

Mapeamento e avaliação de certos aspectos da rede hoteleira de Salinas-MG

Mapping and evaluation of certain aspects of the hotel network of Salinas-MG

Leonardo Luiz Silveira da Silva

Doutor em Geografia – IFNMG, Campus Salinas, Brasil
leonardo.silveira@ifnmg.edu.br

Alfredo Costa

Doutor em Geografia – IFNMG, Campus Almenara, Brasil
alfredo.costa@ifnmg.edu.br

Breno Rafael Santos Aguilár

Discente do Curso de Agroindústria – IFNMG campus Salinas, Brasil
brenorafael@gmail.com

Resumo

O artigo em questão analisa e mapeia o perfil dos hóspedes da rede hoteleira de Salinas-MG a partir de uma investigação científica realizada no âmbito de um projeto de extensão que teve como duração o período compreendido entre maio e setembro de 2017. Partindo da premissa que os dados acerca da rede hoteleira contribuem de forma importante para a análise espacial, a pesquisa traça um perfil geográfico do hóspede do município de Salinas-MG, identificando também as profissões dos mesmos e as diferenças nas ocupações dos hotéis durante os dias de semana e entre os meses investigados. A pesquisa permitiu, por meio da análise das características da cidade investigada e dos fluxos identificados, a realização de inferências acerca das funções e das posições urbanas, utilizando as redes como elemento-chave à análise espacial.

Palavras-chave: Redes Hoteleiras, Análise Espacial, Salinas-MG, Posição Urbana; Funções Urbanas.

Abstract

This article analyzes and maps the profile of Salinas-MG hotel chain's guests in its network perspective. Based on the premise that the data about the hotel network contributes in an important way to the spatial analysis, the research traces a profile of the Salinas-MG county geographic network, based on guests frequency, origin, professional occupation, and the hotel's occupancy rate, measured between May and September 2017. The research allowed, through the use of networks as a spatial category, the analysis of Salinas-MG urban network characteristics and its identified flows, resulting in a proxy about its urban position and functions.

Keywords: Hotel Networks, Spatial Analysis, Salinas-MG, Urban Position; Urban Functions.

1. INTRODUÇÃO

Os estudos de Geografia Urbana que se baseiam em fontes primárias possuem grande potencial revelador da constituição das cidades e de sua relação com a rede urbana na qual as mesmas estão inseridas. A abordagem sobre a constituição das cidades, por sua vez, leva em conta o

arranjo e as funções urbanas, bem como as características do sítio e a morfologia das cidades. Já a abordagem sobre o papel desempenhado pelas cidades no contexto das redes urbanas leva em conta os fluxos de diversas naturezas que desenham a posição das cidades nas redes (SANTOS, 2014; CORREA, 2014). Nesse particular, como já foi apresentado em outros trabalhos (FRATUCCI, 2010; SILVA, 2016a; 2016b), o levantamento dos dados sobre as redes hoteleiras¹ contribui para esclarecer, endossar, ou ainda, dissociar imagens associadas às características da urbe. É por esta razão que o trabalho em questão propõe, por intermédio dos dados da rede hoteleira de Salinas-MG, trazer informações preciosas sobre os estudos urbanos da cidade em questão e quiçá do seu contexto regional. Dentre as informações relevantes consideradas nesta pesquisa estão o local de residência do hóspede, a frequência do hóspede de acordo com o dia da semana e sua ocupação profissional.

Tendo como origem um projeto de extensão realizada por docentes do IFNMG, este artigo contempla a análise e o mapeamento dos hóspedes do município de Salinas-MG. A pesquisa que deu substância ao artigo levantou dados primários entre os meses de maio e setembro de 2017 (cinco meses) acerca de todos os quartos ocupados em seis dos principais hotéis da cidade, situados em diferentes locais da mesma e com diárias de valores variados. O período de tempo escolhido permite ainda comparações sazonais, à medida que no mês de julho a cidade de Salinas-MG se aproveita do fluxo de turistas com destino ao litoral baiano. Situada em uma importante posição viária, a cidade estudada possui, no mês tipicamente associado às férias escolares, uma característica de pouso para os turistas que percorrem os longos trechos rodoviários que partem, principalmente, dos estados de Goiás, São Paulo, Brasília e certas regiões de Minas Gerais rumo ao litoral.

Trata-se de objetivos desta pesquisa:

- Traçar um perfil geográfico do hóspede do município de Salinas-MG;
- Compreender as diferentes intensidades de fluxos de hóspede da cidade de acordo com o dia da semana e entre os meses pesquisados;
- Inferir sobre as funções urbanas da cidade a partir dos dados a respeito da ocupação profissional dos hóspedes.

¹ O trabalho de Fratucci (2010) auxilia na compreensão da função da rede hoteleira e do turismo na compreensão da formulação e funcionamento das redes urbanas. Segundo ele: a sociedade contemporânea, para alguns, dita pós-moderna, experiencia o “viver em redes”, em que os territórios e as territorialidades passam a ser concebidos e caracterizados pelo movimento, pela fluidez e pelas interconexões, portanto, pelas redes. Assim como outras atividades econômicas contemporâneas, o turismo concretiza-se pela ação, pela articulação e pela interconexão dos seus diversos agentes produtores no tempo e no espaço. Isto nos abre a possibilidade de pensarmos o turismo e, em especial a sua dimensão espacial, a partir da perspectiva das redes e dos territórios-rede, descontínuos e sobrepostos (FRATUCCI, 2010, p. 394).

Este tipo de abordagem, fortemente apoiada em fundamentos geográficos, constitui-se, além de uma peça de interesse acadêmico, como um instrumento para o planejamento estratégico dos hotéis.

O artigo em questão se divide, além desta introdução, em outras cinco partes. A primeira parte traz reflexões sobre o sítio, a posição, as funções e as redes urbanas, que se tratam de terminologias essenciais da Geografia Urbana e que serão tratados no corpo do artigo. A segunda parte traz informações sobre o município de Salinas-MG, que serão úteis para a construção do quadro analítico proposto. A terceira apresentará o método utilizado para o levantamento de dados. A quarta trará a apresentação, mapeamento e análise dos dados coletados pela pesquisa. Finalmente, a última parte trará as considerações finais.

2. SÍTIO, POSIÇÃO, FUNÇÕES E REDES URBANAS

O sítio urbano é o quadro topográfico na qual se enraizou a cidade em sua origem. Contudo, pode mudar ou deslocar-se, como exemplifica Olivier Dollfus:

O sítio de Lyon na época dos romanos era a colina de Fourvières, acima de Saône; na Idade Média, estendia-se por sobre as colinas situadas nas duas margens do Saône; no século XVIII, abrangia essas mesmas colinas e mais a península entre Saône e o Ródano, enquanto que nos séculos XIX e XX, a urbanização chegou a abarcar as planícies e terraços da margem esquerda do Ródano onde foi possível a construção de novos bairros, sem necessidade de considerar injunções topográficas de monta (DOLLFUS, 1982, p.84).

Um sítio pode valorizar-se e desenvolver-se no decorrer da história. Aquilo que pode representar o valor de um sítio numa determinada época talvez venha a se constituir como um obstáculo ao próprio desenvolvimento urbano em outro tempo. Na ótica de Dollfus (1982) isto se aplica a quase todos os antigos sítios defensivos. As colinas que foram berços de tantas cidades revelam-se impróprias à extensão urbana, custando muito caro adaptá-las aos meios de transporte modernos. Este fenômeno diacrônico foi descrito por Pierre George como a caducidade de um sítio urbano. O autor em questão exemplifica que a acrópole em Atenas possui, hoje em dia, valor apenas arqueológico, enquanto que a cidade expandiu para além do sopé de sua antiga fortaleza (GEORGE, 1972).

A posição ou situação urbana, por sua vez, é um conceito relativo. Trata-se da posição da cidade em relação às regiões e as vias de comunicação que estabelecem e fixam as relações necessárias para a realização das funções urbanas. Na antiguidade, por exemplo, as margens da bacia mediterrânea favoreciam a aglomeração de grupos originários de territórios rurais diferentes. As aglomerações ocorriam em posições fortificadas que tinham facilidade de relação com as zonas agrícolas que as envolviam (GEORGE, 1972). Comparando o sítio e a posição urbana, é observado

que o valor sítio se deteriora muito mais depressa do que o valor da posição urbana. O sítio pode perder sua função primordial e deixa de ser um componente importante dentro do sistema regional. É a partir deste fato que a posição urbana se enfraquece. Fica claro, nesta abordagem, que a valorização ou desvalorização do sítio e da posição dependem da Geografia da Circulação. É o valor da intensidade dos fluxos que são destinados à cidade que valorizam sítio e posição. As mudanças dos fluxos podem ser explicadas por inúmeros fatores, dentre os quais o técnico/tecnológico². Em um exemplo notável, Olivier Dollfus argumenta que as cidades que ficavam à beira de rios navegáveis, como Bordeaux na França, perderam o valor de seu sítio e posição “quando as tonelagens das embarcações marítimas começaram a aumentar. A partir desse momento, os grandes navios vão encontrando dificuldades cada vez maiores para penetrar nos estuários” (DOLLFUS, 1982, p.85).

Em determinados casos, os sítios podem não convir ao uso que se faz deles. As depressões pantanosas das margens do rio da Prata (em Buenos Aires) não são particularmente propícias à instalação de bairros de moradias. A atração de moradores para áreas inóspitas pode ser explicada pela condição social dos que se submetem a ocupar áreas indesejadas e, portanto, mais baratas. Algumas cidades que possuem grande hierarquização em suas funções, destacando-se dentre elas o papel de territorializar uma dada região inóspita, podem submeter os seus moradores a condições naturais hostis. Algumas cidades amazônicas sofrem com a mobilidade dos meandros, que interferem diretamente no percurso das águas dos rios e que podem ao longo do tempo isolar bairros inteiros. Além disso, cheias sazonais impõem uma grande desafio ao desenvolvimento das cidades em questão. O relevo, um curso de água, um pântano, provocam bloqueios e dissimetrias que se reencontram na forma e na história da cidade. O quadro natural, assim, pode trazer empecilhos e guiar a expansão da cidade. Cercado de obstáculos naturais, a posição de um sítio urbano pode dificultar a expansão da mancha urbana. Contudo, hoje quase já não há limitações técnicas, prevalecendo somente constrangimentos financeiros. A vontade política e pessoal de quem tiver os meios para sustentar a expansão da urbe pode ultrapassar quase todos os obstáculos. A ausência de água nos Emirados Árabes Unidos não impede a profusão de cidades no Golfo Pérsico: Abu Dhabi e Dubai são exemplos cabais (PELLETIER; DELFANTE, 2000).

² A esse respeito, é preciso retomar a reflexão desenvolvida por Manuel Castells sobre a sociedade em rede. Para Castells (2006), o mundo encontra-se em transformação nas duas últimas décadas, fenômeno multidimensional associado a um novo paradigma tecnológico de circulação de informações, com gênese nos anos 60 e distribuição desigual. Ele postula que cada sociedade moldou esse paradigma de acordo com suas necessidades, e não o contrário. Baseia seu argumento na constatação de que a tecnologia seria condição necessária, mas não suficiente para a emergência de uma nova forma de organização social. Inclusive, critica a terminologia dada às sociedades emergentes, chamadas de sociedade de informação ou sociedade do conhecimento, em suas palavras, “*não porque conhecimento e informação não sejam centrais na nossa sociedade, mas porque eles sempre o foram, em todas as sociedades historicamente conhecidas*” (p.17). De fato, as novas tecnologias de comunicação *forneem novas capacidades a uma velha forma de organização social: as redes* (p.17).

Uma das possibilidades da posição urbana é a cidade ser inserida em uma zona de contato. Tal situação se expressa por meio de sítios urbanos encaixados entre biomas ou quadros topográficos, geológicos ou pedológicos distintos. Nestes casos, a cidade acaba se transformando em um núcleo de complementariedade e de trocas entre as duas regiões (PELLETIER; DELFANTE, 2000). A convergência de vias de circulação, que favorecem o transporte intermodal a um custo mais baixo, propicia a continuidade do desenvolvimento da cidade. Nestes casos, a realidade geográfica é referida como posição de entroncamento (*Carrefour*). A posição de Paris no topo da hierarquia urbana francesa e também de toda a Europa continental é endossada pela rede de transportes que convergem em um denso entroncamento que foi, nos primórdios do desenvolvimento do sítio urbano, favorecido pelas condições naturais (GEORGE, 1972). Especificamente, a posição de Salinas-MG frente à malha viária contribui para que a cidade possua certas vantagens comparativas, sobretudo no que tange à função de cidade de pouso.

O estudo da posição e do valor do sítio urbano depende enormemente da disposição das diversas redes que podem ter nas cidades um ponto central e articulador dos fluxos, colocando-as como protagonistas da gestão do território, ou mesmo reservar à urbe um papel coadjuvante na articulação dos fluxos que territorializam o espaço. É por este motivo que Pierre George (1972) dá ênfase à Geografia da Circulação como uma subdisciplina capaz subsidiar a Geografia Urbana no que tange à mensuração do valor do sítio e da posição das cidades. Neste particular, o quadro natural pode também implicar em constrangimentos aos fluxos, como a presença de escarpas íngremes e rios caudalosos sem pontes. Sobre as cidades às margens de rios, Pierre George (1972) destaca que a existência de pontes contribui de forma decisiva para a formação de uma posição de entroncamento. Isto se deve pelo fato dos fluxos das diversas redes que se dispõem em diferentes escalas convergirem para a cidade que possui a ponte, no intento de transporem o obstáculo natural.

Olivier Dollfus destaca ainda que os estudos sobre o sítio e a posição são praticados, geralmente, em escalas diferentes. Segundo o autor, para compreendermos a posição de um elemento espacial precisamos recorrer a mapas de escala menor do que a que utilizamos para investigarmos a característica do seu sítio. Dollfus (1982) alega que o sítio de uma pequena cidade pode ser estudado em uma carta de 1/20000 a 1/50000, enquanto que para a compreensão da posição da mesma cidade seria sensato utilizarmos uma carta de escala próxima a 1/200000.

Faz-se necessário também abordar o conceito de função urbana. As cidades proporcionam uma série de serviços destinados não somente aos seus habitantes, como também aos das cidades vizinhas e aos de suas cercanias. Esses serviços são de natureza comercial e financeira, mas também são prestados no setor judiciário, sanitário, educacional e outros (DOLLFUS, 1982). O conjunto dos serviços prestados, que dependem enormemente dos equipamentos que estão disponíveis às cidades, caracterizam as suas funções. Uma vez que tais funções se destacam frente a uma rede urbana,

podem passar a construir uma imagem da cidade no imaginário popular, expressando-as em escala regional, dentro dos limites de um país ou até mesmo em escala global. É provável que uma parcela importante da população europeia reconheça as funções urbanas de destaque das cidades de Jerusalém (Em Israel e na Cisjordânia) e de Meca (na Arábia Saudita), projetando imagens similares nas mesmas.

No contexto das redes urbanas, cidades que possuem fortes relações entre si tendem a exibir claras evidências de complementariedade. Neste sentido, as funções urbanas seriam fortalecidas ou enfraquecidas não somente pelo contexto da cidade em si, mas, principalmente, pelo seu papel regional na rede urbana. Por outro lado, para que exista rede urbana, “é necessário discernir diversas relações que estabeleçam conexões funcionais permanentes entre os elementos urbanos da rede e entre eles e o meio rural” (GEORGE *apud* SANTOS, 2008, p.157).

Jacqueline Beaujeu-Garnier (1997) classificou as funções urbanas em três grandes grupos: o composto pelas funções de enriquecimento, o de funções de responsabilidades e o grupo de funções de transmissão (Quadro 01). Para a autora, as funções de enriquecimento são as que produzem fluxos monetários suscetíveis de capitalização. Dentre as atividades que se enquadram neste modelo estão a indústria, o comércio, o turismo e os serviços financeiros. Tais atividades possuem certo nível de interdependência: a atividade industrial, quer diretamente, por meio do abastecimento e do trabalho nas fábricas, quer indiretamente, por intermédio da acumulação que provoca e da massa salarial que distribui, gera, em parte, a função comercial (BEAUJEU-GARNIER, 1997, p.55). O comércio, por sua vez, promove a acumulação monetária produzida pelas trocas, o que irá favorecer a expansão de setor do turismo e da prestação de serviços financeiros. Do ponto de vista da atividade comercial, a cidade pode se destacar como um polo de concentração e de consumo dos produtos regionais (agrícolas e artesanais) e um centro de redistribuição para os artigos que fabrica ou importa. Esta característica promove um duplo movimento de compradores: clientes que vêm da periferia fazer suas compras na cidade e os produtores regionais que trazem as suas mercadorias para os mercados, e, inversamente, os comerciantes que percorrem os campos em busca do excedente do produto (BEAUJEU-GARNIER, 1997).

O segundo grande grupo de funções urbanas foi batizado como o de responsabilidades. Neste grupo se encaixam as funções burocráticas (tais como a possibilidade de retirar diversos tipos de documentos), as de ensino e as de saúde. Por intermédio desses três pilares, a cidade desempenha um papel essencial na vida dos seus habitantes, por meio de serviços urbanos ou de organismos privados. Em certos casos, estes serviços ultrapassam as necessidades locais, para se estender a áreas mais vastas, e afirmando-se assim, o poder externo da cidade (BEAUJEU-GARNIER, 1997). Esta última característica é muito marcante em áreas caracterizadas por serem “desertos urbanos”, em que as cidades (provedoras de serviços) se encontram muito distantes entre si no espaço. No

caso do município de Salinas-MG, centros regionais de expressivo contingente populacional (superior a 100.000 habitantes) encontram-se a uma distância maior do que 200 km (é o caso da distância frente às cidades de Montes Claros-MG e Vitória da Conquista-BA).

O terceiro e último grupo de funções é o das transmissões, que está diretamente associado à capacidade dos habitantes da cidade interferirem nos espaços adjacentes exercendo um poder de formação, de informação e de transformação. Para exercer este papel, a cidade deve dispor de meios de transporte internos e periféricos. A existência de transportes urbanos e de meios de ligação com a periferia próxima e distante assegura à cidade condições de acessibilidade que podem conferir-lhe uma irradiação mais importante e, possibilitando, fazer dela um centro de transportes com atividade própria (BEAUJEU-GARNIER, 1997). Segundo a autora

não contam só as ligações materiais: importa considerar também os outros meios de comunicação, tanto na cidade como à sua volta, que lhe permitem difundir certas riquezas, noções, ideias, porque, ao oferecer espetáculos, publicações, associações, reuniões desportivas ou culturais, a cidade dispõe de um poder de transformação das mentalidades, da cultura, da instrução dos seus habitantes e dos vizinhos (BEAUJEU-GARNIER, 1997, p.62).

Uma cidade que desenvolve a função das transmissões torna-se paulatinamente cosmopolita, pois, afinal, as trocas culturais reforçam o hibridismo que caracteriza toda cultura e se sobrepõe ao provincianismo, que se torna mais difícil de ser percebido mediante um conjunto de influências externas que passam a repousar sobre a urbe.

Quadro 1 - Características das Funções Urbanas definidas por Beaujeu-Garnier (1997)

Enriquecimento	Responsabilidades	Transmissões
Setores industriais, comerciais, turísticos e de serviços financeiros desenvolvidos, que apresentam entre si forte interdependência.	Funções burocráticas e oferta de serviços de saúde e educação que atraem moradores de outras cidades e da área rural.	A partir de uma rede de transportes e comunicações desenvolvida possuir uma massa significativa de moradores que atuam nos espaços adjacentes e se tornar, a partir disto, um centro decisório de diversas atividades socioculturais. Ser um centro de transportes com atividade própria.

Fonte: Organizado pelos próprios autores a partir de Beaujeu-Garnier (1997)

A rede urbana, por sua vez, é concebida como um conjunto de centros funcionalmente articulados, ou ainda, a totalidade de relações estabelecidas entre as cidades (EGLER, 2006). Pereira (2009) identifica as redes como estruturas reticulares com função de distribuir e circular matérias primas, objetos e pessoas, e que tem por objetivo auxiliar a compreensão da lógica, produção e distribuição e extensão no espaço geográfico.

Compreender a natureza das redes urbanas envolve medir os fluxos de circulação e comunicação de modo que seja possível dimensionar as relações entre os pontos (núcleos urbanos) no espaço (RAFFESTIN, 1993). As abordagens mais comuns nos estudos sobre as redes urbanas buscam levar em consideração questões como a diferenciação funcional das cidades, as relações entre tamanho demográfico e desenvolvimento, a hierarquia urbana e as relações entre cidade e região (SATHLER; MONTE-MÓR; CARVALHO, 2009). Há de se considerar que as redes urbanas podem ser vistas a partir de diversos recortes de escala. Podemos nos referir, por exemplo, a rede urbana de uma mesorregião, de um estado, de um país, ou mesmo, como conforme propõe Castells (2006), à própria sociedade em rede³. Para cada recorte espacial, elementos distintos podem atuar com menor ou maior intensidade como colaboradores do arranjo das redes.

Braga e Matos (2005) evidenciam que o conceito de Rede é bastante recorrente nas ciências exatas e sociais, dada sua fácil compreensão e representação, e relatam que na geografia é usado principalmente para compreensão da relação entre as cidades. Demonstram que as redes vêm cada vez mais ocupando o espaço de outras categorias de análise dada sua melhor abertura para a compreensão de processos espaciais dinâmicos, cada vez mais caracterizados pela sua fluidez, que transcende fronteiras, mas não elimina a primazia territorial, que é identificado no movimento ou pelo movimento, “já que a identidade e as referências espaço-simbólicas dos indivíduos não se constroem somente pelo enraizamento e estabilidade, mas também pela mobilidade” (p. 05). As redes organizam a produção e a circulação, “assim como os lugares não são iguais, as redes que neles se instalam são marcadas pela heterogeneidade, tanto na forma como na composição, permitindo a constituição de categorias diferenciadas de fluxos e de usos do tempo” (p. 05). Apesar dos fluxos conectando pessoas e lugares não serem novos na história, sua intensidade e natureza nunca foi tão intensa e diversificada.

As redes urbanas podem ainda ser vistas a partir de um recorte transnacional. Não parece ser sensato, a partir do ponto de vista de cidades gêmeas, ignorar as relações de trocas e complementariedade que se dão através dos limites nacionais. Tais trocas podem melhor explicar as funções urbanas que se destacam nas cidades, expressas por meio da presença marcante de certos equipamentos urbanos que oferecem serviços no espaço transnacional. Assim, as trocas através dos limites internacionais podem, em um determinado arranjo, suprimir a oferta de um dado serviço em um lado da fronteira devido ao dinamismo deste mesmo serviço nos domínios da cidade vizinha. O

³ Castells (2006) define a sociedade em rede como uma “estrutura social baseada em redes operadas por tecnologias de comunicação e informação fundamentadas na microelectrónica e em redes digitais de computadores que geram, processam e distribuem informação a partir de conhecimento acumulado nos nós dessas redes” (20). Isso significa um rompimento com os sistemas sociais que se observavam na sociedade industrial, mas que não necessariamente representa um mundo de liberdades, mas se constitui simultaneamente por um sistema oligopolista de negócios multimídia, que controlam um cada vez mais inclusivo hipertexto, e pela explosão de redes horizontais de comunicação local/global (p. 24).

processo descrito é uma das faces da dinâmica da produção do espaço em uma conurbação transnacional, mas também serve para o entendimento da supressão ou estímulo ao aparecimento de certos equipamentos urbanos em pontos localizados em uma rede.

Quanto ao seu arranjo, as redes urbanas podem ser pouco desenvolvidas, o que fica evidenciado por meio do seu traçado linear ou em forma de espinha de peixe. Essa simplicidade do traçado responde a uma fraca densidade da “rede” de cidades, relacionada ao subpovoamento ou suburbanização do espaço ocupado pela rede. A distância entre os centros urbanos é, ao mesmo tempo, sinal e causa da fraqueza de trocas (SANTOS, 2008). As redes urbanas nacionais⁴ pouco desenvolvidas, muitas vezes morfológicamente estranguladas por anecúmenos, podem ainda exibir centros macrocéfalos. As cidades macrocéfalas representam uma porcentagem elevada da população nacional, especialmente nos países subpovoados e muito urbanizados. Alguns estados da região norte brasileira possuem parte expressiva da população concentrada nas capitais, o que evidencia a característica de uma cidade macrocéfala no conjunto da rede.

No caso de uma grande extensão territorial é mais fácil percebermos a heterogeneidade de uma rede urbana. Isto se deve porque os arranjos regionais de trocas (fluxos) mais intensas podem se encontrar mal ligados entre si⁵. Muitas vezes, entre zonas de densidades elevadas, aparecem desertos urbanos (SANTOS, 2008). Em áreas de desertos urbanos, as cidades possuem características muito peculiares. Há uma tendência para que as mesmas exibam uma maior quantidade e diversidade de equipamentos urbanos do que a sua dimensão poderia sugerir. Isto se deve pela força imposta pela distância, em que as políticas públicas buscam sanar o constrangimento de um grande deslocamento dos cidadãos que busquem um serviço público elementar. Ainda que não seja o mais notável exemplo brasileiro, Salinas-MG, como já foi abordado, sofre a influência deste fenômeno, fato explicado pela distância da cidade em questão frente aos centros dotados de expressivas cifras demográficas.

As redes urbanas podem ainda ser vulneráveis. Muitas vezes isto ocorre quando a infraestrutura que garante a consolidação de rotas que possibilitam as trocas e a existência de relações de complementariedade ainda é frágil. Nestes casos, basta o aparecimento de uma nova rodovia para rearranjar completamente a organização do comércio, em função da grande debilidade do equipamento em conjunto (SANTOS, 2008). Assim, o arranjo dos fluxos das redes urbanas vulneráveis é efêmero, podendo modificar-se dramaticamente a partir de transformações nas estruturas que direcionam os fluxos (SANTOS, 2014).

⁴ Sobre isso, ver Santos e Silveira (2001) e Matos (2005).

⁵ Para maior aprofundamento nas questões epistemológicas e empíricas relacionadas à geografia dos fluxos (circulação, transporte e logística), ver Silveira (2011).

3. O MUNICÍPIO DE SALINAS-MG

O município de Salinas-MG possui pouco mais de 1.862 quilômetros quadrados de área, com população estimada em 41.678 habitantes (IBGE, 2017). Inserido em Microrregião homônima e na Mesorregião do Norte de Minas, tem a sua sede municipal situada na coordenada 16°10'12" Sul e 42°17'24" Oeste, precisamente a 640 km de distância da capital do estado de Minas Gerais. De acordo com o Censo de 2010, a população urbana de Salinas representa 78,4% do total municipal, ou seja, 30.718 habitantes. Como foi dito, Salinas-MG está inserida em uma região marcada pela distância considerável frente a grandes centros urbanos regionais (dista 218 km de Montes Claros-MG e 254 km de Vitória da Conquista-BA). Como resultado desta posição geográfica, a concentração e diversidade de equipamentos urbanos é maior do que aquela esperada pelo seu porte demográfico. Constitui-se, assim, como um importante centro comercial regional, exercendo um importante raio de atração sobre as cidades menores e pequenas comunidades rurais que se situam, não somente no interior dos seus limites municipais como também além destes. Salinas-MG conta com um mercado municipal, que concentra os negócios de feirantes e outros comerciantes (Figura 1). Possui um centro comercial ativo e diverso, que se movimenta com mais intensidade a população regional às sextas-feiras e sábados (Figura 2).



Figura 1: Mercado municipal de Salinas-MG, 23 de novembro de 2017

Fonte: Foto dos autores



Figura 2: Cena cotidiana comum: ônibus de diversas localidades estacionados próximo ao centro comercial de Salinas-MG, 23 de novembro de 2017.

Fonte: foto dos autores

Como foi antecipado na introdução, Salinas-MG situa-se em posição privilegiada do ponto de vista viário. O seu núcleo urbano articula três rodovias estaduais: a MG-342, que liga Salinas-MG à Araçuaí; a MG-251, que corta a cidade estudada, conectando a mesma à Montes Claros (à oeste) e à BR-116 (à leste); a MG-404, que conecta Salinas-MG à cidade de Taiobeiras, que se localiza ao norte da cidade-alvo da pesquisa. Estas conexões impactam na realidade geográfica por conferirem características *sui generis* à posição urbana salinense (Figura 03).



Figura 3: Salinas-MG – Localização e Acessos

Fonte: Elaboração de Alfredo Costa

As reflexões oriundas da Geografia Urbana nos ensinam que a posição urbana impacta diretamente nas questões funcionais bem como na quantidade e porte dos equipamentos urbanos, explicação que reside na localização das cidades frente às redes de fluxos as quais a mesma está inserida.

Salinas-MG abriga ainda um campus do Instituto Federal do Norte de Minas Gerais, tornando-se, por isso, um importante polo educacional regional. A instituição de ensino em questão atrai profissionais de diversas localidades de Minas Gerais e quiçá do Brasil, além de contemplar estudantes vindos de diversos municípios do seu entorno regional.

4. INFORMAÇÕES SOBRE A PESQUISA E O CRITÉRIO ADOTADO PARA O LEVANTAMENTO DOS DADOS

A pesquisa investigou dados sobre os hóspedes de seis hotéis da rede hoteleira de Salinas-MG. Estes hotéis se destacam por estarem dentre aqueles com a maior capacidade de recebimento de hóspedes da rede hoteleira salinense. Distribuídos em diferentes posições da cidade, os hotéis investigados firmaram parceria em Abril de 2017 com a pesquisa de extensão e foram acompanhados durante um período de cinco meses, no ínterim compreendido entre Maio e Setembro de 2017. Dentre os dados fornecidos pelos hotéis estão o local de residência do hóspede, o dia da semana em que ocorreu o *check in* e a profissão dos mesmos. Escolhas precisaram ser feitas para que o método adotado no levantamento de dados fosse padronizado entre as unidades hoteleiras. Assim, os dados coletados na pesquisa se referem ao hóspede que é o responsável pelo quarto. Para hóspedes que são clientes frequentes dos hotéis adotou-se o seguinte método: os dados coletados se referem ao *check in* e não às diárias do hóspede. Caso um hóspede permanecesse no hotel seguidamente durante três diárias, suas informações só seriam computadas uma vez. Contudo, se o mesmo hóspede fizesse o *check out* e retornasse ao hotel, ainda que na mesma semana, o seu *check in* faria com que os seus dados fossem novamente considerados. Como foi dito, este foi um procedimento padrão para todos os hotéis que participaram na pesquisa.

Por intermédio do dado acerca do “local de residência do hóspede”, pretendeu-se traçar um perfil geográfico da clientela dos hotéis, revelando os fluxos mais relevantes direcionados à Salinas-MG. O dado permite inferir acerca das relações mais fortes estabelecidas entre Salinas-MG e outros municípios e quiçá permite a proposição de uma área de maior interdependência urbana.

Os dados sobre “o dia da semana em que ocorreu o *check in*”, possibilitam, por sua vez, reforçar o entendimento sobre as funções urbanas da cidade. Grandes diferenças de hospedagem entre os dias úteis e os dias de finais de semana podem apontar para uma característica mais associada aos negócios ou ao turismo. Por meio dos dados sobre a profissão dos hóspedes, é possível inferir sobre as funções urbanas, à medida em que cidades com certas vocações podem

apresentar concentração em determinadas profissões, como foi mostrado por SILVA (2016a), que associou a forte concentração de estudantes hospedados na rede hoteleira de Cobija, capital do departamento boliviano de Pando, ao desempenho esplêndido da função educacional da cidade em questão.

Inicialmente, a pesquisa contava com 10 hotéis. Contudo, à medida em que a pesquisa foi se desenvolvendo, alguns hotéis apresentaram inconsistência no preenchimento dos dados, e, devido ao compromisso dos pesquisadores em comparar e agrupar informações simétricas, quatro hotéis foram alijados do estudo. Coincidentemente, os seis hotéis que permaneceram como alvos desta investigação são aqueles que possuem maior capacidade de hospedagem. A exclusão dos quatro hotéis com dados inconsistentes representou certa perda no que diz respeito à inclusão de informações de hotéis de quartos com preços mais acessíveis/populares, o que poderia render uma análise social consistente. Ainda assim, um dos seis hotéis que permaneceram na pesquisa é aquele que apresenta o maior número de quartos da cidade e diárias que variam entre 70 e 80 reais, valores vigentes durante o período pesquisado. Os demais hotéis possuem quartos que variam de 100 a 250 reais.

Como exigido por parte dos hotéis como condição para a participação nesta pesquisa, as informações não serão apresentadas separadamente. Os dados dos seis hotéis serão agrupados, sendo que o total de quartos hospedados no período da pesquisa foi de 4.278. Os hotéis investigados, em ordem alfabética, foram: Fa, Gran Norte, Master, Renascer, Royal e Valley Hills.

Tabela 1: Distribuição do número de quartos hospedados entre os seis hotéis investigados

Hotel	Hospedagens	Percentual de quartos hospedados frente ao total pesquisado
A	767	17,93%
B	379	8,86%
C	880	20,57%
D	1.541	36,02%
E	428	10,00%
F	283	6,61%
Total	4.278	100,00%

Fonte: Organizado pelos autores

Os percentuais não totalizam 100% devido aos arredondamentos

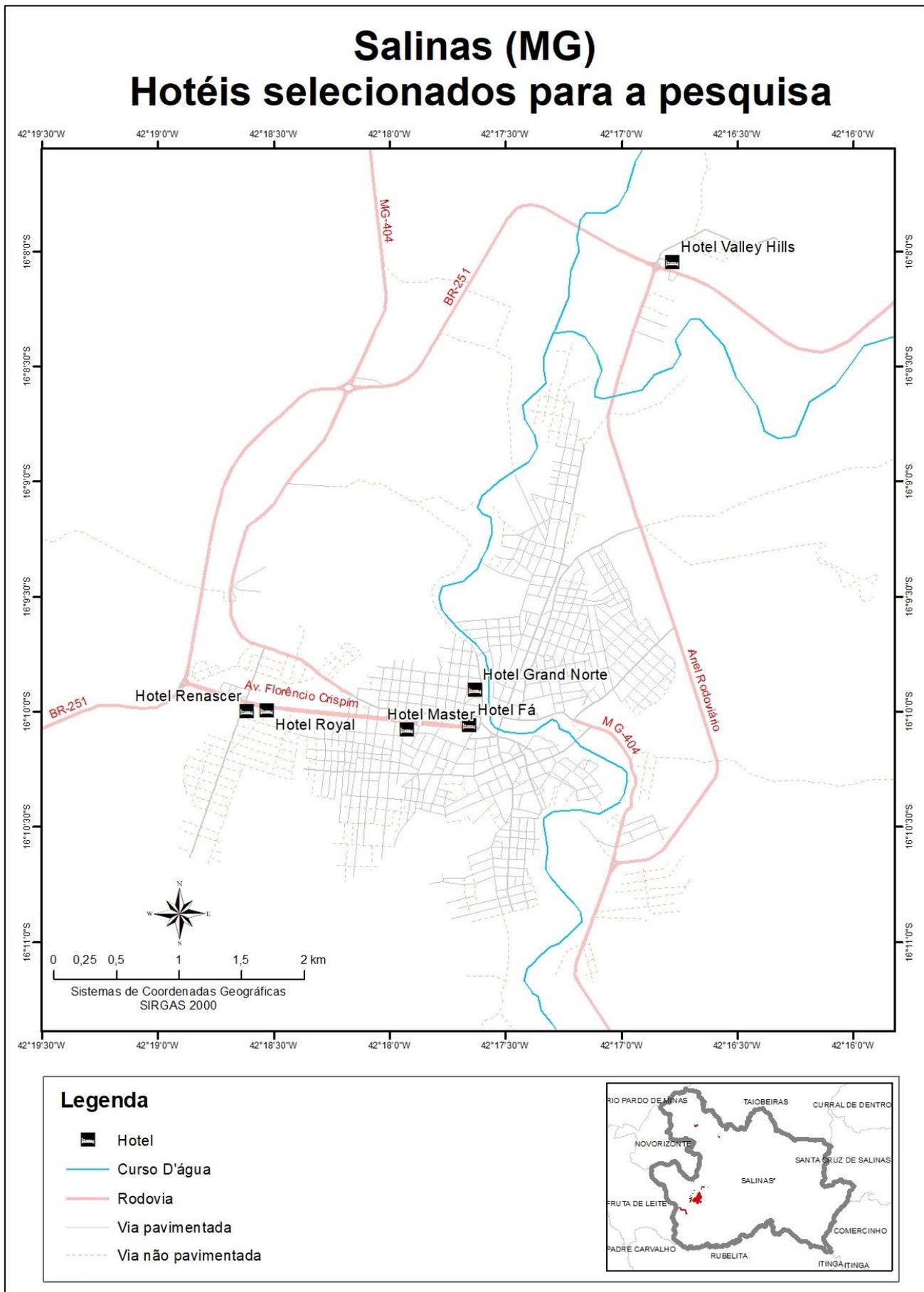


Figura 4: Salinas-MG: Hotéis selecionados para a pesquisa
Fonte: Elaborado por Alfredo Costa

5. ANÁLISE E TRATAMENTO DOS DADOS COLETADOS NA PESQUISA

Os seis hotéis pesquisados possuem como característica comum um número maior de entrada de hóspedes nos primeiros dias úteis da semana, com destaque para a segunda e terça-feira. Com o passar da semana, paulatinamente o número de entrada vai se reduzindo, de tal maneira que os dias de final de semana, ou seja, sábado e domingo, constituem-se como os de menor entrada de hóspedes. Os Domingos, dias de menor entrada, registraram cerca de 1/3 dos *check in* (305 registros) observados nas Terças-Feiras (928 registros) dia de maior entrada. A dinâmica dos *check in* durante os dias de semana é apresentada no gráfico a seguir.

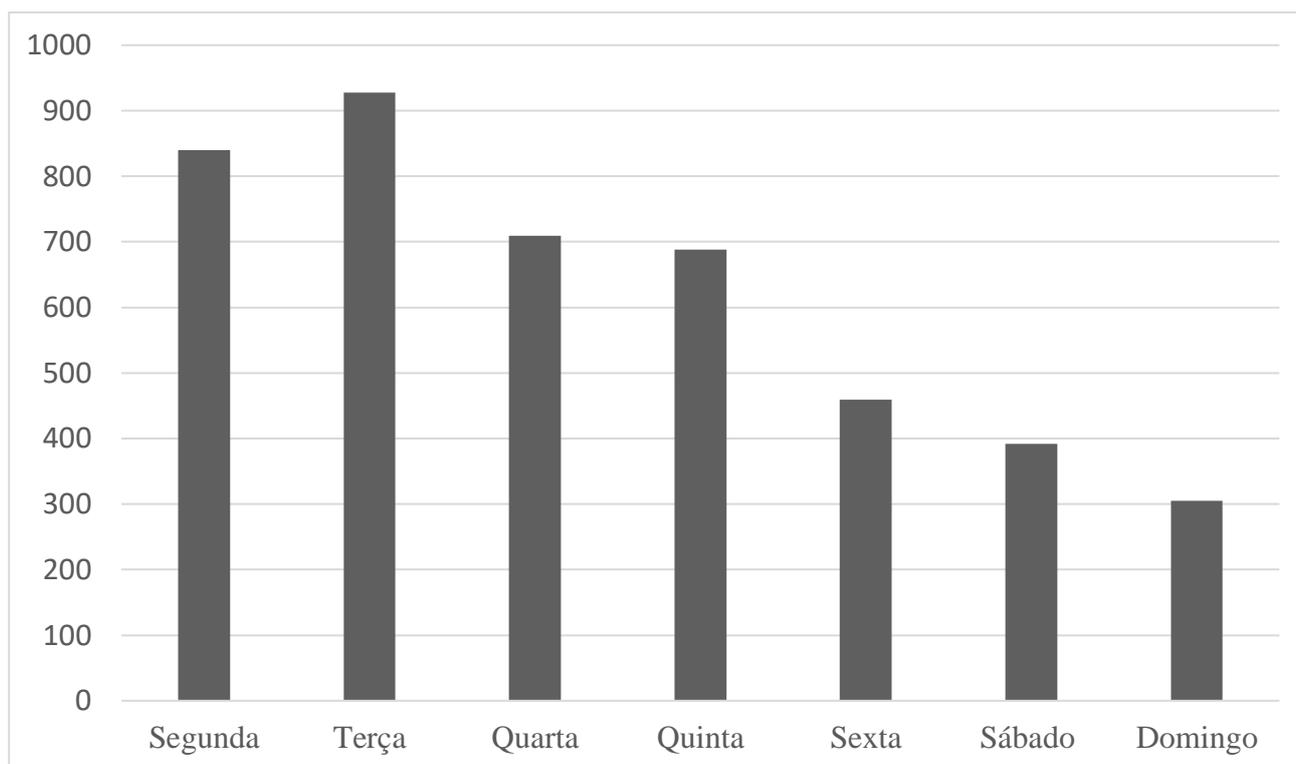


Figura 5: Dinâmica dos *Check ins* registrados por dia da semana

Fonte: Organizado pelos autores

O comportamento específico da entrada de hóspedes alude à característica turística subexplorada, atrofiada e/ou ineficiente do município, que apesar de ter uma forte imagem associada à cachaça, não mobiliza número expressivo de turistas. Por outro lado, é reforçada a vocação de cidade de negócios e serviços, que são colocados em prática, principalmente, nos dias úteis. Em conversas informais com os funcionários dos estabelecimentos, ficou clara a percepção de uma forte oscilação sazonal no comportamento do hóspede de Salinas-MG, principalmente no que diz respeito ao período das férias escolares. Segundo os mesmos, Salinas-MG se beneficiaria de sua posição geográfica, situada junto a um importante eixo rodoviário que conecta grandes centros a certas praias do Nordeste, desempenhando o papel de cidade de pouso. No que diz respeito à

dinâmica dos *check in* registrados durante a semana, não houve esta percepção de alteração sazonal. O gráfico a seguir traz os dados de um dos hotéis com fluxo relevante:

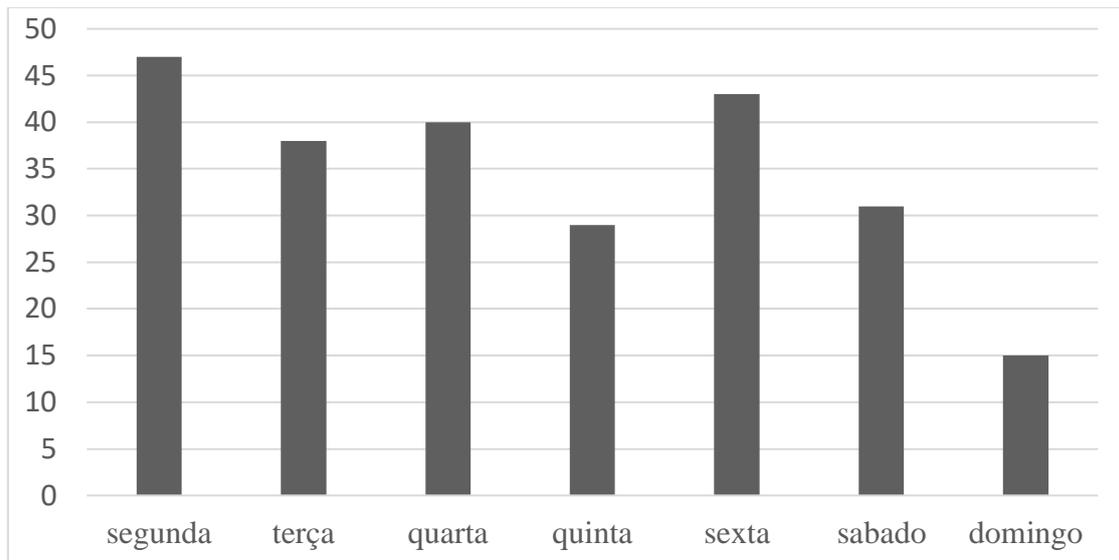


Figura 6: Dinâmica dos *check ins* registrados por dia da semana no período tradicional das férias escolares (15 a 28 de julho) em hotel selecionado

Fonte: Organizado pelos autores

A maior movimentação relativa nas sextas feiras e nos sábados do período frente àquela observada nos demais meses não é suficiente para atestar uma mudança sazonal brusca no quesito investigado. Contudo, a sazonalidade se expressa por intermédio do volume de *check in* registrados no mês de julho, muito superior aos demais meses contemplados pela pesquisa.

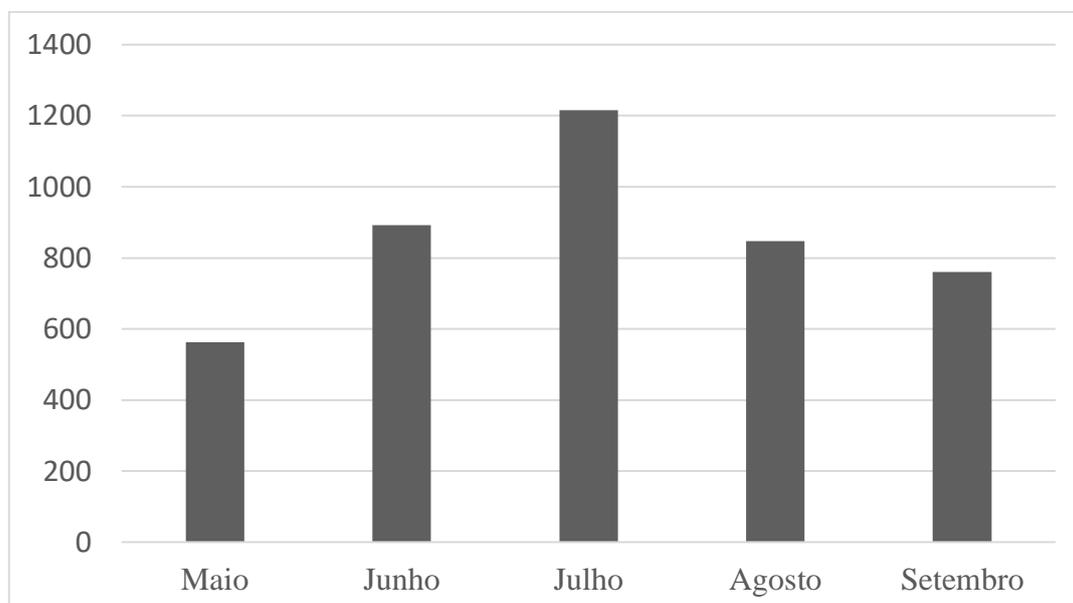


Figura 7: Dinâmica dos *check ins* registrados mês a mês durante o período da pesquisa

Dados de todos os hotéis pesquisados

Fonte: Organizado pelos autores

Tabela 2: Importância relativa do mês de Julho para a rede hoteleira Salinense

Mês pesquisado	Número de <i>Check ins</i>	Varição percentual em relação ao mês de Julho
Maio	562	-53,8%
Junho	892	-26,6%
Julho	1216	Não se aplica
Agosto	847	-30,3%
Setembro	761	-37,4%
Média dos meses à exceção de Julho	765,5	-37,0%

Fonte: Organizado pelos autores

Inegavelmente, o mês de Julho é o mais promissor para o mercado hoteleiro de Salinas-MG. Acrescenta-se ao fato da ocorrência das férias escolares a realização do Festival da Cachaça, festa de grande movimentação na cidade. É esperado um comportamento promissor também em dezembro e janeiro, cuja extensão da pesquisa poderia reforçar a hipótese de Salinas-MG aproveitar a sua condição de cidade de pouso para os viajantes que cortam o estado de Minas Gerais rumo ao litoral baiano e outros destinos nordestinos.

As informações acerca das profissões dos hóspedes mostraram um quadro extremamente pulverizado no que diz respeito à tipologia das profissões. Foram citadas 240 profissões diferentes dentre os 4.278 questionários. Algumas profissões foram agrupadas em uma mesma tipologia, o que pode causar certas distorções. Afinal, o hóspede dos hotéis poderia considerar que a associação de sua profissão com certa categoria profissional não é adequada. Contudo, houve a necessidade de fazer este agrupamento, pois, no comparativo entre profissões, pulverizações extremadas poderiam conduzir a análises equivocadas acerca da concentração de certas profissões. O quadro 2 mostra dois exemplos de agrupamentos que foram realizados na pesquisa.

As profissões que mais apresentaram concentração dialogam frontalmente com a função urbana de enriquecimento (BEAUJEU-GARNIER, 1997), com destaque para comércio varejista. Representantes comerciais, empresários e comerciantes evidenciam, por intermédio do seu destaque na pesquisa sobre profissões, a força comercial da cidade de Salinas-MG. Há o destaque também para a profissão de técnico, que, como se viu no quadro de alguns agrupamentos de tipologia profissional, atuam na manutenção do serviço de diversas redes de transmissão e serviços diversos que não podem ser geridos remotamente.

Quadro 2: Dois exemplos de agrupamentos de tipologia profissional realizados pela pesquisa

Profissão citada no questionário	Agrupamento realizado pela pesquisa
Técnico	TÉCNICO
Técnico agrícola	
Técnico analista	
Técnico da OI	
Técnico da Telemont	
Técnico da SITRAN	
Técnico do Trabalho	
Técnico em Eletrônica	
Técnico em Agropecuária	
Técnico em Edificações	
Técnico em Enfermagem	
Técnico em informática	
Técnico em Segurança do Trabalho	
Técnico em Segurança	
Técnico em Sistemas	
Técnico em Telecomunicações	
Técnico Hidráulico	
Técnico Biomédico	
Engenheiro	ENGENHEIRO
Engenheiro Agrícola	
Engenheiro Agrônomo	
Engenheiro Civil	
Engenheiro de Produção	
Engenheiro de Telecomunicações	
Engenheiro Elétrico	
Engenheiro Florestal	
Engenheiro Mecânico	

Fonte: Organizado pelos autores

O fato destes profissionais técnicos se hospedarem em Salinas-MG evidencia a sua origem externa e mostra que a cidade em questão não é um nó central das redes dos serviços especializados que nela atuam. Assim, técnicos vindos de outras cidades visitam Salinas-MG, que se situa na periferia dos serviços técnicos especializados (tais como serviços de telefonia e tv a cabo), centrados na função urbana de transmissão, definida por Beaujeu-Garnier (1997). A distribuição dos hóspedes por profissão e hotéis pode ser vista na Figura 08 e Tabela 03.

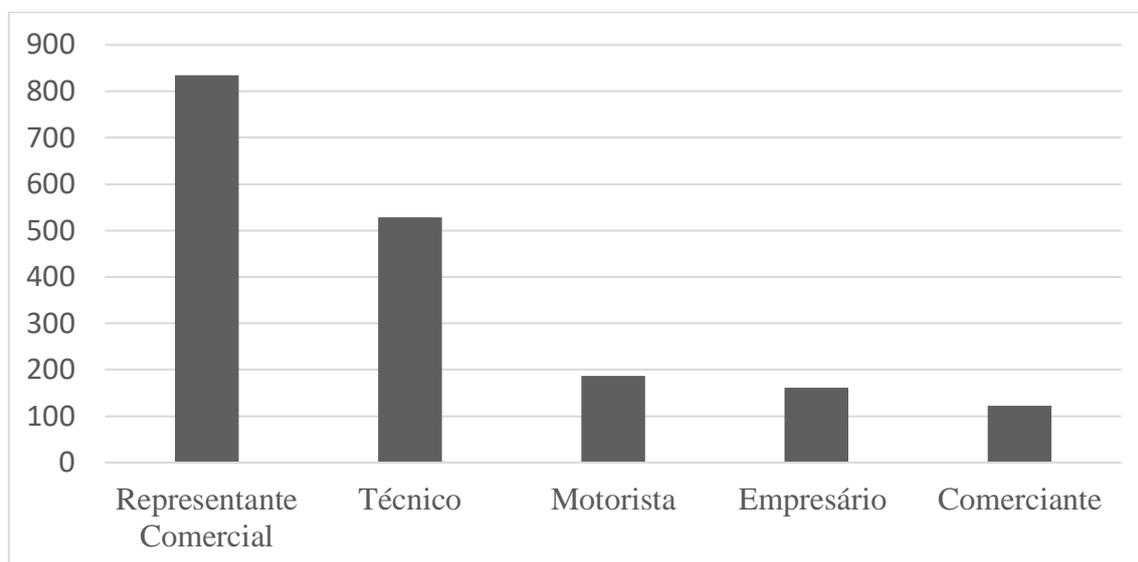


Figura 8: As cinco principais profissões dos hóspedes contabilizadas na pesquisa

Fonte: Organizado pelos autores

Tabela 3: Profissões dos hóspedes – Total e hotéis selecionados por quantidade (Qtde.) e posição relativa (Pos.)

Profissões	Hotel A		Hotel B		Hotel C		Hotel D		Total dos 6 hotéis da pesquisa	
	Qtde.	Pos.	Qtde.	Pos.	Qtde.	Pos.	Qtde.	Pos.	Qtde.	Pos.
Representante Comercial	74	(2°)	62	(1°)	566	(1°)	12	(4°)	896	(1°)
Técnico	185	(1°)	21	(5°)	305	(2°)	22	(3°)	528	(2°)
Motorista	17	(10°)	3	(*)	123	(3°)	26	(2°)	187	(3°)
Empresário	14	(*)	29	(3°)	25	(4°)	27	°	161	(4°)
Comerciante	11	(*)	5	(*)	11	(*)	8	-9	123	(5°)
Engenheiro	41	(4°)	11	(8°)	1	(*)	11	(5°)	89	(6°)
Funcionário Público	12	(*)	40	(2°)	0	(*)	1	(*)	67	(7°)
Aposentado	28	(5°)	1	(*)	17	(8°)	6	(*)	54	(8°)
Desempregado	49	(3°)	0	(*)	0	(*)	0	(*)	49	(9°)
Professor	7	(*)	7	(*)	17	(8°)	5	(*)	49	(10°)
Não informado	1	(**)	63	(**)	14	(**)	165	(**)	920	(**)
Total Informado	766		316		1544		283		3.358***	

Fonte: Organizado pelos autores

(*) posição além das 10 primeiras registradas no hotel.

(**) Não se aplica.

(***) Outras profissões citadas explicam a diferença entre este número e a quantidade de questionários preenchidos pela pesquisa (4.278).

O destaque para a profissão dos motoristas era esperado devido à posição urbana de Salinas-MG. A cidade se constitui como um ponto de apoio rodoviário, com o registro de pernoite de motoristas de ônibus e caminhões. Como foi dito, Salinas situa-se em um corredor rodoviário que

conduz à rodovia Rio-Bahia. Além disso, situa-se praticamente no centro geográfico do percurso que integra duas típicas cidades médias brasileiras: Montes Claros-MG e Vitória da Conquista-BA. Engenheiros (6ª posição), funcionários públicos (7ª), gerentes (8ª), professores (9ª) e dentistas (10ª) completam as dez profissões mais frequentes que se hospedam em Salinas.

Quanto à origem residencial do hóspede, os hotéis investigados apontaram para um quadro de extrema pulverização, com grande alcance geográfico, ainda que claramente concentre parcela expressiva da origem dos seus hóspedes no município de Montes Claros-MG, o que atesta o forte vínculo da cidade média em questão frente à Salinas-MG. A Figura 9, a seguir, apresenta as cinco cidades mais declaradas como local de residência pela clientela da rede hoteleira salinense.

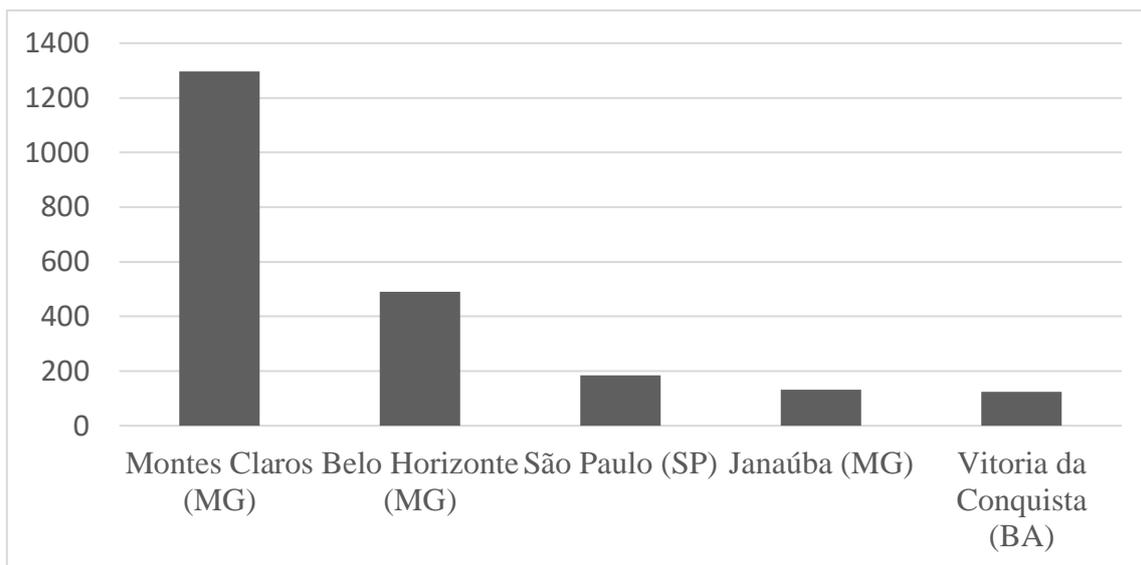


Figura 9: As 5 principais origens de residência dos hóspedes pesquisados nos hotéis de Salinas-MG

Fonte: Organizado pelos autores

O mapeamento do local de residência da totalidade dos hóspedes que se hospedaram em Salinas-MG permitiu estabelecermos algumas pertinentes conclusões de cunho espacial. Salta aos olhos, a priori, o papel dos limites estaduais como fator de interferência na realidade espacial, pelo menos no que tange ao objeto investigado. Os fluxos encontram, no limite entre o estado da Bahia e o de Minas Gerais, um componente de interferência que se assemelha a um obstáculo natural, ainda que saibamos que não é este o caso. Percebe-se também o papel centralizador/articulador da cidade de São Paulo e de outras cidades do interior paulista no que se refere aos fluxos interestaduais. Como se espera quando se observa redes de diversas naturezas, a primazia econômico-demográfica da capital paulista e a força do interior do estado em questão lançam os seus tentáculos-fluxos para além de suas jurisdições estaduais/municipais. Como resultado, ainda que Salinas-MG se apresente geograficamente próxima ao limite entre a Bahia e Minas Gerais, é São Paulo que se apresenta com maior participação no objeto investigado, como atesta o gráfico a seguir (Figura 10):

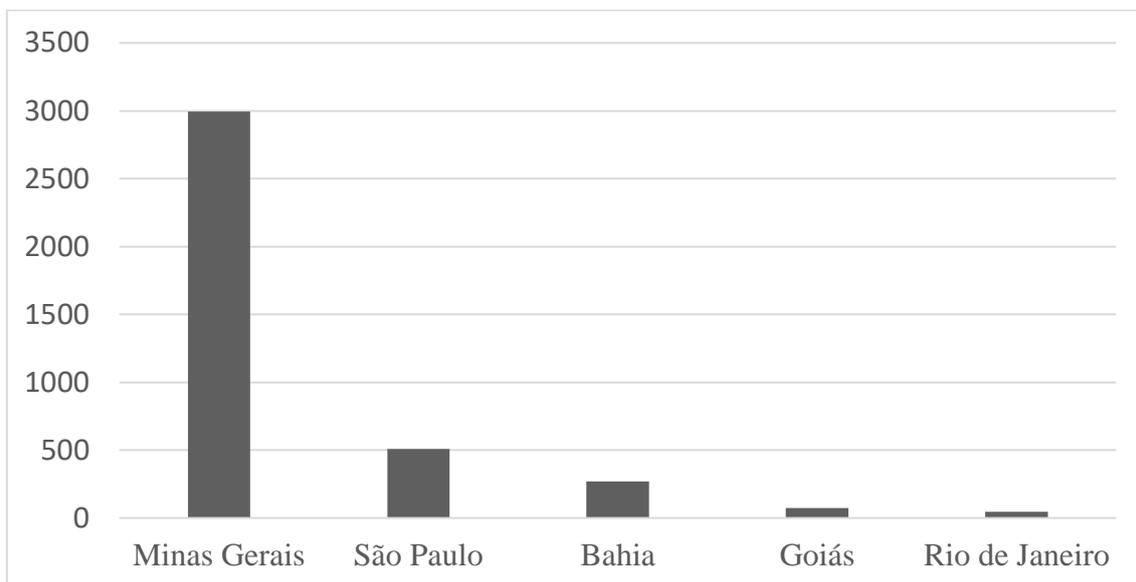


Figura 10: Origem municipal dos hóspedes de acordo com a unidade da federação

Fonte: Organizado pelos autores

Estabelecendo uma análise conjunta entre a profissão do hóspede e a distribuição geográfica do seu domicílio, é plausível inferir que os técnicos e os representantes comerciais, em parcela significativa, atuam em redes intraestaduais. Tal proposição justificaria o papel dos limites entre o estado da Bahia e o de Minas Gerais (a inibição de sua transposição) como um condicionador dos fluxos hoteleiros com destino a Salinas-MG. Ainda assim, a cidade baiana de Vitória da Conquista se destaca no conjunto regional com 124 hospedagens. No entanto, este número surpreende àqueles que esperavam certo equilíbrio entre a cidade baiana e Montes Claros-MG, expectativa alicerçada pelo tamanho semelhante das duas cidades e distância também similar, frente à cidade de Salinas-MG. A surpresa se dá na medida da diferença registrada entre as duas cidades (124 a 1297 registros a favor da cidade do Norte de Minas Gerais). As figuras 12 e 13 trazem a representação cartográfica do fluxo de hóspedes em Salinas-MG por local de origem.

Fica reforçado o papel de Salinas-MG como um polo regional de atração, articulando fluxos entre os municípios adjacentes. Chama a atenção o papel das rodovias na articulação dos fluxos hoteleiros. Observa-se ao longo da rodovia 251 um padrão de maior intensidade de fluxos frente a Salinas-MG, o que já era um resultado esperado. Ainda que os fluxos medidos a partir da informação do local de residência do hóspede nos hotéis de Salinas-MG registrem ocorrências em estados longínquos (Rondônia, Acre) e até mesmo o exterior (Argentina e Uruguai), são os estados vizinhos a Minas Gerais que se destacam no fluxo interestadual.

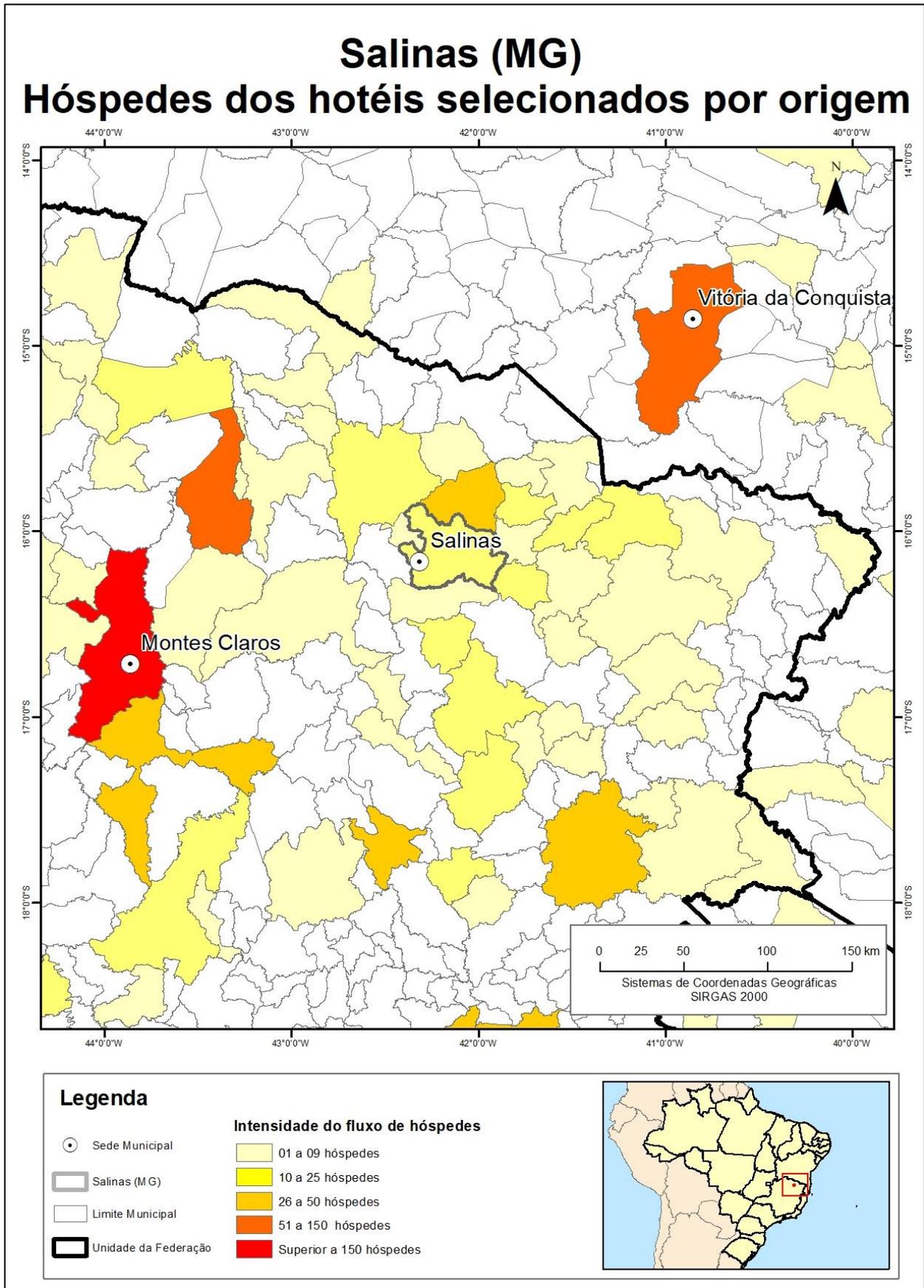


Figura 11: Salinas-MG: Hóspedes dos hotéis selecionados por origem

Fonte: Elaborado por Alfredo Costa

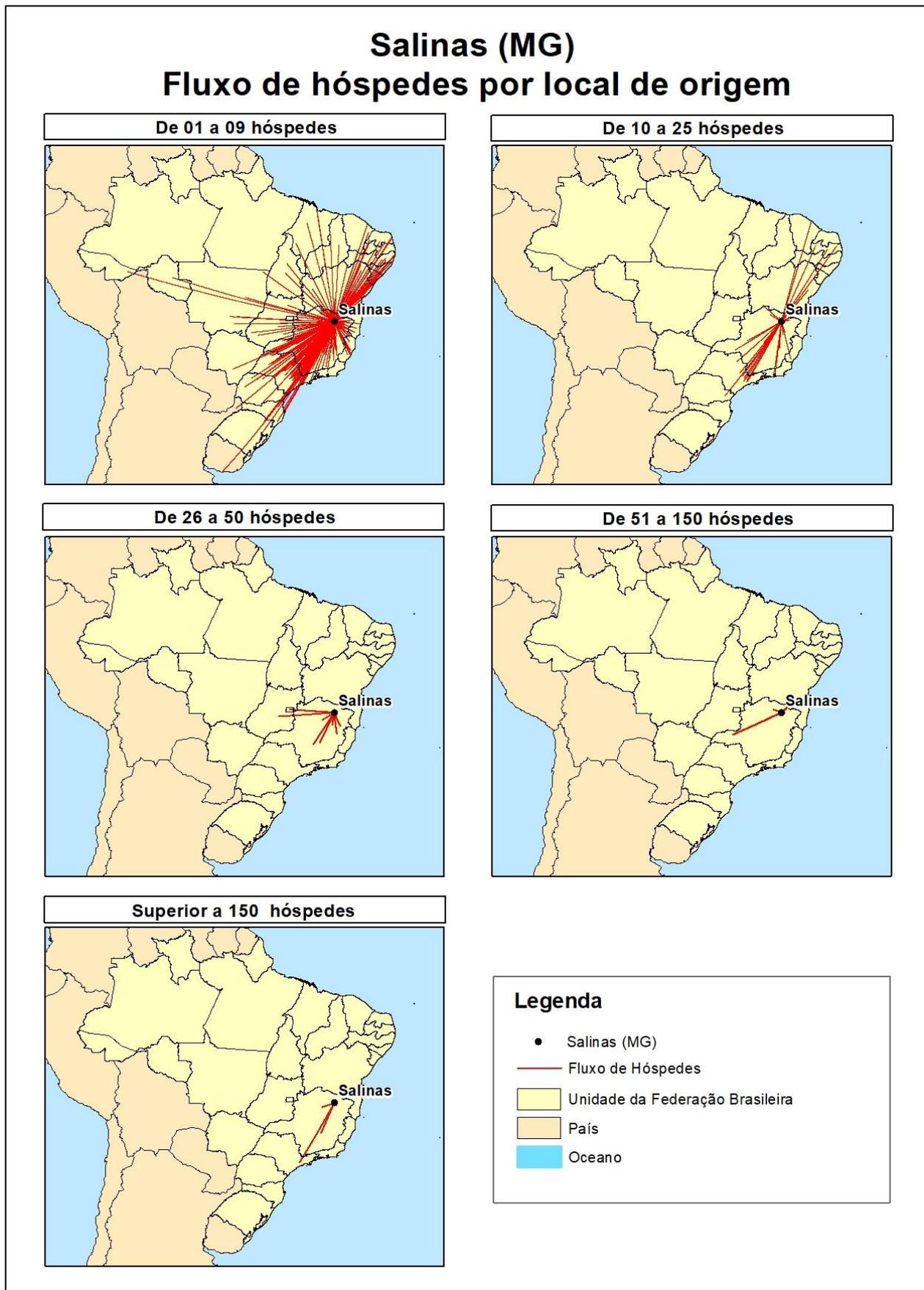


Figura 12: Salinas-MG: Fluxo de hóspede por local de origem

Fonte: Elaborado por Alfredo Costa



Figura 13: Salinas-MG: Fluxo de hóspedes nos hotéis seleccionados

Fonte: Elaborado por Alfredo Costa

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa apresentou importantes considerações acerca dos fluxos de hóspedes de acordo com os dias da semana, sua origem municipal e suas profissões. Estas informações são muito importantes para a execução de um plano estratégico por parte dos estabelecimentos de hotelaria que leve em conta o perfil do seu cliente. Mais que isso, a pesquisa pode fazer importantes apontamentos de ordem geográfica.

O aparente cosmopolitismo concentrador de fluxos de Salinas-MG nas sextas e nos sábados, primordialmente associado à busca pelos serviços do setor terciário, possui uma face escancarada pela pesquisa: o maior movimento da cidade contrasta com o maior esvaziamento dos hotéis. A explicação se dá pela grande quantidade de ônibus oriundos de localidades situadas no raio de atração de Salinas-MG e que chegam e partem no mesmo dia, executando a tipologia de migração pendular. Assim, podemos concluir que a clientela do comércio varejista pouco contribui para o aumento da taxa de ocupação dos hotéis.

Contudo, a grande presença de representantes comerciais mostra outra face do comércio da cidade. Nesta face, ocorre uma real contribuição para a rede hoteleira, à medida que os representantes são os principais clientes dos hotéis salinenses. Outrossim, considerando que os representantes comerciais e técnicos são as profissões que mais frequentam os hotéis de Salinas-MG, é plausível posicionar a cidade alvo da pesquisa como periférica nas redes de produtos industrializados e no atendimento técnico, constituindo-se como primordialmente um centro servido e não servidor.

A função de pouso, diretamente associada à posição urbana de Salinas-MG, é percebida como atuante nas férias escolares de julho, quando ocorre o aumento do fluxo da MG-251. Os equipamentos educacionais presentes em Salinas-MG não são suficientes para mudar a realidade dos hotéis investigados (com diárias acima de 70 reais).

Contando com cerca de 74% de toda a origem residencial pesquisada, o estado de Minas Gerais exerce a primazia frente as demais unidades da federação. A partir da localização de Salinas-MG, próximo ao limite entre Minas Gerais e a Bahia, era de se supor que a origem municipal do hóspede da cidade mineira pudesse indicar a presença de expressivos fluxos frente ao estado vizinho em questão. Contudo, como apontam diversos indicadores de polarização de ordem econômica, são os tentáculos das redes que partem de São Paulo que se fazem mais visíveis, como ocorre em diversas regiões do Brasil. Concentrando a economia brasileira e organizando a partir de nós centrais as redes de comando e de serviços, o estado de São Paulo apresenta-se mais presente na hotelaria de Salinas-MG do que qualquer outra unidade da federação. Há de se lembrar, ainda, a

posição geográfica de Minas Gerais frente a São Paulo: o primeiro serve como passagem rodoviária no que tange aos fluxos entre o nordeste e o principal centro econômico brasileiro.

Ademais, a pesquisa posicionou a cidade de Montes Claros como aquela que estabelece relações mais fortes com Salinas-MG, o que pode ser reforçado, por meio de pesquisas apuradas e com variáveis diversas, a partir da posição da primeira como um nó importante da articulação das redes de serviço intraestaduais.

Concluimos alertando que as redes hoteleiras apresentam-se como importantes ferramentas de análise geográfica. Contudo, muitos dos apontamentos devem ser encarados como hipóteses, ainda que plausíveis a serem confirmadas por investigações complementares.

REFERÊNCIAS

BEAUJEU-GARNIER, J. **Geografia Urbana**. 2.ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1997. 444p.

BRAGA, F.; MATOS, R. **Redes Geográficas, redes sociais e Movimentos da população no espaço**. Espacialidades em rede: População, Urbanização e Migração no Brasil Contemporâneo. Belo Horizonte: Editora C/Arte, v. 1, p. 01-264, 2005. 261 p.

CASTELLS, M. A sociedade em rede: do conhecimento à política. In: CASTELLS, M.; CARDOSO, G. **A sociedade em rede: do conhecimento à acção política**. Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 2006. 435 p.

CORREA, R. L. **Trajetórias geográficas**. 7.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2014. 304 p.

DOLLFUS, O. **O espaço geográfico**. 4.ed. São Paulo: Difel, 1982. 121p.

EGLER, C. Apontamentos sobre a rede urbana e políticas públicas no Brasil. In: MATOS, R. (Org.). **Espacialidades em rede: população, urbanização e migração no Brasil contemporâneo**. Belo Horizonte: C/ Arte Editora, 2005, v. 1. 261 p.

FRATUCCI, A. C. Refletindo Sobre a Gestão dos Espaços Turísticos: perspectivas para as redes regionais de turismo. **Revista Turismo em Análise**, v. 20, n. 3, p. 391-408, 2010.

GEORGE, P. **Os métodos da Geografia**. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1972. 119 p.

PELLETIER, J.; DELFANTE, C. **Cidades e urbanismo no mundo**. Lisboa: Instituto Piaget, 2000, 330 p.

PEREIRA, M. F. V. Redes, sistemas de transporte e as novas dinâmicas do território no período atual: notas sobre o caso brasileiro. **Sociedade & Natureza** (UFU. Impresso), v. 21, p. 121-129, 2009.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993. 242 p.

SANTOS, M. **Manual de Geografia urbana**. 3.ed. São Paulo: Edusp, 2008, 228 p.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado: Fundamentos Teóricos e Metodológicos em Geografia**. 6.ed., São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014. 136 p.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: sociedade e território no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001. 470 p.

SATHLER, D.; MONTE-MÓR, R. L.; CARVALHO, J. A M. de. As redes para além dos rios: urbanização e desequilíbrios na Amazônia brasileira. **Nova Economia**, Belo Horizonte, v. 19, p.11-30, 2009.

SILVA, L. L. S. da. As redes e as interdependências assimétricas: a análise das relações Brasil e Bolívia através das cidades gêmeas de Brasília, Epitaciolândia e Cobija. **Presidente Prudente: Formação**, v.2, n.23, p.175-203, abril de 2016.

SILVA, L. L. S. da. O uso dos dados das redes hoteleiras na pesquisa geográfica: um estudo de caso sobre as cidades gêmeas de Brasília, Epitaciolândia e Cobija. **Geotextos**, v. 12, n.2, p.171-200, dezembro de 2016.

SILVEIRA, M. R. Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. In: SILVEIRA, M. R (ORG.) **Circulação, transportes e logística**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. 618 p.

Trabalho enviado em 10/02/2018

Trabalho aceito em 25/09/2018