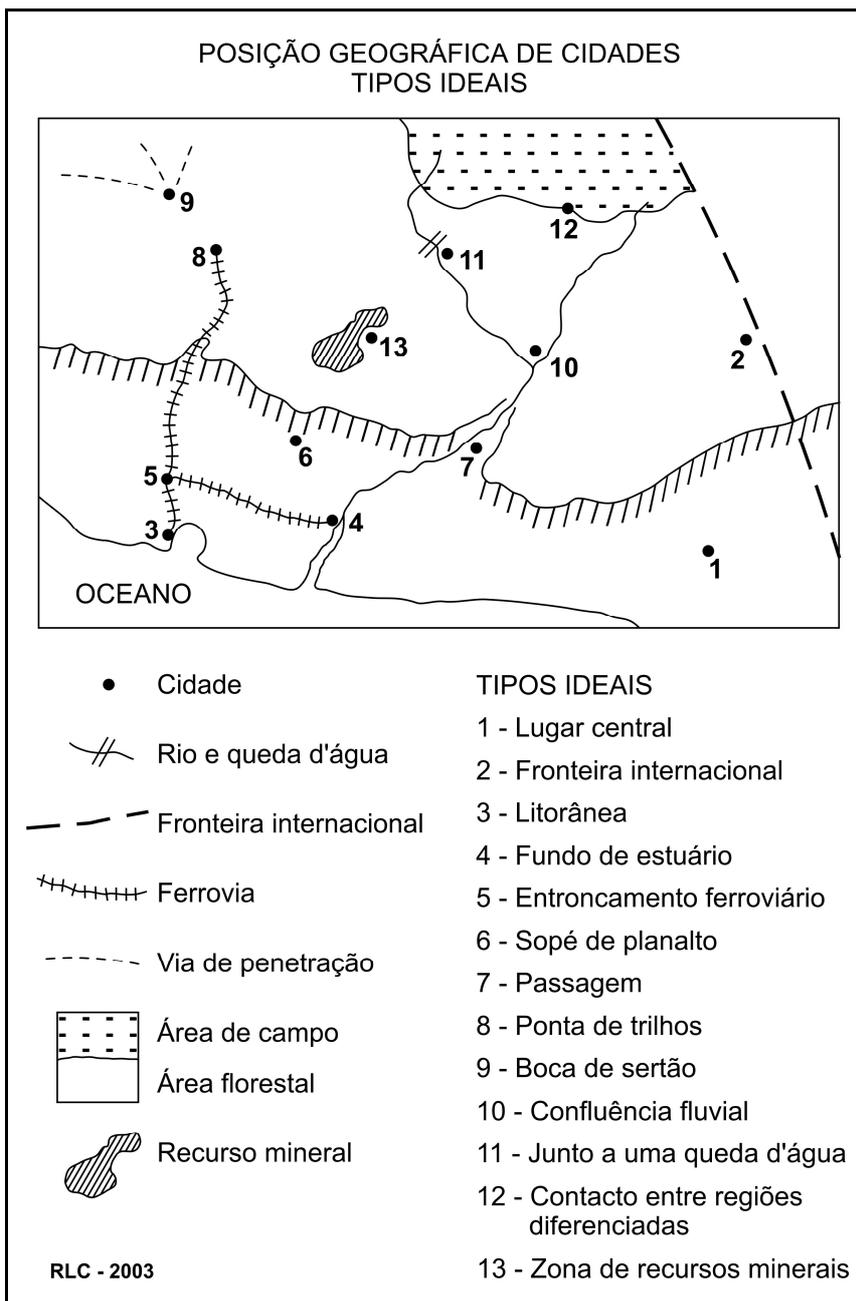
Tipo 9: Posição como boca de sertão – Na fronteira de povoamento aparecem cidades localizadas no contato entre áreas já povoadas e áreas em processo de ocupação. São as cidades boca de sertão, locais de chegada e partida de colonizadores das áreas a serem povoadas. São também ativos centros comerciais. O sucesso delas é efêmero, pois à medida que a frente de povoamento se desloca, essas cidades deixam de ser bocas de sertão. A posição delas é temporária e transferível para novos centros urbanos. O Oeste paulista forneceu inúmeros exemplos de cidades com essa posição. Londrina, no Norte do Paraná, constitui-se em outro exemplo.

Tipo 10: Posição em confluência fluvial – Constitui um padrão corrente de localização de cidades, sendo encontrado desde a Antiguidade. A confluência de rios fornece uma posição de controle militar e comercial, graças ao controle que a cidade pode exercer sobre dois vales, controlando aquilo que entra e sai de áreas situadas à montante. A cidade de Manaus, junto à confluência do rio Negro com o Amazonas, é um exemplo bem conhecido.

Tipo 11: Posição junto a uma queda d'água – A presença de um obstáculo à navegação fluvial, via de regra uma queda d'água, transforma-se em condição favorável para o desenvolvimento de uma cidade, motivado pelas operações vinculadas ao transbordo de mercadorias entre meios distintos de transporte, fluvial e terrestre. A atividade comercial aí se expande e a cidade passa a atuar sobre as áreas situadas à montante. Topônimos como Cachoeira ou Salto são indicativos de cidades com essa posição.

Tipo 12: Posição no contato entre regiões diferenciadas – O contato entre regiões distintas em termos climato-botânico ou geológico tem sido motivo para o desenvolvimento de cidades. Trata-se, via de regra, de regiões com pautas produtivas diferenciadas que, em muitos casos, gera complementaridade que beneficia a cidade e cada uma das regiões. Os exemplos são numerosos: Campina Grande (PB), no contato entre o Agreste e o Brejo, Jequié (BA), entre a zona cacaueteira e o semi-árido, entre outras. O nome Santa Maria da Boca do Monte (RS) designa a posição da cidade entre a Campanha e o planalto; do mesmo modo o nome Buquim (SE), corruptela e simplificação do antigo nome, Boquinha da Mata, revela a posição da cidade no contato entre as áreas de mata e caatinga.

Tipo 13: Posição em zona de recursos minerais – A ocorrência de recursos minerais abundantes pode suscitar o desenvolvimento de centros urbanos cuja localização e atividade produtiva devem-se à presença de recursos minerais. Isso confere ao centro a lógica locacional que, em muitos casos, rompe com a lógica locacional predominante. Os exemplos são numerosos, dizendo respeito às cidades de mineração, de produção metalúrgica e de cimento, entre outras.



REFERÊNCIAS

BEAUJEU-GARNIER, J. *Geografia Urbana*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1980.

BEAUJEU-GARNIER, J.; CHABOT, G. *Traité de Géographie Urbaine*. Paris: Armand Colin, 1963.

CLARK, D. *Introdução à Geografia Urbana*. São Paulo: DIFEL, 1985.

GEORGE, P. *Geografia Urbana*. São Paulo: DIFEL, 1983.

VIDAL DE LA BLACHE, P. *Princípios de Geografia Humana*. Lisboa: Edições Cosmos, 1965.

Outras referências em que a temática da posição geográfica das cidades aparece na forma de formulações teóricas específicas, como a da teoria dos lugares centrais e da localização industrial, entre outras:

CARTER, H. *Introduction to Urban Geography*. Londres: Edward Arnold, 1972.

CLAVAL, P. *La Logique des Villes*. Paris: LITEC, 1984.

Recebido em 12/08/2003

Aceito em 15/12/2003