

As relações de (Inter)dependência, fluxos e deslocamentos entre cidades para acesso a bens e serviços**(Inter)dependency relationships, flows and displacements between cities for access to goods and services**

DOI:10.34117/bjdv6n10-326

Recebimento dos originais: 08/09/2020

Aceitação para publicação: 15/10/2020

Fausto Amador Alves Neto

Doutorando do Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia

Professor Mestre, da Universidade do Estado de Minas Gerais

E-mail: fausto.neto@uemg.br

William Rodrigues Ferreira

Professor Doutor, do Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia

E-mail: wferreira@ufu.br

RESUMO

Tem-se que a oferta, ou não, de determinados bens e serviços nas cidades, pode ser consequência do modo de utilização e apropriação de cada espaço urbano e da forma de desenvolvimento específico do centro comercial inserido em determinada região. Nesse sentido, temos que o modo de utilização e uso do solo é o que define suas áreas, sendo que a divisão da cidade em setores específicos, tais como, os locais de concentração de atividades comerciais, de serviço e de gestão, áreas residenciais e industriais, fruto da organização espacial da cidade, ou ainda, fruto da fragmentação do espaço urbano, leva à sedimentação de centralidades por meio do fluxo populacional demandado. Do mesmo modo, em escala regional, percebe-se diferentes e crescentes intensidades de interações entre os centros comerciais das cidades a partir do fluxo territorial de pessoas para a aquisição dos produtos e serviços oferecidos em cada uma delas, o que leva à chamada mobilidade de consumo, sendo esta entendida como uma característica da organização social e de seu desenvolvimento, ocasionada por diversos fatores inerentes à evolução da ciência, das técnicas e do sistema produtivo capitalista. Esta mobilidade intermunicipal é realizada por meio do transporte rodoviário influenciado pelos anseios demandados pela população. Durante o estudo percebeu-se que esses fluxos regionais ocorrem de acordo com os anseios de consumo da população para determinadas localidades, em razão da disponibilidade de bens e serviços, o que os leva, através do transporte rodoviário, a se locomoverem à algumas centralidades dentro ou fora de seu domicílio urbano, o que revela a importância de pesquisas mais aprofundadas para melhor entender esta interação entre cidades, mobilidade, centralidades e o consumo.

Palavras-chave: Mobilidade, Transporte, Centralidades, Consumo.**ABSTRACT**

It has to be said that the offer, or not, of certain goods and services in the cities, may be a consequence of the way of use and appropriation of each urban space and of the specific form of development of the shopping center inserted in a given region. In this sense, the way in which land is used and used is what defines its areas, and the division of the city into specific sectors, such as places of concentration of commercial, service and management activities, residential areas and industrial, the result of the spatial organization of the city, or the result of the fragmentation of urban

space, leads to the sedimentation of centralities through the demanded population flow. Likewise, on a regional scale, different and increasing intensities of interactions between the shopping centers of the cities are perceived from the territorial flow of people for the purchase of the products and services offered in each one of them, which leads to the call consumer mobility, which is understood as a characteristic of social organization and its development, caused by several factors inherent to the evolution of science, techniques and the capitalist productive system. This intercity mobility is achieved through road transport influenced by the needs of the population. During the study, it was noticed that these regional flows occur according to the population's consumption desires for certain locations, due to the availability of goods and services, which leads them, through road transportation, to move to some centralities within or outside their urban home, which reveals the importance of further research to better understand this interaction between cities, mobility, centralities and consumption.

Keywords: Mobility, Transport, Centralities, Consumption.

1 INTRODUÇÃO

Percebe-se intensa interação entre a utilização do espaço urbano e a organização de certas regiões no que tange à disponibilidade da oferta de produtos e serviços, como forma de sedimentação de centralidades dentro das próprias cidades e em uma microrregião.

Sabe-se ainda, que as áreas centrais das cidades tem sido objetos de vários estudos por diversas áreas do conhecimento, quase todos caminhando no sentido da compreensão entre a desigualdade de distribuição de determinados fenômenos geográficos, fazendo paralelos com os diferentes níveis de concentração de pessoas, equipamentos, atividades comerciais e econômicas, produção e circulação de bens e consumo.

Assim, podemos comentar que as áreas centrais de consumo de determinadas localidades podem ser frutos das primeiras ocupações populacionais para a criação e organização das cidades, e ainda fruto da subjetividade de estabelecimento humano em determinado local, sendo este compreendido como a identificação, ou ainda memória de um povo em entender determinada região das cidades como áreas de consumo.

Contudo, as centralidades ao longo das gerações podem ir perdendo o sentimento de identificação do povo, ou passar a concorrer com outras centralidades criadas posteriormente dentro da própria cidade. Pode-se ainda, ocorrer que existam centralidades ou cidades com pouca oferta de bens e serviços, o que conduz o cidadão a se deslocar a outra centralidade dentro de sua própria cidade ou em cidades vizinhas.

Daí ocorre o fenômeno conhecido como mobilidade de consumo, influenciado pelos anseios e demandas básicas ou subjetivas de cada pessoa, pela busca de produtos e serviços novos e ou mais acessíveis ou desenvolvidos, pelo excedente de renda e a falta de opções de entretenimento, ou ainda pela centralidade exercida por centros urbanos maiores e com maior oferta.

Esta mobilidade é realizada pelo transporte rodoviário, revelando diferentes escalas de intensidade do uso do espaço geográfico e das centralidades de cada cidade e região, demonstrando como consequência, um fluxo material e econômico considerável, influenciando no desenvolvimento social e econômico das cidades de determinada região.

O objetivo central do presente estudo é identificar as formas de interação intermunicipal no espaço geográfico urbano regional, a partir da análise dos fluxos de pessoas ao longo de determinado tempo, suas características e a forma que isso influencia a economia de cada localidade.

A estrutura metodológica partiu de leituras realizadas em diversas fontes, tais como, livros, periódicos, e mídias tecnológicas especializadas, com o objetivo de alicerçar o embasamento teórico-metodológico possibilitando as analogias acerca da temática central desta pesquisa.

O texto foi elaborado, abordando-se, primeiramente, as discussões voltadas à conceituação de centralidades e como as mesmas se desenvolvem e estabelecem em determinadas localidades, sendo a seguir demonstrado a forma de existir da mobilidade de consumo, e por fim, como o transporte rodoviário é influenciado pela utilização do espaço geográfico e pelos anseios consumeristas da sociedade.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 CENTRALIDADES: CONCEITO E ESTABELECIMENTO

A oferta, ou não, de determinados bens e serviços nas cidades, pode ser consequência do modo de utilização e apropriação de cada espaço urbano e da forma de desenvolvimento específico do centro comercial inserido em determinada região.

Sabe-se, que as áreas centrais das cidades tem sido objetos de vários estudos por diversas áreas do conhecimento, quase todos caminhando no sentido da compreensão entre a desigualdade de distribuição de determinados fenômenos geográficos, fazendo paralelos com os diferentes níveis de concentração de pessoas, equipamentos, atividades comerciais e econômicas, produção e circulação de bens e consumo. (GLUSZEVICZ e MARTINS, 2013)

Dessa forma, há linhas argumentativas que entendem que as cidades estão umbilicalmente ligadas às atividades comerciais, atraindo representativos intercâmbios mercantis e considerável difusão de consumo.

Assim, as cidades oferecem à população nela estabelecida, fontes de consumo capazes de atender as necessidades pessoais, do mesmo modo que o comércio de determinada localidade pode não atender outros anseios consumeristas (CARRERAS, 1997).

Por outro lado, entende-se, que as áreas centrais podem ser fruto das primeiras limitações e ocupações urbanas, ou ainda onde as cidades tiveram o seu início histórico através de classes mais dominantes, que ali resolveram por estabelecer locais de recebimento e distribuição de diversos itens comerciais e culturais, tais como as igrejas, centrais de armazenamentos da produção rural e matérias primas, desenvolvimento educacional e etc. (CORRÊA, 2013)

Nesse sentido, temos que o modo de utilização do espaço urbano é o que define suas áreas, sendo a divisão da cidade em áreas específicas, tais como, os centros das cidades, os locais de concentração de atividades comerciais, de serviço e de gestão, áreas residenciais e industriais, fruto da organização espacial da cidade, ou ainda, a fruto da fragmentação do espaço urbano. (CORRÊA, 1989).

Esses fatores caminham para o nascimento de centralidades em determinadas regiões, entendidas como áreas centrais, não somente na cidade em que se encontram, mas de toda uma região, pois nela, concentra-se elevado número de atividades comerciais, administrativas, de gestão pública e ou privada, terminais de transportes inter-regionais e intra-urbanos. (CORRÊA, 2013)

Desse modo, a formação de determinada centralidade depende de como uma grande quantidade de pessoas circulam e utilizam o espaço urbano, e o que estas pessoas buscam em determinadas localidades, podendo a ocupação deste espaço ser fruto da própria cultura e costume da sociedade ali existente, refletindo no desenvolvimento da localidade através da busca por determinadas atividades.

Isso revela, a importância do deslocamento na fundação das centralidades conforme comenta Villaça (1998, p. 242):

Os centros não são centros por que neles se localizam os palácios, as catedrais ou os bancos. Vimos que o oposto também é verdadeiro. Não é verdade que os palácios, catedrais ou bancos se localizam nos centros porque eles são centros. E por que eles são centros? Fica claro o círculo vicioso. Qual origem ou fonte da centralidade? Está na possibilidade de minimizarem o tempo gasto, os desgastes e os custos associados aos deslocamentos espaciais dos seres humanos.

Percebe-se, pois, um paralelo muito sutil entre o desenvolvimento de centros comerciais, a cultura consumerista de determinada sociedade, e o desenvolvimento do capitalismo naquela localidade, tendo em vista que, a partir do momento em que se está a girar mais capital em uma localidade, isso leva ao consumo de outros produtos e serviços diferentes daqueles consumidos na fase de início do estabelecimento daquela centralidade, iniciando-se assim, um ciclo de desenvolvimento contínuo pautado nos recursos financeiros em movimento.

Fato determinante para o estabelecimento de centralidades dentro de uma determinada região, é o reconhecimento subjetivo do cidadão dentro de seu espaço de convivência, ou seja, cada pessoa encontra dentro de seu espaço de convívio, pontos de ancoragem da memória, consubstanciados em lugares em que nos reconhecemos, locais onde vivemos experiências do cotidiano, ou ainda, localidades percorridas por nossos familiares, que quase sempre nos remetem a uma fonte de consumo já utilizada anteriormente, ou não, acarretando em um fluxo de deslocamento até a referida região, e influenciando de forma global, para a sedimentação de uma determinada centralidade. (PESAVENTO, 2008)

Em outras palavras, Pesavento (2008, p.4) explica que:

A rigor, se poderia dizer que cada cidadão escolhe seus pontos de atenção e referência para se situar no tempo e no espaço urbano. “*Eu conheço um lugar*”, costumamos dizer, implicando com isto que nos referimos a um recanto da cidade especial para nós, que nos toca de maneira particular. Mas também podemos ter sido induzidos, educados e ensinados a identificar lugares de uma cidade, partilhando das mesmas referências de sentido, em um processo de vivência do imaginário urbano coletivo.

Encarando as centralidades por este viés de reconhecimento espacial pessoal, pode-se conceituar as áreas centrais como o núcleo de partida de determinada aglomeração urbana, o local onde tudo começou, de modo que este espaço, privilegiado ao longo do desenrolar do tempo e no sentimento das pessoas que ali conviveram por determinado lapso temporal e ajudaram através da utilização do mesmo, a sedimentar um ponto de referência urbano, em que todas as ações comerciais se desenvolvem nele e em seu entorno.

Contudo, as evoluções das aglomerações urbanas levam ao desenvolvimento territorial das cidades, implicando em algumas características geográficas, tais como a distância entre os domicílios das pessoas e os centros de consumo necessários às suas necessidades, da mesma forma que implica na criação de novos estabelecimentos comerciais e prestadores de serviços públicos e privados, devido ao fato de se otimizar os deslocamentos internos.

Determinadas localidades anteriormente tidas como central, ao longo do tempo vai perdendo esta identificação pela própria evolução social, formas de apropriação e mudança de usos nas áreas em que ela estava inserida, levando à criação natural de outras centralidades subdivididas dentro do mesmo espaço geográfico, fenômeno conhecido como descentralização.

Corrêa (1989, p.8) comenta que a “*descentralização torna o espaço urbano mais complexo, com vários núcleos secundários de atividades. O que para o consumidor gera economia de transporte e tempo*”, sendo que a criação destes novos núcleos tidos como secundários, levam a

uma modificação do descolamento humano dentro de uma determinada região, situação realizada através do espaço geográfico urbano por meio do transporte.

Esses núcleos secundários ainda são conceituados como subcentros, podendo ser entendidos como uma reprodução em tamanho menor da área central da cidade, que com esta às vezes concorre sem se igualar, atendendo a população consumerista de forma geograficamente fracionada, oferecendo produtos e ou serviços que a área central também fornece.

Por outro lado, tendo em vista que a população de uma cidade pode exteriorizar suas relações com o comércio, entes e pessoas interiores e exteriores a elas, através de relações de consumo existentes em determinados núcleos comerciais, percebe-se que a facilitação da utilização de bens de consumo e serviços pode estar relacionadas com a questão do fluxo territorial urbano-regional, haja vista, que nem todos os centros urbanos podem corresponder aos anseios consumeristas de determinada parcela da sociedade, o que implica no deslocamento dentro do próprio centro urbano, ou ainda, de um município para o outro.

2.2 A MOBILIDADE DE CONSUMO

Do exposto no tópico anterior, percebe-se imensa interação entre os centros comerciais das cidades pelo fluxo de pessoas para a aquisição dos produtos oferecidos em cada centralidade urbana, mas não comentamos sobre o conceito de mobilidade e a motivação de sua decorrência.

Têm-se, que o termo mobilidade é estudado por diversas disciplinas, tendo cada uma dela desenvolvido seus próprios conceitos, contudo, é nas ciências humanas e sociais que podemos encontrar uma conceituação mais estruturada quanto ao termo, tendo em vista a forma de exteriorização dos deslocamentos humanos, que, muito embora apresentam diversos aspectos individuais, manifestam-se de forma mais global nos processos sociais que envolvem um determinado povo. (PINTO, 2013)

Assim podemos conceituar mobilidade como uma característica da sociedade e de seu desenvolvimento, devendo ser utilizada de forma constante, para explicar os movimentos humanos em suas diversas nuances, ocasionada por diversos fatores inerentes às demandas sociais. No mesmo sentido, Ghizzo (2006, p. 75) nos esclarece que *“a mobilidade se manifesta de forma complexa numa dimensão espaço-temporal, ocasionada por uma série de fatores que atuam como forças sobre os homens, sejam estas atrativas e/ou repulsivas”*.

No mesmo sentido Rocha (1998, p. 16-17):

a mobilidade enquanto categoria científica é utilizada constantemente para explicar os movimentos dos homens em suas mais diversas instâncias. Os estudos populacionais, as migrações e as mobilidades são noções que tratam de investigar a dinâmica do desenvolvimento das sociedades. No que concerne à Geografia, busca-se o nexos territorial deste fenômeno tão amplo e complexo.

Assim, contextualizando à corrente de estudos que pretendemos apresentar, podemos dizer que a mobilidade é fator de grande influência de consumo nas centralidades regionais em determinadas regiões, podendo ser as centralidades estabelecidas na própria cidade em que o cidadão mantém domicílio, bem como em centros comerciais dispostos em outras cidades, sendo este último o que nos interessa com maior profundidade.

Esta mobilidade intermunicipal revelada pela busca de aquisição de produtos e serviços em outras localidades levou ao estudo sobre a mobilidade de consumo, pois esta, devido à sua grande influência sofrida pelo fator da movimentação de capitais merece destaque, tendo em vista que influencia diretamente o deslocamento humano e ainda a afirmação de centralidades espalhadas em determinadas regiões do país.

Destaca-se ainda mais, pois o deslocamento dado pelo consumo supre os anseios objetivos e subjetivos humanos, melhorando assim, a qualidade de vida dos cidadãos, e um sentimento de estabelecimento perante a sua sociedade. (GHIZZO, 2006)

Pinto (2013, p. 91) também compartilha este raciocínio ao afirmar que a sociedade humana vivencia o consumo de forma intensa e:

A aquisição dos objetos de desejo pode significar ascensão social, e o esforço para sua concretização pode ser o motivador para o deslocamento do consumidor até um determinado local para efetuar sua compra, se este apresentar vantagens na relação custo-benefício. Neste contexto, a interconectividade entre as ordens de mobilidade física e social fica explícita, pois o deslocamento físico objetiva a aquisição de produtos que vão proporcionar um status diferenciado junto ao seu grupo social. Neste contexto, consumir se torna um ato de existir, uma fonte de prazer e de status social.

Esse deslocamento interurbano com objetivos de consumo, justifica-se pelas transformações espaciais mais recentes das regiões, de modo que as cidades vêm se organizando de forma hierarquizada e sem nenhuma segregação, representando um enorme fluxo de interação de atividades econômicas e ou culturais, conforme as especificidades e níveis de desenvolvimento de cada uma das cidades que compõem certa região. (GHIZZO, 2016)

Esta nova modalidade de organização espacial das regiões, revelada pela hierarquização das cidades dentro de suas microrregiões, desencadeia em uma dependência dos centros menores em relação aos maiores, o que evidencia o papel das cidades mais desenvolvidas em ofertar produtos e

ou serviços de forma mais ampla e variada, tanto para a população da cidade-polo, quanto para a população sob sua área de influência. (GHIZZO, 2016)

Guizzo (2016, p.111) nos explica que:

Na hierarquização das cidades, o que ocorre é uma dependência dos centros menores em relação aos maiores. Neste sentido, o papel da cidade-polo tende a estar concentrado na oferta de bens e serviços, tanto à população desta cidade, como à população de sua área de influência.

Outro fator que evidencia a mobilidade de consumo é o fato que, muito embora certas regiões não sejam estruturalmente desenvolvidas, tais como as cidades menores, interioranas, as pessoas domiciliadas nessas cidades, devido ao próprio desenvolvimento social estabelecido nos dias atuais, possuem renda capaz de conduzi-los a consumirem em outros centros urbanos, pois a sua cidade, muitas vezes, não é capaz de alcançar a sua expectativa de consumo, isso pela falta de oferta de maior variedade comercial e de serviços.

Assim, para além da demanda natural por bens e serviços essenciais, embalados pelo incremento do poder aquisitivo, mesmo que momentâneo, e pelas grandes campanhas de publicidade dos grandes centros, a população tende a se deslocar, mesmo em um curto período de tempo, para as cidades maiores em busca de produtos não ofertados em sua localidade.

É o que nos explica Ghizzo (2006, p. 111):

Podemos evidenciar que é nos espaços urbanos, e em especial entre as cidades componentes de uma rede urbana, que, de forma mais contundente, se manifesta o processo da Mobilidade do Consumo. A dinamicidade revelada por estes espaços, no que condiz com a mobilidade da população para fins de consumo, é condicionada por estratégias desenvolvidas pelos mais altos escalões do sistema econômico hegemônico. Estas estratégias ultrapassam a esfera política ou social, atingindo o ideológico, a psicosfera do cidadão. Através de seus métodos, os detentores dos meios de produção transformam o consumidor num ser alienado, regido pelos interesses do sistema.

Assim, podemos entender a mobilidade de consumo como a tradução do fluxo físico desempenhado por indivíduos, com o objetivo de consumir produtos e serviços fora de sua localidade domiciliar, motivados por diversos fatores como a falta de estrutura comercial com pouca oferta de variedade em sua localidade, a busca por novos produtos e serviços e ainda a influência das propagandas publicitárias que induzem e estimulam o consumo.

2.3 TRANSPORTES: FLUXOS INTERMUNICIPAIS DE CONSUMO

A importância dos transportes na consolidação das estruturas espaciais regionais e urbanas atuais é significativa. Os fluxos materiais (pessoas e mercadorias) são essenciais e estratégicos na

dinâmica territorial em razão de possibilitar, com maior ou menor intensidade, as interações espaciais necessárias para a inserção dos lugares nas redes produtivas e de consumo.

O desenvolvimento do país, seja no sentido econômico, cultural, social ou ambiental depende de um sistema de transporte com maior qualidade, sendo alcançada esta característica através do investimento e revisão de infraestrutura, aprimoramento e desenvolvimento de novas tecnologias que propiciem ao homem se locomover com maior eficiência. (ROCHA, 2015)

Já o desenvolvimento do transporte no Brasil se deu de forma lenta e de acordo com o desenvolvimento histórico e de mercado, ao longo do desenvolvimento do país. Inicialmente, em tempos coloniais, o transporte marítimo era o mais utilizado, tendo em vista a produção e exportação de produtos primários da colônia, sendo em momento posterior o transporte marcado por ferrovias, diante da necessidade de escoamento de matérias mais finas e delicadas, tais como o café e açúcar. (SCHMIDT, 2011).

Em um momento posterior, a partir da década de 1940, o processo de industrialização se asseverou no país, fase de declínio do transporte ferroviário e da ascensão da indústria automobilística, tornando a locomoção mais acessível e contribuindo para o desenvolvimento acelerado das cidades e das interações entre elas, em relações mais próximas e para com cidades mais distantes, revelando intensa troca de mercadorias e culturas. (SCHMIDT, 2011).

Assim, o transporte rodoviário revelou uma funcionalidade que alcançava os anseios daquela época, pois representou um custo relativamente baixo, e capaz de atender a demanda conforme a mesma se apresentava. Tal fato revelou um papel fundamental no crescimento econômico das regiões, pois influenciou a localidade das atividades industriais, agrícolas e extrativas. (SCHMIDT, 2011).

Sobre transporte rodoviário, Schimidt (2011, p. 28) nos explica que:

O transporte rodoviário é realizado sobre rodas nas vias e rodagem pavimentadas ou não, realizados por veículos automotores. Por possuir, na maioria dos casos, preço de frete superior ao hidroviário e ferroviário, é adequado para o transporte de mercadorias de alto valor ou perecíveis, produtos acabados ou semiacabados. No Brasil é o principal meio de transporte utilizado.

Logo, percebe-se intensa influência do transporte nas relações de consumo, pois é através dele que diversas mercadorias e serviços, em todos os níveis chegam aos consumidores em todos os lugares, por mais remotos que sejam. Nesse sentido, Schmidt, (2011, p.14) escreve que: *“a importância do sistema de transporte no mundo se traduz em seu resultado e eficiência, pois é por ele que produtos essenciais chegam às mãos de seus consumidores. Uma nação ficaria paralisada se houvesse bloqueio de seu sistema de transporte”*.

Um exemplo da importância dessa ligação intrínseca e umbilical entre o sistema de transporte e as diversas atividades realizadas no cotidiano foi vivenciada na greve/paralisação de 10 dias dos caminhoneiros ocorrida no Brasil (24 estados e o DF) em 2018 que causaram problemas graves de indisponibilidade de produtos alimentícios e farmacêuticos em várias cidades, ocasionando pânico em parte da população que buscou estocar produtos, agravando a situação. Ocorreu ainda a escassez de diversos produtos como combustíveis e gás de cozinha, com ocorrência de extensas filas em poucos estabelecimentos que ofertavam. Atividades industriais, agropecuárias, de saúde, educação, lazer entre outras, foram comprometidas ou mesmo paralisadas em razão da situação e receio de falta de insumos (que faltaram em vários lugares). Essa situação extrema demonstrou a importância essencial dos transportes na dotação e manutenção de todas as atividades econômicas, sociais e culturais. O sistema de transportes é fundamental para toda a cadeia produtiva do sistema capitalista.

E sobre a interação do desenvolvimento de uma localidade, do mercado e do consumo, Schmidt (2011, p. 14) ainda esclarece que:

A importância dos transportes para o desenvolvimento de uma nação constata-se através de características que demonstram o quanto dependente é desse segmento, ao exemplo de um segmento industrial, se para por algum tempo, a população se manterá com os estoques existentes, do mesmo modo, se algum setor de comércio entrar em crise, as pessoas poderão tratar diretamente com os produtores, mas se o setor de transportes parar, as mercadorias não poderão chegar até os consumidores, contudo, o transporte é um meio fundamental para qualquer economia.

A importância do transporte também se revela, não somente na movimentação de mercadorias, mas também na locomoção de pessoas entre centros metropolitanos, cidades-polos e cidades menores de microrregiões, pois o transporte rodoviário, conforme já salientado, impulsionou o desenvolvimento de todas regiões. Ferreira et al (2012, p. 252), reafirmam essa condição quando declaram que,

Os sistemas técnicos referentes às redes de transportes constituem fatores essenciais ao desenvolvimento e ordenamento do território, pois são os facilitadores das interações espaciais e da mobilidade de pessoas, mercadorias e serviços, exercendo papel estratégico para o fomento das relações econômicas e socioespaciais, que, conseqüentemente, alteram a geografia e a função dos lugares.

Assim, dentro de um espaço regional contendo uma gama de cidades, podemos ter algumas que representam maior grau de desenvolvimento das atividades comerciais e de serviços, o que estimula o deslocamento populacional de uma cidade para outra, marcado em várias vezes pelo objetivo de consumir produtos e ou serviços não ofertados na sua cidade de origem.

Esses fluxos de deslocamentos intermunicipais são marcados ainda, pela característica de serem por curtos períodos de tempo, sendo em sua maioria por um ou dois dias, retornando ao seu domicílio ao final das compras. Isso revela um aumento e representatividade dos fluxos de deslocamentos pendulares, ou seja, aqueles deslocamentos em que, saindo do seu domicílio, retornam ao final do dia (OJIMA, 2012).

Assim, percebe-se que o espaço geográfico é utilizado de acordo com os anseios de consumo da população de determinada localidade, o que os leva, através do transporte rodoviário, a se locomoverem à alguma centralidades dentro ou fora de seu domicílio urbano, o que revela a importância de pesquisas mais aprofundadas para melhor entender esta interação entre espaço geográfico, mobilidade, centralidades e o consumo.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Depois de apontados os principais aspectos sobre as centralidades urbanas intra e interurbanas, da mobilidade de consumo e do transporte como fonte de interação entre os dois primeiros institutos, podemos inferir algumas colocações de modo a embasar outras pesquisas sobre o assunto proposto.

Observou-se que a formação das centralidades revela um enorme paralelo com o próprio contexto histórico de uma cidade e de uma região, sendo fruto do desenvolvimento de uma localidade através das diversas formas de apropriação e do uso do espaço geográfico (induzidas pelo consumo) e da sedimentação de memória de cada cidadão, fato que, de acordo com o desenvolvimento das cidades e regiões, e ainda com o decurso do tempo, pode se reestruturar e criar novas centralidades, caracterizando novos fluxos, envolvendo a população, o espaço e os deslocamentos.

No mesmo sentido, percebeu-se que a mobilidade de consumo é consequência dos anseios objetivos e subjetivos de cada cidadão, influenciado como o espaço geográfico era e é utilizado através da sedimentação das centralidades. Percebe-se também, que a mobilidade de consumo pode criar novos arranjos espaciais regionais, desenvolvê-los, e ainda os extinguir, de acordo com o desenvolvimento econômico das cidades, e ainda de acordo com o fornecimento de bens e serviços em outras localidades que facilitem o deslocamento de pessoas.

Por fim, destaca-se que o transporte rodoviário demonstra influência significativa no que tange à utilização do espaço e também na sedimentação das centralidades e na forma como as mercadorias e os consumidores se deslocam e distribuem capitais ao longo de um espaço na cadeia produtiva e de consumo.

Destaca-se ainda, a importância da necessidade de um estudo mais aprofundado sobre a temática, haja vista a diversidade dos fenômenos espaciais que a compõem, e ainda a forma que os mesmos podem influenciar toda uma reestruturação da rede urbana regional por meio dos fluxos materiais (mercadorias e pessoas) restabelecendo com isso, novas hierarquias.

REFERÊNCIAS

- ALVES, Lidiane Aparecida; RIBEIRO FILHO, Vitor. Reestruturação urbana das atividades de comércio e serviços em Uberlândia–MG. *Horizonte Científico*, v. 2, n. 2, 2008.
- CORRÊA, Roberto Lobato et al. *O espaço urbano*. Ática, 1989.
- FERREIRA, William R.; OLIVEIRA, Fernando F.; VIEIRA, Andréa dos S. Constituição e evolução das redes de transportes no Triângulo Mineiro: territórios, territorialidades e influência de atores hegemônicos. IN: *Brazilian Geographical Journal*, v. 3, p. 250-266, 2012.
- GHIZZO, MÁRCIO ROBERTO. *A mobilidade do consumo na cidade de Maringá-PR: o ensaio de uma noção*. 2006. Tese de Doutorado. Universidade Estadual de Maringá.
- OJIMA, Ricardo; MARANDOLA JR, Eduardo. Mobilidade populacional e um novo significado para as cidades: dispersão urbana e reflexiva na dinâmica regional não metropolitana. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 14, n. 2, p. 103, 2012.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História, memória e centralidade urbana*. *Mosaico*, v. 1, n. 1, p. 3-12, 2008.
- PINTO, Ana Flavia Magalhães. *A NOÇÃO DE MOBILIDADE HUMANA E A MACROMOBILIDADE FÍSICA PARA O CONSUMO DO ESPAÇO E DE MERCADORIAS/PRODUTOS E SUA ESPACIALIZAÇÃO NA MALHA URBANA DE FOZ DO IGUAÇU-PR*. *Revista Percurso*, v. 5, n. 1, p. 87-109, 2013.
- ROCHA, Cristine Fursel. *O transporte de cargas no Brasil e sua importância para a economia*. 2015.
- ROCHA, Marcio M. *A Espacialidade das Mobilidades Humanas: um olhar para o norte central paranaense*. Tese de doutorado apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, SP, 1998.
- SCHMIDT, Elcio Luís. *O sistema de transporte de cargas no Brasil e sua influencia sobre a Economia*. Florianópolis: 2011. 88p. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas) – Departamento de Ciências Econômicas – Universidade de Santa Catarina. 2011.
- SINGER, Paul. *O uso do solo urbano na economia capitalista*. *Boletim paulista de Geografia*, n. 57, p. 77-92, 2017.
- STROHAECKER, Tânia Marques. *A zona periférica ao centro: uma revisão bibliográfica*. *Revista Brasileira de Geografia*, v. 50, n. 4, p. 1-1, 1988.
- VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. Studio nobel, 1998.