

FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GRASSO DO SUL  
CÂMPUS DE AQUIDAUANA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

GEOVANDIR ANDRÉ LORDANO

**MOBILIDADE COTIDIANA CAMPO-CIDADE: UMA ANÁLISE NO CONTEXTO  
DOS MORADORES DO DISTRITO DE CIPOLÂNDIA – AQUIDAUANA/MS**

AQUIDAUANA, MS

2019

GEOVANDIR ANDRÉ LORDANO

**MOBILIDADE COTIDIANA CAMPO-CIDADE: UMA ANÁLISE NO CONTEXTO  
DOS MORADORES DO DISTRITO DE CIPOLÂNDIA – AQUIDAUANA/MS**

Dissertação apresentada perante a Comissão Examinadora constituída pelo Colegiado de Curso, como exigência do curso de Mestrado em Geografia, do Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Geografia, do Campus de Aquidauana da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, sob a orientação do Prof. Dr. Paulo Roberto Joia.

AQUIDAUANA, MS

2019

**FOLHA DE APROVAÇÃO**

Candidato: **Geovandir André Lordano**

Dissertação defendida e aprovada em 28 de novembro de 2019 pela Comissão Examinadora:

  
\_\_\_\_\_  
Prof. Dr. Paulo Roberto Joia (Orientador)

  
\_\_\_\_\_  
Profa. Dra. Ana Paula Archanjo Batarce (CPAQ/UFMS)

  
\_\_\_\_\_  
Profa. Dra. Eva Teixeira dos Santos (CPAQ/UFMS)

## DEDICATÓRIA

*À Maria de Lourdes Tassingnon Beslaco  
(in memoriam);*

*E a Daniel de Souza  
(in memoriam).*

## AGRADECIMENTOS

Agradeço em um primeiro momento a minha família pela tolerância em meus momentos de ausência e frustração: meus irmãos Rosana Aparecida Lordano e Giovan André Lordano; meus sobrinhos Leandro, Gabriel e Gustavo; a minha mãe Maria Margarida Melero Belasco; e minha esposa Lucinéia de Souza (e seus familiares). Divido com vocês esta conquista.

Aos meus colegas de turma Anderson, Daiane, David, Gabriel, Marivania e Rafael, pelo companheirismo e pelos bons momentos. Foi bom tê-los comigo nesta caminhada.

À Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, em especial ao Campus de Aquidauana, e ao Programa de Pós-Graduação em Geografia PPGGEO/CPAQ, pela oportunidade de fazer algo que nem em meus mais ousados devaneios julguei ser possível. Aos meus colegas técnico-administrativos do campus de Aquidauana, pelo encorajamento e incentivo permanente.

Agradeço também ao corpo docente do Programa, em especial àqueles com quem tive a honra de estar em sala de aula: professores Valter Guimarães, Jaime Ferreira da Silva, Vicentina Socorro da Anunciação e Vitor Matheus Bacani, foi uma enorme satisfação poder aprender com vocês. Ao meu orientador professor Paulo Roberto Joia agradeço pela paciência e companheirismo desde o início, esta pesquisa não teria sido possível sem sua colaboração. À professora Eva Teixeira dos Santos, coordenadora de Curso, pelo estímulo de sempre.

Gostaria também de agradecer aos colegas Ednilson Pereira Mendes, Marcia Regina Romero Maciel e Geni Martins Mesquita, egressos de turmas anteriores do Programa que de alguma forma contribuíram no desenvolvimento de minha pesquisa ou, ainda, no decorrer de alguma disciplina específica.

À Gerência de Saúde e Saneamento de Aquidauana, na pessoa da senhora Daniele Ferreira de Souza; à Elenice Cristaldo Cano, Supervisora de Documentação e Disseminação de Informações - IBGE; à Agência de Desenvolvimento Agrário e Extensão Rural – AGRAER; na figura de Simone Rodrigues Pereira Córrea, pelas informações primordiais ao desenvolvimento da pesquisa no distrito de Cipolândia.

Agradeço, por fim, a toda comunidade do distrito de Cipolândia pela receptividade em minhas incursões a campo. Apesar dos desafios e das longas viagens, foi muito prazeroso estar com vocês em suas casas, poder ouvi-los, conhecê-los e de alguma forma poder fazer parte de sua história. Muito obrigado a todos.

*“[...] um homem prudente deve seguir sempre pelos caminhos percorridos por grandes homens e imitar aqueles que foram excelentes, de modo que, não sendo possível chegar à virtude destes, pelo menos que consiga dela sentir algum odor. Deve fazer como os arqueiros prudente que, considerando muito distante o ponto que desejam atingir e sabendo até onde chega a força de seu arco, miram bem mais alto que o local visado, não para alcançar com sua flecha tanta altura, mas para poder com o auxílio de tão elevada mira atingir o seu alvo”.*

*Texto de “O príncipe” (Nicolau Maquiavel)*

## RESUMO

Esta pesquisa tem como objetivo geral analisar a mobilidade cotidiana campo-cidade da população do distrito de Cípolândia - Aquidauana/MS. A perspectiva cotidiana torna-se oportuna, pois se refere ao dia a dia daquela população. Trata-se de uma pesquisa de cunho descritivo, quali-quantitativa que, metodologicamente, utilizou-se da pesquisa de gabinete, na qual foi realizado um levantamento bibliográfico e documental da temática e do objeto de análise, assim como a obtenção dos dados secundários. Já os dados primários foram obtidos a campo por meio de um levantamento, com a aplicação de formulários com questões fechadas e abertas a uma amostra probabilística de 86 indivíduos, aliado às técnicas de observação a campo e da realização de entrevistas não estruturadas. Como resultado, destaca-se que as motivações principais para os deslocamentos estão ligadas à realização de compras, para casa e pessoais, à saúde, consulta e/ou exames médicos, ao recebimento de pagamento ou aposentaria, e ao pagamento de contas. O destino predominante dos deslocamentos é a cidade de Aquidauana, sobretudo entre os que apresentam como motivo principal atividades ligadas às compras e aos serviços bancários; seguido pela capital do Estado, Campo Grande, especialmente entre os que têm como motivo principal a realização de atividades que exigem maior especialização, como consultas e exames médicos. As rodovias mais utilizadas nos deslocamentos são a MS-345, a BR-262, MS-447 e MS-352. Os deslocamentos dos moradores do distrito em direção às cidades caracterizam-se pela baixa frequência, geralmente com ida e volta no mesmo dia, e com um padrão de ocorrência mensal. O transporte coletivo (ônibus) é o meio de transporte mais utilizado para o acesso à cidade, seguido pelo carro próprio. A mobilidade da população de Cípolândia reflete a organização espacial do distrito, pautada na baixa dinamicidade econômica fortemente ligada ao setor primário, sobretudo à pecuária de corte. A população mantém um modo de vida com a presença muito forte de ruralidades, ou ainda de uma nova ruralidade, com a emersão de atributos urbanos. A estrutura de equipamentos na sede do distrito não atende satisfatoriamente a população. Deste modo, destacam-se algumas medidas que podem ser consideradas no contexto dos deslocamentos daquela população: a primeira no sentido da melhoria na oferta de equipamentos e serviços dispostos no distrito, mitigando a necessidade de deslocamentos até a cidade; outro na seara da melhoria do sistema de transporte, especialmente no que diz respeito à qualidade no pavimento da MS-352 e no transporte coletivo com destino à Campo Grande. Por fim, espera-se que esta pesquisa possa contribuir com o debate acerca da mobilidade espacial cotidiana, principalmente das populações de localidades como os distritos municipais rurais.

Palavras-chave: Sistema viário. Organização do espaço rural. Ruralidade. Cotidiano.

## ABSTRACT

This research has as its general objective to analyze the daily countryside-city mobility of the population of the district of Cicolândia - Aquidauana / MS. The daily perspective becomes timely because it refers to the estimated population day. This is a descriptive, qualitative and quantitative research, methodologically, used in cabinet research, which was conducted in a bibliographic and documentary survey of the theme and the object of analysis, as well as secondary data. The primary data were displayed in a field by means of a survey, with an application of closed question forms and a probabilistic sample of 86 students, allied to observation techniques in a field and by conducting unstructured interviews. As a result, it shows how major motivations for commuting are involved in making purchases, home and private, health, consultation and/or medical examinations, receiving payment or retirement and paying bills. The predominant destination of the trips is the city of Aquidauana, especially among those whose main motive is activities related to shopping and banking; followed by the state capital, Campo Grande, especially among those whose main motive is to carry out activities that require greater specialization, such as consultations and medical examinations. The most used highways for commuting are MS-345, BR-262, MS-447 and MS-352. Displacement of district residents to cities is characterized by low frequency, usually round-trip on the same day, and a monthly pattern of occurrence. Public transportation (bus) is the most used means of transport for access to the city, followed by the car itself. The mobility of the population of Cicolândia reflects the spatial organization of the district, based on the low economic dynamics strongly linked to the primary sector, especially beef cattle. The population maintains a way of life with the very strong presence of rurality's, or even a new rurality, with the emergence of urban attributes. The equipment structure at the district headquarters does not satisfactorily serve the population. Thus, we highlight some measures that can be considered in the context of the displacement of that population: the first in order to improve the supply of equipment and services arranged in the district, mitigating the need for travel to the city; another in the area of improving the transportation system, especially with regard to the quality of the MS-352 pavement and public transport to Campo Grande. Finally, it is hoped that this research can contribute to the debate about everyday spatial mobility, especially of populations from localities such as rural municipal districts.

Keywords: Road system. Organization of the rural space. Rurality. Daily.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Organização e procedimentos metodológicos adotados na pesquisa.....	19
Figura 2 - Localização do distrito de Cicolândia - Aquidauana/MS.....	29
Figura 3 - Localização e planta urbana da sede do distrito de Cicolândia.....	30
Figura 4 - Sistema rodoviário e articulação do distrito de Cicolândia no contexto de Mato Grosso do Sul. ....	32
Figura 5 - Atividades predominantes na zona rural do distrito de Cicolândia.....	37
Figura 6 - Uso da terra e cobertura vegetal no distrito de Cicolândia.....	38
Figura 7 - Localidades rurais no Distrito de Cicolândia. ....	39
Figura 8 - Propriedades de veraneio na localidade chácaras Bacuri. ....	40
Figura 9 - Indústria de cerâmica na sede do distrito de Cicolândia. ....	42
Figura 10 - Residências na zona rural do distrito de Cicolândia.....	43
Figura 11 - Atividades de agricultura e criação de animais na sede do distrito de Cicolândia. ....	44
Figura 12 - Imóveis na sede do distrito de Cicolândia.....	47
Figura 13 - Equipamentos urbanos na sede do distrito de Cicolândia. ....	49
Figura 14 - Vias Internas, distribuição de energia elétrica e saneamento na sede do distrito. .	50
Figura 15 - Equipamentos de comunicação e segurança pública na sede do distrito.....	53
Figura 16 - Hierarquia da mobilidade espacial.....	77
Figura 17 - Tipologia dos movimentos espaciais conforme Matos (1993). ....	78
Figura 18 - Estrutura dos equipamentos de comércio no distrito de Cicolândia.....	92
Figura 19 - Estrutura de educação e saúde na sede do distrito de Cicolândia.....	96
Figura 20 - Estrutura para lazer, esporte e recreação, e de religião na sede do distrito de Cicolândia.....	99
Figura 21 - Aspecto do pavimento das rodovias MS-345 e MS-352. ....	111
Figura 22 - Pontos adversos aos deslocamentos até à cidade.....	113
Figura 23 - Aspecto das rodovias BR-262, MS-447 e MS- 356. ....	114
Figura 24 - Ônibus utilizados no transporte coletivo do Distrito para a cidade. ....	115
Figura 25 - Presença do automóvel e motocicleta em imóveis da zona rural do distrito de Cicolândia.....	118
Figura 26 - Cidades de destino dos deslocamentos dos moradores na zona rural do distrito de Cicolândia.....	122

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Ocupação dos moradores do distrito de Cicolândia.....	36
Gráfico 2 - Tempo de residência dos moradores no distrito de Cicolândia. ....	41
Gráfico 3 - Proporção de moradores de origem urbana e não urbana. ....	42
Gráfico 4 - Recursos de comunicação nos domicílios no distrito de Cicolândia. ....	44
Gráfico 5 - Renda familiar dos moradores do distrito de Cicolândia.....	45
Gráfico 6 - Escolaridade dos moradores do distrito de Cicolândia. ....	46
Gráfico 7 - Tipo de imóvel de residência dos moradores do distrito de Cicolândia. ....	47
Gráfico 8 - Avaliação dos moradores acerca da infraestrutura urbana e saneamento básico...	52
Gráfico 9 - Avaliação dos moradores quanto a estrutura de comunicação e segurança.....	53
Gráfico 10 - Evolução da frota de veículos automotores no Brasil.....	84
Gráfico 11 - Evolução das rodovias federais pavimentadas no Brasil. ....	84
Gráfico 12 - Avaliação dos moradores acerca da estrutura de equipamentos destinados ao comércio. ....	91
Gráfico 13 - Avaliação dos moradores sobre os equipamentos urbanos de saúde e educação do distrito.....	96
Gráfico 14 - Avaliação da estrutura relacionada ao lazer, esporte e recreação e à religião na sede do distrito.....	98
Gráfico 15 - Avaliação dos moradores em relação às rodovias MS-345 e MS-352. ....	108
Gráfico 16 - Principais problemas enfrentados pelos moradores para os deslocamentos até à cidade.....	112
Gráfico 17 - Satisfação dos moradores com o transporte público no distrito de Cicolândia.	115
Gráfico 18 - Presença dos meios de transportes individuais nas residências em Cicolândia.	118
Gráfico 19 - Expectativa de residência em um futuro próximo. ....	133

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Aplicação do formulário conforme gênero, faixa etária e situação de moradia.....	23
Tabela 2 - Motivação para aos deslocamentos cotidianos até à cidade.....	89
Tabela 3 - Deslocamentos para a cidade por motivação relacionada à estrutura de equipamentos de comércio no distrito. ....	90
Tabela 4 - Deslocamentos à cidade motivados por saúde e educação.....	93
Tabela 5 - Deslocamentos à cidade motivados por de lazer ou diversão e religião. ....	97
Tabela 6 - Deslocamentos à cidade motivado por trabalho, visitar parentes e amigos e levar alguém à cidade. ....	100
Tabela 7 - Motivação para aos deslocamentos cotidianos até à cidade por gênero.....	101
Tabela 8 - Motivação para aos deslocamentos cotidianos até à cidade por faixa etária.....	102
Tabela 9 - Motivação para deslocamentos até a cidade por situação de moradia. ....	104
Tabela 10 - Cidade de destino dos deslocamentos dos moradores do distrito de Cipolândia.	106
Tabela 11 - Cidade de destino considerado o motivo para o deslocamento até à cidade. ....	107
Tabela 12 - Rodovias utilizadas nos deslocamentos até à cidade. ....	109
Tabela 13 - Satisfação dos moradores em relação às rodovias/estradas de ligação à cidade.	109
Tabela 14 - Meio de transporte utilizado nos deslocamentos por situação de moradia. ....	117
Tabela 15 - Meio de transporte predominante por gênero.....	119
Tabela 16 - Cidade de destino predominante para os deslocamentos por gênero. ....	120
Tabela 17 - Meios de transportes utilizados nos deslocamentos por cidade de destino.....	120
Tabela 18 - Cidades de destino dos deslocamentos por situação de moradia. ....	121
Tabela 19 - Frequência dos deslocamentos para a cidade. ....	123
Tabela 20 - Tempo de permanência na cidade. ....	124
Tabela 21 - Frequência dos deslocamentos por faixa etária.....	125
Tabela 22 - Tempo médio de permanência na cidade por faixa etária. ....	126
Tabela 23 - Frequência dos deslocamentos por gênero. ....	126
Tabela 24 - Tempo médio de permanência na cidade por gênero. ....	127
Tabela 25 - Frequência dos deslocamentos por meio de transporte utilizado. ....	128
Tabela 26 - Tempo médio de permanência na cidade por meio de transporte utilizado. ....	128
Tabela 27 - Frequência dos deslocamentos por situação de moradia.....	129
Tabela 28 - Tempo médio de permanência por situação de moradia. ....	129
Tabela 29 - Frequência dos deslocamentos por motivação. ....	131
Tabela 30 - Frequência dos deslocamentos por cidade de destino.....	132
Tabela 31 - Tempo médio de permanência na cidade por cidade de destino. ....	132

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Equipamentos urbanos dispostos na sede do distrito de Ciplândia.....	48
Quadro 2 - Rede rodoviária estadual, municipal e federal no Estado de Mato Grosso do Sul. .....	111

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
1. METODOLOGIA.....	18
1.1. Pesquisa de gabinete.....	19
1.1.1. Pesquisas bibliográfica, documental e eletrônica.....	19
1.2. Pesquisa de campo.....	21
1.2.1. O levantamento de dados a campo.....	21
1.2.2. Moldura e amostra para o levantamento a campo no distrito de Cipolândia.....	22
1.2.3. Aplicação do formulário.....	23
1.2.4. A observação direta como subsídio à pesquisa.....	24
1.2.5. Realização de entrevistas.....	25
1.3. Elaboração de produtos cartográficos e tabulação dos dados.....	26
2. LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO.....	28
2.1. Localização do Distrito de Cipolândia.....	28
2.2. Caracterização Física do Distrito de Cipolândia.....	33
2.3. Breve Histórico do Distrito de Cipolândia.....	34
2.4. Caracterização socioeconômica e a organização espacial no distrito de Cipolândia... ..	36
2.4.1. Equipamentos urbanos na sede do distrito.....	48
3. A CIDADE, O CAMPO E O DISTRITO: ASPECTOS TEÓRICOS.....	54
3.1. A cidade e o campo enquanto espaços do urbano e do rural.....	54
3.2. Rural e urbano: questões para delimitação e distinção.....	62
3.3. Os distritos municipais: algumas considerações.....	65
3.4. Entre o campo e a cidade: a ideia do continuum espacial urbano-rural.....	69
4. A MOBILIDADE ESPACIAL E A (RE)ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO RURAL....	75
4.1. A mobilidade espacial.....	75
4.2. A mobilidade cotidiana campo-cidade.....	80

4.3. A mobilidade espacial e a nova ruralidade brasileira.....	83
5. MOBILIDADE CAMPO-CIDADE DOS MORADORES DO DISTRITO DE CIPOLÂNDIA.....	89
5.1. A motivação para os deslocamentos e sua relação com os equipamentos urbanos do distrito.....	89
5.2. As especificidades nas motivações quando considerado gênero, faixa etária e situação de moradia. ....	100
5.2.1. As especificidades de motivação quanto ao gênero.....	100
5.2.2. As especificidades de motivação quanto à faixa etária.....	102
5.2.3. As especificidades das motivações quanto à situação de moradia.....	103
6. ACESSIBILIDADE ÀS REDES URBANAS E A FREQUÊNCIA DOS DESLOCAMENTOS ATÉ À CIDADE.....	106
6.1. O distrito e a rede urbana .....	106
6.2. Entre o distrito e a cidade: condições de acessibilidade à rede urbana .....	108
6.2.1. A relação entre o sistema viário e o acesso à rede urbana pelos moradores de Cipolândia.....	108
6.2.2. A influência do sistema de transporte coletivo em relação à escolha da cidade de destino.....	114
6.2.3. A individualização do meio de transporte.....	116
6.3. A situação de moradia e a influência das redes urbanas .....	121
6.4. A temporalidade cotidiana: frequência dos deslocamentos e permanência no destino.....	123
7. CONCLUSÃO .....	135
REFERÊNCIAS .....	139
APÊNDICE A – Formulário aplicado aos moradores do distrito de Cipolândia.....	148
ANEXO 1 – Lei nº1.164 de 20 de novembro de 1958.....	150
ANEXO 2 – Lei nº81, de 25 de dezembro de 1947.....	152
ANEXO 3 – Lei nº 467, de 18 de dezembro de 1906.....	154

## INTRODUÇÃO

A capacidade de mover-se, ao longo da história, é um atributo inerente à vida do ser humano. No período das antigas civilizações, deslocar-se no espaço à procura de itens básicos à vida, como fonte de água e animais para caça, era vital à prosperidade ou declínio de toda uma comunidade. Com o passar do tempo, a própria dispersão do homem pelo planeta Terra possibilitou seu fortalecimento, enquanto espécie adaptada em toda sua diversidade genética, social e cultural. Mover-se no espaço é, antes de tudo, um atributo da espécie humana.

À medida que o homem evolui socialmente, cada vez mais, adquire e detém a capacidade e a especialização do uso das técnicas para a produção ordenada e suficiente dos itens básicos à vida humana. Esta capacidade técnica, em um primeiro momento, possibilita que parte das civilizações esteja dispensada das atividades primárias agrícolas, outrora atividades de praticamente todos os membros de uma comunidade, possibilitando assim, como afirmado por Santos (2008), a criação de lugares do trabalho livre: as cidades.

Em um segundo momento, a evolução técnica traz grandes avanços na capacidade de navegação e dos meios de transportes. Tão logo, deslocar-se no espaço, torna-se cada vez mais fluido e cotidiano, trazendo grandes possibilidades e facilidades ao modo de vida das sociedades modernas, sejam elas urbanas ou rurais.

Sendo assim, Sheller e Urry (2006) sinalizam que a importância do movimento sistemático de pessoas - para trabalho, lazer, vida familiar, entre outros - tem sido, de certa forma, ignorada ou banalizada. Logo, esta pesquisa questiona, basicamente, quais os destinos, em que condições e para qual propósito ocorrem os deslocamentos do campo em direção à cidade dos moradores do distrito de Cipolândia, situado no município de Aquidauana/MS. Adota-se, para tal, a perspectiva cotidiana, pois se busca a análise dos deslocamentos pertencentes ao dia a dia dos moradores daquela comunidade. A análise do cotidiano, para Carlos (2011, p.84), “[...] permite pensá-lo como extensão do mundo da mercadoria que tomou o espaço, produzindo-o como mercadoria, e invadiu os interstícios da vida cotidiana”.

A pesquisa justifica-se, sobretudo, pelo ineditismo em nível estadual, tendo em vista que para o tema analisado, mobilidade cotidiana campo-cidade, não há estudo semelhante realizado no Estado de Mato Grosso do Sul para a escala distrital. Ademais, corrobora o fato da ausência de pesquisas geográficas acerca do distrito de Cipolândia, sua dinâmica e organização.

Conceitualmente, parte-se da dissociação das categorias cidade/urbano e campo/rural, para que seja possibilitado o estudo da dinâmica do distrito como um todo. Sobre isto, Silva

(2014) afirma que no Brasil são poucos os trabalhos que abordam os distritos, ficando eles na lacuna entre a Geografia Urbana e Geografia Agrária.

A complexidade da questão do distrito, na cena do debate, em torno deste ser considerado urbano e rural, assemelha-se muito ao próprio conflito do que seria o urbano e o rural na atualidade. Portanto, adota-se aqui o campo como espaço oposto ao espaço da cidade, mas sem pretender opor o rural ao urbano, pois, entende-se que estes se encontram na seara subjetiva, seriam modos de vida não necessariamente vinculados a um determinado espaço.

Sobre isto Talaska, Silveira e Etges (2014, p. 9) pontuam que as abordagens teóricas indicam que cidade e campo e urbano e rural podem ser apreendidas enquanto categorias diferenciadas.

As primeiras, campo e cidade, entendidas enquanto materialidade, meio, condição e produto da sociedade, espaços construídos/modificados que manifestam em seus conteúdos os processos contraditórios de desenvolvimento histórico da sociedade. E as segundas, o urbano e o rural, compreendidas enquanto relações sociais, ou seja, formas abstratas, também condição e produto do desenvolvimento histórico da sociedade, mas que extrapolam os limites morfológicos da cidade e, no sentido inverso, os limites do campo (TALASKA; SILVEIRA; ETGES, 2014, p.9).

Outros autores como Santos (1993), Bernardelli (2006), Coutinho (2014), Endlich (2006), Pina, Lima e Silva (2008) também consideram a cidade e o campo como os espaços onde os conteúdos sociais e modos de vida rural e urbano se materializam em formas espaciais.

Esta concepção possibilita a dissociação da materialidade (re)produzida no espaço, cidade/campo, com a concepção imaterial ligada ao urbano/rural enquanto modos de vida. Desta forma, é possível perceber, também, a presença do urbano no campo e do rural na cidade. Do mesmo modo em que as diferentes funções sociais representadas na cidade e no campo propiciam a diferenciação entre os espaços. Esta concepção torna-se primária diante da análise do distrito em sua totalidade: sua sede urbana e sua área rural.

Diante disso, se faz necessário reconhecer o campo e a cidade enquanto espaços - e não apenas como uma simples divisão territorial - para a análise de um fenômeno de mobilidade espacial, especificamente nesta pesquisa de mobilidade cotidiana campo-cidade.

A mobilidade espacial pode ser compreendida como todo deslocamento humano no espaço, em qualquer escala espacial-temporal. Logo, em seu escopo encontram-se todas as formas de mobilidade humana, dentre elas não apenas as distintas categorias de movimentos migratórios como também os deslocamentos não permanentes e de curta duração, ou seja, sem a mudança de residência do sujeito em movimento (BASSAND; BRULHARDT, 1983, MATOS, 1993). Nesta perspectiva, a mobilidade cotidiana campo-cidade representa uma

categoria de deslocamento que passa a despertar maior interesse em pesquisas e tornar-se, na atualidade, objeto de estudos acerca de sua ocorrência, incidência e dinâmica.

Desta forma, esta pesquisa apresenta como objetivo geral:

- Analisar a mobilidade cotidiana campo-cidade da população do distrito de Cipolândia, Aquidauana/MS.

E como objetivos específicos:

- Apresentar as motivações para a mobilidade cotidiana em direção à cidade;
- Identificar as cidades de destino e a frequência dos deslocamentos;
- Verificar as condições de mobilidade: estradas e meios de transportes utilizados nos deslocamentos para a cidade; e
- Caracterizar o perfil socioeconômico e a estrutura dos equipamentos urbanos no distrito de Cipolândia.

A hipótese formulada nesta pesquisa é no sentido de que a mobilidade cotidiana campo-cidade representa uma tipologia própria de mobilidade espacial dotada de particularidades que a distingue das demais formas, sobretudo aos fenômenos que ocorrem nas cidades, refletindo invariavelmente a realidade socioeconômica e a organização do espaço no qual se observa.

Esta pesquisa está organizada em sete capítulos. Após a parte introdutória, o capítulo um apresenta a metodologia utilizada na pesquisa. A qual, de natureza descritiva, tem abordagem quali-quantitativa e valeu-se: a) da pesquisa de gabinete, envolvendo a coleta de dados secundários, por meio de pesquisa bibliográfica, documental ou eletrônica; b) da pesquisa de campo, em busca de dados primários, utilizando-se da técnica de pesquisa de levantamento a campo, envolvendo a aplicação de formulários a uma amostra estratificada da população de Cipolândia, a observação direta no distrito e a realização de entrevistas não estruturadas; e c) da tabulação de dados e elaboração de materiais cartográficos

No capítulo dois “Localização e caracterização da área de estudo”, apresentam-se os primeiros dados primários e secundários da pesquisa no que concerne à caracterização física e socioeconômica e a localização do distrito no contexto do Estado de Mato Grosso do Sul.

Em sequência, no capítulo três: “A cidade, o campo e o distrito: aspectos teóricos”, apresentam-se as bases teóricas e conceituais que balizam e situam o local da pesquisa no contexto dos estudos geográficos acerca da relação campo-cidade, e de como o distrito articula-se neste contexto. O capítulo quatro: “A mobilidade espacial e a (re)organização do espaço rural”, apresenta a mobilidade espacial como temática do estudo, suas diferentes categorias e abordagens, e como a mobilidade cotidiana campo-cidade relaciona-se com os novos atributos e funções do campo contemporâneo.

Após, o capítulo cinco, intitulado: “Mobilidade campo-cidade dos moradores do distrito de Cipolândia”, apresenta as principais motivações para os deslocamentos da população de Cipolândia e sua relação com a estrutura de equipamentos públicos e serviços na sede do distrito, bem como as especificidades dos deslocamentos. No capítulo seis: “Acessibilidade às redes urbanas e a frequência dos deslocamentos até à cidade”, é analisado como a população do distrito se relaciona com a rede urbana de influência naquele espaço, da mesma forma que se busca trabalhar a frequência em que recorrem ao deslocamento até à cidade. No capítulo sete, são apresentadas as conclusões da pesquisa.

## 1. METODOLOGIA

Esta pesquisa utilizou-se da abordagem quali-quantitativa. Segundo Silveira e Córdova (2009), tanto a abordagem quantitativa como a qualitativa apresentam diferenças com pontos fracos e fortes. Porém, os pontos fortes de uma complementam a fraqueza da outra. Considera-se uma pesquisa de natureza aplicada, pois, nas palavras de Silveira e Córdova (2009, p. 35), pesquisas com esta natureza objetivam “[...] gerar conhecimentos para aplicação prática, dirigidos à solução de problemas específicos. Envolve verdades e interesses locais”.

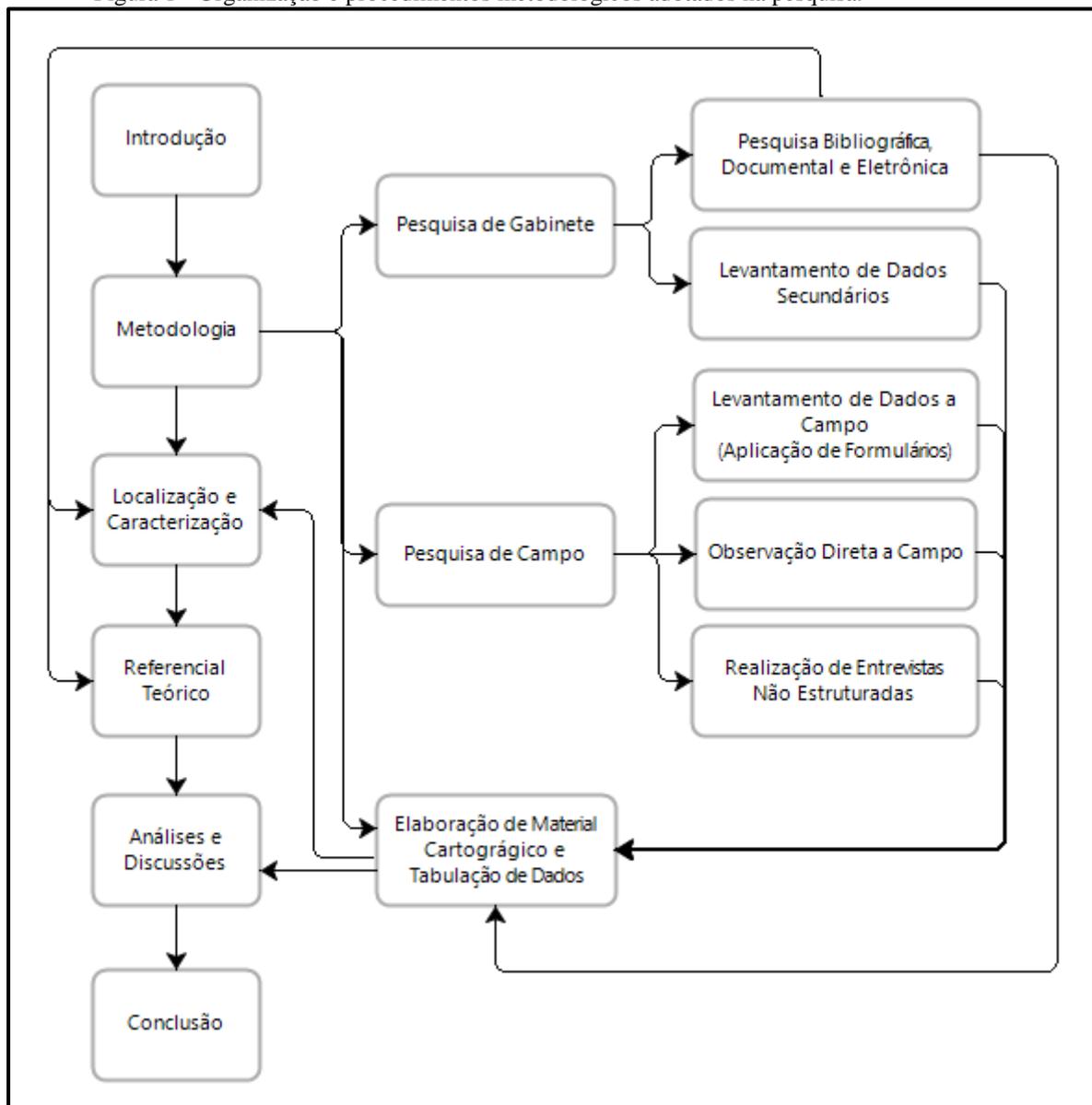
A pesquisa está fundamentada na descrição e observação, complementada com explicações dos fenômenos observados. Para Cervo e Bervian (1983), a pesquisa descritiva observa, registra, analisa e correlaciona fatos ou fenômenos sem manipulá-los. Estuda os fatos e fenômenos do mundo físico ou do mundo humano sem a interferência do pesquisador, buscando descobrir a frequência com que um fenômeno ocorre, suas características, sua relação e conexão com outros.

Para alcançar os objetivos propostos, a pesquisa se desenvolveu em duas frentes distintas: a etapa de pesquisa de gabinete, envolvendo a coleta de dados secundários, por meio de pesquisa bibliográfica, documental ou eletrônica (em *websites*), e a elaboração de produtos cartográficos; e a etapa de pesquisa a campo, em busca de dados primários, utilizando-se da técnica de pesquisa tipo levantamento ou *survey*<sup>1</sup>, com aplicação de formulários a uma amostra da população do distrito de Cipolândia, a observação direta da dinâmica socioeconômica, da mobilidade, dos equipamentos públicos e das rodovias no território do distrito, e a realização de entrevistas não estruturadas, como descrito na Figura 1.

---

<sup>1</sup> Apesar de *survey*, em uma tradução literal para a língua portuguesa, significar “pesquisa”, o termo corresponde a uma técnica de pesquisa de levantamento, coleta e quantificação dos dados de uma amostra determinada que seja capaz de representar certa população. Possibilitando, assim, a investigação do comportamento social por meio da análise de variáveis, sendo muito utilizada em pesquisas semelhantes a esta, como em Coutinho (2014) e Stamm (2013). Contudo, por tratar-se de um levantamento de dados, adota-se nesta pesquisa o termo “levantamento a campo” pois, assim, evita-se qualquer redundância que possa confundir o leitor.

Figura 1 - Organização e procedimentos metodológicos adotados na pesquisa.



Fonte: elaborado pelo próprio autor (2019).

## 1.1. Pesquisa de gabinete

### 1.1.1. Pesquisas bibliográfica, documental e eletrônica.

Nesta etapa, realizada desde a fase inicial da pesquisa, dedicou-se à obtenção dos dados secundários da pesquisa: dados populacionais, econômicos e cadastrais bem como no levantamento bibliográfico referente ao tema e ao objeto da pesquisa.

A pesquisa bibliográfica é parte fundamental da pesquisa, constituindo muitas vezes primeiro passo dela. Procura explicar um problema a partir de referências já publicadas em

documentos e pode ser desenvolvida não apenas independentemente, mas também como parte da pesquisa descritiva ou experimental. Em ambos, busca conhecer e analisar as contribuições científicas existentes sobre um determinado assunto, tema ou problema (CERVO; BERVIAN, 1983).

Desta forma, foi realizada pesquisa em bases bibliográficas acerca da questão do urbano e rural e do campo e cidade, sua distinção e relação, bem como da nova ruralidade brasileira; e acerca da mobilidade espacial no âmbito das ciências sociais, e suas diversidades e especificidades.

O levantamento bibliográfico deu-se a partir da busca por obras que poderiam embasar teoricamente a pesquisa em todas as suas fases. Após, dedicou-se a realização de resumos e fichamentos de artigos científicos, livros e capítulos de livros acerca da temática e do objeto da pesquisa.

Sendo assim, no que concerne ao debate sobre a relação campo-cidade, urbano-rural e distrito, destacam-se as consultas às obras de Abramovay (2000), Amaral e Fraxe (2009), Antunes e Hespanhol (2018), Azevedo (1970), Beaujeu-Garnier (1997), Bernardelli (2006), Carlos (2004, 2011, 2018), Corrêa (2007, 2010, 2012), Coutinho, et. al. (2013), Endlich (2006), Graziano da Silva (1997), IBGE (2008, 2017), Keller (1970), Luft (2010), Mesquita e Ferreira (2016), Pina, Lima e Silva (2008), Rosas (2014), Rua (2005), Santos (1993, 2008), Santos e Silveira (2006), Sposito (2006), Talaska, Silveira e Etges (2014), Tombini e Saquet (2014), Wanderley (200, 2001).

Da mesma forma, na cena da mobilidade espacial e da mobilidade campo-cidade, destacam-se as obras: Bassand e Brulhardt (1983), Cardoso e Lobo (2016), Cortês (2006), Coutinho (2014), Cunha (2011), Gomes et. al. (2018a, 2018b), Jardim (2011), Matos (1993), Milbourne (2014), Oliveira (2011), Rastrelo e Silva (2008).

Para a caracterização de Cipolândia destacam-se os trabalhos de Brasil (1982), Moraes (1996), Neves (2007), Robba (1992).

Para obtenção dos dados secundários a respeito dos equipamentos urbanos disponíveis no distrito, dos dados populacionais e cadastrais, da obtenção da legislação referente ao processo de criação e da delimitação da área do distrito de Cipolândia foram utilizadas as técnicas de pesquisa documental e eletrônica, sobretudo em banco de dados como os disponibilizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2018a, 2018b, 2013, 2019a, 2019b; SIDRA, 2019), pela Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico (SEMADE, 2018), pelo Instituto de Meio Ambiente de Mato Grosso do Sul (IMASUL/SISLA, 2018), pela Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (CPRM, 2006),

pela Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos (AGESUL, 2018) e pela Assembleia Legislativa de Mato Grosso (Lei nº1.164/1958, Lei nº81 / 1947, Lei nº 467/ 1906) . Além de consultas às Gerências Municipais de Educação, de Saúde e de Planejamento e Urbanismo. Para Barros e Lehfeld (2014), quando bem aliadas às técnicas de pesquisa bibliográfica e documental, na atualidade, a utilização dos meios eletrônicos, das telecomunicações e da internet possibilita o acesso a uma série de dados e informações, organizados ou não, existentes online, que podem ser acessados com extrema facilidade pelo pesquisador.

## **1.2. Pesquisa de campo**

A pesquisa de campo abarcou três procedimentos distintos, porém complementares: O primeiro e, julga-se, o principal, foi o desenvolvimento de um levantamento e coleta de dados a campo; outro foi a aplicação da técnica da observação direta; e por fim, a realização de entrevistas com objetivo de colher informações adicionais que por ventura não foram obtidas nas outras etapas.

### ***1.2.1. O levantamento de dados a campo***

A pesquisa do tipo levantamento se caracteriza pela busca da informação desejada diretamente com um determinado grupo de interesse, a respeito dos dados que se deseja obter. “Trata-se de um procedimento útil, especialmente em pesquisas exploratórias e descritivas” (SANTOS, 1999, apud SILVEIRA; CÓRDOVA, 2009, p. 39).

Nesta pesquisa, utilizou-se o desenho de levantamento de dados interseccional, pois pretende reportar um recorte temporal único, segundo Babbie (1999). Neste desenho, os dados são colhidos em um dado momento de uma amostra selecionada para descrever uma população maior na mesma ocasião, retratando assim, um fenômeno à época do estudo.

Assim, por tratar-se de uma pesquisa quali/quantitativa, os dados foram coletados por meio de formulário, aplicado sob a forma de entrevista estruturada às unidades de análise de um espaço amostral total. Para Babbie (1999), geralmente, nas pesquisas com estas características, a unidade de análise é a pessoa.

Desta forma, buscou-se para a aplicação do formulário uma amostra estratificada da população total do distrito, incluindo população da sede e da zona rural. A amostra estratificada é um método que possibilita um maior grau de representatividade, reduzindo um possível erro amostral (BABBIE, 1999).

Logo, com base nos dados populacionais e no mapa do distrito, buscou-se tomar uma amostra probabilística que representasse de forma homogênea as características socioespaciais da população. Babbie (1999) pontua que estratificar a amostra por lugar geográfico aumenta a representatividade dos grupos sociais. Assim, buscou-se a distribuição das entrevistas na maior quantidade de quarteirões da sede do distrito, como se optou também por espacializar a aplicação do formulário, da melhor maneira possível, na área rural do distrito.

### ***1.2.2. Moldura e amostra para o levantamento a campo no distrito de Cipolândia***

A moldura da amostragem para o levantamento a campo é a população com 15 anos de idade ou mais<sup>2</sup> do distrito de Cipolândia, tanto da sede do distrito quanto de sua zona rural. Destacando, que uma moldura de amostragem é o total de elementos dos quais é selecionada uma amostra probabilística (BABBIE, 1999).

Dito isto, para obter-se o tamanho da amostra, utilizou-se da metodologia sugerida por Barbetta (1998), encontrada em Stamm (2013), que emprega duas fórmulas. Na primeira, busca-se obter a aproximação para o tamanho da amostra:

$$n_0 = \frac{1}{E^2}$$

$n_0$  = aproximação para o tamanho da amostra

E = erro amostral

Após obter-se a aproximação para o tamanho da amostra aplica-se a segunda equação:

$$n = \frac{N \times n_0}{N + n_0}$$

N = tamanho da população

n = tamanho da amostra

Nesta ocasião, deseja-se um erro amostral de no máximo de 10% (0,10), sendo aplicado à primeira equação.

$$n_0 = \frac{1}{(0,10)^2} = 100$$

Conforme o IBGE, o distrito de Cipolândia possuía, na ocasião do Censo demográfico 2010, uma população total de 814 moradores, sendo 591 com 15 anos de idade ou mais (SIDRA,

---

<sup>2</sup> A definição da participação apenas dos moradores maiores de 15 anos de idade fez-se em três sentidos: o primeiro para proporcionar maior facilidade na aplicação dos formulários e na compreensão das questões pelos entrevistados; o segundo relaciona-se com o fato pressuposto de os menores de 15 anos não deterem autonomia para realizar deslocamentos voluntários à cidade, assim suas respostas poderiam ser insuficientes e/ou condicionadas a realidade de outro membro da família; e o terceiro, e o mais importante, vai no sentido de não submeter este extrato populacional a qualquer risco de constrangimento ou perturbação.

2018). De posse desta informação e com o tamanho aproximado da amostra em 100 indivíduos, estabelecido pela primeira equação, aplicou-se a segunda equação.

$$n = \frac{N \times n_0}{N + n_0} \rightarrow n = \frac{591 \times 100}{591 + 100} \rightarrow n = 85,52 \rightarrow n = 86$$

Buscando colher informações mais precisas e confiáveis possíveis, para a aplicação dos formulários respeitou-se a proporcionalidade entre os moradores homens, mulheres, urbanos e rurais, respeitando, ainda, a distribuição da população por faixa etária.

Nesta perspectiva, a população do distrito foi dividida por gênero e faixas etárias<sup>3</sup>, considerando, para esta pesquisa, as seguintes faixas: jovens de 15 a 24 anos, jovens de 25 a 44 anos, adultos de 45 a 60 anos, e idosos com mais de 60 anos. Diante disto, os formulários foram aplicados aos 86 indivíduos da amostra, considerando a proporcionalidade de cada faixa etária, por gênero e situação de moradia (urbano ou rural) - conforme descrito na Tabela 1.

Tabela 1 - Aplicação do formulário conforme gênero, faixa etária e situação de moradia.

Faixa etária	Situação de Moradia x Gênero				Total por faixa etária
	Urbana		Rural		
	Masculino	Feminino	Masculino	Feminino	
15 a 24 anos	29 (4,90%)	25 (4,23%)	25 (4,23%)	22 (3,72%)	101 (17,08%)
Nº de formulários	4,21= <b>4</b>	3,63= <b>4</b>	3,63= <b>4</b>	3,19= <b>3</b>	14,696= <b>15</b>
25 a 44 anos	52 (8,78%)	66 (11,16%)	53 (8,96%)	47 (7,94%)	218 (36,88%)
Nº de formulários	7,54= <b>8</b>	9,59= <b>9</b>	7,75= <b>8</b>	6,82= <b>7</b>	31,721= <b>32</b>
45 a 59 anos	42 (7,10%)	35 (5,92%)	42 (7,10%)	33 (5,58%)	152 (25,71%)
Nº de formulários	6,10= <b>6</b>	5,09= <b>5</b>	6,10= <b>6</b>	4,79= <b>5</b>	22,118= <b>22</b>
Mais de 60	35 (5,92%)	38 (6,42%)	32 (5,41%)	15 (2,53%)	120 (20,30%)
Nº de formulários	5,09= <b>5</b>	5,52= <b>5</b>	4,65= <b>5</b>	2,17= <b>2</b>	17,461= <b>17</b>
Total população	158 (26,75%)	164 (27,75%)	152 (25,7%)	117 (19,8%)	591 (100%)
Total de formulários	24,49 = <b>23</b>	23,83 = <b>23</b>	22,13 = <b>23</b>	16,97 = <b>17</b>	<b>86</b>

Fonte: SIDRA (2018), adaptado pelo autor (2019).

### 1.2.3. Aplicação do formulário

Segundo Gerhardt et. al. (2009), o formulário é composto por uma coleção de questões, formuladas e anotadas por um entrevistador, numa situação face a face com o entrevistado.

Logo, distingue-se do questionário, basicamente, pelas diferentes formas de aplicação. Enquanto o questionário é preenchido pelo próprio entrevistado, o formulário é preenchido pelo

<sup>3</sup> A escolha pela divisão da população do distrito em quatro faixas etárias distintas deu-se por dois motivos: em vista da divisão da população de forma em que seria possível retirar uma amostra mínima mais homogênea possível em todos estratos pretendidos considerando também as faixas etárias por gênero e por situação de moradia; e pela busca em analisar os dados referentes aos diferentes estágios de vida: dos estudantes, aos trabalhadores jovens em início do período laboral, trabalhadores mais próximos à aposentadoria, além da população idosa.

entrevistador (BARROS; LEHFELD, 2014; GERHARDT et. al., 2009). Quanto à sua eficácia para a pesquisa, “[...] por se constituírem de perguntas padronizadas, são instrumentos de pesquisa mais adequados à quantificação, porque são mais fáceis de serem codificados e tabulados, propiciando comparações com outros dados relacionados ao tema pesquisado” (GERHARDT et. al., 2009, p. 71).

Cervo e Bervian (1983) destacam como principais vantagens da utilização do formulário a assistência direta do investigador, a possibilidade de utilização de perguntas mais complexas e a garantia da uniformidade na interpretação dos dados.

Destarte, o formulário utilizado nesta pesquisa é composto por 23 questões, com perguntas fechadas e abertas (Apêndice A). Para Barros e Lehfeld (2014), a combinação de perguntas abertas com perguntas fechadas é primordial para se obter um levantamento mais amplo e exaustivo a respeito do assunto pesquisado.

Logo, conteve questões acerca da caracterização socioeconômica dos moradores (questões de 01 à 13 e questão 22 do formulário); itens que buscaram descrever as motivações, frequência, tempo de permanência e a cidade destino dos deslocamentos, (para resposta espontânea do entrevistado, questão 14; e para resposta estimulada, questão 15 do formulário); meios de transportes e rodovias utilizadas, bem como avaliação do sistema viário (questões de 16 à 21 do formulário); e avaliação dos serviços e equipamentos urbanos disponíveis no distrito (questão 23 do formulário).

Sendo assim, os formulários foram aplicados diretamente pelo pesquisador nos dias 19 e 26 de janeiro; 02, 09 e 24 de fevereiro; e 02 de março de 2019, na sede do distrito e em sua área rural. Apesar das dificuldades encontradas, sobretudo pelas distâncias percorridas e pela dispersão populacional, de toda sorte, a aplicação transcorreu em linhas gerais de maneira satisfatória, muito pela receptividade e atenção dos moradores.

Um pré-teste foi realizado no dia 29/12/2018, com 9 entrevistados. Esse procedimento, segundo Barros e Lehfeld (2014), é fundamental para testar a compreensão das questões, verificar dúvidas e dificuldades de preenchimento e necessidade de alteração de perguntas. Após a aplicação, foram ajustadas as perguntas para melhor desenvolvimento da aplicação final.

#### ***1.2.4. A observação direta como subsídio à pesquisa***

A técnica da observação direta em campo foi utilizada para a coleta de dados sobre a dinâmica econômica e social do distrito, sobre sua estrutura de equipamentos urbanos, meio de

transporte coletivo e das rodovias que são utilizadas nos deslocamentos da população do distrito.

Segundo Barros e Lehfeld (2014), a observação é uma técnica flexível e que pode ser utilizada dentro de qualquer metodologia de pesquisa, tanto em abordagens qualitativas quanto quantitativas. A maior vantagem desta técnica é sua realização no local de ocorrência do evento, possibilitando o contato direto com o fenômeno e a coleta de dados sobre um conjunto de fatos.

Desta maneira, a observação em campo foi aplicada in loco, nos dias 04/04 e 20/04 de 2018, durante a parte inicial da pesquisa e em 19/01, 25/01, 02/02, 09/02, 24/02 e 02/03 de 2019, concomitantemente à aplicação do formulário tanto na sede e zona rural do distrito de Cipolândia como nos principais trechos das rodovias que dão acesso àquele distrito. A coleta de dados desta etapa deu-se por meio de registro fotográfico, o qual é um importante registro da observação feita, pois podem ser analisados posteriormente com mais cuidado e mais tempo (BARROS; LEHFELD, 2014).

Isto posto, na sede do distrito buscou-se observar, dentre outros, a estrutura dos equipamentos urbanos de responsabilidade do poder público ou de concessionárias como: escola, posto de saúde, posto policial, saneamento, telefonia e internet, condições das vias internas (ruas), limpeza urbana e coleta de lixo, instalações públicas de lazer e recreação e transporte coletivo. Da mesma forma foram observados os equipamentos e serviços que estão ligados à iniciativa privada como: lojas de produtos para casa e pessoais (supermercado, loja de roupas, calçados, dentre outros), lojas de materiais de construção, postos de combustíveis, lojas de produtos agropecuários, unidades de serviços bancários etc.

A ideia básica da aplicação desta etapa foi confrontar os dados obtidos com a observação direta com os dados coletados nos formulários acerca da satisfação dos moradores com os referidos equipamentos. Vislumbrando, assim, retratar de maneira mais fiel possível a realidade daquela comunidade.

#### ***1.2.5. Realização de entrevistas***

A técnica de realização de entrevista não estruturada, com perguntas e respostas abertas, foi utilizada de maneira complementar às demais técnicas de pesquisa de campo e da pesquisa de gabinete, tendo em vista obter algumas informações complementares e que pudessem contribuir com o detalhamento da pesquisa.

Esta técnica possibilita, através do estabelecimento de uma conversa amigável com o entrevistado, levantar dados que possam ser utilizados em análise qualitativa e quantitativa, selecionando os aspectos de maior relevância para a pesquisa (BARROS; LEHFELD, 2014).

Nesta perspectiva, foi entrevistado o representante da empresa Transamérica, responsável pelo transporte coletivo que realiza a linha para a cidade de Aquidauana. A entrevista constituiu-se em uma conversa a fim de obter dados sobre a relação dos moradores com o transporte coletivo, custos das passagens, número de passageiros, da manutenção dos veículos, entre outros aspectos gerais da dinâmica da prestação do serviço em Cípolândia.

Também foi entrevistado o representante da empresa Tuca Transporte, responsável pelo transporte escolar na região de Cípolândia, com o objetivo principal de levantar dados sobre a quantidade e alcance das linhas do transporte escolar na região, quais linhas tem como destino a escola da sede distrito de Cípolândia, qual percurso diário, quais horários e a frequência, bem como uma aproximação do número de passageiros estudantes.

A entrevista como diretor da Escola Municipal Ada Moreira Barros, sediada no distrito de Cípolândia, foi no sentido de obter um panorama geral da escola, número de alunos da sede e da área rural, séries escolares ofertadas, número de professores e estrutura física da escola. Por fim, foram entrevistados representantes do Gabinete do Prefeito e da Gerência de Planejamento e Urbanismo do Município de Aquidauana acerca da situação da localidade “Chácaras Bacuri”, sobretudo na seara do conflito territorial que aquela comunidade está submetida, da cobrança de impostos pelo município de Dois Irmãos do Buriti e, principalmente, quais ações estão sendo desenvolvidas pela municipalidade para que a situação seja resolvida.

### **1.3. Elaboração de produtos cartográficos e tabulação dos dados**

Nesta etapa da pesquisa, foram elaborados os mapas de localização do distrito, articulação e acesso, de uso e cobertura da terra, das principais localidades do distrito e das cidades receptoras dos deslocamentos, assim como foi realizada a tabulação dos dados obtidos a campo.

Para tal, foram utilizados os softwares *ArcGIS 10* e *Spring 5.5.5*. Os dados utilizados foram obtidos nas bases do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2019b), sobretudo os referentes à divisão político-administrativa e às rodovias; além da utilização de imagens do satélite Landsat 8 (Bandas 4, 5, 6 e 8), para o mapeamento do uso da terra; combinados, ainda, aos dados primários colhidos a campo referentes às localidades do distrito e aos deslocamentos.

Da mesma forma, após a aplicação dos formulários do levantamento a campo, os dados coletados foram tabulados utilizando o software Excel versão 2013, com a utilização da ferramenta “Tabela Dinâmica” para o cruzamento dos dados a fim de proporcionar sua análise sob todas as variáveis possíveis e necessárias para atender aos objetivos da pesquisa.

Segundo Cervo e Bervian (1983), a codificação e a tabulação dos dados, após colhidos cientificamente, possibilitam a elaboração de gráficos, quadros estatísticos e mapas necessários para a análise.

## 2. LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

### 2.1. Localização do Distrito de Cicolândia

O município de Aquidauana localiza-se na Mesorregião do Pantanal Sul Mato-grossense, na Microrregião Geográfica de Aquidauana (EMBRAPA, 2011). Possui a população estimada para 2018 de 47.871 habitantes (45.614 no Censo de 2010) e área aproximada de 16.970,711 km<sup>2</sup>, resultando numa densidade demográfica de 2,69 hab/km<sup>2</sup> (IBGE, 2018).

A divisão territorial do município é constituída, além do distrito sede de Aquidauana, dos distritos de: Camisão, Piraputanga, Taunay e Cicolândia (IBGE, 2018b). Destes, Camisão contava com uma população de 665 habitantes, Piraputanga com 673 habitantes, Taunay com 4.742 habitantes, e Cicolândia com 814 habitantes, em 2010 (SEMADE, 2018; IBGE, 2018b).

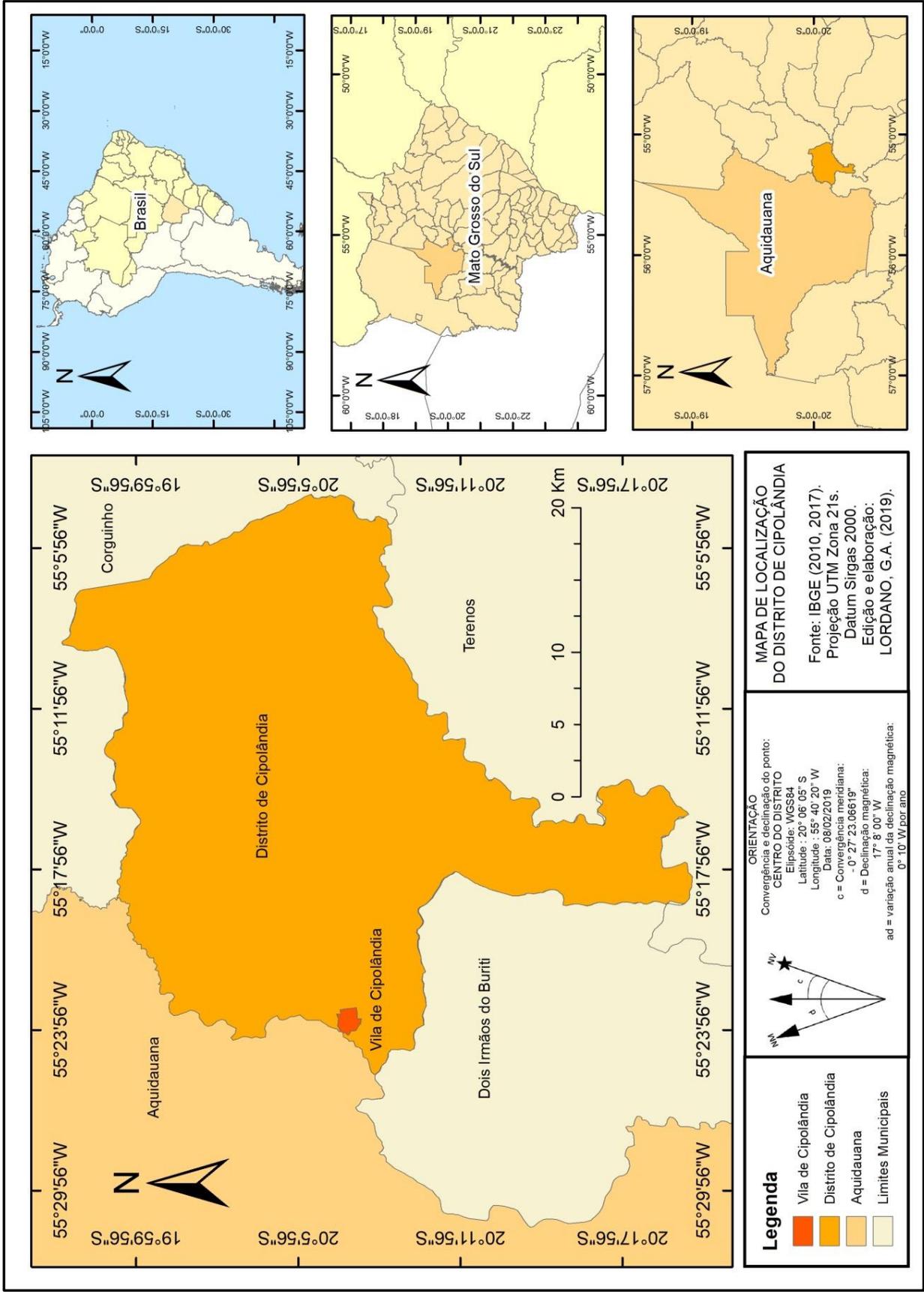
O distrito de Cicolândia está localizado no planalto Aquidauana/Campo Grande, entre as coordenadas: 55°03'53" e 55°25'29"W e 19°57'06 e 20°20'28"S. Possui aproximadamente 767,817km<sup>2</sup> de área total e é delimitado pelo IBGE<sup>4</sup>, seguindo o disposto no Decreto-Lei n°1164, de 20 de novembro de 1968 (Lei de criação do Distrito, Anexo 1), da seguinte forma: início no encontro do córrego Cipó com o rio Taboco até o córrego São Félix, córrego Água Boa, limite intermunicipal Aquidauana-Corguinho, córrego Água Limpa, rio Aquidauana, limite intermunicipal Aquidauana-Dois Irmãos do Buriti e córrego Cipó até o ponto inicial (IBGE, 2010). Faz fronteira ao norte com o município de Corguinho, a leste com os municípios de Corguinho e Terenos, ao sul com os municípios de Terenos e Dois Irmãos do Buriti, e a oeste, limitado pelo rio Taboco, com o restante do território do município de Aquidauana (Figura 2).

A sede do distrito de Cicolândia está localizada entre as coordenadas 55°23'06" e 55°24'07" W e 20° 08' 16" e 20° 07' 21" S, sua área total é de aproximadamente 2,052 km<sup>2</sup> e é composta por aproximadamente 43 quadras de loteamento residencial (Figura 3).

---

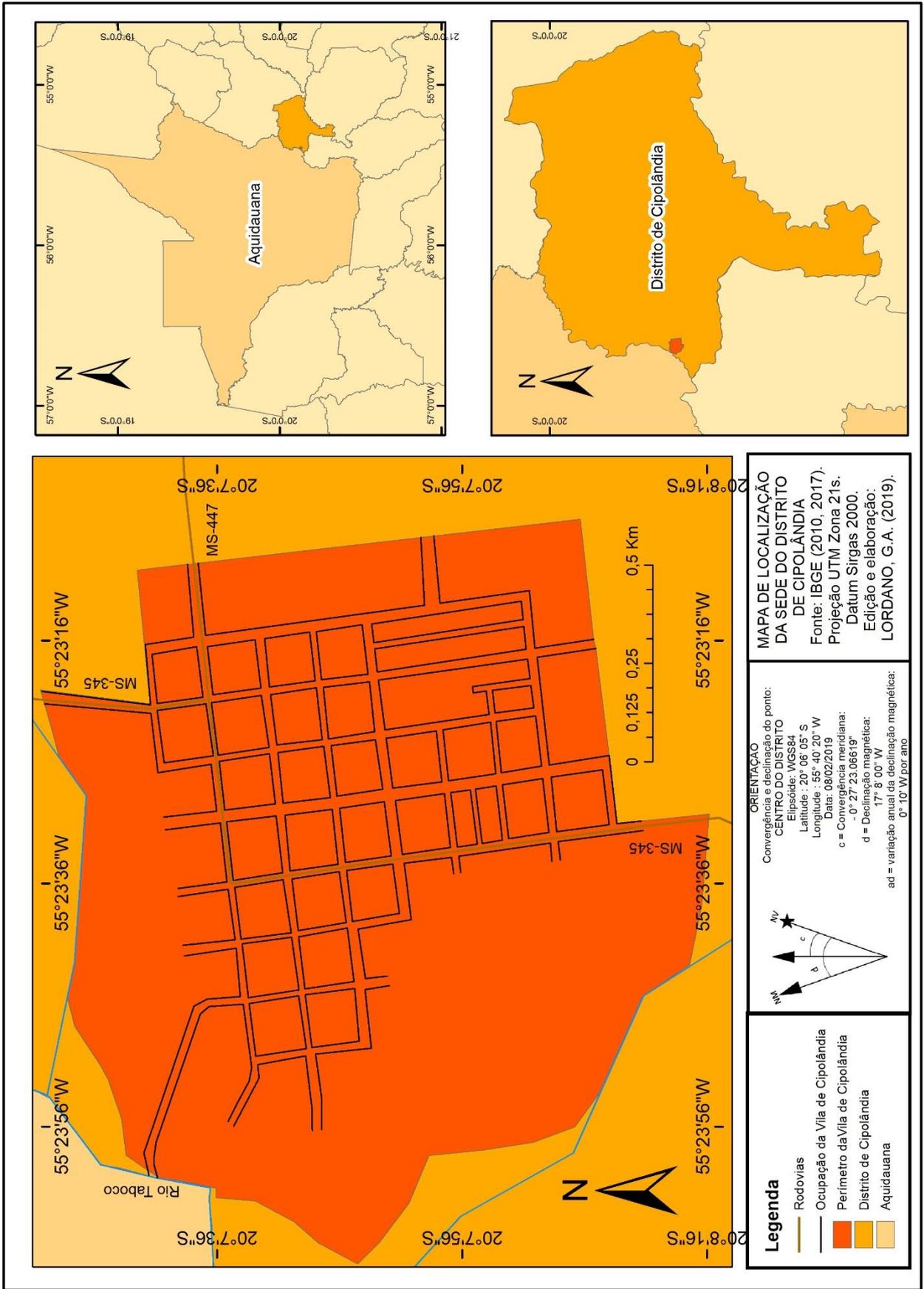
<sup>4</sup> O IBGE divide o distrito em dois setores censitários: Setor 500110215000002, zona rural do distrito e Setor 500110215000001, a sede do distrito de Cicolândia.

Figura 2 - Localização do distrito de Cipoilândia - Aquidauana/MS.



Fonte: elaborado pelo próprio autor (2019).

Figura 3 - Localização e planta urbana da sede do distrito de Cipolândia.



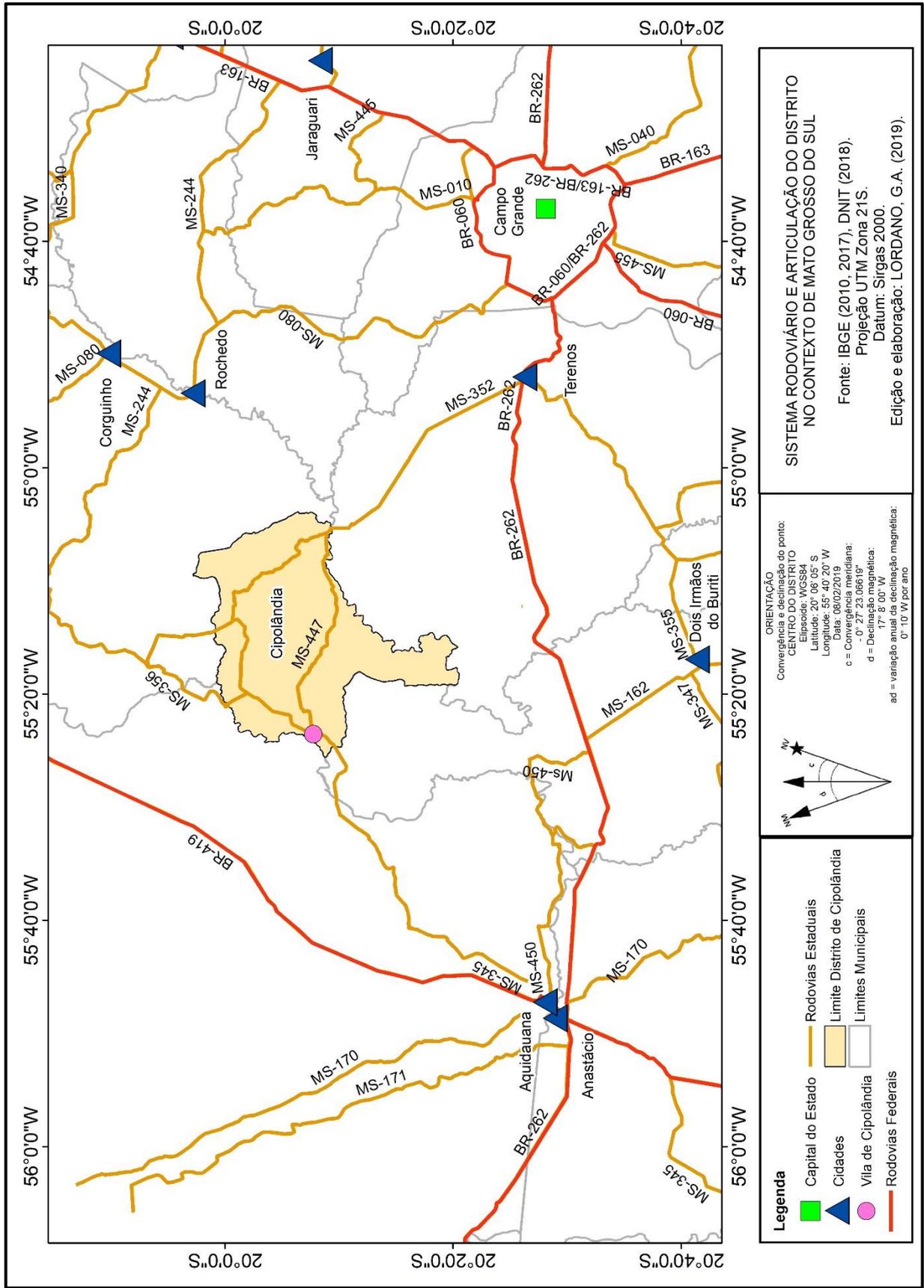
Fonte: elaborado pelo próprio autor (2019).

A sede do distrito de Cicolândia, liga-se à sede do município de Aquidauana por meio da MS-345 em um percurso de aproximadamente 61,1 quilômetros e a sede do município de Anastácio 68,6 quilômetros; à cidade de Terenos, pelas MS-447 e MS-352, em trajeto de cerca de 77,3 quilômetros; e à cidade de Campo Grande, em percurso pelas rodovias MS-447, MS-352 e BR-262 totalizando 94,4 quilômetros de distância<sup>5</sup>. Toda rota de acesso à sede distrito de Cicolândia, tanto pela MS-345 quanto pelas MS-447 e MS-352, é feita por meio de rodovias não pavimentadas (AGESUL, 2018). A Figura 4 apresenta o sistema rodoviário e articulação do distrito no contexto de Mato Grosso do Sul.

---

<sup>5</sup> Vale ressaltar que as distâncias apresentadas acima fazem referência à extensão das somas dos trechos rodoviários fornecidos pela Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos – AGESUL, os quais, geralmente, limitam-se nos respectivos perímetros urbanos. Na pesquisa de campo, pode-se constatar que a distância “real” para quem se desloca a estas cidades é um pouco superior: 65 quilômetros até a cidade de Aquidauana; 69 quilômetros até Anastácio; 80 quilômetros até Terenos; e aproximadamente 105 quilômetros até a cidade de Campo Grande.

Figura 4 - Sistema rodoviário e articulação do distrito de Cipolândia no contexto de Mato Grosso do Sul.



**Legenda**

- Capital do Estado
- ▲ Cidades
- Vila de Cipolândia
- Rodovias Federais
- Rodovias Estaduais
- Limite Distrito de Cipolândia
- Limites Municipais

**ORIENTAÇÃO**

Conversão das coordenadas do ponto:  
CENTRO DO DISTRITO

Elipsóide: WGS84  
Latitude: 20° 08' 05" S  
Longitude: 55° 40' 20" W  
Data: 06/02/2019  
e = Convergência meridiana: -0° 27' 23,06619"  
d = Declinação magnética: 177° 8' 00" W  
ad = variação anual de declinação magnética: 0" -10" W por ano

**SISTEMA RODOVIÁRIO E ARTICULAÇÃO DO DISTRITO NO CONTEXTO DE MATO GROSSO DO SUL**

Fonte: IBGE (2010, 2017), DNIT (2018).  
Projeção UTM Zona 21S.  
Datum: Sirgas 2000.  
Edição e elaboração: LORDANO, G.A. (2019).

Fonte: elaborado pelo próprio autor (2019).

## 2.2. Caracterização Física do Distrito de Cipolândia

O distrito de Cipolândia situa-se no domínio Cerrado com predomínio da região de Savana e apresentando também área de contato de Savana Floresta Estacional. Sua vegetação é composta por Savana/Floresta Estacional Semi-decidual Submontana (Mata), Savana Arborizada (Cerrado), Savana Florestada (Cerradão) e Pastagem Plantada na Região de Savana (IMASUL/SISLA, 2018). Apresenta altitudes que variam de 171m próximo ao rio Taboco à 727 metros no topo da Serra de Maracaju (ASF, 2018).

A geologia do distrito apresenta solos do Grupo Itararé Formação Aquidauana: arenito vermelho a róseo, médio a grosso, diamictito, arenito esbranquiçado, conglomerado, siltito, folhelho e arenito fino laminado, vermelho a róseo, intercalações de diamictito e folhelho de cor cinza-esverdeado; ambiente deposicional continental, fluvial e lacustre em direção ao sul da bacia, com depósitos glaciais; do Grupo Paraná Formação Ponta Grossa: folhelho com lentes de arenito fino, folhelho siltico e argiloso, siltito, arenito síltico, macrofósseis (trilobitas, traquiópodos e tentaculites), microfósseis (acritarcas e quitinozoários); e do Grupo São Bento Formação Botucatu: arenito fino a grosso de coloração avermelhada, grãos bem arredondados e com alta esfericidade, disposto em e/ou de estratificações cruzadas de grande porte, ambiente continental desértico, depósitos de dunas (CPRM, 2006).

Como parte do município de Aquidauana, seu clima é tropical, com inverno seco. Apresentando estação chuvosa no verão - de novembro a abril - e nítida estação seca no inverno - de maio a outubro - sendo julho o mês mais seco. A temperatura média anual é de 23,3°C e a precipitação pluviométrica média anual de 1.323 mm. O mês mais frio apresenta temperatura do ar média superior a 18°C. A estação seca varia de 3 a 4 meses e se estende entre os meses de maio a setembro, com totais pluviométricos médios inferiores a 50 mm (EMBRAPA, 2011).

As unidades Geomorfológicas encontradas no distrito são: Planície Fluvial, com área plana resultante de acumulação fluvial, periodicamente alagada; Formas Tabulares, com relevos de topo aplanado, com diferentes ordens de grandeza e de aprofundamento de drenagem, separados por vales de fundo plano; Formas Convexas, com relevos de topo convexo, com diferentes ordens de grandeza e de aprofundamento de drenagem, separado por vales de fundo plano e/ou em “V”; Superfície Estrutural Tabular, com superfície aplanada de topo parcial ou totalmente coincidente com a estrutura geológica, limitada por escarpas e retrabalhada por processos de pediplanação; Superfície Pediplanada, com superfície de aplanamento, elaborada por processos de pediplanação, cortando litologias pré-cambrianas do Grupo Cuiabá e Corumbá, rochas devonianas e permocarboníferas da Bacia Sedimentar do

Paraná; e Superfície Erosiva Tabular, com relevo residual de topo aplanado, provavelmente testemunho de superfície aplanada e geralmente limitado por escarpas (BRASIL, 1982).

### **2.3. Breve Histórico do Distrito de Cipolândia**

O primeiro núcleo referente ao Distrito de Cipolândia surgiu por volta de 1934, formado por garimpeiros que rumavam ao local, movidos pela descoberta de diamantes. Contudo, havendo no ano seguinte a retirada de parte destes garimpeiros que partiram para o antigo distrito de Corrente (atualmente distrito de Palmeiras), o qual também surgia como garimpo (ROBBA, 1992).

O esvaziamento citado por Robba (1992) permaneceria até 1945, quando nova corrida pelo garimpo traria novamente grande contingente ao local, ocorrendo em 1947 nova retirada dos garimpeiros do local. Porém, permanecendo na pequena vila parte das famílias dos não garimpeiros e dos “garimpeiros improvisados”, que eram agricultores que vieram do Nordeste motivados pela febre do diamante. Nos tempos áureos, a aglomeração na localidade chegou a ser da ordem de 12.000 pessoas (ROBBA, 1992, p. 101).

Neste sentido, a alocação inicial era às margens esquerda e direita do rio Taboco, em partes de terras oriundas da Companhia Inglesa, dos Senhores Maneco dos Reis e José Barbosa. Recebera o primeiro nome de São Mateus. Após, devido a um córrego da região que fazia muitas curvas e onde havia abundância de cipós em suas margens, recebeu o nome de Cipó (MORAES, 1996).

Conseqüentemente, por meio de um abaixo-assinado, com cerca de 200 signatários e dirigido ao então governador de Mato Grosso, Arnaldo Estevão de Figueiredo, por intermédio do prefeito de Aquidauana Manuel Benedito Teixeira Paes de Barros (Dr. Maneco), foi solicitada a desapropriação da área e a formação de uma colônia agrícola. Ficando estabelecido pelo Decreto nº 81, de 26 de dezembro de 1947 (Anexo 2), a área com 158 hectares do patrimônio (ROBBA, 1992).

Os moradores formavam duas colônias distintas: a colônia Barbosa, na porção mais a nordeste da atual sede do distrito, em áreas da fazenda Chapéu; e a colônia Lajeado, na porção mais ao sul da atual sede distrital às margens do córrego Cipó, em áreas da fazenda Lajeado. Constituíam-se por várias pequenas propriedades rurais voltadas à agricultura de base familiar (PESQUISA DE CAMPO, 2019).

O Decreto nº 81/1947 estipulava a desapropriação de 3.584 hectares que, somadas aos 16 hectares de terras devolutas, passaram a constituir o patrimônio da povoação de Cipó. As

terras eram advindas dos senhores José Barbosa (Fazenda Chapéu - 850 hectares), Manoel Rodrigues dos Reis (234 hectares), Companhia Frigorífica Anglo S.A. (Fazenda Lageado – 1300 hectares) e Cel. Jose Alves Ribeiro Filho (Fazenda Taboco – 1200 hectares), as quais encontravam-se ocupadas pelos patrimoniais (MATO GROSSO, 1947).

Assim, na década de 1950, é implantada a colônia agrícola de Cipó, a qual foi um centro agrícola importante para o município de Aquidauana com destaque para a cultura do café. Contudo, entrou em crise na década de 1960, visto que tinha tudo para se desenvolver, mas devido à falta de planejamento e vontade política nunca passou de um distrito pouco atrativo economicamente (JÓIA, 2005).

Robba (1992) afirmava que, em 18 de setembro de 1950, por determinação do governador do Estado Arnaldo Estevão de Figueiredo, a área foi demarcada e loteada pelo engenheiro agrônomo Otávio Gonçalves Gomes, com o auxílio do morador da vila, Francisco Cesário de Oliveira<sup>6</sup>. A área destinada à colônia seria de 4.657 hectares, abrangendo partes das fazendas Taboco, Lageado (frigorífico Anglo S.A., da qual foi desmembrado 2.208 ha, em 27 de dezembro de 1951) e Chapéu e de terras de Manuel dos Reis.

Desta forma, sua criação oficial se concretizou com a Lei Estadual nº 1.164, de 20 de novembro de 1958, a qual também delimitava a área do distrito. Ficou estabelecida a sua sede, a vila de Cipolândia, e delimitada seu início no rio Aquidauana na divisa norte da companhia frigorífica Anglo, seguindo por essa divisa até alcançar o rio Taboco. Por este rio acima, margem direita, até a barra do córrego São Félix, na divisa com o município de Rochedo (MATO GROSSO, 1958).

Os primeiros equipamentos urbanos a serem implantados no distrito datavam de 1952, quando foi criado um distrito policial e uma escola. Já no ano de 1964 foi criado o distrito de paz e, em 1978, as primeiras instalações de assistência médica e odontológica (ROBBA, 1992).

Sobre isto, destaca-se na voz da entrevistada número 25:

[...] me mudei para cá em 1968, aqui tinha meia dúzia de casas de adobe, mais nada. Não tinha nem estrada para chegar aqui, não tinha nada, a gente ia de cavalo ou carroça pela estrada do Lageado até Palmeiras e de lá pegávamos o trem para chegar em Aquidauana [...].

Prossegue a entrevistada: “[...] tinha muita agricultura, depois as fazendas foram comprando tudo, mas sempre foi um lugar bom de viver, animado, tinha muitas festas da igreja

---

<sup>6</sup> No início da povoação de Cipolândia, depois de encerrado o ciclo do garimpo, na transição dos anos 1950 e 1960, duas eram as famílias que praticamente concentravam, numérica e socialmente, a hegemonia em Cipolândia: a família Silva Pinto e a família Oliveira (PESQUISA DE CAMPO, 2019).

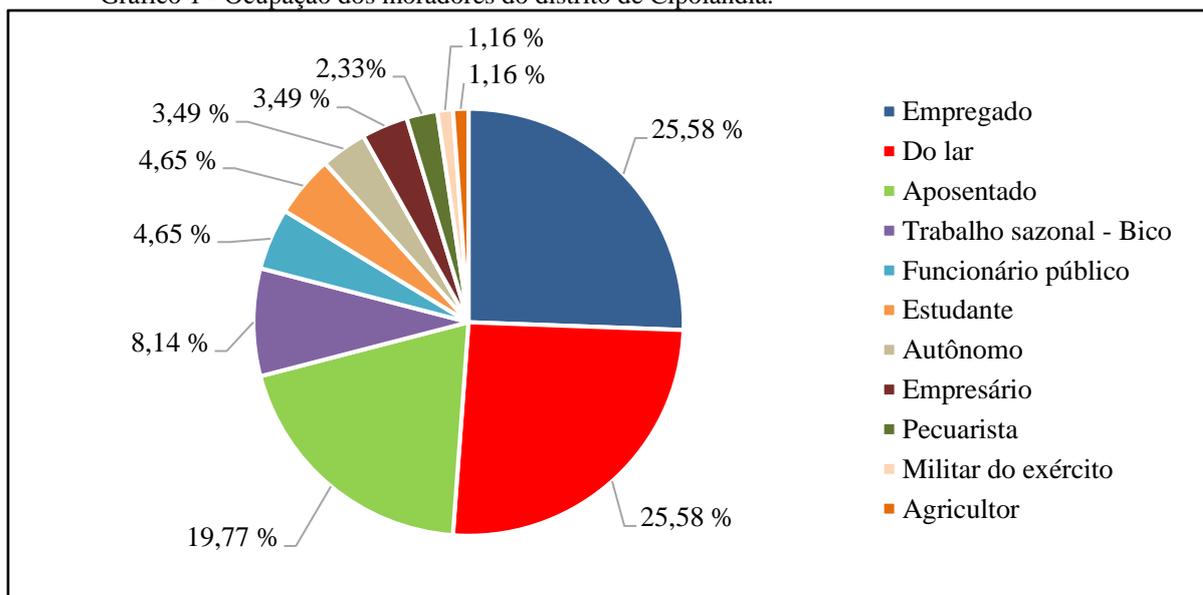
e nas casas das pessoas também, as pessoas eram unidas, eu criei todos meus filhos aqui, sozinha”.

#### 2.4. Caracterização socioeconômica e a organização espacial no distrito de Cipolândia

Na oportunidade do Censo Demográfico de 2010, considerando a população com 10 anos ou mais de idade, merece destaque que 12,78% possuíam rendimento nominal até meio (1/2) salário mínimo, 29,03% possuíam renda média mensal entre meio e um salário mínimo, 15,82% de um a dois salários mínimos e, ainda, 37,3% eram declarados como sem rendimentos (SIDRA, 2018).

O perfil socioeconômico do morador do distrito era muito ligado ao trabalho no campo. Percebeu-se que os núcleos familiares eram constituídos por dois e meio indivíduos, em média, na sede e por três, em média, na zona rural. Predominantemente, o chefe da família trabalhava em alguma atividade de prestação de serviços nas fazendas da região e alguns poucos ligados à estrutura de comércio do distrito. Diante disto, 25,58% dos respondentes declararam-se como empregados, outros 25,58% dos entrevistados declararam ocupação do lar, 8,14% como prestadores de serviço sazonal/bico, havendo, ainda, os que estavam ligados à estrutura de atendimento do estado (escola, posto de saúde, correio), perfazendo 4,65% os que se declararam funcionários públicos, conforme revelam os dados da pesquisa de campo, Gráfico 1.

Gráfico 1 - Ocupação dos moradores do distrito de Cipolândia.



Fonte: pesquisa de campo (2019).

Esses índices, somados à observação a campo, evidenciaram a baixa dinamicidade econômica do distrito, amparada, sobretudo, por um modelo produtivo que privilegia a grande propriedade rural. Economicamente, as atividades agrícolas predominantes são bovinocultura de leite e de corte (AGRAER, 2018), com raras áreas de manejo de florestas plantadas (Eucalipto), como pode ser observado na Figura 5.

Figura 5 - Atividades predominantes na zona rural do distrito de Cipolândia.



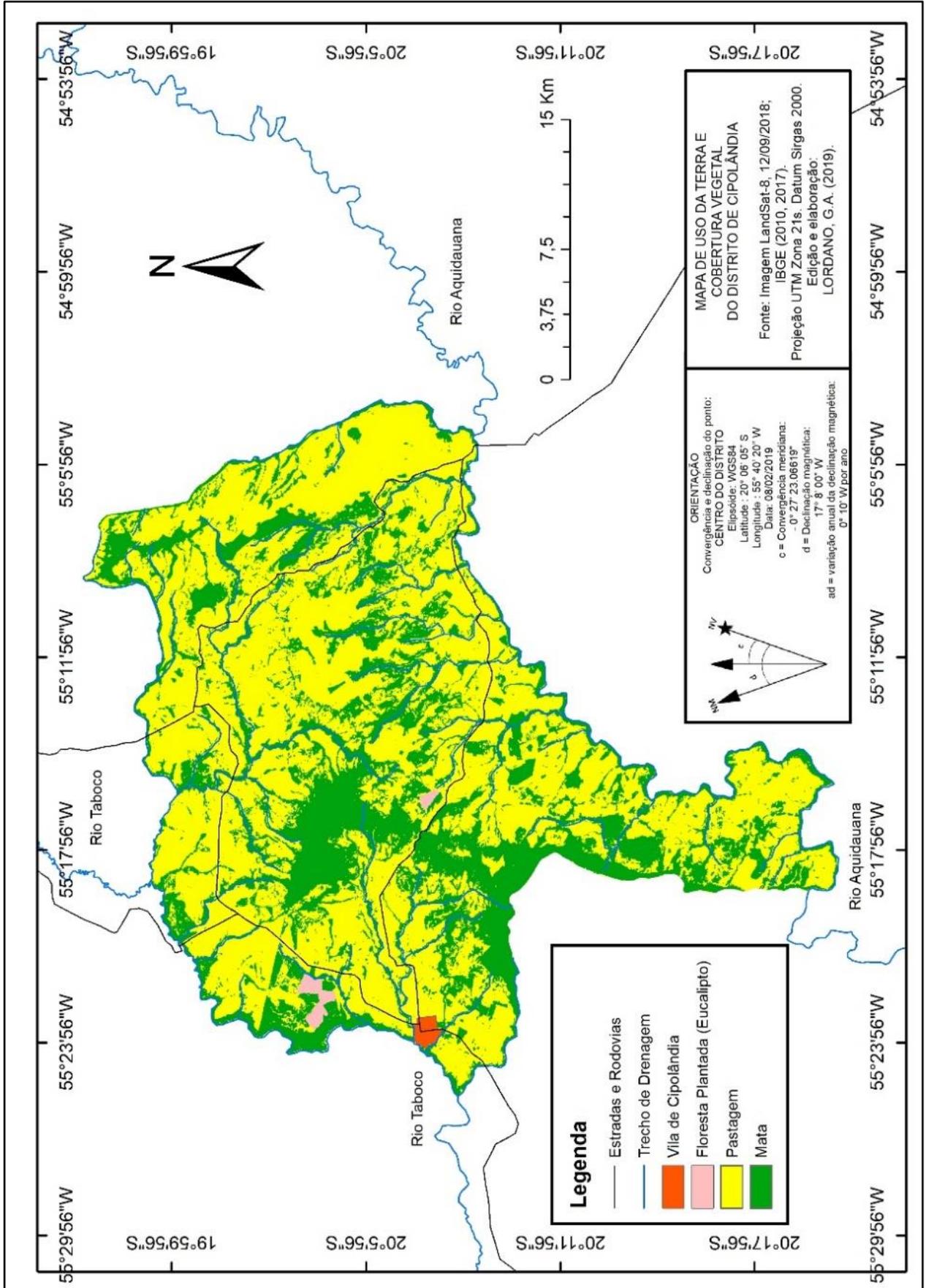
Fonte: o próprio autor (2019).

No mapa de uso da terra e cobertura vegetal no distrito de Cipolândia (Figura 6) é possível visualizar a forte presença das áreas de pastagens, evidenciando a relevante concentração de propriedades rurais que desempenham atividades relacionadas à pecuária de corte, havendo, ainda, a permanência de matas ciliares as margens dos rios e córregos e de áreas de matas nativas preservadas, sobretudo nos pontos de maior declividade do terreno.

A organização do espaço no distrito é marcada, sobretudo, pela dispersão populacional, apresentando uma densidade demográfica de 1,06 hab/km<sup>2</sup>. Para Keller (1970), esta dispersão é uma característica latente da paisagem rural brasileira.

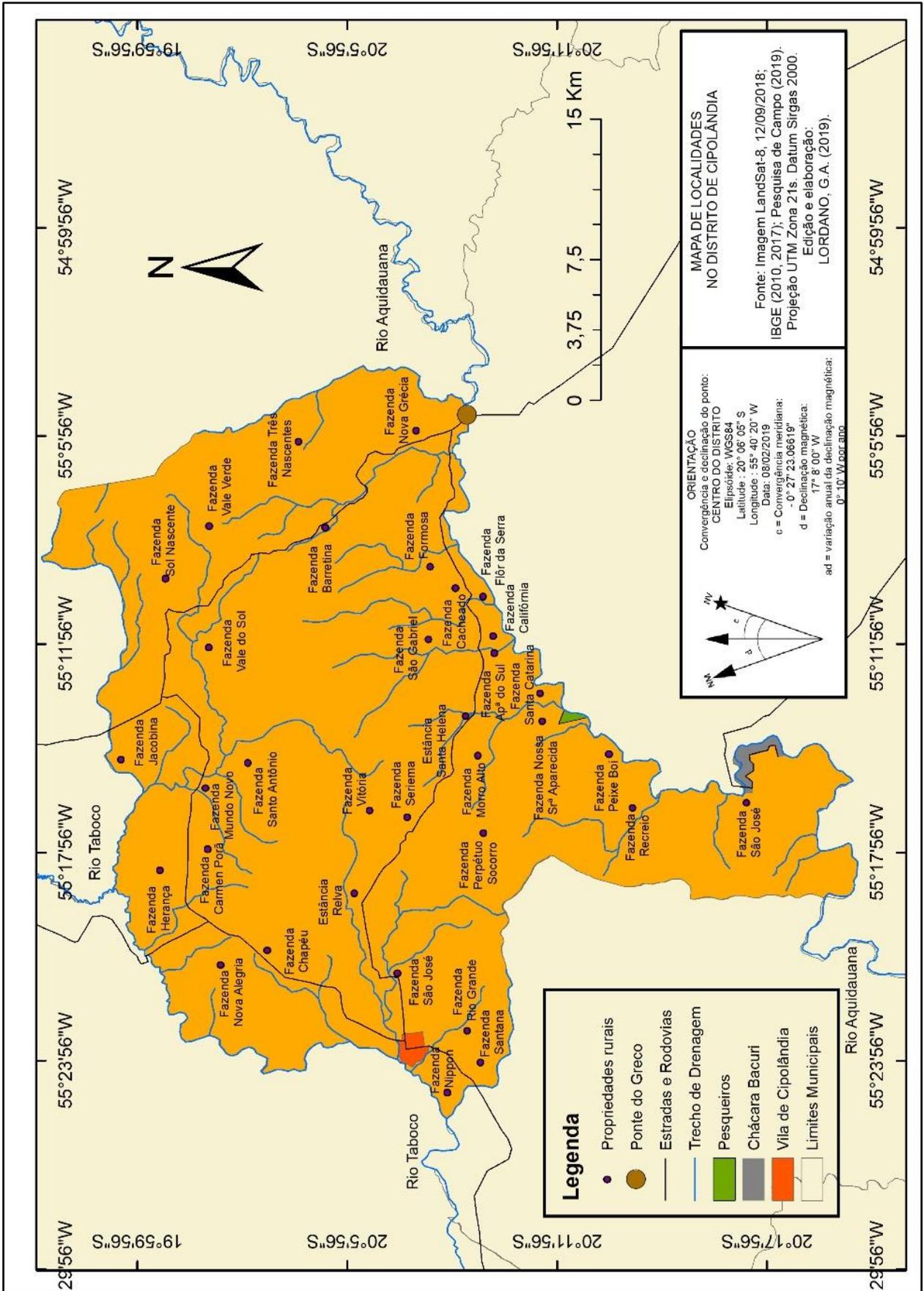
Como destacado na Figura 7, além do adensamento da sede do distrito de Cipolândia, outras poucas localidades possuem destaque no cenário do perímetro territorial do distrito. Com destaque para as duas regiões destinadas à implantação de pesqueiros à margem do rio Aquidauana. Do mais, a grande propriedade rural, ainda que sem a presença de agrovilas ou agroindústrias, prevalece.

Figura 6 - Uso da terra e cobertura vegetal no distrito de Cipolândia.



Fonte: elaborado pelo próprio autor (2019).

Figura 7 - Localidades rurais no Distrito de Cipolândia.



Fonte: elaborado pelo próprio autor (2019).

A pequena localidade conhecida como Chácara Bacuri, neste caso, chama atenção. Localizada ao sul do distrito, na margem direita do rio Aquidauana, com aproximadamente 90 imóveis a beira rio, exerce a função tanto de moradia para alguns proprietários e empregados como de imóveis de veraneio (Figura 8). Seus ocupantes ligam-se, imediatamente, à cidade de Terenos pela estrada conhecida popularmente como estrada do Nuara. Porém, a localidade não possui ligação direta com a sede do distrito de Cipolândia.

Durante as entrevistas com os moradores da localidade, fica latente uma situação que não passa despercebida: parte dos moradores acredita que a localidade pertença ao município de Dois Irmãos do Buriti e não ao de Aquidauana<sup>7</sup> e, conseqüentemente, ao distrito de Cipolândia. Inclusive, afirmam conviverem com uma situação no mínimo curiosa, como representado na voz do entrevistado número 80:

[...] as chácaras são registradas em Dois Irmãos do Buriti, o imposto é pago ao município de Dois Irmãos do Buriti, mas na hora de arrumar a estrada eles dizem que não é deles. Que é de Terenos. Mas Terenos diz que é deles até no rio Aquidauana, e do rio pra cá ninguém sabe. O transporte escolar, também, só vem até na ponte. [...] (sic)<sup>8</sup>.

Figura 8 - Propriedades de veraneio na localidade chácaras Bacuri.



Fonte: o próprio autor (2019).

Em contato com o representante do Gabinete do Prefeito do município de Aquidauana, este reconheceu que a localidade realmente está no centro de um impasse territorial. Sendo confirmado que, apesar de pertencer à Aquidauana, os imóveis foram registrados e recolhem seus impostos territoriais em benefício ao município de Dois Irmãos do Buriti. Contudo, pontua

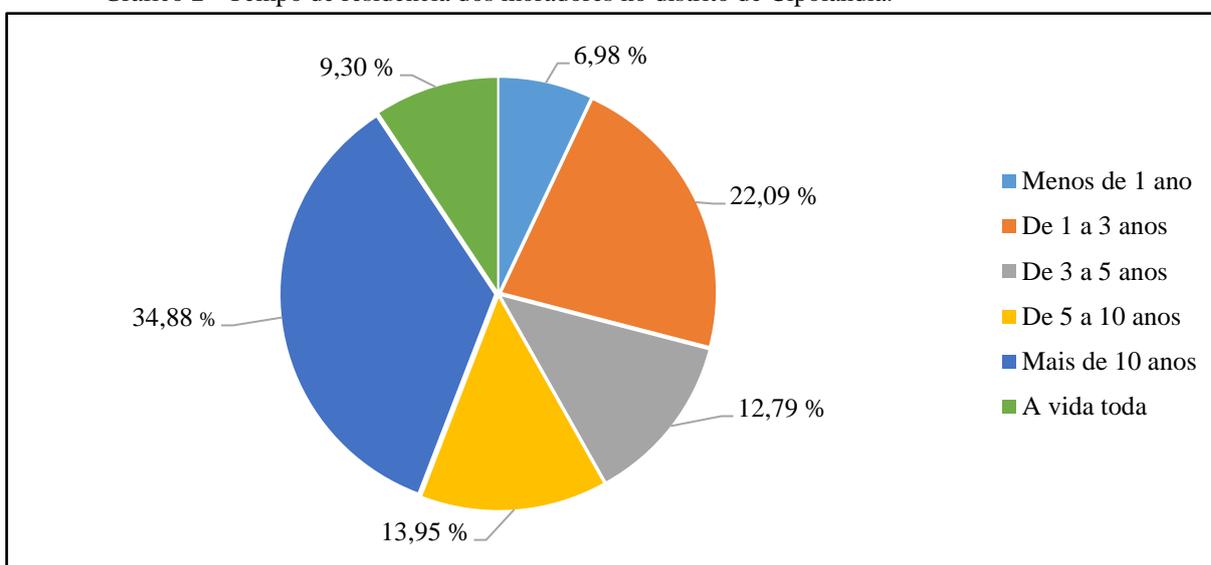
<sup>7</sup> Afirma-se que a localidade Chácara Bacuri pertença ao município de Aquidauana com base na divisão territorial expressa na Lei n° 467, de 19 dezembro de 1906 (Anexo 3), de criação do município, a qual é adotada pelo IBGE para fins cadastrais e estatísticos.

<sup>8</sup> A cobrança de impostos na localidade pelo município de Dois Irmãos do Buriti pode ser comprovada pelo Decreto Lei n° 226/2018 de 05 de dezembro de 2018, o qual estipula os valores da cobrança do IPTU daquela localidade (DOIS IRMÃOS DO BURITI, 2018).

que a Prefeitura tem tentado solucionar a situação, por meio de negociação com a administração de Dois Irmãos do Buriti. Já o representante da Gerência Municipal de Planejamento e Urbanismo informou que o órgão somente poderia tecer alguma consideração acerca do conflito territorial na localidade, oficialmente, se provocada por meio de solicitação protocolada para tal fim. Fato que até hoje não teria ocorrido por parte dos moradores<sup>9</sup>.

Retomando sobre a totalidade do distrito, boa parte dos moradores afirmaram morar em Cipolândia há pelo menos dez anos: 34,88% por mais de dez anos e 9,30% disseram viver no distrito a vida toda. Ocorre, também, parte considerável dos que afirmaram viver no distrito entre um e três anos, 22,09%, e a menor parte 6,98% são os que residem em Cipolândia há menos de um ano, como pode ser visualizado no Gráfico 2.

Gráfico 2 - Tempo de residência dos moradores no distrito de Cipolândia.



Fonte: pesquisa de campo (2019).

Dentre os que lá residem a menos tempo, destacam-se os que para lá se mudaram em busca de trabalho, como o entrevistado número 54, o qual residia na cidade e mudou-se para o distrito para trabalhar na indústria de cerâmica (Figura 9), deixando na cidade sua companheira, ou ainda da entrevistada número 32, autônoma, que se mudou a pouco mais de um ano para o distrito, acompanhando o marido que recebeu naquela localidade oferta de emprego.

<sup>9</sup> Frente a necessidade que haja um posicionamento assertivo da administração municipal, ainda que após concluída esta pesquisa, realizou-se no dia 30/10/2019 a solicitação protocolar formal, nos termos exigidos pelo referido setor, para que seja dada diligência à observação da situação da localidade.

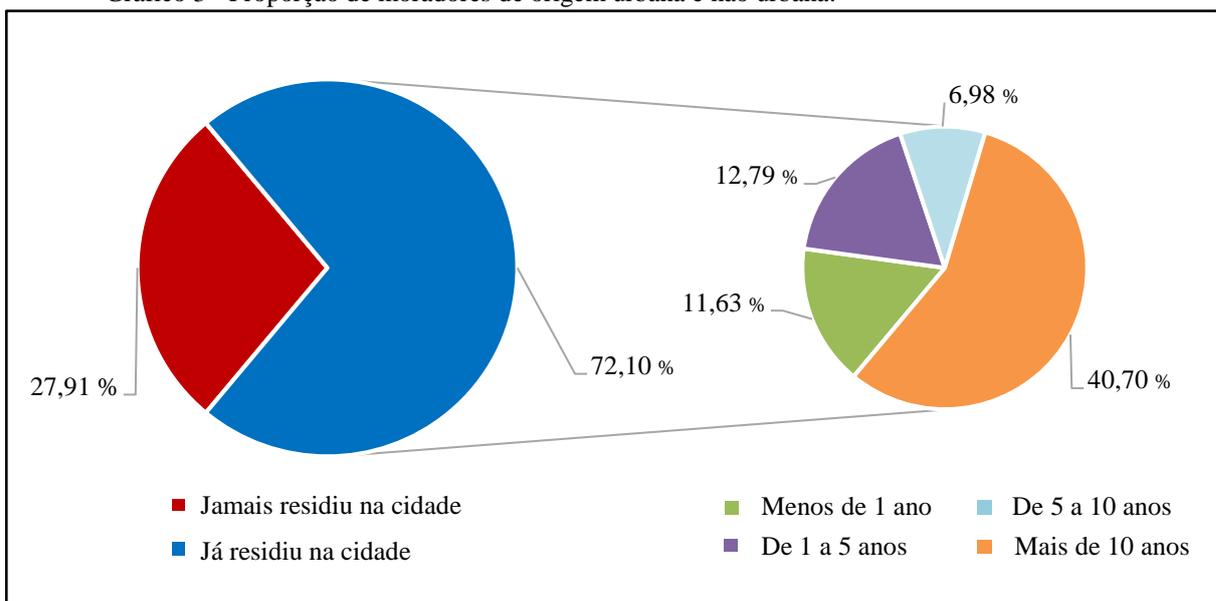
Figura 9 - Indústria de cerâmica na sede do distrito de Cipolândia.



Fonte: o próprio autor (2019).

Apesar de boa parte dos moradores do distrito nunca terem morado na cidade, 27,91%, havia outros 72,10% que já mantiveram residência em cidades, alguns, inclusive, por boa parte da vida, como demonstrado no Gráfico 3. Diante disto, ocorre ainda, a vinda para o distrito de moradores anteriormente da cidade, sobretudo aposentados, para gozarem de um modo de vida mais tranquilo. Como afirmou o respondente número 18: “[...] trabalhei a vida toda na cidade, depois que aposentei, troquei minha casa por essa chácara e vim embora, sempre quis viver assim [...]”. Isso vai de encontro, em muito, com a nova ruralidade do campo brasileiro, como ratificado por Rosa (2014), Tombini e Saquet (2014), Wanderley (2001), onde o campo passa a ser alterado em seus atributos pela inserção de moradores e, conseqüentemente, por seus modos de vida urbano no espaço rural.

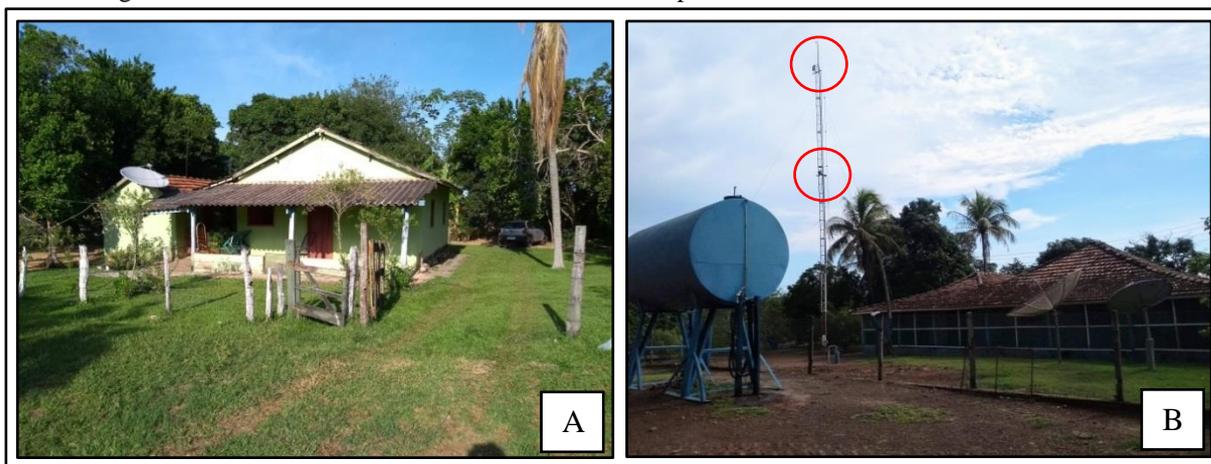
Gráfico 3 - Proporção de moradores de origem urbana e não urbana.



Fonte: pesquisa de campo (2019).

A inserção das comodidades urbanas na área rural, como salientado por Wanderley (2001), Endlich (2006) e Rosas (2014), é facilmente perceptível tanto na sede do distrito como nas propriedades rurais (Figuras 10 A e B). Sobretudo nos aparatos de comunicação e pela presença do automóvel, seja nas grandes ou pequenas propriedades; local de moradia, ou nos imóveis para veraneio e/ou lazer. Sendo perceptível, até mesmo, a presença de dispositivos para monitoramento<sup>10</sup> e segurança privada, como pode ser notado nos destaques da Figura 10 B.

Figura 10 - Residências na zona rural do distrito de Cipolândia.



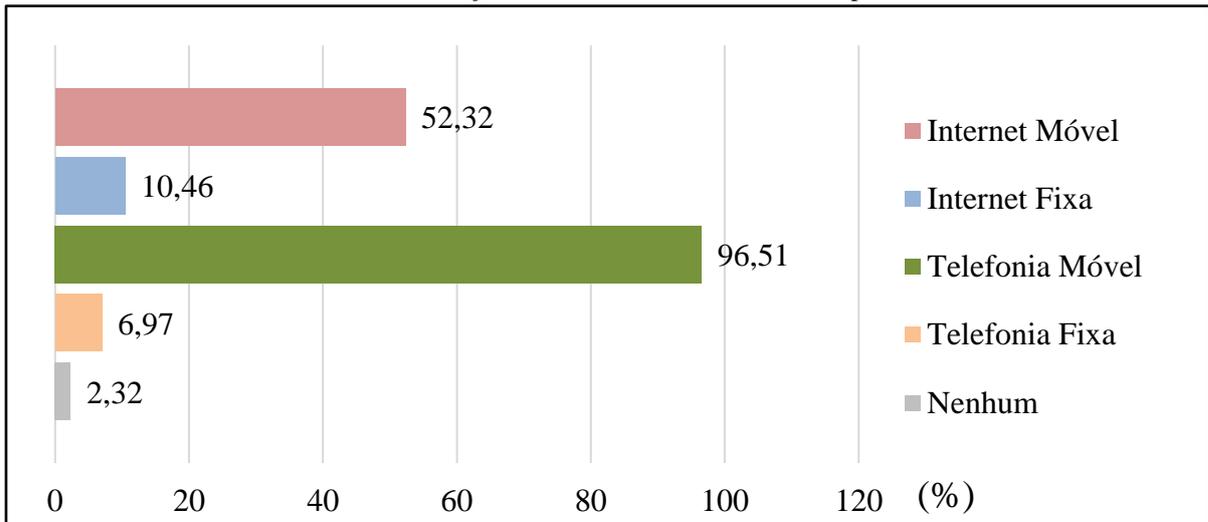
Fonte: o próprio autor (2019).

Quanto à presença nos domicílios do aparato para comunicação, fica evidente no alcance em que a telefonia e internet móvel detêm sobre a população do distrito, como pode ser visualizado no Gráfico 4, a seguir<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> Cabe destaque às câmeras de segurança instaladas na antena de transmissão de sinal via rádio, monitorando, assim, quem entra ou sai da propriedade. Na voz do entrevistado no local, funcionário da fazenda: “[...] tudo que acontece aqui, o patrão vê lá da cidade”.

<sup>11</sup> Optou-se por pesquisar no formulário, apenas, acerca da presença nos imóveis de recursos de comunicação que propiciem a troca de informações, como o caso da telefonia e da rede mundial de computadores, uma vez que a utilização das telecomunicações “convencionais” (rádio e televisão, por exemplo), parece já consolidada a ponto de não restar mais dúvidas de sua presença nos ambientes rurais, sobretudo na localidade pesquisada.

Gráfico 4 - Recursos de comunicação nos domicílios no distrito de Cipolândia.



Fonte: pesquisa de campo (2019).

Por outro lado, na sede do distrito verificou-se também a presença de forte contato com as atividades e modo de vida e produção do ambiente rural tradicional, como na presença de pequenas áreas agricultáveis e na criação de animais (Figura 11).

Figura 11 - Atividades de agricultura e criação de animais na sede do distrito de Cipolândia.

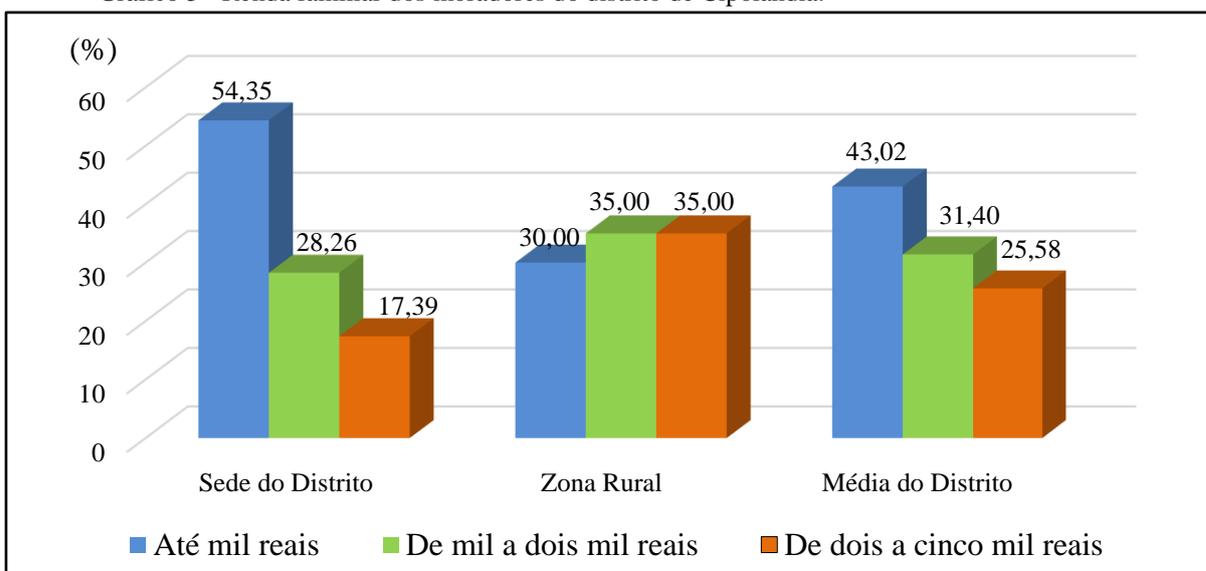


Fonte: o próprio autor (2019).

A cultura de pequenas plantações e criação de animais na sede do distrito apesar de não configurar um padrão majoritário, ficando restrita a poucas dezenas de moradores, está vinculada ao baixo poder aquisitivo dos moradores, atuando, assim, na complementação de sua renda.

Dos entrevistados da sede do distrito, 54,35% apresentavam renda familiar de até mil reais mensais, 28,26% renda de mil a dois mil reais mensais, e apenas 17,39% renda familiar mensal entre dois e cinco mil reais mensais. Já os moradores da zona rural do distrito apresentavam rendimentos superiores comparados com os da sede. Dos entrevistados, 35% apresentavam renda entre dois e cinco mil reais mensais, outros 35% renda de mil a dois mil reais, e, ainda, 30% dos moradores da zona rural com renda familiar mensal de até mil reais mensais, Gráfico 5.

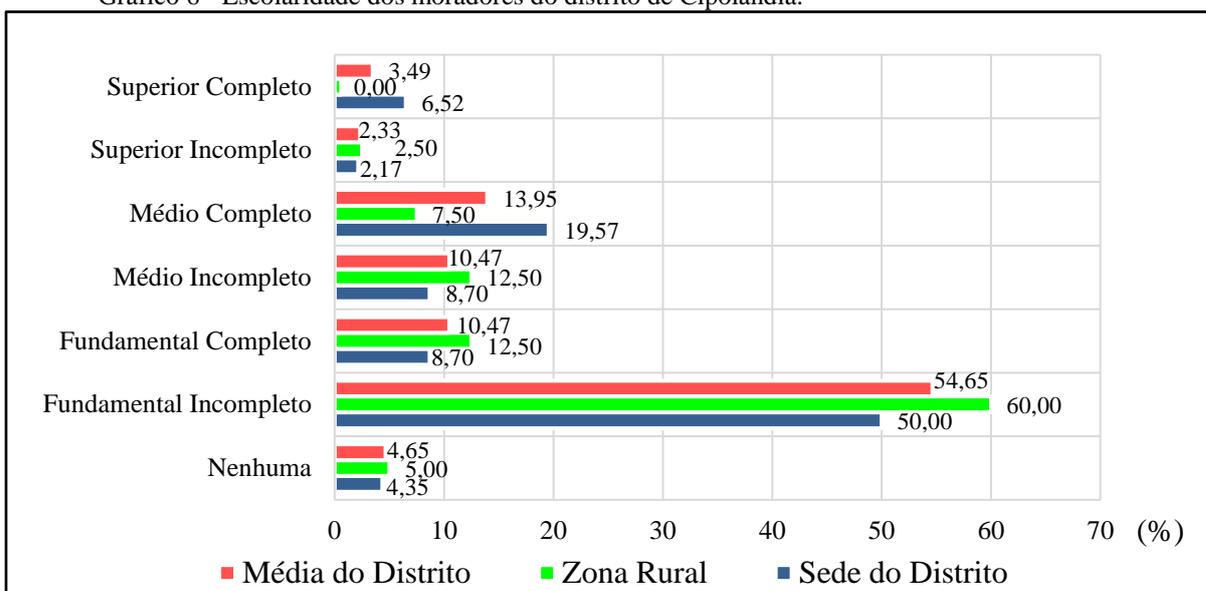
Gráfico 5 - Renda familiar dos moradores do distrito de Cicolândia.



Fonte: pesquisa de campo (2019).

O rendimento mensal das famílias, neste caso, alinha-se à baixa escolaridade de seus moradores, sendo que 54,65% dos moradores do distrito afirmavam possuir o ensino fundamental incompleto - 60% entre os moradores da zona rural e 50% entre os da sede do distrito - e apenas 3,49% possuíam o ensino superior completo - 6,52% entre os da sede e 0% entre os moradores da zona rural, conforme demonstra o Gráfico 6.

Gráfico 6 - Escolaridade dos moradores do distrito de Cipolândia.



Fonte: pesquisa de campo (2019).

Na sede do distrito, observou-se a campo, a existência de muitos imóveis fechados e/ou abandonados (Figura 12 A). Por outro lado, a ocorrência de inúmeras construções de novos imóveis, ainda que muitas com obras paralisadas (Figura 12 B). Nota-se, ainda, a existência de inúmeras moradias em situação precária (Figura 12 C), evidenciando a fragilidade econômica de parte da população, que se contrasta com outras moradias em condições muito melhores e, da mesma forma, com a presença constante do aparato de comunicação e de tecnologias (Figura 12 D).

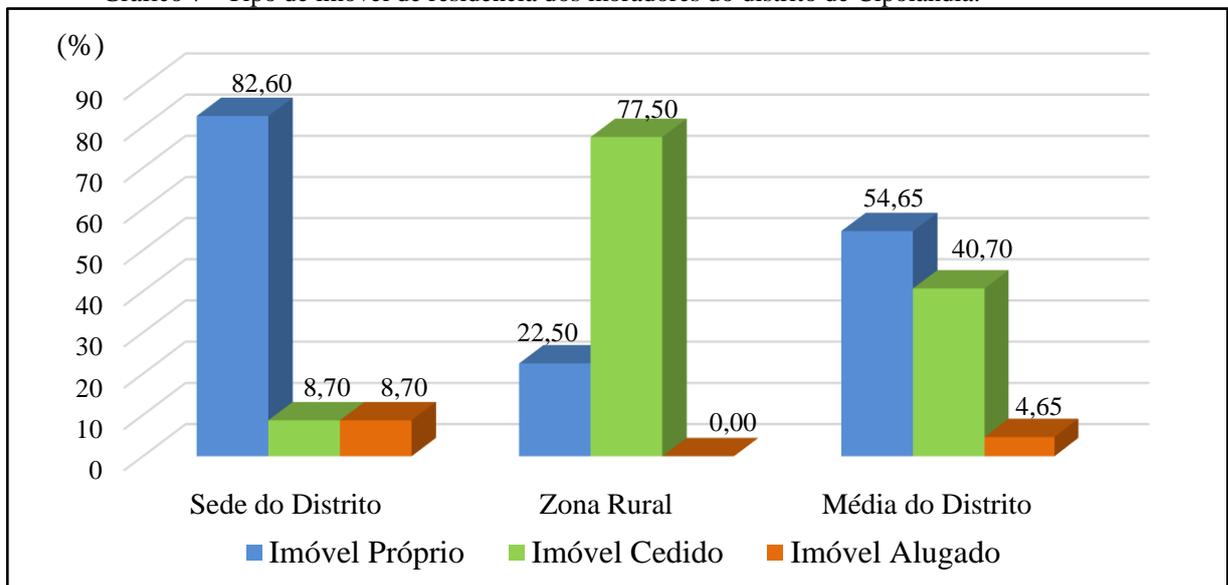
Figura 12 - Imóveis na sede do distrito de Cipolândia.



Fonte: o próprio autor (2019).

O Gráfico 7 demonstra que, 82,60% dos entrevistados da sede afirmavam residir em imóvel próprio, enquanto entre os rurais 77,50% moravam em imóvel cedido e apenas 22,50% eram proprietários dos imóveis.

Gráfico 7 - Tipo de imóvel de residência dos moradores do distrito de Cipolândia.



Fonte: pesquisa de campo (2019).

### 2.4.1. Equipamentos urbanos na sede do distrito

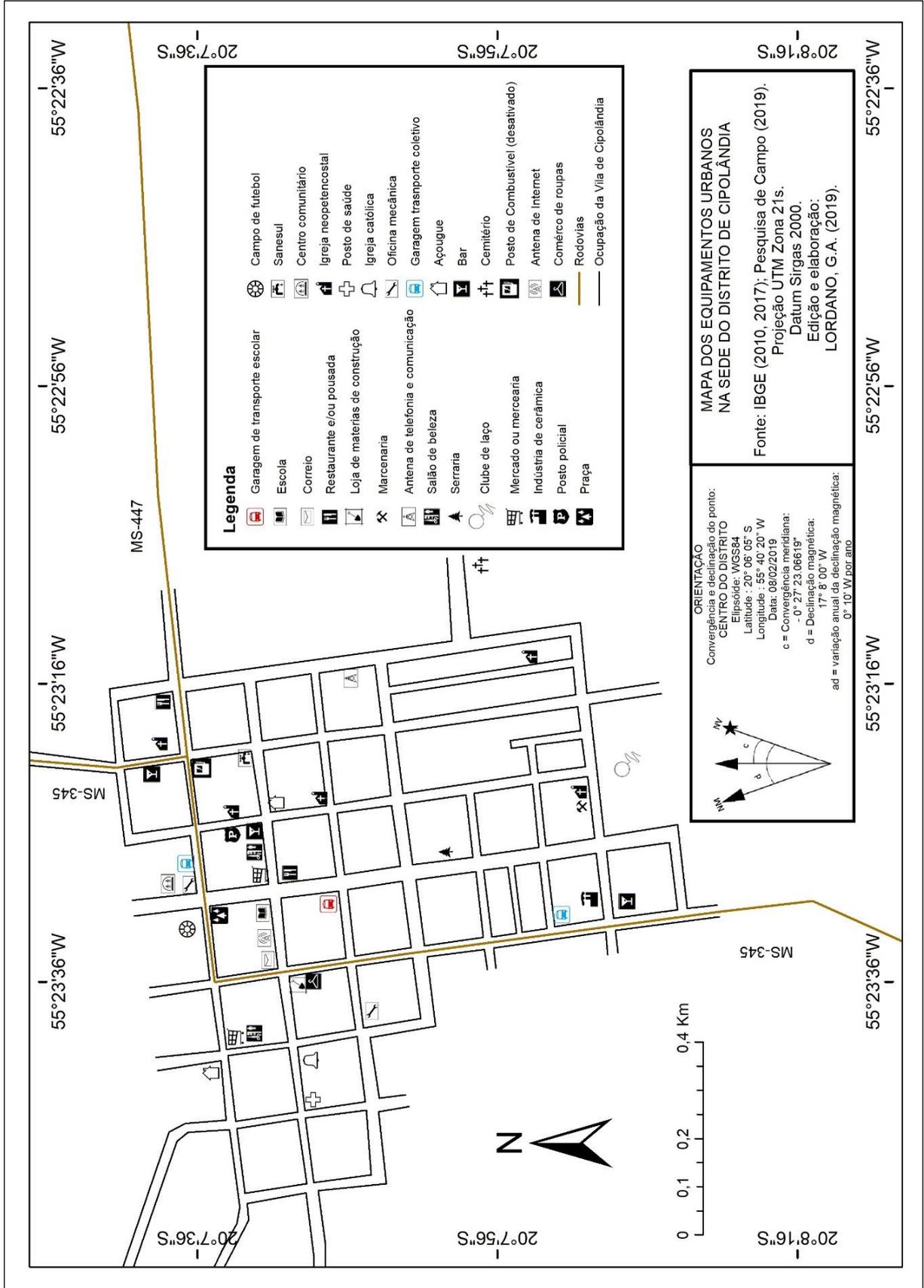
A sede do distrito de Cicolândia dispõe de alguns equipamentos urbanos para o atendimento às necessidades imediatas de sua população. No Quadro 1, os equipamentos urbanos encontram-se categorizados de acordo com a classificação proposta pela NBR 9284, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). Na Figura 13, encontram-se espacializados os equipamentos da sede do distrito.

Quadro 1 - Equipamentos urbanos dispostos na sede do distrito de Cicolândia.

<b>Categorias de Equipamentos Urbanos</b>		<b>Equipamentos presente na sede de Cicolândia</b>
Circulação e transporte		Logradouros públicos, transporte coletivo e escolar.
Cultura e religião		Igreja e cemitério.
Esporte e lazer		Praça, campo de futebol e clube de laço.
Infraestrutura	Comunicações	Correio, rádio, televisão e telefonia.
	Energia	Energia elétrica.
	Saneamento	Abastecimento de água, coleta de lixo.
Segurança pública e proteção		Posto policial.
Abastecimento		Mercado, mercearia, bar, material de construção.
Administração pública		-
Assistência social		Centro comunitário.
Educação		Escola municipal.
Saúde		Posto de saúde (ESF)

Fonte: Pesquisa de campo (2019), ABNT (1986).

Figura 13 - Equipamentos urbanos na sede do distrito de Cipolândia.



Fonte: elaborado pelo próprio autor (2019).

A sede do distrito não conta com qualquer via pavimentada. Prevalece a cobertura com cascalhamento, persistindo também vias com leito natural, não sendo percebido pontos críticos em sua manutenção, como observado em campo (Figura 14 A). A sede do distrito é atendida com a rede de fornecimento de energia elétrica e iluminação pública (Figura 14 B).

Figura 14 - Vias Internas, distribuição de energia elétrica e saneamento na sede do distrito.



Fonte: o próprio autor (2019).

Da mesma forma, quando se trata de saneamento básico, observa-se na sede do distrito a existência de sistema de abastecimento de água pela SANESUL (Empresa de Saneamento de Mato Grosso do Sul), inclusive com escritório de atendimento ao cliente (Figura 14 C), porém

sem o serviço de coleta e tratamento de esgotos. A coleta de lixo, conforme apurado entre os entrevistados, ocorre a cada quinze dias, fato que tem gerado muita insatisfação entre os respondentes. Foi verificado apenas um local para depósito dos resíduos domiciliares (Figura 14 D). A limpeza pública aparentemente ocorre de forma satisfatória, sendo percebidos poucos pontos com algum tipo de depósito irregular de resíduos nas ruas ou em terrenos baldios (Figuras 14 E e 14 F).

A avaliação dos moradores acerca da estrutura de equipamentos e serviços no distrito, a qual será exposta detalhadamente ao longo deste trabalho, leva a reflexão inicial sobre como os moradores interagem com a municipalidade em vista à melhoria ao acesso aos serviços públicos.

Nas entrevistas pode-se notar que boa parte dos respondentes, sobretudo os da sede, não busca o contato direto com os departamentos, secretarias ou quaisquer outras instâncias do poder executivo municipal ou estadual para solicitações, reclamações ou sugestões. Mas sim, o fazem por meio de “seu” representante no legislativo municipal. Pois sim, há um vereador do município de Aquidauana que reside (ao menos esse é o consenso entre os moradores) na sede do distrito de Cicolândia. E nas entrevistas, em muitos casos, os respondentes acabam por confundir administração pública em nível executivo com as atribuições legislativas, ou seja, uma personificação da administração.

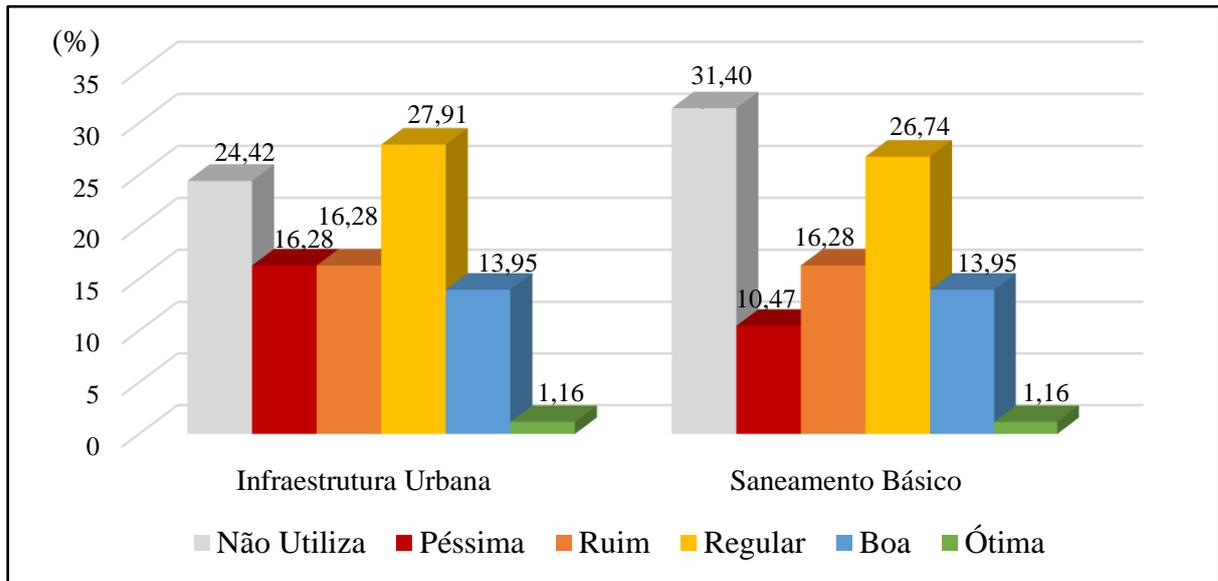
Isto, cabe lembrar, muitas vezes levou as queixas e/ou elogios ao foro pessoal, algo muito típico das paixões que envolvem a política eleitoral. Assim, salientamos que expor aqui quaisquer considerações acerca destes relatos em nada contribuiria com a pesquisa, tampouco com a vida cotidiana de Cicolândia, logo, não constaram neste trabalho.

Desta forma, a pesquisa de campo revelou que 27,91% dos entrevistados consideravam a infraestrutura urbana da sede do distrito como regular, 16,28% ruim, outros 16,28% a consideravam péssima e apenas 1,16% a considera ótima. Sendo que outros 24,42% declararam não se utilizar da infraestrutura urbana da sede<sup>12</sup>. Já entre os entrevistados, 26,74% avaliaram a estrutura de saneamento básico na sede do distrito como regular, 16,28% como ruim, 13,95% como bom, 10,47% como péssimo, 1,16% como ótimo e 31,40% afirmaram não utilizar a estrutura de saneamento básico, Gráfico 8.

---

<sup>12</sup> O alto índice de moradores que declarou não utilizar determinados equipamentos e/ou serviços do distrito, como será percebido durante todo este trabalho, vincula-se ao fato de muitos moradores da zona rural não manterem relação com a estrutura interna da sede do distrito de Cicolândia. Sendo assim, constatou-se que muitos residentes naquelas áreas preferiam não tecer qualquer avaliação acerca das referidas estruturas.

Gráfico 8 - Avaliação dos moradores acerca da infraestrutura urbana e saneamento básico.

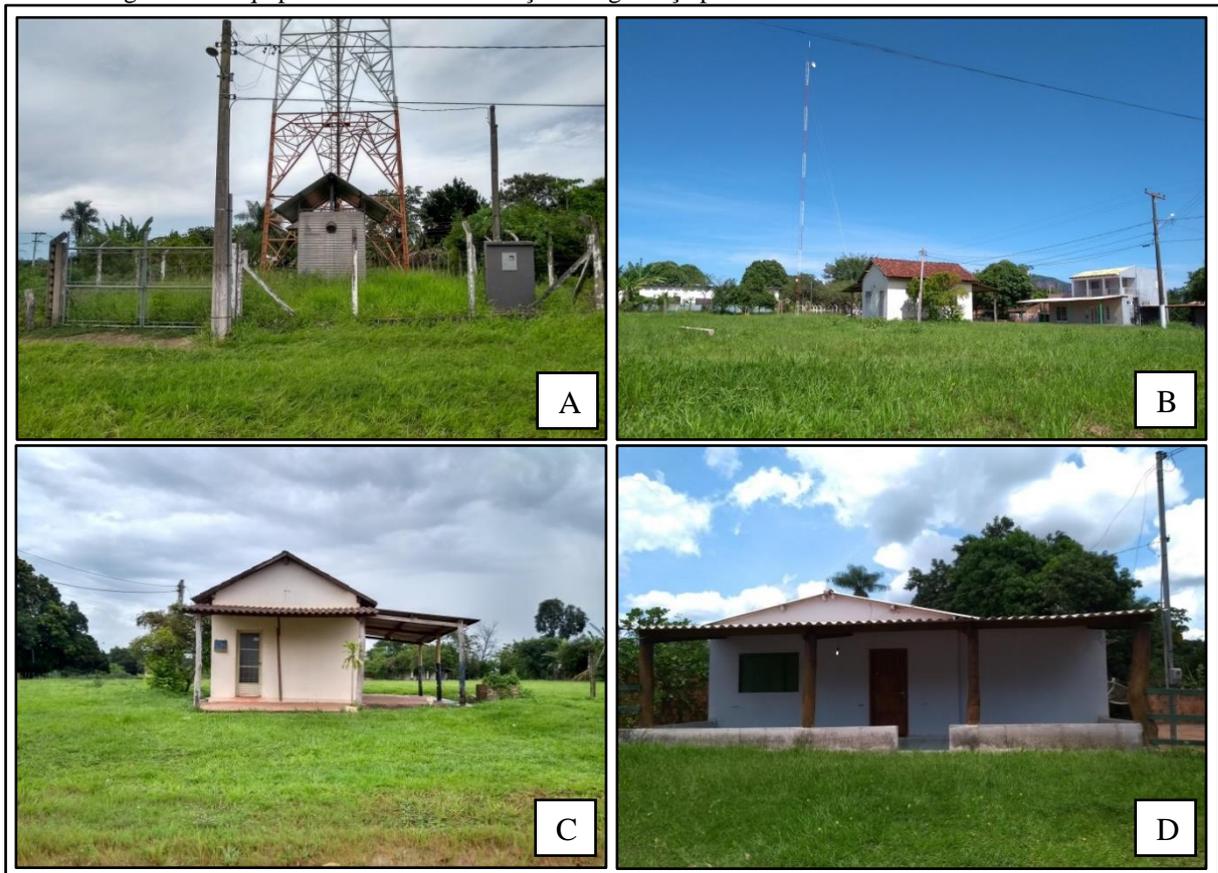


Fonte: pesquisa de campo (2019).

Quanto à infraestrutura de comunicações, notou-se que no distrito são perceptíveis alguns equipamentos que possibilitam a comunicação interna e externa de seus moradores. Há um sistema consolidado de telefonia fixa (Figura 15 A) e móvel, com disponibilidade de antenas de transmissão e sinal estáveis, como apurado em campo, embora com apenas uma operadora móvel, a Vivo. A internet é disponível em dados móveis pela operadora Vivo e uma microempresa que distribui o sinal de internet via rádio (Figura 15 B). Os sinais de rádio e televisão também se apresentam em boa qualidade e há, ainda, uma pequena agência dos correios, embora voltada apenas para serviços postais (Figura 15 C). Há também um posto policial (Figura 15 D), ainda que aparentemente improvisado, no qual, segundo os moradores, comumente tem-se a presença de efetivo de um único policial militar.

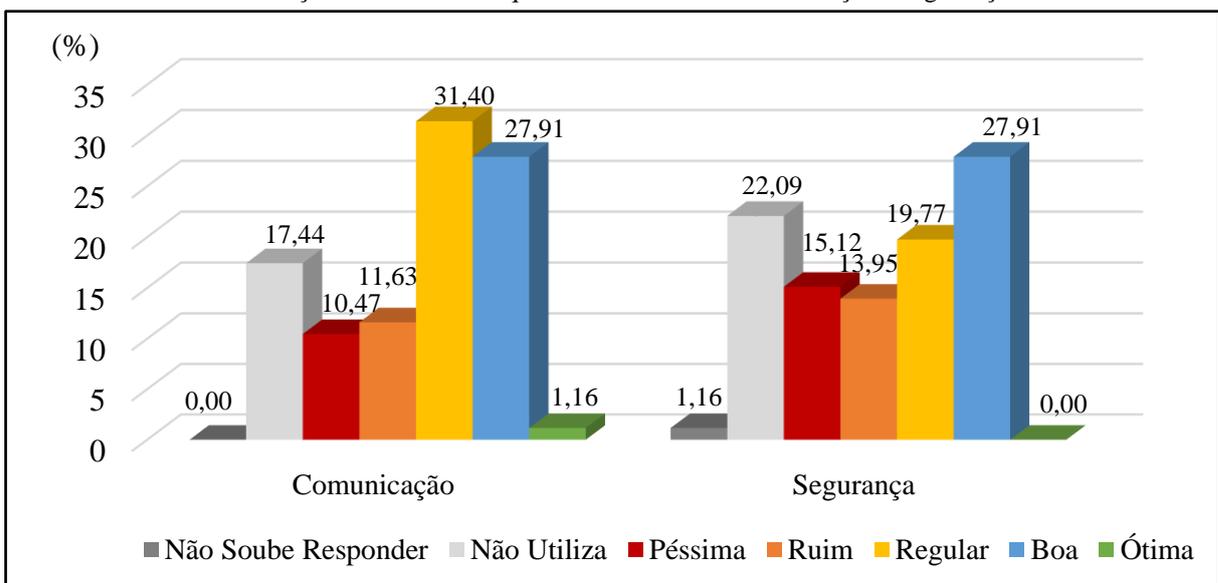
Entre os entrevistados, sobre o sistema de comunicação da sede do distrito, consideram-no regular 31,40% dos respondentes, 27,91% consideraram boa, 17,44% disseram não utilizar, 11,63% consideraram ruim, 10,47% consideraram péssima e outros 1,16% consideraram ótima. Sobre a estrutura para segurança pública no distrito, 27,91% consideraram boa, 22,09% disseram não utilizar, 19,77% consideraram regular, 15,12% consideraram péssima, 13,95% consideraram ruim e 1,16% não souberam responder, como destacado no Gráfico 9.

Figura 15 - Equipamentos de comunicação e segurança pública na sede do distrito.



Fonte: o próprio autor (2019).

Gráfico 9 - Avaliação dos moradores quanto a estrutura de comunicação e segurança.



Fonte: pesquisa de campo (2019).

### 3. A CIDADE, O CAMPO E O DISTRITO: ASPECTOS TEÓRICOS

#### 3.1. A cidade e o campo enquanto espaços do urbano e do rural

A relação entre campo e cidade constitui parte indissociável desta pesquisa, porquanto, além de unidades meramente territoriais, se revelam também como espaços distintos, porém complementares, entendidos como representações materializadas das relações sociais neles desenvolvidas. Compreendê-los, portanto, é fundamental ao estudo dos fenômenos a eles relacionados.

Reconhecer os espaços do campo e da cidade passa, em primeira análise, ao entendimento do espaço enquanto categoria geográfica. Para Souza (2016), a interpretação naturalizante de espaço geográfico como o que correspondente à superfície terrestre (relevo, rios, hidrografia, etc.) é insuficiente, e até mesmo superada no âmbito da geografia humana, ao passo que se entende, cada vez mais, o espaço como apropriado, transformado e produzido pela sociedade. “[...] o espaço geográfico é, portanto, um espaço verdadeira e densamente social, e as dinâmicas a serem ressaltadas são as dinâmicas das relações sociais (ainda que sem perder de vista as dinâmicas naturais e seus condicionamentos relativos)” (SOUZA, 2016, p.31).

Para Santos (2008, p. 10), “O espaço deve ser considerado com um conjunto indissociável de que participam, de um lado, certo arranjo de objetos geográficos, objetos naturais e objetos sociais, e, de outro, a vida que os preenche e os anima, seja a sociedade em movimento”. Sendo assim, ainda afirma não ser o conteúdo da sociedade independente da forma, ou seja, os objetos geográficos. Cada forma encerra uma fração do conteúdo.

Nesta perspectiva, a cidade e o campo são os espaços de uma natureza segunda<sup>13</sup>, a qual para Souza (2016, p.31) “[...] abrange desde a materialidade transformada pela sociedade (campos de cultivo, infraestrutura, cidades, etc.) até os espaços simbólicos e as projeções espaciais do poder, que representam o entrelaçamento dos aspectos imaterial e material da espacialidade social”.

Dito isto:

[...] o conceito de rural limitava um determinado espaço geográfico a partir de características como a atividade agropastoril, a baixa tecnologia e o modo de vida simples de sua população, o que representava o velho, o atraso em relação ao “progresso” representado pelas cidades “ditas” urbanas, com intensa atividade econômica e alta tecnologia representada pelas indústrias e pelos serviços, e pelas relações sociais complexas das pessoas que a habitavam, enfim, o novo (AMARAL; FRAXE, 2009, p.4).

---

<sup>13</sup> Já a natureza primeira corresponderia para o autor aos “[...] processos e ambientes do “estrato natural”: bacia hidrográfica, ecótopo, ecótono [...]” (SOUZA, 2016, p.31).

As cidades surgem a partir da capacidade dos seres humanos em produzir excedentes dos produtos básicos à sobrevivência humana, possibilitado pelo avanço das técnicas produtivas, liberando parte da sociedade das atividades agrícolas. Isto, desde a antiguidade (há cerca de 5.500 anos) foi, basicamente, a essência da separação que originou a contraposição entre o rural e o urbano. A cidade torna-se o lugar, predominantemente, das atividades não agrícolas e os limites físicos entre o campo e a cidade eram evidentes e expressos na forma dos muros que cercavam as cidades medievais, por exemplo (ENDLICH, 2006; SANTOS, 2008).

Para Rosas (2014):

O rural e o urbano começaram a se diferenciar quando o uso dos espaços foi se tornando específico, dividido pelo trabalho [...]. O rural passa a se caracterizar pelo espaço de trabalhos ligados à terra, aos alimentos, às criações e explorações, enquanto o urbano começa a se formar pelas atividades ligadas ao comércio, pela proximidade das pessoas, e tais aspectos transpareceram a necessidade do homem em criar infraestrutura para viver, transformando cada vez mais a natureza (ROSAS, 2014, p.75).

Desta forma, os espaços da cidade e do campo passam a se caracterizar por assumirem diferentes funções advindas, em um primeiro momento, da divisão inicial do trabalho que neles se desenvolvem. O campo, expressão do rural, predominantemente agrícola, provedor de atividades econômicas primárias, uma situação humana onde a sobrevivência só é possível com muito trabalho. Por outro lado, a cidade, a qual caberia às funções na seara do trabalho intelectual, as atividades políticas, as militares, a organização, a direção e a elaboração do conhecimento (ENDLICH, 2006).

Os aspectos geográficos e as funções específicas não apenas podem ser considerados na distinção atual entre a cidade e o campo, mas, também, no próprio processo de formação das cidades e consequente urbanização do espaço.

Azevedo (1970) pontua que, salvo os casos das cidades criadas ou artificiais<sup>14</sup>, em todo o mundo, o caso mais comum é o das cidades que resultam do desenvolvimento de um “embrião” qualquer, o qual passa pelo crescimento progressivo e evolução em etapas pré-urbanas.

No Brasil surgem como *povoados*, atingem um dia a categoria de *vilas* e acabam, afinal, por se transformarem em cidades. Pela mente de seus fundadores – homens de armas, missionários, povoadores anônimos, sesmeiros ou fazendeiros, bandeirantes ou garimpeiros, proprietários de pousos ou ranchos – jamais poderia ter passado a idéia de que, um dia, o modesto aglomerado por eles criado viria a conter dezenas ou centenas de milhares de habitantes (AZEVEDO, 1970, p. 347-348).

---

<sup>14</sup> Segundo Azevedo (1970, p. 248-249) as cidades criadas ou artificiais, são resultantes de planos pré-estabelecidos com ruas e avenidas regularmente traçadas, mesmo que no início sem habitações. Porém já nascem como tais tendo seus construtores exata noção de seu futuro, como no caso de Teresina, Aracaju, Goiânia e Brasília.

Azevedo (1970) ainda complementa que os aspectos geográficos são determinantes no processo de formação das cidades, com destaque no cenário brasileiro a influência dos rios, por exemplo, no surgimento de boa parte das povoações no País.

Quando se toma o município de Aquidauana/MS como exemplo, destaca-se em sua formação enquanto vila - hoje o local da cidade de Aquidauana - a necessidade da elite coronelista da região, sobretudo da então comarca de Miranda, em formar uma nova vila<sup>15</sup>, que possuísse uma posição geográfica mais adequada, por um lado frente a vulnerabilidade em que a vila de Miranda apresentava frente ao ciclo de cheias do Pantanal e, por outro, que estivesse em uma posição geográfica privilegiada no eixo comercial Nioaque - Campo Grande - Corumbá (ROBBA, 1992; NEVES, 2007).

Cumprе lembrar, assim, que os aspectos geográficos e funções específicas que possibilitam e, por vezes, justificam, ainda que inconscientemente, os processos de emersão de uma cidade são variados, mutáveis e as acompanham em toda sua evolução.

Como dito:

Na realidade, parece que cada cidade responde a uma série de necessidades, que justificam o seu estabelecimento e o seu desenvolvimento original, e logo em seguida a sua expansão (contínua ou entrecortada por períodos de estagnação) e que conferem a sua fisionomia presente (BEAUJEU-GARNIER, 1997, p. 50).

Nesta perspectiva, as cidades são organismos vivos e logo, de fato, toda cidade nasce, pode crescer e desenvolver-se tanto em área quanto em suas funções e atingir maturidade<sup>16</sup> (AZEVEDO, 1970).

Para Santos (2008), no período de transição do feudalismo para o capitalismo (momento em que as terras pertenciam aos senhores feudais), o que diferenciaria a cidade do campo era, entre outros, a possibilidade da liberdade laboral percebida na primeira. A cidade surge como o lugar do trabalho livre, concentrando artesões, pedreiro, alfaiates e comerciantes. Já após a Revolução Industrial, e a conseqüente evolução capitalista, a cidade toma novo impulso. Como pontuado por Endlich (2006), ainda que não criado pelo capitalismo, foi este o modelo que ao longo da história melhor proporcionou a produção do espaço urbano.

Este impulso dado ao desenvolvimento das cidades pode ser compreendido devido à evolução da capacidade técnica de produção. A cidade passa a ser espaço também da indústria,

---

<sup>15</sup> Em um primeiro momento, a criação da nova vila vislumbrava a mudança da vila de Miranda, fato que não ocorreu (NEVES, 2007).

<sup>16</sup> Mas também pode vir a "morrer"; em plena juventude, na infância ou ainda na forma embrionária. Outras podem vir a morrer de velhice, vítimas de sua própria decadência ou ainda de maneira violenta, através da morte absoluta e de completa extinção como Troia, Babilônia e Cartago, ou através de morte aparente, uma espécie de hibernação (AZEVEDO, 1970, p. 247).

submetida a um ciclo crescente de demanda por produtos para sustentar seu modo produtivo e para consumo de sua população, não obstante, de infraestrutura que possibilite sua expansão.

Dito isto:

As características básicas da relação entre campo e cidade, estão na transformação realizada entre os moradores de cada espaço, capazes de construí-los através de um conjunto de ações em objetos específicos, engendrados numa lógica do capital que, na maioria das vezes, direciona suas atitudes conforme as dificuldades apresentadas (ROSAS, 2014, p.77).

Mas, afinal, quais seriam as funções essenciais inerentes às cidades? Beaujeu-Garnier (1997) é enfática quando sintetiza toda dificuldade de classificá-las quanto à sua função. Contudo, sinaliza que se podem distinguir três grandes grupos de funções associadas às cidades: funções de enriquecimento; de transmissão; e de responsabilidade.

Para a autora, as funções de enriquecimento, são as que produzem essencialmente fluxos monetários suscetíveis à capitalização. Funções que contribuem, não apenas para o enriquecimento da coletividade urbana, mas também para integrar-se ao conjunto de riqueza e desenvolvimento nacional. “Podem fazer-se acompanhar por fluxos de mercadorias ou pessoas, mas a sua manifestação essencial é a de criar *mais-valia* e a de acumular uma certa massa monetária” (BEAUJEU-GARNIER, 1997, p. 53). Destacam-se os casos da indústria, do comércio, do turismo e dos serviços financeiros, os quais, também, atuam no desenvolvimento da função residencial da cidade.

As funções de responsabilidade estão ligadas à administração, ao ensino e à saúde. Seria por estas três “rubricas” que a cidade desempenha papel essencial à vida de seus habitantes, por meio de serviços urbanos ou de agentes privados que realizam atividades com estes fins. Serviços que muitas vezes extrapolam as necessidades locais, estendendo-se por áreas mais vastas, fato que afirma o poder externo da cidade (BEAUJEU-GARNIER, 1997).

Já as funções de criação e transmissão, muito ligadas aos dois grupos anteriores, refere-se, primeiramente, ao fato das cidades possuírem uma massa de habitantes, acumulação de riqueza e de talentos, exercendo o poder de atração de pessoas, muitas vezes das mais dinâmicas e empreendedoras, em um raio mais ou menos largo. Exerce o poder de formação, informação e transformação e, para tal, deve dispor de meios de transporte, internos e periféricos, os quais atuam, conjuntamente aos meios de comunicação, na difusão da civilização, dos modos de vida e das conquistas urbanas destinadas às populações tanto urbanas quanto periféricas (BEAUJEU-GARNIER, 1997).

Entretanto, para Sposito (2006), a cidade em todos os períodos históricos, desde a antiguidade, perpassando a idade média, renascimento, a modernidade até chegarem ao século

XX, apresenta alguns atributos que a ela estão associados: como a unidade espacial; a diferenciação social; e a concentração demográfica.

A unidade espacial faria referência à continuidade do tecido urbano, sua homogeneização e contraposição ao espaço rural. Aspectos morfológicos que conferiam a cidade uma unidade espacial tanto no plano objetivo quanto no plano subjetivo, seria a cidade diferente do campo (SPOSITO, 2006).

As alterações de ordem morfológica podem ser percebidas tanto na morfologia natural (solo, recursos hídricos, florestas etc.), quanto na morfologia artificial (as edificações, estradas, transportes etc.).

Quanto à diferenciação social, a pretérita divisão do trabalho, acompanhada pelas relações de poder, sustentam a constituição de espaços diferentes: cidade e campo, marcados por papéis diferentes na sociedade, e relações distintas entre as sociedades e os espaços apropriados e por elas transformados (SPOSITO, 2006).

A população do campo, predominantemente alocada em atividades agrícolas tende a manter uma dinâmica social de maior envolvimento e proximidade entre seus moradores, marcados pela solidariedade e compadrio, e forte apego ao local de residência e aos ritos religiosos (SETUBAL, 2005; ENDLICH, 2006). Já a população da cidade é marcada pela maior flexibilidade e rotatividade do mercado de trabalho, pelos fluxos e mobilidade interna na cidade e pelas relações sociais menos densas, se comparados aos rurais.

Já a concentração demográfica, que trata a autora, seria o atributo mais usualmente utilizado para a caracterização da cidade. Logo, afirma não se tratar de concentração demográfica apenas, mas da concentração em si, pois compreende o adensamento não só de pessoas, mas de obras, equipamentos, infraestruturas, edificações, acontecimentos, valores, ideias, possibilidades, entre outros (SPOSITO, 2006).

Neste viés, Bernardelli (2006) afirma que quando pensamos na cidade nos vem a ideia de uma parcela concreta do espaço, passível de ser delimitada. O que Tombini e Saquet (2014) consideram a sua expressão material: residências, comércio, indústrias e áreas de recreação. Já o espaço urbano, para estes, caracteriza-se pelo modo de vida, ou seja, pela forma como as pessoas convivem neste espaço: o trabalho, o agito, o trânsito, as centralidades etc.

Nesta perspectiva, em vista as funções e relações sociais desenvolvidas nos diferentes espaços, o campo e a cidade historicamente opõem-se pelas funções atribuídas a estes no âmbito de uma sociedade. Oposição que se expressa nas formas materiais, a cidade e o campo; e imateriais, os modos de vida urbano e rural.

Rua (2005) pontua que a polarização construída na modernidade e exercida pela cidade concentrou nela o poder político, o capital, cultura, moda, entre outros. Fato que projetou um modo de viver, pensar e agir urbano que, cada vez mais, tem subordinado o campo, este visto como atrasado, incivilizado e rústico<sup>17</sup>.

Nesta linha:

A cidade, marcada pela concentração como já destacamos, é espaço propício à realização de atividades que requerem encontro, proximidade ou possibilidades de comunicação, especialização e complementariedade de papéis e funções. O campo, marcado mais pela extensão e dispersão, atende técnica e economicamente ao desempenho de outras atividades (SPOSITO, 2006, p. 116).

Deste modo, Endlich (2006), ao refletir acerca do que seria o rural, afirma que pode ser compreendido como uma condição de via pretérita, como limitação, condição sobrevivência à custa de muito trabalho e de pouco recurso para tal. A vida com o mínimo de recursos. Em outras palavras, uma vida precária marcada, sobretudo, por tradições, alta natalidade, crenças religiosas e pela solidariedade coletiva. Pensamento similar também encontrado em autores como: Rosas (2014), Bernardelli (2006), Coutinho (2014), Pina, Lima e Silva (2008), Sposito (2006) e Endlich (2006).

Para Abramovay (2000), há certa convergência na literatura internacional sobre três aspectos básicos, tomados como características gerais, sobre o espaço rural: a relação com a natureza; a relativa dispersão populacional; e a dependência do sistema urbano.

A dispersão populacional, aliás, é atributo comum entre os autores sobre o meio rural brasileiro. Sobre isto, Keller (1970) afirma que esta é a forma característica do povoamento no Brasil. Assim, o domínio do padrão de povoamento disperso no rural brasileiro representa o rompimento com tipos tradicionais de povoamento do colonizador português, os quais não transplantaram para a colônia a típica forma de aglomeração aldeã da Europa (sistema de aldeamento)<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> Para Rua esta imagem caricata do urbano e do rural é reforçada pela linguagem, sendo o próprio termo cidade - em suas múltiplas origens - apropriado para criar a representação social do “burguês polido, político, educado, cidadão”. Já o rural - rus, ruris, em latim, o qual deriva de rude – passa, portanto, a ser visto como o “outro”, nessas representações.

<sup>18</sup> Para Keller (1970, p. 299) a causa básica desta diferença foi o tipo de implantação rural da colônia em relação à metrópole, marcada pelo caráter mercantil, já que o colonizador visava, exclusivamente, a produção de gêneros tropicais para exportação, os quais a metrópole necessitava para seu consumo e comércio. Assim, as atividades de coleta vegetal e extração de madeiras, logo após o descobrimento, o estabelecimento de gigantescas propriedades produtoras de açúcar e engenhos, nos séculos XVII e XVIII, a mineração de ouro e diamantes no mesmo século eram atividades de interesse da metrópole e que só podiam ser exercidas em grandes espaços e por uma população “[...] livre de coerções comunitárias e servidões coletivas”. Logo, a instalação de pequenos proprietários de terras, produzindo para subsistência ou para o consumo de uma área comercial muito restrita, não atendia aos interesses econômicos de Portugal.

Os atributos apresentados até aqui, cabe lembrar, destacam certa rigidez para uma divisão morfológica e social, sendo a cidade um espaço distinto em oposição ao campo, sobretudo por suas funções. As representações das formas de produção econômica e social do urbano e rural são perceptíveis na cidade e no campo. Assim, para a análise do que seria o espaço do urbano e do rural atualmente torna-se necessário considerá-los em dois espectros distintos, como dito anteriormente: os materiais (objetos, morfologia, edificações) e imateriais (modos de vida, cultura, valores), os quais se representam no espaço geográfico.

Dito isto:

Pensamos que essa discussão é fundamental e que a geografia pode contribuir de forma decisiva no debate. Especialmente se considerarmos que a definição de rural e urbano tem de ser pensada a partir de uma dimensão geográfica por excelência: o espaço (BERNADELLI, 2006, p. 46).

Para Corrêa (2007, p. 52), o processo de organização da sociedade deu-se concomitantemente à transformação da natureza primitiva em segunda natureza. Estas obras, que são a marca do homem, apresentam um determinado padrão de localização próprio de cada sociedade: “Organizados espacialmente, constituem o espaço do homem, a organização espacial da sociedade ou, simplesmente, o espaço geográfico”.

Nesta perspectiva, pensar na relação entre rural e urbano é ir além da questão do território. Atualmente, é nítido que a formação do espaço está intimamente ligada às questões sociais e econômicas: “A cidade foi surgindo e se consolidando como local de importância a partir das transformações do campo. O campo, por sua vez, adquiriu nova roupagem a partir da demanda da cidade” (COUTINHO et. al, 2013, p. 64).

Santos (2008) chama a atenção para o fato de que, com o aumento da população urbana nas cidades, o campo é chamado para produzir mais intensivamente e dispendendo de menos mão de obra. Para tal, a produção no campo passa a beneficiar-se dos processos tecnológicos e científicos em vista ao aumento de sua produtividade, dando às cidades novo impulso e tornando o campo um espaço cada vez mais instrumentalizado.

Sobre isto, Medeiros (2017) afirma que as décadas de 1960 e 1970 foram marcadas pelo processo de modernização da agricultura, a qual inseriu novos objetos no espaço agrário brasileiro. A partir dos anos de 1980 e 1990, as mudanças desses objetos são ainda mais sofisticadas, ou seja, é a passagem do período técnico para o período técnico-científico

informacional<sup>19</sup>. Simultaneamente, a união da ciência, da técnica e da informação fortalece a globalização, configurando-se causa primeira da aceleração do uso do tempo e espaço.

Desta forma, assim como a cidade não pode ser reduzida pela presença da indústria, o campo não pode ser reduzido pela presença da agricultura (ABRAMOVAY, 2000; MEDEIROS, 2017). Na atualidade, pensar no rural remete a pensar no natural, local de morada, campo de produção, turismo, entre outros. O rural, por ter incorporado várias funções para a sociedade, modificou-se e hoje se pode pensar em uma íntima relação entre estes espaços (COUTINHO et. al. 2013).

Sobre isto, Beaujeu-Garnier (1997) chama atenção para a expansão urbana que vem ocorrendo para além das cidades<sup>20</sup>. Logo, a maior instrução, a difusão do automóvel no meio rural - permitindo o fácil deslocamento à cidade - e o avanço das comunicações não mais permitem que o homem do campo seja caracterizado como o oposto do urbano, ao contrário, este usufrui dos mesmos benefícios da sociedade moderna.

Vale ressaltar, contudo, que cabe muita cautela ao se tomar como verdade absoluta a afirmação supracitada de Beaujeu-Garnier (1997), sobretudo pois: “[...] o fenômeno observado, articulado a uma determinada escala, ganha um sentido particular” (CASTRO, 2007, p. 120). Logo, trata-se de uma afirmação de um fenômeno em escala global, que pode não corresponder a realidade quando submetida a escala de análise local, neste caso, o distrito de Cipolândia.

Fato é que, com a evolução dos meios de comunicação e a conseqüente propagação da informação, é necessária muita cautela para compreender o que é urbano e determinar, assim, onde acontece o comportamento urbano (COUTINHO et. al, 2013). Ainda nas palavras de Endlich (2006, p.20): “Desde que o urbano extrapole a cidade, a tarefa de conceituação torna-se dupla. É preciso pensar na cidade e no urbano”.

Portanto, as novas funções desenvolvidas no campo e na cidade tendem a apresentar uma maior mescla tanto na organização espacial, como no modo de viver de sua população. Alterações que chamam à reflexão de que talvez mais importante do que a busca pelo que separa a cidade do campo, seja a identificação do que os atrai e os une, em uma relação de trocas tanto materiais quanto imateriais. Os espaços urbanos e rurais se diferenciam em vários aspectos, mas também se complementam; são espaços desiguais, porém integrados.

---

<sup>19</sup> Santos e Silveira (2006) apontam que três grandes períodos podem ser identificados ao longo da história da organização territorial do Brasil: Os meios naturais, os meios técnicos e os meios técnicos-científicos-informacionais.

<sup>20</sup> Para Beaujeu-Garnier (1997, p.16) a urbanização é o movimento de desenvolvimento das cidades em termos de número e dimensão, ou seja, desenvolvimento numérico populacional e espacial das cidades. Em contrapartida a civilização urbana, designaria a penetração, ainda que parcial, dos hábitos e modos de vida da cidade no mundo rural.

### 3.2. Rural e urbano: questões para delimitação e distinção

Quando se evidencia a questão atual do campo e da cidade, enquanto espaços onde se desenvolvem os modos de vida urbano e rural, ainda que, como pontuado anteriormente, não exclusivamente em seus respectivos espaços, pensa-se na questão de como ocorrem as delimitações e distinções no âmbito legal e administrativo.

No contexto da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) considera como “situação urbana as áreas correspondentes às cidades (sedes municipais), às vilas (sedes distritais) ou às áreas urbanas isoladas”, da mesma forma que considera “a situação rural toda a área situada fora desses limites. Este critério é também utilizado na classificação das populações urbana e rural” (IBGE, 2013b, p.17).

Esta concepção de conceituação de rural e urbano como opostos, historicamente é utilizada para sua delimitação político-administrativa no Brasil, fato que ainda hoje divide opiniões e põe a prova as diversas metodologias para tal tarefa.

Legalmente, no Brasil, a partir do Decreto-Lei 311, de 02 de março de 1938 (que dispõe sobre a divisão territorial do Brasil), todos os distritos sedes no Brasil passaram a ser classificados como cidades, enquanto as vilas passariam a denominar apenas as sedes dos distritos (anteriormente, os distritos sedes podiam ser classificados como vila ou cidade). Ficando a cargo das prefeituras a delimitação do território das cidades (IBGE, 2017).

O Decreto-Lei 311/1938 pode ser considerado a primeira legislação que trouxe critérios significativos para a divisão territorial no País. Como, por exemplo, a determinação de que nenhum município se instalará sem um quadro urbano de, ao menos, duzentas moradias; e, da mesma maneira, nenhum distrito sem que previamente delimitem os quadros urbano e suburbano da sede, na qual deveria conter, no mínimo, trinta moradias.

Consequentemente, a Lei 6.766, de 19 de dezembro de 1979<sup>21</sup>, traz regras gerais sobre o parcelamento do solo urbano. Sendo que a necessidade da distinção do solo urbano do solo rural é fator primordial para a definição das normas que neles, respectivamente, se aplicam, e quem possui a jurisdição para legislar sobre a matéria.

Neste tocante, passa a parcela do solo urbano para a esfera daquela Lei, podendo os Estados, Distrito Federal e Municípios estabelecer normas complementares para adequar o previsto na Lei às peculiaridades locais relativas ao parcelamento do solo municipal.

---

<sup>21</sup> Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, dispõe sobre o parcelamento do solo urbano.

Por outro lado, fica a legislação agrária responsável pela jurisdição do solo rural. Neste ponto, destaca-se o Estatuto da Terra, Lei 4.504, de 30 de novembro de 1964, que regula os direitos e obrigações relativos aos imóveis rurais, tanto para fins de execução da reforma agrária como para a promoção da política agrícola. A legislação, entre outras, traz importantes definições como imóvel rural, módulo rural, minifúndio, latifúndio etc., e estabelece ao INCRA realizar, entre outros, o cadastro dos imóveis rurais e examinar projetos de colonização particular e pública no âmbito nacional.

Sendo assim, ficam também os municípios responsáveis pelo planejamento das ações pertinentes às áreas urbanas e às áreas rurais ao plano Federal.

Luft (2010) salienta que, segundo a Constituição Federal, cabe aos Municípios, em face da sua proximidade e do contato mais estreito com os cidadãos, definir em sua Lei Orgânica a base jurídico-política do território no qual exercem o poder, girando em torno do interesse local as suas práticas legislativas e administrativas. Cabe destacar as funções que diretamente exerce de promover o ordenamento territorial e de executar as políticas de desenvolvimento urbano.

Na Constituição Federal de 1988<sup>22</sup>, há previsão de o Plano Diretor ser o instrumento principal para política de desenvolvimento e de expansão urbana. Contudo, Luft (2010) destaca que, para surtir seus efeitos, ao Plano Diretor não basta apenas ser instituído juridicamente como lei:

O planejamento só se justifica, destarte, na medida em que encerra operabilidade concreta e, mais do que isso, enquanto estiver a serviço da efetivação de necessidades essenciais dos espaços urbanos, como o acesso amplo ao lazer, moradia, mobilidade, trabalho e conservação de um meio ambiente equilibrado (LUFT, 2010, p. 2).

A autora ainda complementa que o Plano Diretor deve cumprir exigências de conteúdo e de forma exigidos, sobretudo, na Constituição Federal e no Estatuto das Cidades. Entre elas, a exigência de ser aprovada pela Câmara Municipal, conferindo-lhe a natureza jurídica de lei.

Até fins do século XX, de maneira geral, o Plano Diretor Municipal, no Brasil, preocupou-se prioritariamente apenas com o planejamento urbano (sobretudo as cidades) de nossos municípios, até certo ponto, desprezando o planejamento do espaço rural. Após a promulgação do Estatuto da Cidade<sup>23</sup>, em 2001, os Planos Diretores Municipais passaram a abordar, ainda que de forma superficial, toda a totalidade do território do município, tanto a área urbana como a área rural (MESQUITA; FERREIRA, 2016).

---

<sup>22</sup> Constituição Federal, Art. 182. § 1º - O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

<sup>23</sup>Lei 10.257 de 10 de julho de 2001, que apresenta as diretrizes para o planejamento urbano e territorial.

Nesta perspectiva, apesar das áreas rurais começarem a ocupar espaço também no planejamento dos municípios, de certa forma, ainda são tratadas de maneira incipiente, ou seja, o rural é considerado apenas quando vem em atendimento ao urbano e a seus interesses (MESQUITA; FERREIRA, 2016).

Ainda conforme os autores, a incapacidade técnica das prefeituras em relação às especificidades das áreas rurais, o olhar homogêneo sobre o espaço rural, a falta de metodologia para a organização destas áreas e até mesmo o preconceito em relação ao rural seriam os principais desafios para o planejamento destas áreas. Como alternativa a esta problemática, afirmam ser primordial que se diminua o contraste entre rural e urbano tirando, assim, o foco da caracterização das diferenças entre esses dois espaços distintos e “[...] focar na elaboração de políticas públicas que integrem as necessidades de cada realidade, lembrando que são necessidades específicas mais interdependentes” (MESQUITA; FERREIRA, 2016, p.16).

Sobre isto, Coutinho et. al. (2013) afirmam que o conceito de rural, definido pelos municípios e aprovado pelas Câmaras de Vereadores, por adotarem critérios políticos, traz a tendência de definição do rural amparados na própria tradição dos municípios, desprezando os critérios científicos para a análise.

Nesta perspectiva, Endlich (2006), apresenta que, além do Brasil, alguns países como o Reino Unido, África do Sul e Tunísia também se utilizam de limites estabelecidos oficialmente para delimitar o urbano e o rural. Endlich (2006) e também em Pina, Lima e Silva (2008) destacam algumas metodologias utilizadas para tal definição.

A primeira seria a definição de um patamar demográfico, no sentido de a cidade, enquanto aglomeração, se contrapor ao campo. Este critério é muito utilizado para se considerar a existência de uma cidade, porém, é criticado por diversos autores. “O uso isolado deste critério expressa uma compreensão de urbano como mera aglomeração de pessoas. Esse critério pode ser mais expressivo se usado de maneira complementar a outros” (ENDLICH, 2006, p.15).

A metodologia de densidade demográfica (utilizada pela OCDE, Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico) é baseada na proporção de habitantes em relação a determinada área (ENDLICH, 2006).

Da mesma forma, outro método seria baseado na ocupação econômica da população, de forma que o rural se vincula às atividades primárias, sobretudo agropecuárias, já o urbano estaria ligado às atividades secundárias e terciárias. Contudo, este critério já não seria suficiente para as diferenciações espaciais atuais, de forma que “[...] associar o rural e o urbano ou o campo e a cidade a uma determinada atividade econômica torna-se cada vez mais controverso” (ENDLICH, 2006, p. 17).

Não obstante, Endlich (2006) pontua que os critérios apresentados partem de se considerar o urbano como território político-administrativo, um aglomerado de pessoas com determinada densidade populacional, e com sua população ocupada majoritariamente em atividades secundárias e terciárias, e que nenhum destes critérios parecem corresponder à realidade urbana e rural atual.

Tais critérios comumente esbarram em críticas, as quais, geralmente, vão de encontro ao fato das recentes transformações na organização espacial do campo e da cidade, bem como nas alterações nos hábitos e modos de vida das populações.

Como destaca Talaska, Silveira e Etges (2014, p.11): “A tentativa de utilização de diferentes critérios e atributos para desobscurecer a questão e elucidar a diferenciação entre o que é cidade/urbano e o que é campo/rural não atendem à compreensão da problemática em sua plenitude, visto sua complexidade”.

Um rol mais amplo de critérios, e de certa forma mais aprofundado de fatores que podem diferenciar o urbano do rural, é proposto por Sorokin, Zimmerman e Galpin (1981), e encontrado em Coutinho et al. (2013), o qual incluiria: diferenças ocupacionais, diferenças ambientais, dimensão das comunidades, densidade demográfica, homogeneidade e heterogeneidade das populações (a rural mais homogênea e a urbana mais heterogênea), complexidade social, mobilidade territorial ocupacional e social (incluindo aqui a espacial) e interações sociais.

Já Bernardelli (2006) apresenta como critérios: tamanho demográfico, densidade, aspectos morfológicos, as atividades dos habitantes, modo de vida, inter-relações e geração de inovações.

Tais critérios partem sempre da contraposição do urbano e do rural como um par dicotômico. Tratar-se-ia de comparar determinados espaços a fim da obtenção de amparo para sua respectiva delimitação territorial. Fato que insurge a reflexão de como poderia ser o rural e o urbano por definição.

### **3.3. Os distritos municipais: algumas considerações**

Os distritos rurais ainda são objeto de poucos estudos acerca de sua dinâmica e sua relação com o município em sua totalidade. Entretanto, suas particularidades socioespaciais são de fundamental importância para compreensão da atual organização do campo brasileiro. Compreender o distrito passa, também, por reconhecê-lo na cena da relação campo-cidade.

Abramovay (2000) afirma que dentro da configuração de um município, o distrito é uma subdivisão, uma unidade administrativa. Decorrendo disso, é recebido o nome de Distrito Municipal (ANTUNES; HESPANHOL, 2018). Logo, para Silva (2014), estando diretamente sob a dominação municipal, a subdivisão possui o objetivo de melhorar a administração, sobretudo, acerca das políticas públicas.

Neste viés, a criação, desmembramento ou fusão do distrito, depende de lei municipal, devendo observar-se a continuidade territorial e os requisitos previstos em lei estadual complementar (IBGE, 2013a).

Os distritos podem ser subdivididos em unidades administrativas denominadas subdistritos, regiões administrativas, zonas ou outra denominação específica. A localidade onde está sediada a autoridade distrital, excluídos os distritos das sedes municipais, tem a categoria de vila. Observa-se que nem todas as vilas criadas pelas legislações municipais possuem ocupação urbana (IBGE, 2013a, p.150).

Desta forma, a criação de um distrito pode atender a diversos interesses da municipalidade, seja por uma questão administrativa, para melhor gestão de alguma área específica, mesmo que ela não compreenda um adensamento demográfico, social ou econômico expressivo, seja para dar conta à emergência de uma localidade com tais características.

Na gênese dos distritos brasileiros - salvo raras exceções - conforme Azevedo (1970), estão os povoados, os quais têm por destino transformarem-se em vilas (sedes distritais) e, um dia, alcançar o que mais aspira seus habitantes, a categoria de cidade, sedes municipais, com seu prefeito e câmara de vereadores. Via de regra são estes os embriões<sup>24</sup> dos centros urbanos no Brasil.

Nesta perspectiva, Pina, Lima e Silva (2008) baseiam-se em Pinto (2003) e Queiroz (1973) para, respectivamente, apresentarem duas formas distintas de abordagem sobre o distrito.

A primeira trata-o na perspectiva de estágio inicial para a formação de um município. Logo, o distrito é uma subdivisão do município tendo como sede a vila, tratando seu modo de vida como tipicamente urbano. Apesar de situado na zona rural e da forte ligação com o setor primário (agricultura e pecuária), os padrões de consumo e comportamento das populações distritais seriam condizentes ao modo de vida urbano em detrimento ao rural (PINA; LIMA; SILVA, 2008).

---

<sup>24</sup> Azevedo (1970, p.240), com base em outro trabalho de sua autoria (Azevedo, 1957), afirma que os “embriões” de nossas cidades de acordo com os fatores que lhe dão origem, independentemente da época, resultam das seguintes distinções: 1- Lugares fortificados e postos militares; 2 - aldeamento de índios; 3 - arraiais e corruptelas; 4 - engenho e usinas. Fazenda e bairro rurais; 5 - Loteamentos rurais: patrimônios e núcleos coloniais; e 6 - pousos de viajantes e estações ferroviárias.

Esta concepção dos autores parece ser de certa forma suficiente para representar a sede do distrito, aproximando e trazendo similaridade à mesma organização espacial encontrada nas cidades. Porém, dependendo do excedente de área do distrito que extrapole sua sede, torna-se pouco pertinente a generalização de sua caracterização como urbano, visto que há de se considerar o distrito em sua totalidade.

A segunda abordagem apresentada pelos autores considera que na gênese do distrito existe todo um clima rural e a partir daí surgem as transformações que elevaram as vilas à categoria de distrito. Assim, todo um conjunto de relações sociais, geralmente, não mais percebidos no âmbito das cidades, traria ao distrito todo um clima rural: como as relações interpessoais alicerçadas na necessidade de ajuda mútua, na solidariedade e na participação coletiva nas atividades lúdico-religiosas; a adequação ao meio ecológico; e o trabalho na roça, exercida pelo núcleo grupal familiar (PINA; LIMA; SILVA, 2008).

Desta forma, espacialmente os distritos demonstram, na prática, preceitos semelhantes aos encontrados na totalidade dos municípios. Uma sede urbana, assim como a cidade, e um arrabalde rural, os quais interagem sob influências particulares a depender sempre das especificidades de cada contexto analisado.

Para Antunes e Hespanhol (2018), há diversos casos que um distrito não se tornaria cidade ou sede municipal:

Considerando que as desigualdades são geradas nos próprios processos de produção do espaço, infere-se que, entre os “destinos” que um povoado pode ter, encontram-se a condição de estagnação e permanência ou o desaparecimento [...] (ANTUNES; HESPANHOL, 2018, p. 9).

Legalmente, no Brasil, a sede do distrito é considerada urbana pelo simples fato da divisão político administrativa. As vilas (sedes distritais) são urbanas, assim como quaisquer outras áreas urbanas isoladas (IBGE, 2013b). Contudo, Abramovay (2000) considera que, frente ao distrito, tal metodologia é pouco funcional já que qualquer aglomerado de dezenas de casas poderia, como vila sede do distrito, ser considerada urbana. Complementa, ainda, que dentre os critérios para a distinção do rural, o critério do patamar populacional<sup>25</sup> seria o menos inadequado ao passo que não obrigatoriamente associa o rural a áreas isoladas. Neste contexto, ainda postula que sob este critério a maior parte das sedes dos distritos brasileiros seria considerada rural.

---

<sup>25</sup> Tomando como base Bartolomé (1996) e Arnalte (1998), para Abramovay (2000) o critério de patamar populacional faz referência ao número absoluto de moradores. Assentamentos humanos em habitações contíguas que reúnam até 10 mil habitantes e que guardem certa distância dos centros metropolitanos, no caso da Espanha, Portugal, Itália e Grécia; ou comunidades com menos de dois mil habitantes, no caso da França, são considerados rurais, por exemplo.

Em âmbito local, o Artigo 2º da Lei Municipal n.º 2.390/2015, que define a cidade e os distritos do município de Aquidauana, considera que “Cidade – é o distrito-sede de um município; é a sede administrativa de um município”. Já no que trata dos Distritos: “são todas as áreas urbanas existentes em um município. É um complexo demográfico, social e econômico, constituído por uma população não agrícola” (AQUIDAUANA, 2015).

Nota-se que a legislação municipal, ao buscar a definição do distrito, restringe-se apenas em considerar a sede distrital, conceituando-a como urbana e não se referindo a qualquer excedente rural de sua totalidade, além de que caracteriza a população do distrito como aquela não agrícola, entendendo como aquela que vive fora da área urbana.

Quando se pensa em complexo demográfico, social e econômico, como trata a legislação municipal, ascende a importância da centralidade exercida pela sede do distrito no contexto da zona rural que a envolve, e que por base faz parte da totalidade distrital. Nesta perspectiva, as divisões distritais, se não motivadas por preceitos meramente políticos e tributários, podem ser compreendidas enquanto ferramentas para o planejamento e aplicação de políticas públicas, de equipamentos urbanos<sup>26</sup> e demais infraestrutura pertinente a grande parte do campo de um município.

Diante da complexidade da qualificação do distrito como unidade administrativa, Pina, Lima e Silva (2008) afirmam que frente às diversas abordagens e concepções, cabe ressaltar que uma análise meramente qualitativa sobre os distritos pode causar uma visão simplista e superficial do tema e que outras variáveis devem ser consideradas frente à relação dos distritos rurais com a cidade do município a qual pertence.

Da mesma forma, consideram que, do ponto de vista político, o distrito pode ter sua realidade influenciada positiva ou negativamente havendo a possibilidade deste ser excluído das ações referentes ao município como todo, dependendo de seu contexto socioeconômico associado à sua relação com o distrito sede (PINA; LIMA; SILVA, 2008).

Sobre isto, cabe pensar que o espaço de concentração urbana de um distrito é sua sede. Logo, esta deve contar com a estrutura mínima para a oferta, no contexto da área do distrito, dos atributos que são comuns às aglomerações de caráter urbano, considerando que os

---

<sup>26</sup> Utiliza-se a definição de Equipamentos Urbanos dada pela NBR 9284, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), como sendo “Todos os bens públicos ou privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do poder público em espaços públicos ou privados”. (ABNT, 1986, p. 1). Apresentando assim, a subdivisão dos equipamentos urbanos em categorias: circulação e transporte; cultura e religião; esporte e lazer; infraestrutura; segurança pública e proteção; abastecimento; administração pública; assistência social; educação; e saúde (ABNT, 1986).

moradores de toda a sua extensão rural dependem em um primeiro momento da sede do distrito para satisfazerem suas demandas básicas.

Nesta perspectiva, Silva (2014) afirma que, embora situado na zona rural (campo), o fato de serem considerados urbanos suscita que os distritos recebam todo aparato de equipamentos e políticas públicas como as demais áreas urbanas do município. Fato que segundo Pina, Lima e Silva (2008) não se concretiza na realidade de muitos distritos. Apesar de conquistarem sua “emancipação” de simples povoado para distrito, ainda continuam dependendo dos serviços básicos que possuem base no distrito-sede do município, a cidade.

Sendo assim, os distritos que não atingem o “status urbano” (ou não apresentam elites locais politicamente organizadas) suficientemente a ponto de emancipar-se, mas que ao mesmo tempo não terminam por desaparecer diante da perda populacional, mantém por um lado intensos laços com o espaço rural e por outro uma forte dependência da sede do município (ANTUNES; HESPANHOL, 2018, p. 10).

Assim, a dependência do distrito em relação ao distrito sede vincula-se, em um primeiro momento, a ausência de estrutura interna do próprio distrito. Situação aparentemente ligada a critérios ineficientes, tanto na criação e divisão distrital quanto na determinação do que se poderia, no Brasil, ser considerado urbano ou rural. Logo, o status de distrito e de núcleo urbano é adquirido, porém o aparato estrutural de serviços, comércio, educação, saúde, comunicação, segurança, entre outros equipamentos urbanos, por vezes não chega suficientemente a estas localidades.

### **3.4. Entre o campo e a cidade: a ideia do contínuum espacial urbano-rural**

Considerando as novas maneiras em que os diferentes espaços organizam-se na atualidade, a definição e caracterização do urbano e do rural é tarefa cada vez mais difícil. Muitas destas dificuldades baseiam-se nas características da nova realidade socioespacial do campo, advinda, sobretudo, do desenvolvimento de atividades cada vez mais ligadas e/ou influenciadas pela cidade.

A organização espacial como expressão material do homem, ou seja, um conjunto de objetos criados pelo homem, resultado do trabalho social, e dispostos sobre a superfície da Terra, refletirá as características do grupo que a criou “[...] é assim um meio de vida no presente (produção), mas também uma condição para o futuro (reprodução)” (CORRÊA, 2007, p.55).

A centralidade exercida pelas cidades atua não somente em sua própria definição, mas também mantém influência sobre áreas externas a ela, indicando a tendência do urbano em

estender-se sobre seu entorno. Influência que não apenas se deve à centralidade exercida pelo conteúdo da cidade, mas também pelo investimento de agentes urbanos no campo. Assim, torna-se realidade, historicamente, que por meio dos investimentos e pelo modo de vida, o urbano atinge o rural, havendo nestes o domínio monetário e a mentalidade econômica, e as imposições dos interesses urbanos (ENDLICH, 2006).

A difusão e/ou sobreposição, sobretudo do urbano sobre o rural, tem sido abordada na Geografia enquanto conceito de continuum espacial. Segundo Talaska, Silveira e Etges, (2014), o continuum espacial pode ser qualificado pela superposição de formas, de relações e de qualidades tanto urbanas quanto rurais, podendo ser considerada como uma alternativa para se pensar a questão campo/cidade e urbano/rural, principalmente se adotada enquanto procedimento de análise espacial.

Para Coutinho et. al (2013, p. 67):

É fato que a formulação do que é o urbano hoje ultrapassa o território, não sendo mais somente delimitado pela vivência na cidade. O comportamento urbano, atualmente, está relacionado também ao pertencimento das práticas comuns à sociedade urbana, ou seja, é possível estar no rural e viver o urbano.

Nesta perspectiva, o urbano estaria além das fronteiras das cidades, alcançando o campo, atuando em sua reorganização social, com a inserção e alteração de hábitos e modos de vida; e espacial, com o advento de novas atividades econômicas e a alteração do modo de produção agrícola tradicional.

Ao falar sobre a influência do grande capital na organização espacial, Corrêa (2007) afirma que ao introduzirem um novo produto agrícola e a modernização tecnológica em áreas rurais, as grandes corporações podem direta ou indiretamente alterar a estrutura agrária: concentração fundiária, mudança nas relações de produção com evidência de novas forças de trabalho (como os boias frias), emigração do excedente demográfico e alteração das funções das cidades da área.

Nas palavras de Graziano da Silva (1997, p. 43):

Pode-se dizer que o rural hoje só pode ser entendido como um “continuum” do urbano do ponto de vista espacial; e do ponto de vista da organização da atividade econômica, as cidades não podem mais ser identificadas apenas com a atividade industrial, nem os campos com a agricultura e a pecuária.

A perspectiva de continuum espacial não pode ser apenas percebido sob a ótica das novas atividades econômicas desenvolvidas no campo. A transformação do campo também faz-se pela inserção de moradores da cidade naquele espaço. Assim, a transformação da realidade rural poderia ser compreendida não apenas na lógica produtiva, mas também no ingresso de moradores “urbanos” no espaço rural.

Sobre isto, Sposito (2006) ressalta que a criação de condomínios nos arrabaldes das cidades é a síntese da busca do cidadão moderno dos ambientais naturais e uma maior ligação com a natureza e com o ambiente rural. O que geraria diversos impactos na organização espacial, sobretudo no entorno das cidades.

Para compreender a questão, Rosas (2014) apresenta o conceito de antiurbanismo, afirmando que as condições insalubres e a precária condição de vida dos moradores das cidades, como o stress, a poluição do ar dentre outros, fariam que os moradores das cidades buscassem o rural ou cidades de pequeno porte de fácil deslocamento. O campo representaria maior contato com a natureza e a tranquilidade, mas sem deixar de lado as comodidades da cidade. Teríamos assim o neorural.

Nesta perspectiva, o distrito também oportuniza essa busca por um modo de vida mais tranquilo e, geralmente, com maior ligação com o ambiente natural. Wanderley (2000) destaca que é recorrente a inserção dos moradores “urbanos” no ambiente rural, fenômeno que parte de uma convergência de fatores que vão desde a redução da idade das aposentadorias, atraindo os atores sociais que muitas vezes buscam o reencontro com suas origens no campo, até jovens que se ligam às oportunidades de lazer e de ocupação profissional propiciada pela nova organização do campo.

Conseqüentemente, Wanderley (2001, p. 38) aponta que no meio rural brasileiro vem inserindo-se atividades não agrícolas, sobretudo na área de serviços. Assim, “[...] o meio rural não seria apenas o lugar da produção agrícola, mas também um espaço diferenciado, capaz de oferecer à população urbana padrões de residência específicos e formas de lazer ligadas ao contato com a natureza”. Contudo, a autora chama atenção para o fato de que esta busca pelo lazer no meio rural parte, de um lado, do acesso pela população urbana a formas diversificadas de lazer, e do outro, do padrão de qualidade que o rural pode oferecer a seus habitantes.

Deste modo, como pontuado por Endlich (2006), a volta ao campo e a revalorização da natureza não seriam emanados por valores rurais, mas por uma perspectiva urbana, e só seria aceita pela sociedade em função do conforto e da acessibilidade, mantendo o vínculo com a cidade e com a mídia no que se refere aos valores urbanos.

Esta inserção de habitantes de origem urbana no meio rural, geralmente, é acompanhada pela expansão da demanda de equipamentos e serviços, os quais, considerando a pequena dimensão das aglomerações rurais, os atores de planejamento e gestão tendem a reagrupá-los em aglomerações de maior densidade, um polo urbano regional, por exemplo (WANDERLEY, 2000).

Neste viés, a sede do distrito exerce papel importante no agrupamento, organização e oferta de serviços e equipamentos que se referem ao novo perfil espacial do campo. Não apenas considerando a chegada de moradores de origem urbana, mas também frente à alteração do modo de vida, costumes e consumo dos moradores rurais. Poder-se-ia, então, considerar o distrito como agente importante na configuração do continuum espacial, sendo um elo de ligação entre os polos extremos: urbano e rural.

Nos argumentos de autores como Wanderley (2001), o conceito do continuum espacial urbano-rural expressa o fim do isolamento entre as cidades e o meio rural, sendo utilizado em duas vertentes: 1ª) a primeira vertente privilegia o polo urbano do continuum, como fonte do progresso, e o extremo rural, como atrasado. Levado ao extremo, conforme a autora, esta vertente aponta para um processo de homogeneização espacial e social, traduzindo-se na perda das fronteiras entre os espaços, ou ainda, o fim da realidade rural, espacial e socialmente diferente da realidade urbana; 2ª) a segunda vertente, diferentemente da primeira, considera o continuum rural-urbano enquanto relação que aproxima os dois polos extremos. Assim, mesmo havendo semelhanças entre os extremos e continuidade entre o urbano e o rural, persistem às particularidades, não representando o fim do rural.

Sobre as duas perspectivas, Talaska, Silveira e Etges (2014, p. 11) complementam:

A primeira vertente está inserida no paradigma que procura compreender a passagem das sociedades tradicionais, pré-capitalistas, essencialmente rurais, para uma sociedade moderna, capitalista, essencialmente urbana. Indica, desse modo, que o campo perderia sua identidade enquanto espaço de relações rurais, ou seja, a cidade, enquanto fonte de valores dominantes estabeleceria seu domínio sobre todo o conjunto urbano-rural da sociedade. Já a segunda vertente está inserida no contexto em que, mesmo com a aproximação entre o rural e o urbano, não desaparecem suas particularidades. Nessa vertente, ressaltam-se as semelhanças e diferenças entre o extremo urbano e o extremo rural, demonstrando a continuidade de relações existentes entre o campo e a cidade, representando a reafirmação da existência das relações rurais. Assim, áreas com características próprias permaneceriam existindo, mas com grau de inserção à dinâmica social e econômica regional e global diferenciado. Para esta vertente, o processo de desenvolvimento histórico gera maior interação entre o urbano e o rural, porém não havendo homogeneização.

Alinham-se, assim, à primeira vertente, a qual consolida a perspectiva do fim do rural frente a imposição dos aspectos urbanos no continuum espacial, obras como de Graziano da Silva (1997) e Endlich (2006). Já os autores que trabalham na perspectiva de que, apesar da influência do urbano, o rural se modifica, mas não desaparece, destacam-se: Wanderley (2000, 2001), Sposito (2006), Souza et. al (2017), Kieling e Silveira (2015), Pina, Lima e Silva (2008), Talaska, Silveira e Etges (2014) e Medeiros (2017).

Endlich (2006, p.29), apesar de afirmar que uma sociedade urbana, no Brasil como em grande parte do mundo, ainda não se concretizou na perspectiva positiva de avanço social e político em sentidos diversos, admite que, na perspectiva de modos de vida e da civilização

urbana, talvez, o Brasil seria mais urbano do que se imagina. Apesar de reconhecer a permanência de “ilhas de ruralidade”, para a autora, negar o urbano seria questão de resignação, justificada pelas mazelas e contradições que levaram até a sociedade urbana.

A perspectiva de Endlich é no sentido de que a homogeneização da sociedade enquanto urbana é uma questão de tempo, algo que ainda não se completou, mas está em movimento, em transição: “A urbanização tende a apagar a distinção cidade-campo, mas em decorrência da maneira contraditória como ocorre [...]” (ENDLICH, 2006, p.22).

Graziano da Silva (1997), além de manter uma visão de que se homogeneiza o campo enquanto continuum do urbano, defende um modelo de reforma agrária que não seja pautada, apenas, nas atividades agrícolas, mas também voltada ao desenvolvimento, no campo, de atividades de caráter urbano.

Por outro lado, para Rúa (2005) ocorre certo exagero na generalização homogeneizadora do “novo rural”, expressão consagrada por Graziano da Silva, bem como o considera otimista em demasia, quando se refere às medidas compensatórias em substituição à reforma agrária de caráter estrutural rural. Logo, para o autor, o rural e o urbano integram-se, contudo, sem se tornarem a mesma coisa, pois preservam suas especificidades.

Corroboram Talaska, Silveira e Etges (2014, p. 9) quando confrontam a ideia de que o rural se sucumbiria frente ao urbano. Para os autores, o espaço geográfico não apenas se transforma e se configura em cidade ou campo, mas mantém traços que não são puros de um ou de outro. “Assim, no interior das relações urbanas ou rurais existem forças que se embatem, pois mantém características de polos opostos. Estas forças tendem para a afirmação e para a negação de características urbanas e rurais”.

Neste sentido:

É inegável que o processo de produção capitalista tenha alterado significativamente as relações entre os indivíduos em todas as suas dimensões. Discordamos, contudo, da interpretação extremista de que o rural seria totalmente absorvido pelo urbano. Nosso entendimento é de que haja uma aproximação entre rural e urbano, mantendo, porém, suas particularidades [...] (KIELING; SILVEIRA, 2015, p. 139).

Nesta perspectiva, o continuum se desenha entre os polos urbano e rural, diferentes entre si, em um grande processo de alterações de suas relações, sendo possível identificar variados níveis de relações urbanas ou rurais, configurando-se, assim, níveis transitórios entre os extremos urbano e rural (WANDERLEY, 2001; TALASKA; SILVEIRA; ETGES, 2014).

Assim, por exemplo, a estrutura da sede de um distrito pode proporcionar a área rural circundante acesso aos itens pertinentes ao desenvolvimento das atividades agrícolas (como insumos ou combustível para o maquinário agrícola) como também os bens e serviços inerentes ao consumo interno de sua população (itens para consumo doméstico e pessoais,

industrializados, recursos de telecomunicação). Aproximando, também, a população do campo as estratégias governamentais, como educação, atendimentos de saúde e segurança pública.

Tão logo, “o que resulta desta aproximação não é a diluição de um dos polos do continuum, mas a configuração de uma rede de relações recíprocas, em múltiplos planos que, sob muitos aspectos, reitera e viabiliza as particularidades” (WANDERLEY, 2001, p.33-34).

O distrito, nesta perspectiva, pode sintetizar-se em um desses níveis transitórios, entre os polos extremos do urbano e rural e, assim, entre os espaços da cidade e do campo. Pois, geralmente, conta com uma série de características espaciais, tanto em sua morfologia (edificações residenciais e comerciais, equipamentos urbanos etc.) quanto em sua dinâmica econômica e social relacionada ou às cidades ou ao campo.

## **4. A MOBILIDADE ESPACIAL E A (RE)ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO RURAL**

### **4.1. A mobilidade espacial**

A mobilidade espacial pode ser compreendida como todo e qualquer deslocamento humano, individual ou coletivo, no espaço geográfico em qualquer dimensão temporal-espacial.

Cumprir lembrar, que no âmbito das ciências sociais, a “mobilidade” faz referência não apenas a mobilidade espacial humana. Segundo Lemos (2009), a mobilidade pode ser compreendida em três dimensões: mobilidade física, mobilidade informacional-virtual e mobilidade do pensamento. Assim, a mobilidade transcende o espaço, encontra-se, também, na essência da sociedade (MILBOURNE, 2007).

Becker (2007) chama atenção que a inovação tecnológica, representada pelas redes de circulação e comunicação transacionais, permite ao mesmo tempo tanto a globalização como a diferenciação espacial, impulsionadas tanto pela lógica da acumulação como pela lógica cultural. Tão logo, a capacidade de logística tem-se intensificado. Empresas, bancos e demais agentes econômicos passam, conjuntamente ao Estado, a incorporar espaços de seu interesse, marcando-os com características variadas, partes de um sistema mundial.

Sendo assim, da mesma forma em que, por um lado, todas as coisas parecem estar em movimento: objetos, tecnologias, capital, comunicações e informações; por outro, todas as pessoas também parecem estar em movimento: exilados, estudantes, turistas, empresários, refugiados, mochileiros, aposentados, jovens, trabalhadores e muitos outros. Aprimorados por vários objetos e tecnologias, as pessoas se movem, e esses movimentos reais e potenciais organizam e estruturam a vida social. Logo, a escala dos deslocamentos é imensa (SHELLER; URRY, 2006).

No bojo da Geografia, para ser mais específico, esses movimentos expressam-se em interações espaciais, expressão esta consagrada por Roberto Lobato Corrêa. Sobre isto:

As interações espaciais constituem em amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informações sobre o espaço geográfico. Podem apresentar maior ou menor intensidade, variar segundo a frequência de ocorrência e, conforme a distância e direção, caracterizar-se por diversos propósitos e se realizar através de diversos meios e velocidades (CORRÊA, 2012, p.279).

Contudo, restringe-se, esta pesquisa, nas interações no sentido da mobilidade espacial humana. Isto posto, desde as migrações em suas diversas formas (definitivas, sazonais, pendulares etc.) aos simples deslocamentos das pessoas: consumidores em direção aos centros de compras; em visita a parentes e amigos; ou na ida ao culto religioso, praia ou cinema, também

são exemplos corriqueiros de interações espaciais em que estamos todos envolvidos (CORRÊA, 2012).

De antemão, destaca-se que a mobilidade espacial não é o mesmo que migração, ainda que ambos os termos se relacionem, muitas vezes como sinônimos, em parte considerável dos estudos das movimentações humanas no espaço, sobretudo, nos realizados no século XX<sup>27</sup>.

Tais movimentos são múltiplos em sua forma, motivação e objetivo e, logo, seu estudo não pode mais ser restrito aos fluxos migratórios de grande proporção, mas também, sobretudo, às novas formas de deslocamentos que perpassam na sociedade contemporânea (BASSAND; BRULHARDT, 1983; CUNHA, 2011; LAGO; 2000).

Sobre isto, a perspectiva apresentada por Bassand e Brulhardt (1983) considera a mobilidade espacial para além dos processos migratórios de grande proporção, como a migração internacional e inter-regional, apesar destas serem as formas de expressão da migração mais estudadas ao longo da história.

Neste viés de interpretação dos autores, a qual é adotada nesta pesquisa, a mobilidade espacial compreenderia toda e qualquer forma de movimentação no espaço, independentemente da distância ou duração. Assim, englobaria as movimentações em diversas escalas espaciais, ou seja, a distância percorrida nos deslocamentos, como em diferentes escalas temporais, ou seja, o tempo cronológico de duração dos deslocamentos e de permanência no local de destino.

Cunha (2011), ao refletir sobre a possibilidade de distinção entre os fenômenos de migração e mobilidade espacial, afirma que, enquanto a migração parte da proposição básica da mudança de residência, a mobilidade espacial envolveria as demais formas de movimentos da população sem uma rigidez espaço-tempo pré-determinada.

Deste modo, tratar-se-ia a mobilidade espacial não apenas como uma terminologia mais ampla, mas sim como uma visão mais complexa da movimentação da população no espaço o que, a priori, representaria uma vantagem para melhor se compreender as “características, condicionantes e consequências da dinâmica da população nos seus vários contextos socioespaciais” (CUNHA, 2011, p.8).

---

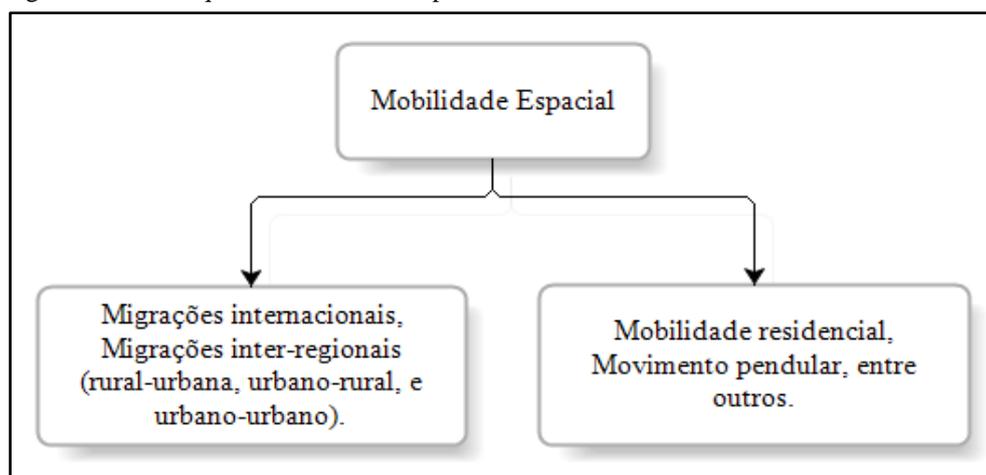
<sup>27</sup> O trabalho do inglês Ernst Georg Ravenstein (1885) é, invariavelmente, considerado pioneiro no estudo dos fenômenos migratórios, no qual foi proposto "As leis das migrações". Logo, grande parte dos trabalhos acerca dos processos migratórios no século XX, destinou-se a provar ou confrontar ou acrescentar a formulação. As leis das migrações propostas por Ravenstein são: (1) A maioria dos migrantes apenas percorre uma curta distância, e as correntes de migração dirigem-se para os centros de comércio (e da indústria); (2) O processo de atração para uma cidade em rápido crescimento começa pelas suas zonas circundantes, e gradualmente estende-se para lugares mais remotos; (3) O processo de dispersão é o inverso do de atração; (4) Cada corrente principal de migração produz uma contracorrente compensadora; (5) Os migrantes provenientes de longas distâncias preferem os grandes centros de comércio (e da indústria); (6) Os nativos das cidades são menos migratórios do que os das zonas rurais do país; e (7) As mulheres são mais migratórias do que os homens.

Apesar da migração, por muito tempo e ainda nos dias atuais, ser o centro do debate acerca da mobilidade espacial, é crescente a necessidade de estudos sobre as demais modalidades de deslocamentos, fato que tem motivado variados estudos acerca do tema (LORDANO; SILVA, 2018). Destarte, conforme Cardoso e Lobo (2016), os limites conceituais entre migração e mobilidade espacial nem sempre são bem definidos, fato que permite uma maior fluidez na tênue fronteira conceitual dependendo dos fenômenos sob análise.

Neste sentido, para dar foco aos diversos fenômenos de mobilidade espacial, sem tratá-los ou enquadrá-los unicamente como fenômenos de ordem migratória, é necessário que se busque estabelecer uma tipologia que classifique, ainda que minimamente, os deslocamentos espaciais (Figura 16).

Baseando-se na percepção de Bassand e Brulhardt (1983), presume-se que no cerne dessa tipologia estaria, em um primeiro momento, a distinção entre a mobilidade espacial e a migração como categorias diferentes de fenômenos, apesar de muitas vezes relacionadas.

Figura 16 - Hierarquia da mobilidade espacial.

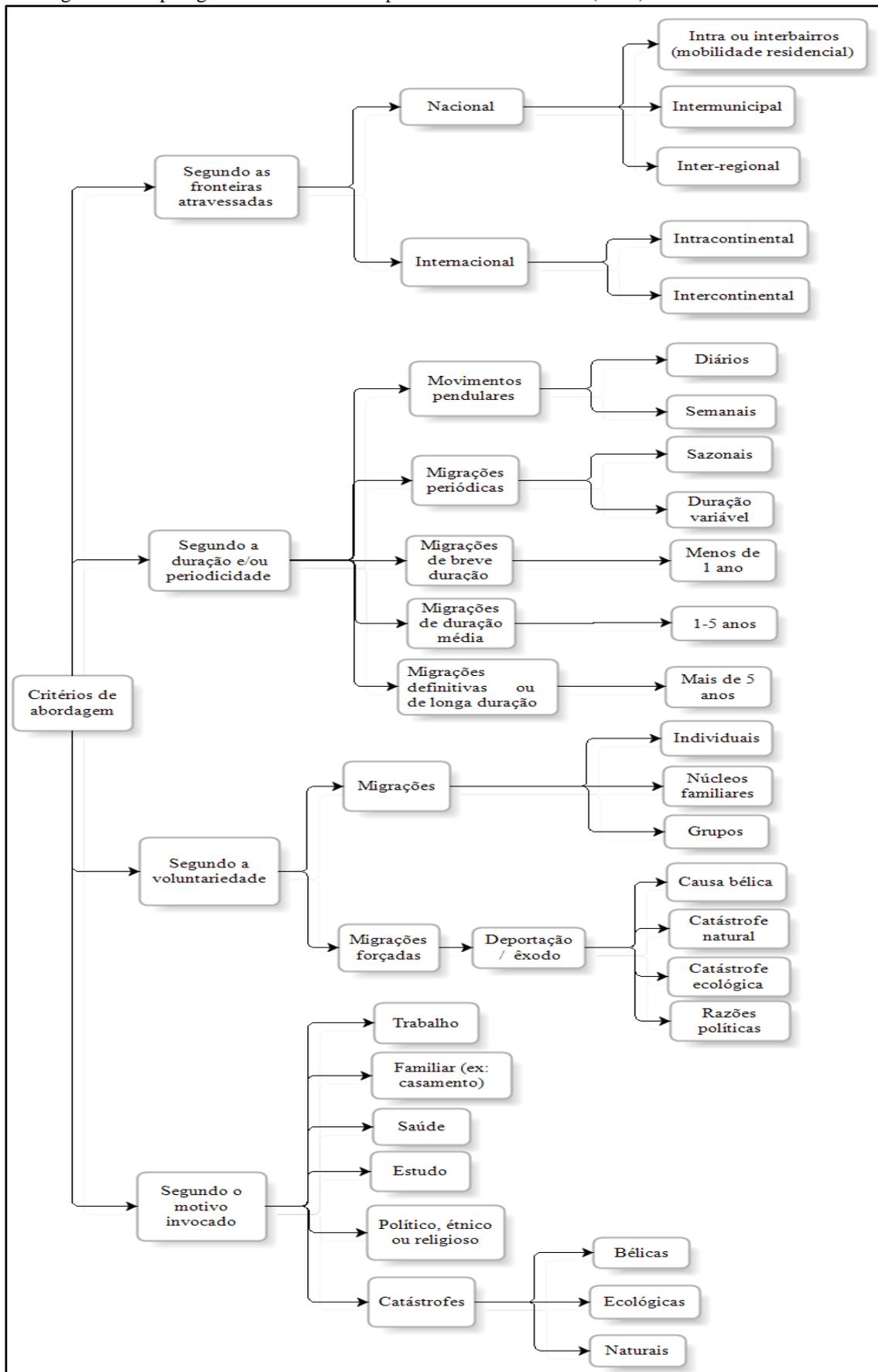


Fonte: Bassand e Brulhardt (1983), adaptado pelo autor (2019).

Por conseguinte, Matos (1993, p.2), ao questionar-se sobre porque migram as pessoas, afirma que as respostas para tal questão surgem em duas direções distintas, as quais aparentemente são incompatíveis: as decisões individuais racionais; e as estruturas sociais coercivas. Logo, pontua: “No fundo, o que está em causa é determinar qual a unidade de análise: o indivíduo ou a sociedade, o migrante ou o processo migratório”.

Nesta perspectiva, Matos (1993) apresenta uma tipologia das migrações que parte de várias abordagens de análise, seja seu escopo de abrangência espaço-temporal, ou ainda baseado em suas motivações e voluntariedade (Figura 17).

Figura 17 - Tipologia dos movimentos espaciais conforme Matos (1993).



Fonte: Matos (1993), adaptado pelo autor (2019).

A proposta de Matos (1993) é contundente ao abarcar os deslocamentos típicos até a década de 90 do século XX, período em que teceu sua classificação das migrações. Contudo, deixa, pelo período histórico em que foi formulada, de considerar os deslocamentos advindos do período atual, ou que até mesmo já ocorriam, mas ainda em menor intensidade ou que ainda não despertavam a atenção dos pesquisadores do tema.

Assim, considerando a realidade atual, na qual há diversidade de movimentos surgidos e/ou potencializados no fim século XX e início do século XXI, busca-se uma síntese de outros autores para postular-se que esta tipologia possa ser ainda mais abrangente e que represente a universalidade dos movimentos espaciais, como se possível fosse.

A temática da mobilidade espacial, e suas formas e variações, é classificada ou diferenciada entre si, basicamente, sob a perspectiva do espaço e tempo, como já demonstrado. Para Cardoso e Lobo (2016), a dimensão espaço-temporal é responsável pela caracterização do movimento espacial da população. Logo, a dimensão espacial seria representada pela categoria de lugar - de origem e de destino, e a temporal pelo tempo em movimento e de permanência.

Da mesma forma, o tempo é considerado na forma de tempo cronológico em dias, meses ou anos. Assim, “as dimensões espaciais e temporais sustentam tipificações sobre os deslocamentos populacionais, que não podem ser amplamente reduzidos ao termo migração [...]” (CARDOSO; LOBO, 2016, p.478).

Na atualidade, é notória a diversidade dos deslocamentos humanos no espaço. Bassand e Brulhardt (1983), à época, já chamavam atenção para as formas contemporâneas de mobilidade, as quais seriam movimentações em massa muito consideráveis.

Não obstante, surge a necessidade de uma flexibilização teórica, conceitual e estatística que seja capaz de lidar com a diversidade e frequência dos deslocamentos populacionais na atualidade. Isto posto, Domenach (2011) corrobora com a necessidade de um olhar que seja mais abrangente quanto à mobilidade populacional:

A verdade é que a mobilidade humana está aumentando e os movimentos populacionais estão sendo muito flexíveis, enquanto as estatísticas oficiais persistem em subestimar os dados reais porque se referem a uma definição restritiva de migração, baseada apenas na mudança de residência. (DOMENACH, 2011, p.34 (tradução nossa)).

O autor ainda complementa que diante aos desafios e dificuldades para se estudar a mobilidade espacial da população deve-se considerar as mudanças em nossa sociedade, como o surgimento de novos modos de deslocamento e a perda de importância de outros, bem como as mutações da migração pós-moderna (DOMENACH, 2011, p.33).

Portanto, a mobilidade espacial é mutável em seus fenômenos. As formas de deslocamento modificam-se ao passo em que a própria sociedade se transforma, uma alteração constante, reflexo da dinamicidade das relações espaciais na atualidade.

#### **4.2. A mobilidade cotidiana campo-cidade**

Consoante a emergência e/ou intensificação de considerável variedade de formas de mobilidade espacial (como migração circular, migração sazonal, movimento pendular, mobilidade residencial, mobilidade urbana, mobilidade cotidiana campo-cidade), cresce a necessidade e oportunidade de que estes fenômenos, quando pesquisados, possam ser melhores compreendidos em sua dinâmica e impacto na sociedade presente.

Considerando que cada fenômeno contém especificidades próprias, como sua abrangência espaço/tempo e em seus fatores determinantes, torna-se pertinente compreender a mobilidade cotidiana campo-cidade no contexto de outros tipos de mobilidade. Sobretudo as que se destacam sob a mesma abordagem de deslocamentos no contexto da vida cotidiana. Esta perspectiva torna possível, assim, que o deslocamento possa ser percebido em suas particularidades e não denotem a terminologias comuns ou genéricas.

O cotidiano, para Carlos (2018, p.13):

[...] é o encadeamento dos atos que forma a base a partir da qual a reprodução do capital se afirma, engendrando um espaço e tempo sociais articulado a um sistema programado pelas exigências da acumulação do capital que se realiza no cotidiano, produzindo-o como momento necessário desta acumulação. Isto é, o tempo e o espaço da vida cotidiana vão sendo invadido por exigências novas e organizado segundo a lógica da sociedade de consumo.

Logo, o espaço enquanto propriedade privada, valorizado pela lógica do mercado, limita as formas de apropriação do mundo objetivo pelos membros da sociedade de classes, repercutindo, assim, sobre a possibilidade da reprodução das condições para a realização da vida e sobre o cotidiano dos sujeitos. O cotidiano se reveste dos atributos do capital, tomado pelo mundo da mercadoria (CARLOS, 2011).

Tão logo, as atividades desenvolvidas nos espaços passam a ser reflexo, também, da imposição e expansão do capital. O qual, por um lado, atua na alteração nos modos de vida e consumo das pessoas (haja vista a expansão do urbano, já debatido anteriormente); por outro, subordina toda a vida cotidiana das populações as quais alcançam: atualmente, grande parte.

Diante disto, recorre-se a Milbourne (2007) que enfatiza ser necessário uma mudança acerca de como se tem desenvolvido as pesquisas sobre a população rural.

Passando a pensar mais criticamente sobre a ampla gama de movimentos e mobilidades que estão sendo desempenhadas nos espaços rurais.

Sendo assim, a mobilidade campo-cidade, na perspectiva cotidiana, possui afeições de modo de ocorrência e frequência que, por vezes, assemelham-se às dos deslocamentos de ordem pendular, sazonal ou circular, apesar de tratar-se de fenômenos distintos, explica-se.

Os movimentos ou deslocamentos pendulares são compreendidos como movimentos de curta escala: temporal e espacial. O fenômeno pode ser conceituado como o deslocamento que ocorre na busca por trabalho e educação - embora alguns estudos já estendam sua motivação para outros fatores - geralmente de forma diária, e que na literatura pode ser encontrada sob diversas terminologias como: mobilidade, deslocamento, ou migração pendular (COUTINHO, 2014; MOURA; CASTELLO BRANCO; FIRKOWSKI, 2005).

Conseqüentemente, a migração ou mobilidade circular e a migração sazonal compreendem outra forma de pendularidade, sendo ambas ligadas ao capital e à consecutiva distribuição da força de trabalho. São movimentos que ocorrem em abundância em áreas rurais. A primeira faz referência à mudança de lugar, implicando em múltiplos domicílios, temporalidades bem como lugares de trabalho distintos. Já a migração sazonal compreende a migração também com a finalidade ligada à oferta de mão de obra, com duração de vários meses, mas na perspectiva de local de destino específico (JARDIM, 2011). Já Coutinho (2014) enfatiza que a motivação para a circularidade está ligada à execução de alguma atividade específica e não vinculada, necessariamente, ao mercado de trabalho.

No âmbito dos deslocamentos no interior do município, merece destaque a mobilidade residencial, a qual é a mudança no interior do próprio município de residência (JARDIM, 2011). Para Lago (2000), está é uma forma de mobilidade intra-urbana fortemente ligada à mobilidade social<sup>28</sup>. Perfazem as mudanças de residência em um contexto em que a mobilidade social ascendente expressaria seus efeitos na mobilidade espacial, uma divisão simbólica do espaço, marcada pelos deslocamentos do núcleo urbano para a periferia, ou o inverso, a depender da hierarquia espacial urbana.

Nesta perspectiva, muitos dos deslocamentos que ocorrem no interior ou entre municípios, no campo ou nas cidades, constituem objeto de pesquisas geográficas que evoluem proporcionalmente e contribuem, assim, com a percepção das diferenças e condicionantes para a caracterização individual dos movimentos. É neste cenário, então, que a mobilidade do campo

---

<sup>28</sup> A mobilidade social, a qual mantém associação quase que sistemática com a mobilidade espacial, pode ser expressa como o movimento de acesso ou recessão pessoal ou familiar entre os diferentes estratos sociais de uma determinada sociedade (LAGO, 2000).

para a cidade na perspectiva cotidiana passa a chamar atenção para pesquisas acerca da temática.

Para Milbourne (2007) o deslocamento da população rural é complexo. Composto por movimentos para dentro, para fora e através dos lugares rurais; viagens curtas e outras muito longas; fluxos lineares entre locais específicos ou com padrões espaciais de movimento complexos; com permanência variada, de algumas horas, dias ou semanas, ou até mesmo muitas décadas; motivados por necessidades ou escolhas: movimentos econômicos e baseados no estilo de vida; hipermobilidades e imobilidades; conflitos e complementaridades.

A pesquisa Coutinho (2014): “Mobilidade cotidiana campo-cidade: o caso dos moradores rurais de Cajuri e Coimbra/MG”, desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em Extensão Rural, da Universidade Federal de Viçosa, que estuda os deslocamentos dos moradores da zona rural dos municípios citados, pode ser considerada importante para o estudo da mobilidade cotidiana campo-cidade, no âmbito nacional. Sobretudo por constatar que o caráter cotidiano<sup>29</sup> e a motivação destes movimentos atuam em sua distinção ao processo de migração definitiva e de outros movimentos como a migração sazonal, a circular e os deslocamentos pendulares.

Com efeito, estes movimentos seriam compreendidos como os deslocamentos realizados pelos moradores do campo em direção à cidade em intervalos diários ou não, com intensão de atender a suas demandas cotidianas (lazer, compras, trabalho, entre outras) (COUTINHO, 2014).

Gomes et. al (2018a), ao pesquisar o fenômeno em um pequeno município do interior de Minas Gerais, concluíram que a mobilidade dos habitantes do campo tem se intensificado mediante a maior facilidade de acesso aos meios de transporte e comunicação que viabilizam a aproximação corriqueira com a cidade. Contudo, a busca pela cidade não estaria apenas relacionada à realização de atividades comerciais e mercantis, indo além da realização das atividades produtivas, perpassando, também, pelo desenvolvimento de atividades religiosas, políticas, visita a familiares e de lazer, por exemplo.

Na verdade, o movimento cotidiano campo-cidade expressaria, nesse contexto, uma maior flexibilidade em seu conceito: movimentos cotidianos, mas não necessariamente diários; com destino à cidade, porém não necessariamente ao distrito sede do município de origem; e com uma pluralidade de motivações, não se restringindo a condicionantes pré-estabelecidos.

---

<sup>29</sup> Para Coutinho (2014), o caráter cotidiano presente na mobilidade campo-cidade, é diferente à encontrada no movimento pendular ou migração sazonal e circular. Bem como, a motivação e escala espacial de abrangência.

### **4.3. A mobilidade espacial e a nova ruralidade brasileira**

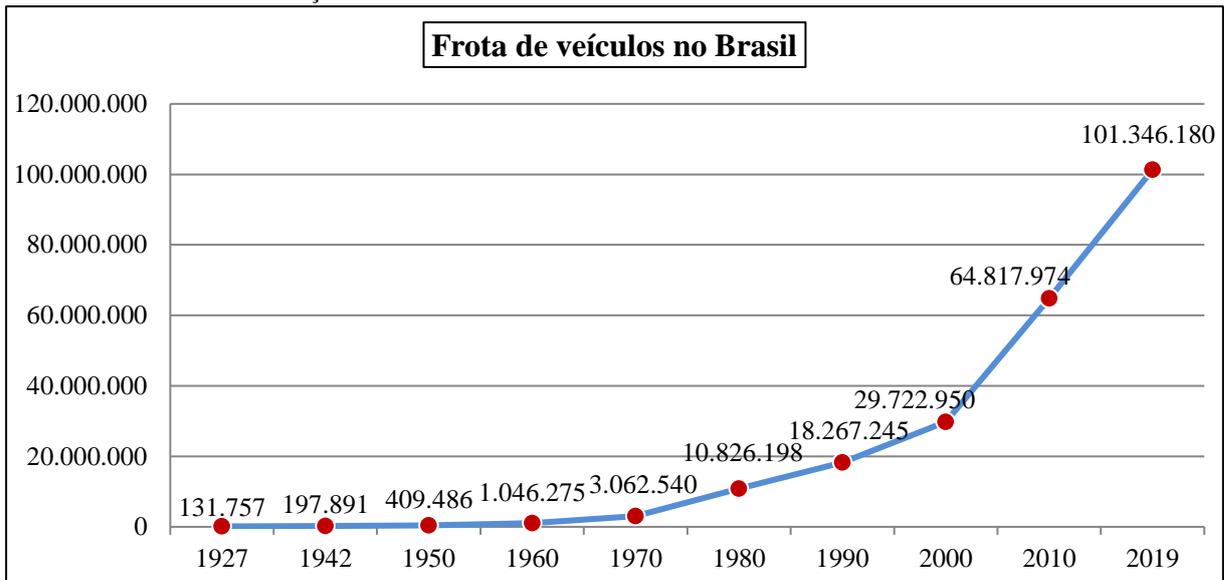
A capacidade de mobilidade espacial da população do campo tem-se alterado consideravelmente nas últimas décadas. A disseminação do automóvel, como também dos demais meios de transporte, bem como de toda a infraestrutura viária nas áreas rurais proporciona ao morador do campo movimentação com maior frequência e autonomia em atendimento às mais variadas motivações.

Santos e Silveira (2006) apontam que no período pré-técnico - com predomínio dos meios naturais - o corpo do homem, devido muito à precariedade ou pobreza de técnicas, constituía-se com o principal agente de transformação tanto na produção como na superação das distâncias. Sposito (2006) salienta que a limitada possibilidade de mobilidade dos pedestres - e no máximo de animais de carga - atuou até mesmo na limitação da extensão das cidades.

Contudo, na segunda metade do século XIX, o bonde puxado a cavalos, acompanhado pela extensão de seus trilhos, abriu a possibilidade para a expansão territorial urbana. Papel desenvolvido, na sequência, pelos automóveis. Prolifera-se o número de veículos, motoristas, ruas e estradas. Possibilitando que os agentes de produção espacial levassem a cidade aonde lhes conviessem, e que os parcelamentos de solo não necessariamente deveriam atender uma continuidade física das cidades (SPOSITO, 2006).

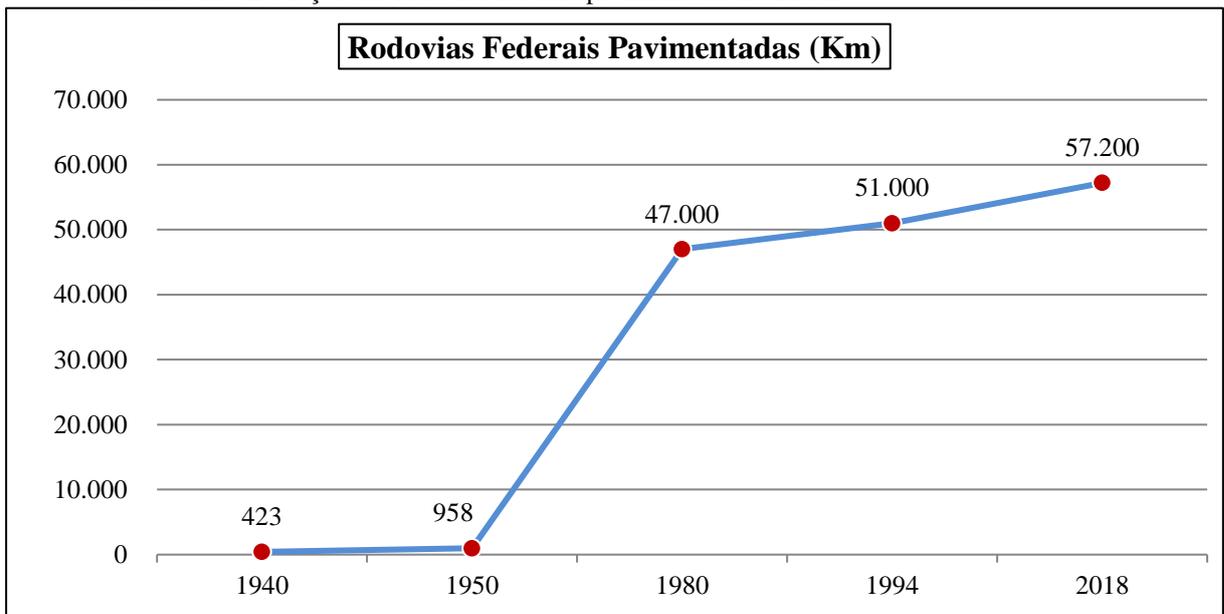
Santos e Silveira (2006) destacam que no Brasil percebeu-se o início da integração nacional, sobretudo a partir da década de 1940, marcado pela estruturação do sistema de transportes, da produção mecanizada e da disponibilidade cada vez maior de energia elétrica. Com efeito, a partir da década de 1970, a capacidade de transportes é impulsionada com uma rede viária densa e moderna (como demonstrado pela evolução da malha viária e da frota automotiva no País, Gráficos 10 e 11). O território ganha novos conteúdos e novos comportamentos, graças às possibilidades de produção e de circulação de insumos, dos produtos, do dinheiro, das ideias, das informações, das ordens e dos homens. É o período técnico-científico-informacional.

Gráfico 10 - Evolução da frota de veículos automotores no Brasil.



Fonte: Denatran (2019); Denatran apud Por Vias Seguras (2019); IBGE (2019a).

Gráfico 11 - Evolução das rodovias federais pavimentadas no Brasil.



Fonte: Brasil (2019); Dnit (2018, 2019); Mello e Queiroz (2017).

Para Amaral e Fraxe (2009), é neste período que começa o movimento de urbanização e modernização do campo brasileiro. Dava-se início aos investimentos no campo em maquinários, infraestrutura, transporte e em comunicação. Estes investimentos levam a novas ruralidades desenvolvidas no campo. Compreendidas como o “novo rural”, na concepção dos autores, e guardadas as devidas proporções às características de uma nova ruralidade no Brasil, as novas atividades seguiram a ideia de modernização do campo realizada pelos países desenvolvidos.

No entanto, se entre estes países tal modernização proporcionou um avanço considerado em relação às possibilidades de elevar a qualidade de vida através de uma melhor organização das atividades rurais quer fossem agrícolas ou não-agrícolas, através de associações e sindicatos com forte representação política, no Brasil essa modernização tomou a forma de investimentos concentrados no agronegócio, na manutenção de latifúndios e em fracas ou quase inexistentes políticas de Reforma Agrária, resultando na continuidade da concentração das riquezas (AMARAL; FRAXE, 2009, p.5).

Cumprido lembrar que a organização espacial do campo é constituída por materializações que surgem de vários interesses distintos. Para Corrêa (2007), as restrições locacionais para os investimentos das corporações são mínimas. Elas podem criar ou induzir, por seu poder de pressão junto ao Estado, a criação das vantagens para o desenvolvimento de suas atividades: estradas, asfaltamento, cobranças espacialmente desigual de impostos, lei de uso do solo e zoneamento urbano etc. Por sua vez, o Estado não atua apenas na organização espacial e no beneficiamento de frações do capital, mas também na distribuição de seus aparelhos repressivos e ideológicos: como as comarcas, aparato militar e policial, as unidades educacionais e universidades, por exemplo.

Deste modo, diante de um espaço agrário organizado à luz dos investimentos das grandes cooperações e do Estado como estradas, meios de comunicações, novas possibilidades de atividades agrícolas e não agrícolas, aliadas, também, às formas tradicionais de produção, o ambiente rural diversifica-se cada vez mais. O campo torna-se um espaço articulado e passa a desenvolver várias funções.

Amaral e Fraxe (2009) destacam a existência de uma multifuncionalidade das zonas rurais brasileiras, com variadas atividades agrícolas e não agrícolas desenvolvidas. Contudo, para os autores, apenas as atividades agrícolas de grande porte recebem os incentivos e investimentos, tornando os pequenos lavradores, pescadores, artesões, entre outros, fadados a contarem apenas com seu autossustento.

Havendo, portanto, a distribuição desigual das forças econômicas e produtivas em determinado espaço rural, não cabe, em parte, aos moradores camponeses tradicionais outra alternativa se não o desempenho de atividades não necessariamente agrícolas no campo, ou até mesmo em espaço diferente. É, mais do que nunca, uma questão de sobrevivência.

Sobre isto, Wanderley (2001) chama atenção para que parte significativa da diversificação econômica e pluriatividade atual origina-se nas famílias agrícolas. A pluriatividade não constitui o abandono da agricultura e do meio rural, mas expressa uma estratégia familiar para garantir permanência no meio rural e manter vínculos mais estreitos com o patrimônio familiar. Estas famílias pluriativas têm seus membros vivendo em locais

diferentes, assim constituem-se como agentes significativos para a dinamização técnico-econômica, ambiental e sociocultural do meio rural.

A população rural torna-se mais volátil. Os membros do núcleo familiar dispersos entre o campo e a cidade, dando novas motivações aos deslocamentos no campo e na cidade. Vislumbra-se uma nova ruralidade, não apenas advinda da inserção das técnicas produtivas e novas atividades econômicas no campo, mas, também, das alterações no modo de vida do morador do campo (seus hábitos, costumes e consumo) oriundo de seu maior contato com a cidade.

Para Carlos (2004), o desenvolvimento do “mundo da mercadoria”, estendeu-se ao mundo inteiro, permitindo a generalização da propriedade privada e da submissão da vida cotidiana a sua lógica, aproximando a cultura e tradições da vida tanto na cidade quanto no campo, submetendo a vida cotidiana às exigências da produção capitalista. Gomes et.al, (2018b, p.281) afirmam: “O capitalismo industrial acentua a mobilidade, acelerando a circulação de pessoas, mercadorias, capitais e informações, afetando diretamente os deslocamentos de curta e longa distância entre os espaços de origem e os de destino”.

O campo passa também a ser espaço organizado para uma nova dinâmica de mobilidade humana, facilitada por uma infraestrutura cada vez mais complexa e articulada e por demandas crescentes advindas, por um lado, das novas atividades desenvolvidas no campo, por outro, pelos novos modos de vida da população rural. A capacidade de deslocamento no espaço atua na expansão do urbano em direção ao campo, da mesma forma que mantém os espaços integrados e fortalecem as novas atividades econômicas e sociais desenvolvidas naquele espaço.

Nesta perspectiva, outra força contributiva a uma nova ruralidade deve ser considerada: a inserção do cidadão no ambiente rural. Sobre isto, Rosas (2014) aponta que muitos moradores da cidade buscam o campo para terem maior ligação com a natureza. É a procura pelo ambiente rural como modo de vida. Assim, os mais abastados moram em condomínios fechados, chácara e fazendas nas proximidades dos centros urbanos; os menos, buscam esta proximidade com o espaço rural através da utilização de espaços públicos para utilizarem em seus deslocamentos.

Nesta linha de raciocínio, a mobilidade espacial é constante e é marcada pela assertiva predisposição do agente urbano em deslocar-se ao campo para usufruir das ruralidades. Inserção que pode ser momentânea como em um passeio; permanente com a mudança definitiva; ou, ainda, por meio de uma segunda residência para lazer ou veraneio.

Sobre isto Rosas (2014, p.78-79) acrescenta:

Porém, poucos mudam seus costumes e hábitos de vida, usufruindo das ruralidades sem modificar sua maneira de viver. Sua ligação ainda provém da cidade, mas momentos de sua vida e de seu ócio ocorrem no campo, e estes não querem, de forma alguma, que este campo se torne cidade, mas que apenas tenham acesso às comodidades oferecidas pelo meio urbano como a tecnologia (celular, TV, internet, computador etc), produtos industrializados, equipamentos, entre vários outros.

Tombini e Saquet (2014) chamam atenção que, além do contato esporádico ou sazonal, pode haver migração definitiva de moradores da cidade para o campo:

Essa modernidade facilita a vida no campo, atrai migrantes que procuram tranquilidade sem perder a comodidade. Percebemos então a migração inversa ao que mencionamos anteriormente, aqui pessoas que vivem nas cidades procuram no campo um lugar de moradia, de turismo e de prestação de serviços (TOMBINI; SAQUET, 2014, p. 4-5).

Este contato cada vez mais estreito com o ambiente rural, também atua na alteração dos modos de vida do campo. Logo, estes novos modos de vida levariam a demandas sociais e econômicas próprias, alterando as relações sociais e espaciais do meio rural (ROSAS, 2014). Contudo, o autor também chama atenção para o sentido inverso desta relação: os deslocamentos cotidianos dos moradores do campo para a cidade:

O mesmo ocorre com o morador do campo, que aproveita a cidade para passear, fazer compras e se divertir com a família, além de visitar filhos ou parentes, dentro das condições econômicas num contexto consumista da sociedade capitalista atual. Estes permanecem com suas características e costumes, mesmo estando nas cidades. Isso reflete que a maioria não se mudaria para a cidade, mesmo sendo esta de pequeno porte, a não ser que surgisse uma boa oportunidade de trabalho, mas os mesmos não a procuram (ROSAS, 2014, p.79).

Ademais, é preciso considerar que com a ampliação da mobilidade (com o desenvolvimento dos transportes) surge uma situação de moradores que trabalham em centros urbanos residirem em áreas rurais, bem como verifica-se também o oposto (BERNADELLI, 2006).

Estas interações espaciais entre o campo e a cidade adquirem o caráter cotidiano, pois passam a fazer cada vez mais parte do dia-dia dos moradores, sendo uma alternativa ao tempo anterior à diversificação dos meios de transportes e à expansão da estrutura viária, período em que a migração definitiva parecia ser a única alternativa para satisfazer as demandas que seriam próprias dos espaços antagônicos. Este fator parece ser cada vez menos determinante na escolha de onde os indivíduos mantem residência.

Por esse lado, Coutinho (2014) pontua que o aumento de pessoas que deixam a cidade para morar no campo, contribui para a troca de informações, tecnologia e, conseqüentemente, da expansão do urbano sobre o rural. Logo, não é o esvaziamento do campo em si que enfraquece o modo de vida rural, mas também a mobilidade cidade-campo favorece e gera transformações materiais e culturais, o que permite visualizar o indivíduo que se desloca como

sujeito de vivência, vincula-se e desvincula-se aos diferentes laços sociais, permitindo, assim, a percepção dos padrões culturais urbanos expressos nas pessoas que vivem no campo.

Portanto, as novas ruralidades submetem e influenciam as dinâmicas de mobilidade espacial, expressas e perceptíveis no espaço organizado no campo brasileiro. A população rural é cada vez mais móvel e conseqüentemente mais relacionada com a estrutura viária e de transportes (coletivos ou individualizados) nas áreas rurais, os quais se tornam cada vez mais importantes e influentes na vida dos moradores daquele espaço.

## 5. MOBILIDADE CAMPO-CIDADE DOS MORADORES DO DISTRITO DE CIPOLÂNDIA.

### 5.1. A motivação para os deslocamentos e sua relação com os equipamentos urbanos do distrito

As motivações para os deslocamentos até a cidade foram abordadas no formulário e analisadas de formas distintas entre as motivações respondidas espontaneamente e as respondidas com base em motivos previamente sugeridos.

As motivações espontâneas foram respondidas com base na pergunta feita ao morador para que dissesse qual era o principal motivo que o fazia deslocar-se em direção à cidade. Em outro momento da entrevista, foi pedido ao morador para responder se costumava ir à cidade por alguns motivos pré-estabelecidos.

Desta forma, após a tabulação dos dados, conforme exposto na Tabela 2, obteve-se (nas respostas espontâneas) como motivação principal para os deslocamentos à cidade a realização de compras para casa ou pessoais, motivo apontado por 37,21% dos entrevistados. O segundo motivo mais citado foi por motivo de saúde/consultas ou exames médicos, respondido por 19,77%; seguido por receber pagamento ou aposentadoria, 17,44%; e pagamentos de contas, 13,95% dos entrevistados. Outras motivações também foram citadas, porém com menor destaque, são elas: levar alguém à cidade, 5,81%; trabalho, 4,65%; e lazer e diversão, 1,16%.

Tabela 2 - Motivação para aos deslocamentos cotidianos até à cidade.

Motivação	Quantificação	
	%	Nº
Compras para casa ou pessoais	37,21	32
Saúde/consultas ou exames médicos	19,77	17
Receber pagamento ou aposentadoria	17,44	15
Pagamento de contas	13,95	12
Levar alguém à cidade	5,81	5
Trabalho	4,65	4
Lazer e diversão	1,16	1
Total	99,9	86

Fonte: pesquisa de campo (2019).

O motivo para o deslocamento constitui um critério de abordagem importante na perspectiva da caracterização das diferentes formas de mobilidade espacial (MATOS, 1993). De um modo geral, as motivações encontradas para os deslocamentos a partir de Cipolândia, até certo ponto, são comuns entre as pesquisas realizadas acerca do tema, e refletem a vida

cotidiana dos moradores do distrito. Para Carlos (2011), a vida cotidiana concerne à totalidade dos momentos da realização da vida privada, do trabalho, do lazer e dos deslocamentos.

Coutinho (2014), ao analisar a mobilidade campo-cidade nos distritos de Cajuri e Coimbra/MG, aponta dentre as principais causas dos deslocamentos para a cidade, em primeiro lugar, a realização de compras pessoais e domésticas e, em segundo lugar, o motivo de saúde. Cortês (2006), ao estudar os fluxos dos moradores de localidades do município de Sumidouro/RJ, afere que as maiores motivações para os deslocamentos para a cidade são as idas ao médico, ao banco e às compras, fatos que coincidem com a pesquisa no distrito de Cipolândia e são corroborados pelos dados das motivações, quando os moradores são estimulados às respostas. A Tabela 3 apresenta as motivações para os deslocamentos para a cidade relacionadas à estrutura dos serviços comerciais existentes na sede do distrito de Cipolândia, para questões estimuladas no formulário.

Tabela 3 - Deslocamentos para a cidade por motivação relacionada à estrutura de equipamentos de comércio no distrito.

Costuma deslocar-se à cidade motivado por:	Não		Sim	
	%	Nº	%	Nº
Compras para casa e pessoais	9,30	8	90,70	78
Compras para propriedade rural	95,35	82	4,65	4
Receber pagamento ou aposentadoria	55,81	48	44,19	38
Comprar combustível	67,44	58	32,56	28
Manutenção de veículo	67,44	58	32,56	28

Fonte: pesquisa de campo (2019).

Quando perguntado se costumam ir à cidade para realizar compras para casa ou pessoais, 90,70% dos respondentes disseram que sim e apenas 9,30% que não. Quando perguntado se os deslocamentos à cidade eram motivados por saúde/consultas ou exames médicos, 62,79% responderam que sim e 37,21% que não. Ao serem perguntados se costumavam ir à cidade para receber pagamentos ou aposentadoria, 55,81% afirmaram que não e 44,19% que sim.

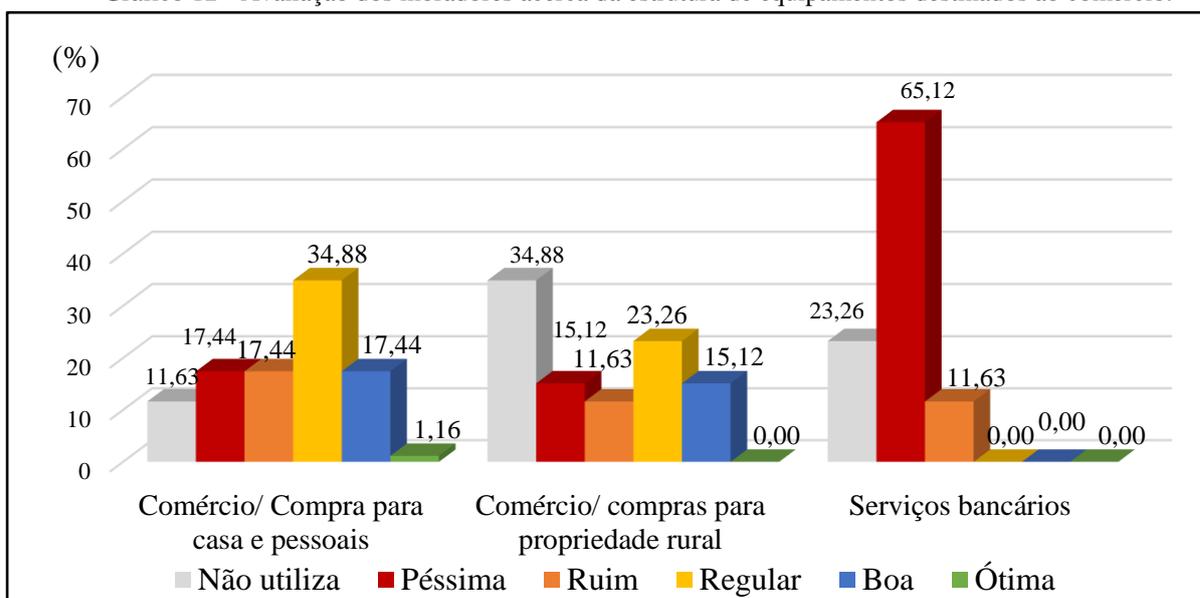
Rastrelo e Silva (2008), em sua pesquisa no distrito de Martinésia/MG, alertam que dentre as principais deficiências que a estrutura distrital apresenta estão aquelas relacionadas ao comércio local e à falta de serviços bancários, fato que parece corroborar com a expressiva citação de motivações principais ligadas à estrutura de equipamentos urbanos ligados ao comércio.

Outros dados consideráveis relacionados à estrutura do comércio do distrito podem ser percebidos frente ao índice de entrevistados que costumavam ir à cidade para comprar

combustível, 32,56% dos respondentes, percentual idêntico aos que afirmavam ir à cidade costumeiramente para realizar manutenção de veículo.

Configura-se, assim, a dependência do distrito em relação à cidade para a satisfação das demandas mais básicas, fato já salientado por Pina, Lima e Silva (2008). Este fator explicita-se mais ainda quando se toma a avaliação dos moradores acerca da estrutura dos equipamentos urbanos dispostos na sede do distrito (Gráfico 12).

Gráfico 12 - Avaliação dos moradores acerca da estrutura de equipamentos destinados ao comércio.



Fonte: pesquisa de campo (2019).

A observação direta realizada na sede do distrito ratifica a insatisfação dos moradores quanto à estrutura dos equipamentos destinados aos serviços comerciais. O comércio do distrito é pouco diversificado, o que vai de encontro com as principais queixas dos moradores. Observou-se a existência de apenas um mercado de secos e molhados (Figura 18 A) - com produtos de preço pouco acessíveis, nas palavras de muitos dos entrevistados -, de uma pequena loja de materiais de construção (Figura 18 C) e de açougues (Figura 18 D). Porém, chama mais atenção às graves ausências estruturais. Como a falta de um posto de combustíveis operante, já que o posto local se encontra fechado há algum tempo (Figura 18 B), sendo o combustível no distrito comercializado em garrafas PET's; a falta de uma farmácia; e a ausência de serviços bancários, disponibilizados por um correspondente ou caixa eletrônico que seja.

Figura 18 - Estrutura dos equipamentos de comércio no distrito de Cipolândia.



Fonte: o próprio autor (2019).

O contraste entre a maciça parcela dos moradores que recorrem à cidade para realizar compras para casa e pessoais, não reflete, em nada, nas compras para propriedade rural. O fato chama atenção, não pelo fato de o distrito deter estabelecimentos voltados a abastecer com excelência as propriedades rurais, mas sim pelas características produtivas locais, voltadas para as grandes propriedades rurais, centradas na pecuária de corte. Como destacado pela entrevistada número 38 - moradora e empregada de uma fazenda de gado de corte -, os equipamentos e implementos agrícolas e, sobretudo, os produtos agropecuários como vacinas, ração e sal mineral utilizados na propriedade vem, todos, da cidade de Campo Grande, local onde residem os donos da fazenda e onde se encontra toda a administração da mesma. Afirma ainda que a quantidade de produtos, sobretudo de ração e sal mineral, é por volta de três mil quilos mensais.

Isto esclarece muito sobre o papel da grande propriedade latifundiária que, assim como recorrente na organização do espaço rural brasileiro (Azevedo, 1970; Keller, 1970), mostra-se consolidada no distrito de Cipolândia. Com a especificidade, ainda, de que a administração comercial e financeira destas propriedades está, geralmente, alocada em um grande centro,

como também seus proprietários. Assim, a dependência do rural, sobretudo economicamente, em relação ao sistema urbano (Abramovay, 2000), pode ser entendido não apenas na dependência para o consumo de seus produtos e no fornecimento dos insumos, mas também - como enfatizado por Sposito (2006) - no poder de decisão e gestão, evidenciando a centralidade exercida pela cidade em relação ao campo.

O grande número de deslocamentos para o recebimento de pagamento ou aposentadoria relaciona-se, em Cipolândia, com o alto número de moradores que são aposentados ou beneficiários de programas sociais. Conforme o perfil dos respondentes do formulário, 19,77% dos entrevistados eram aposentados e outros 25,58% declararam-se do lar. Milbourne e Kitchen (2014) reforçam que a busca por paz, tranquilidade e um ritmo de vida mais lento configura-se entre as razões pela busca de localidades rurais como locais de moradia, função específica de uma nova ruralidade. Como destacado por Rua (2005), o rural também passa a ser local de residência, primeira ou segunda, das populações urbanas, além da influência que a própria condição de estar aposentado exerce sobre o rural.

Situações que ficam evidentes em casos como do entrevistado número 46, o qual trabalhou grande parte de sua vida em fazendas da região de Cipolândia e quando aposentou-se buscou a sede do próprio distrito para constituir residência. Ou ainda do respondente número 13, que, anteriormente morador da cidade de Campo Grande, após a aposentaria mudou-se para a sede do distrito de Cipolândia, apesar de ainda manter seus “negócios”, como diz, naquela cidade.

A propensão aos deslocamentos em busca de serviços de saúde é ratificada quando, também, os entrevistados são estimulados sobre a motivação. Dos entrevistados, 62,79% afirmaram deslocar-se para a cidade por este motivo, fator que contrasta com os deslocamentos em busca de educação, motivo não citado espontaneamente como motivação principal e por apenas 2,33%, quando estimulados no formulário, conforme demonstrado na Tabela 4.

Tabela 4 - Deslocamentos à cidade motivados por saúde e educação.

Costuma deslocar-se à cidade motivado por:	Não		Sim	
	%	Nº	%	Nº
Saúde	37,21	32	62,79	54
Educação	97,67	84	2,33	2

Fonte: pesquisa de campo (2019).

A quase ausência dos deslocamentos motivados por educação pode, no caso do distrito, ser analisada sob dois fatores primordiais: o primeiro é que a distância até a cidade de Aquidauana não proporciona realizar deslocamentos diários em horários rígidos como os

necessários às unidades escolares. Para este propósito, duas únicas entrevistadas demonstraram esta motivação, números 17 e 60, respectivamente, uma era estudante de graduação a distância e a outra era professora e estudante de curso de Aperfeiçoamento da Prefeitura Municipal. O outro aspecto que parece bem plausível é a boa estrutura tanto da escola municipal como da oferta de transporte escolar para os alunos da zona rural do distrito. Neves (2015) salienta que é primordial que a oferta do equipamento de educação seja capaz de dotar a comunidade de certa autonomia, que minimize os deslocamentos e incentive as interações socioespaciais, e, ainda, que a acessibilidade a estes equipamentos corresponde diretamente ao grau de proximidade com seu usuário, devendo ser considerada se é acessível, também, por transporte público.

Fator que pode ser constatado tanto na observação direta quanto, sobretudo, na avaliação dos moradores acerca da estrutura de educação do distrito. Como na voz da entrevistada número 21, moradora da zona rural que faz questão de salientar “A escola é boa, tem merenda, as crianças gostam [...] tem ônibus bom, pega aqui na porteira da fazenda (sic)”, e ainda da entrevistada número 34: “A escola é muito boa, as professoras, olha... são como mães para nossos filhos, não tenho do que reclamar”. Contudo, alguns moradores pontuam com certa tristeza o fato de após encerrado o ensino médio, não haver perspectiva para o prosseguimento dos estudos no distrito.

Neste sentido, a observação a campo da estrutura educacional do distrito nos deixa a par de uma estrutura aparentemente operante e fisicamente satisfatória. A escola municipal (Figura 19A), conforme informações obtidas em entrevista com o diretor da unidade, atende cerca de 230 alunos (aproximadamente de 85% provenientes da área rural e 15% da sede do distrito), estando 182 matriculados no Ensino Fundamental e 48 no Ensino Médio (extensão da Escola Estadual Geraldo Garcia), com atividades nos três períodos. A estrutura física da escola possui quadra coberta (Figura 19 B), 11 salas de aulas, uma sala de tecnologia, além de dependência para os setores administrativos. O quadro docente da escola é composto por 12 professores da rede Municipal de Ensino e cinco da rede Estadual de Ensino.

O transporte escolar é realizado, aparentemente, com veículos em boas condições de conservação e em oferta suficiente à demanda da região (Figura 19 C). Conforme informações obtidas em entrevista com representante da Empresa Tuca Transportes, concessionária do serviço, a frota é composta de 15 ônibus e quatro vans do tipo Kombi, sendo que nove ônibus e duas Kombis operam simultaneamente. A operação na região do distrito de Cipolândia é composta com cerca de oito linhas diurnas e noturnas além de duas linhas de interligação, perfazendo um total de cerca de 900 km de transporte escolar percorridos por dia, atendendo

não apenas o território do distrito de Cipolândia, mas também todo seu arrabalde, inclusive os Assentamentos Rurais Indaiás I, II, III e IV. Todas as linhas convergem para a escola municipal Ada Moreira Barros, localizada na sede do distrito de Cipolândia.

Já os deslocamentos motivados por saúde parecem se justificar exatamente pela oposição à forma em que a educação é possibilitada no distrito. Enquanto no distrito desenvolve-se todo o processo para o ensino: transporte, a estrutura física necessária, profissionais e materiais para o desenvolvimento da atividade fim, na saúde isto não é possível. Não que isso seja exclusividade de Cipolândia, pois o atendimento pleno de saúde em uma localidade isolada parece impossível a qualquer comunidade com tais características justamente pela complexidade da saúde pública.

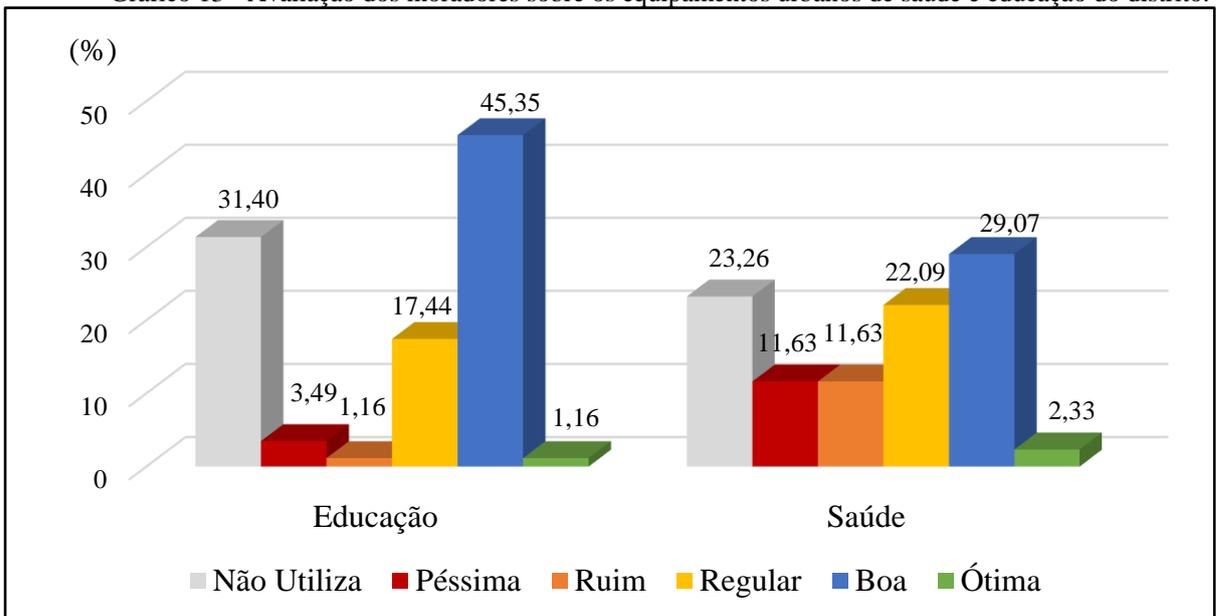
Diante disto, a avaliação da estrutura em saúde disposta na sede do distrito possui avaliação de certa forma satisfatória pelos entrevistados (Gráfico 13). Recorrentes são os elogios, sobretudo para a equipe de agentes de saúde que atuam tanto na sede quanto na zona rural. Conforme dados da Gerência Municipal de Saúde de Aquidauana, o ESF Cipolândia (Figura 19D) possui um enfermeiro, um técnico de enfermagem, um médico (clínico geral), um dentista, um auxiliar de dentista, um recepcionista e seis agentes comunitários de saúde. Estão cadastradas para atendimento na ESF 1.009 pessoas, sendo 432 famílias não só do distrito, mas também de seu entorno. São realizados, aproximadamente, 1.480 atendimentos e/ou procedimentos mensais como atendimentos de autonomia da enfermaria, atendimentos odontológicos, procedimentos de enfermagem, procedimentos clínicos gerais e acompanhamentos domiciliares (AQUIDAUANA, 2019).

Figura 19 - Estrutura de educação e saúde na sede do distrito de Cipolândia.



Fonte: o próprio autor (2019).

Gráfico 13 - Avaliação dos moradores sobre os equipamentos urbanos de saúde e educação do distrito.



Fonte: pesquisa de campo (2019)

Sendo assim, o que mais parece contribuir como os deslocamentos motivados por saúde são os encaminhamentos às especialidades médicas, para os casos de pacientes em tratamento periódico, as quais são encontradas apenas nas cidades de Aquidauana e/ou Campo Grande. Segundo dado da Gerência de Saúde, ocorre mensalmente, em média, até 40 encaminhamentos para especialidades em Aquidauana e 20 encaminhamentos, por meio da central de regulação, para Campo Grande (AQUIDAUANA, 2019).

O fator negativo encontrado nas entrevistas, que merece destaque, é a ausência de uma ambulância para atender integralmente os moradores do distrito. Como citado pelo entrevistado número 55: “[...] se precisar correr com urgência para a cidade por um motivo de saúde e não tiver condução própria, morre [...] tem que ligar em Aquidauana, pra aí eles mandarem a ambulância (sic)”. Nas cinco incursões à campo na sede do distrito, realizadas aos sábados e domingos, apenas em uma constatou-se, brevemente, a presença do veículo no distrito. Contudo, a Gerência de Saúde afirma que há uma ambulância no distrito para atender emergências durante a semana (AQUIDAUANA, 2019).

Os deslocamentos para a cidade motivados por lazer ou diversão não possuem grande relevância nas respostas espontâneas, apenas 1,16% dos respondentes (ver Tabela 2, p.89). Esse motivo de deslocamento é ampliado para 25,58% dos moradores quando estimulados, perfazendo índice superior aos que na pergunta estimulada, e somente nesta, afirmaram se deslocar para a cidade motivados por religião, 12,79%, como demonstrado na Tabela 5.

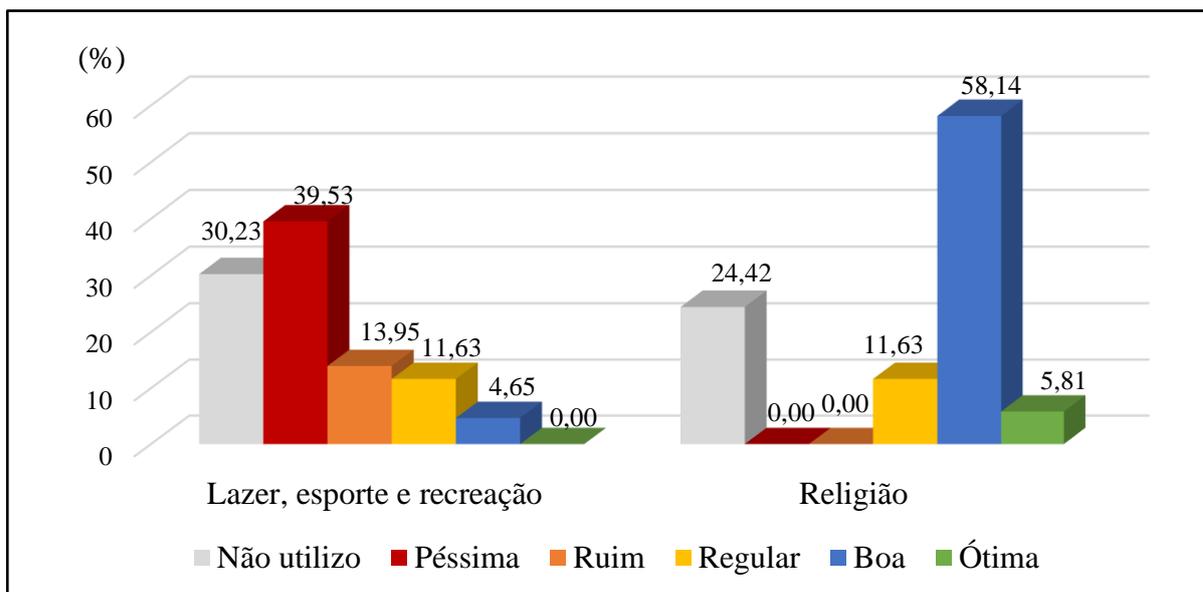
Tabela 5 - Deslocamentos à cidade motivados por de lazer ou diversão e religião.

Costuma deslocar-se à cidade motivado por:	Não		Sim	
	%	Nº	%	Nº
Lazer e diversão	74,42	64	25,58	22
Religioso	87,21	75	12,79	11

Fonte: pesquisa de campo (2019).

Esses números refletem o que pode também ser constatado na observação em campo: o amplo contentamento dos moradores com a estrutura tida para a prática da religião, e o proporcional descontentamento com as opções de lazer dispostas naquela comunidade (Gráfico 14).

Gráfico 14 - Avaliação da estrutura relacionada ao lazer, esporte e recreação e à religião na sede do distrito.



Fonte: pesquisa de campo (2019).

Por conseguinte, a insatisfação dos moradores em relação à oferta de equipamentos para lazer, esporte e recreação alinha-se aos dados da observação a campo e evidenciam a principal queixa dos moradores: a existência, apenas de um campo de futebol (Figura 20 A) como equipamento em condições de efetivo uso. Já a praça (Figura 20 B) passa quase despercebida na paisagem do distrito de tão acanhada estruturalmente. Ainda assim, os moradores parecem ativos em atividades coletivas de lazer, ainda que utilizando a via pública para tal (Figura 20 C). É grande também a queixa com a falta de equipamentos destinados ao lazer e atividades destinadas aos idosos: “Deveria ter uma academia para a terceira idade, como tem na cidade. Aqui, só temos o rio”, pondera a entrevistada número 6. Contudo, considera-se a existência de um centro comunitário em boas condições de uso (Figura 20 D), o qual poucas vezes lembrado pelos moradores em seus relatos.

Desta forma, em relação aos equipamentos de religião no distrito, os relatos dos moradores vão em dois sentidos: o primeiro, muito presente nas entrevistas, que enfatiza a quantidade de igrejas - e realmente são muitas: uma capela católica (Figura 20 E) e mais de dez de filiações neopentecostais (Figura 20 F), como observado em campo - e, em outro sentido, exaltando a qualidade daquelas. Este fator exalta a intrínseca ligação dos moradores, tanto na sede quanto na zona rural, com a religião. Ligação consagrada em vários autores (Bernadelli, 2006; Endlich, 2006; Setubal, 2005) como um atributo comum das populações rurais.

Figura 20 - Estrutura para lazer, esporte e recreação, e de religião na sede do distrito de Cipolândia.



Fonte: o próprio autor (2019).

Retornando aos dados, assim como já detectado por Coutinho (2014), ao contrário do que ocorre tradicionalmente nas cidades, o deslocamento para trabalhar não possui representatividade no contexto de Cipolândia, sendo que apenas 6,98% dos entrevistados quando estimulados a responderem no formulário afirmaram ir à cidade motivados por trabalho (Tabela 6). Por outro lado, 60,47% declarou ir à cidade cotidianamente para visitar parentes e amigos, e, por fim, 27,91% disseram que costumam ir à cidade para levar outra pessoa.

Tabela 6 - Deslocamentos à cidade motivado por trabalho, visitar parentes e amigos e levar alguém à cidade.

Costuma deslocar-se à cidade motivado por:	Não		Sim	
	%	Nº	%	Nº
Trabalho	93,02	80	6,98	6
Visitar parentes e amigos	39,53	34	60,47	52
Levar alguém à cidade	72,09	62	27,91	24

Fonte: pesquisa de campo (2019).

Porém, outro motivo para os deslocamentos detém números consideráveis no distrito. É a proporção de entrevistados que declarou ir à cidade para visitar parentes e amigos: 60,47% dos respondentes quando estimulados. Este número chama atenção para o que Wanderley (2001) destaca na atual realidade dos moradores do espaço rural brasileiro, que é a pluriatividade<sup>30</sup> das famílias, as quais não se concentram mais, apenas, no campo. Muitas vezes, parte do núcleo familiar rural vai em busca de uma melhor condição de vida na cidade, sobretudo os mais jovens, enquanto que uma outra parte permanece no campo.

Contudo, entre os entrevistados ocorre certa convergência também para o movimento contrário. São os moradores da cidade que deixaram seu núcleo familiar urbano e vieram ao campo trabalhar, no caso dos mais jovens, e em busca de uma vida mais tranquila, no caso dos aposentados.

Da mesma forma, chama atenção o fato de 27,91% dos entrevistados, nas respostas estimuladas, afirmarem ir cotidianamente à cidade apenas para levar alguém que solicitou o deslocamento (motivo também perceptível entre 5,81% das respostas espontâneas). Logo, vincula-se, Cipolândia, a outro atributo comum às populações rurais (Bernadelli, 2006; Endlich, 2006; Setubal, 2005; Milbourne e Kitchen, 2014): a propensão à voluntariedade, solidariedade coletiva e ajuda mútua.

## 5.2. As especificidades nas motivações quando considerado gênero, faixa etária e situação de moradia.

### 5.2.1. As especificidades de motivação quanto ao gênero

<sup>30</sup> Conceitualmente, a pluriatividade remete à combinação do desenvolvimento de atividades agrícolas e não-agrícolas, simultaneamente ou intercaladas, podendo ser analisada individualmente, uma pessoa; ou ser verificada no âmbito do núcleo familiar. A pluriatividade constitui-se estratégia fundamental para elevar e até mesmo estabilizar a renda no meio rural brasileiro, e as novas atividades urbanas desenvolvidas no campo também propulsionam o fenômeno (GRAZIANO DA SILVA, 1997).

Pode-se perceber em Cipolândia que as mulheres do campo mantêm um padrão mais variado de motivações para o deslocamento que os homens, assim como Coutinho (2014) já havia percebido em sua pesquisa. Entre as mulheres, 27,50% têm como motivação principal (respostas espontâneas) a realização de compras para casa ou pessoais. Outras motivações também são destaques como: saúde/consultas ou exames médicos, receber pagamento ou aposentadoria e pagamento de contas, todas com 20% cada. Já para os homens, os deslocamentos têm como motivo principal a realização de compras para casa ou pessoais em 45,65% dos casos, seguidos por saúde/consultas ou exames médicos, 19,57%, e receber pagamento ou aposentadoria, 15,22% (Tabela 7).

Tabela 7 - Motivação para aos deslocamentos cotidianos até à cidade por gênero.

Motivação	Feminino		Masculino	
	%	Nº	%	Nº
Compras para casa ou pessoais	27,50	11	45,65	21
Saúde/consultas ou exames médicos	20,00	8	19,57	9
Receber pagamento ou aposentadoria	20,00	8	15,22	7
Pagamento de contas	20,00	8	8,70	4
Levar alguém à cidade	7,50	3	4,35	2
Trabalho	2,50	1	6,52	3
Lazer e diversão	2,50	1	0,00	0
Total	100	40	100,01	46

Fonte: pesquisa de campo (2019).

Para Coutinho (2014), o fato de entre as mulheres predominar as motivações de natureza voltada à gestão do lar e da família como saúde, receber pagamento ou aposentadoria, pagamento de contas ou levar alguém à cidade, relaciona-se ao papel da mulher na sociedade, o qual está tradicionalmente ligado aos cuidados com a casa e com a criação dos filhos. Contudo, no caso de Cipolândia, cabe algumas ressalvas a esta afirmação, ainda que não a enxerguemos como totalmente superada.

Dentre os homens, apesar da avassaladora parte que afirmou deslocar-se motivados pela realização de compras para casas ou pessoais - fato que, talvez, os liguem diretamente ao nível mais íntimo no que se refere ao papel de gestão familiar - pode-se perceber que tal motivação verbalizada por eles era dotada de certa generalização ou até mesmo banalização, pois geralmente a motivação era associada ao termo “compra do mês”. Isto requer certa atenção, pois muitos homens, durante o percurso da entrevista, utilizaram o termo referindo-se as idas à cidade no início do mês para a realização de uma gama variada de atividades, na maioria das vezes, propiciadas e/ou estimuladas pelo recebimento do respectivo salário e/ou de outro

familiar. Logo, nestas ocasiões, os deslocamentos geralmente são realizados por toda a família, sendo que cada indivíduo internaliza sua própria motivação para fazê-los.

Por outro lado, as mulheres foram mais detalhistas e específicas em suas afirmações acerca dos motivos que as levavam à cidade, levando a presunção de que as motivações por elas declaradas são bem mais concretas à sua realidade. Pois, enquanto para os homens tudo, ou quase tudo, se resolve na “compra do mês”, para elas, as demandas são claras, hierarquizadas, por que não, e estão à pronta resposta.

### 5.2.2. As especificidades de motivação quanto à faixa etária

Ocorre significativa variação dos motivos para o deslocamento entre as variadas faixas etárias (respostas espontâneas). A realização de compras para casa e pessoais representa a motivação principal entre os moradores das faixas etárias inferiores, enquanto a busca por demandas relacionadas à saúde e o recebimento de pagamento ou aposentadoria, são os motivos principais dos que integram as faixas etárias mais elevadas, conforme exposto na Tabela 8.

Tabela 8 - Motivação para aos deslocamentos cotidianos até à cidade por faixa etária.

Motivo Principal	Faixas etárias							
	15 a 24 anos		25 a 44 anos		45 a 59 anos		Mais de 60 anos	
	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº
Compras para casa ou pessoais	66,67	10	46,88	15	13,64	3	23,53	4
Saúde/consultas ou exames médicos	6,67	1	12,50	4	40,91	9	17,65	3
Receber pagamento ou aposentadoria	0,00	0	15,63	5	9,09	2	47,06	8
Pagamento de contas	20,00	3	15,63	5	13,64	3	5,88	1
Levar alguém à cidade	0,00	0	3,13	1	13,64	3	5,88	1
Trabalho	0,00	0	6,25	2	9,09	2	0,00	0
Lazer e diversão	6,67	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0
Total	100	15	100	32	100	22	100	17

Fonte: pesquisa de campo (2019).

Entre os mais jovens, de 15 a 24 anos, 66,67% afirmaram deslocar-se motivados para a realização de compras para casa ou pessoais; outros 20% motivaram-se pelo pagamento de contas; e, ainda, as motivações saúde/consultas ou exames médicos e lazer e diversão foram citadas, ambas, por 6,67% dos respondentes da faixa etária. Entre os adultos, de idade entre 25 e 44 anos, a realização das compras para casa ou pessoais, também foi destacada por 46,88%; seguido por receber pagamento ou aposentadoria, e efetuar pagamento de contas, ambas com 15,63% das respostas; e por saúde/consultas ou exames médicos, 12,50%.

Sendo assim, a prevalência da realização de compras para casa e pessoais nas duas faixas etárias que compreendem a população economicamente ativa mais jovem, chama atenção e pode ser relacionada a duas situações distintas: uma que a população mais jovem pode estar mais incorporada aos modos de vida e consumo urbanos que dita a vida cotidiana em uma sociedade invadida pelo mundo da mercadoria, fato que os levariam a destacarem-se no consumo, ainda que básico; outra é o fato de ser esta a população que está, talvez, no ápice do vigor laboral que o trabalho, sobretudo o do campo, tende a exigir. Assim, ainda não despontam, nestas faixas, as complicações à saúde resultantes dos afazeres laborais, por exemplo.

Já entre os entrevistados de idade entre 45 a 59 anos predominam os deslocamentos ligados à busca por saúde/consultas ou exames médicos, 40,91% do total na faixa etária - maior índice deste motivo em todas as faixas etárias -; seguido por compras para casa ou pessoais, levar alguém à cidade, e pagamento de contas, todas com 13,64% cada. Estrato da população que se encontra em fase de envelhecimento e que passa, tomadas as duas situações colocadas no parágrafo anterior, a não mais priorizar o consumo, mas sim à atenção em saúde.

Sobre a faixa etária mais elevada, Coutinho (2014) destaca que entre os moradores com mais de 60 anos ocorre significativa concentração de deslocamentos motivados pelo recebimento de aposentadoria ou benefícios sociais, fator que, neste contexto, se repete no distrito de Cipolândia. Entre os idosos, com mais de 60 anos de idade, predominam os deslocamentos para receber pagamento ou aposentadoria com 47,06% dos respondentes; seguidos por compras para casa ou pessoais, 23,53%; e saúde/consultas ou exames médicos, 17,65%. Chama atenção o fato desta ser a parte da população mais livre de compromissos familiares e laborais, perfazendo assim os que mais tenderiam à realização de deslocamentos para lazer na cidade. Contudo, esta motivação não se destaca entre os idosos do distrito.

### ***5.2.3. As especificidades das motivações quanto à situação de moradia***

Os distritos não estão, apenas, administrativamente submetidos à cidade. Os moradores dos distritos são obrigados a recorrer à cidade, muitas vezes, não por escolha própria, mas por não haver outra alternativa, considerando que as suas infraestruturas internas não atendem às necessidades mais básicas dos seus moradores (RASTRELO E SILVA, 2008; PINA; LIMA; SILVA, 2008). Afirmção que se torna ainda mais pertinente quando se observa a motivação dos deslocamentos dos moradores da sede do distrito de Cipolândia e da sua zona rural.

A Tabela 9 mostra que a motivação mais citada espontaneamente é a mesma nas distintas situações de moradia, porém chama atenção a disparidade entre os índices.

Tabela 9 - Motivação para deslocamentos até a cidade por situação de moradia.

Motivação	Sede do distrito		Zona Rural do distrito	
	%	Nº	%	Nº
Compras para casa ou pessoais	28,26	13	47,50	19
Saúde/consultas ou exames médicos	19,57	9	20,00	8
Receber pagamento ou aposentadoria	19,57	9	15,00	6
Pagamento de contas	21,74	10	5,00	2
Levar alguém à cidade	4,35	2	7,50	3
Trabalho	4,35	2	5,00	2
Lazer e diversão	2,17	1	0,00	0
Total	100	46	100	40

Fonte: pesquisa de campo (2019).

Enquanto 28,26% dos moradores da sede do distrito afirmaram ter como motivação principal para ir à cidade a realização de compras para casa ou pessoais, entre os que moram na zona rural do distrito, este é o motivo destacado como principal para 47,50% dos moradores. Estes dados dão, em certa medida, a dimensão de como o comércio da sede do distrito pouco atrai os moradores de seu próprio entorno rural para realizarem nele suas compras. Fator corroborado pelo que se nota recorrentemente nas entrevistas com os moradores da zona rural, os quais buscam o comércio do distrito em “último caso”, expressão muito utilizada entre os moradores para exaltar que, frente a possibilidade de irem à cidade em detrimento à sede do distrito de Cipolândia, as compras na cidade são muito mais vantajosas. Fator que concorre para a introdução dos hábitos de consumo, anteriormente urbanos no ambiente rural.

Sobre isto, Rastrelo e Silva (2008) ponderam que, como atualmente não se produz nas propriedades rurais tudo o que é necessário ao consumo familiar, aliado à maior frequência com que as pessoas vão à cidade, as pessoas do campo acabam incorporando hábitos alimentares antes típicos das cidades, tornando-se normal o consumo de produtos industrializados.

Já os demais motivos identificados convergem para similaridade entre os moradores da sede e da zona rural do distrito, com exceção do motivo pagamento de contas, o qual despertou grande busca entre os da sede, 21,74%, enquanto apenas 5% entre os rurais. Levar alguém à cidade, que foi motivação para 7,5% dos moradores da zona rural, era de apenas 4,35% entre os da sede, e a busca por lazer e diversão, citada por 2,17% entre os moradores da sede, não foi citada nenhuma vez entre os rurais.

Chama atenção, neste caso, que os moradores da sede do distrito pareceram mais dispostos à dinâmica de compromissos sociais mais característicos ao modo de vida urbano (pagamento de contas e lazer e diversão), enquanto que os moradores da zona rural destacaram mais as motivações ligadas aos atributos da vida no campo, como no ato solidário de levar

alguém à cidade. A ajuda mutua foi um atributo comum às comunidades rurais, como destacado por Bernadelli (2006), e ainda parece presente na realidade dos moradores, sobretudo da zona rural do distrito de Cipolândia.

Fatores que somados às características da organização espacial no distrito acentuam a grande distinção morfológica entre a zona rural do distrito e a área urbana da sede, levando ao entendimento que no caso de Cipolândia a divisão político-administrativa, adotada no Brasil como regra da divisão legal entre os diferentes espaços, atende satisfatoriamente à realidade do espaço socialmente modificado. Ainda assim, cabe a ressalva de que talvez jamais seja possível estabelecer a separação concreta de onde ocorrem os modos de vida rural e urbano, isto não só no distrito de Cipolândia, mas em qualquer outro lugar. Tão logo, acredita-se que para fins cadastrais, legais e estatísticos deva-se sim, privilegiar a separação levando a morfologia, ou seja a parcela concreta do espaço, como atributo principal, pois não há formas de considerar os modos de vida em vista a delimitar um território.

## 6. ACESSIBILIDADE ÀS REDES URBANAS E A FREQUÊNCIA DOS DESLOCAMENTOS ATÉ À CIDADE

### 6.1. O distrito e a rede urbana

Quando analisado os dados obtidos na totalidade do distrito de Cipoândia, e considerando a motivação principal, a maior parte dos deslocamentos até à cidade se dá para a sede municipal. Entre os entrevistados, 59,30% afirmaram ter como o destino predominante a cidade de Aquidauana. A cidade de Campo Grande também é destaque, sendo destino predominante entre 38,37% dos respondentes. Do mais, a cidade de Anastácio também foi citada por 1,16% dos respondentes, e 1,16% não soube especificar o destino predominante de seus deslocamentos para a cidade (Tabela 10).

Tabela 10 - Cidade de destino dos deslocamentos dos moradores do distrito de Cipoândia.

Cidade de destino Predominante	%	Nº
Anastácio	1,16	1
Aquidauana	59,30	51
Campo Grande	38,37	33
Não soube especificar/ Variável	1,16	1
Total	99,99	86

Fonte: pesquisa de campo (2019).

A rede urbana que mantém relação com os deslocamentos aferidos nesta pesquisa no distrito de Cipoândia constitui-se, sobretudo, pela cidade de Campo Grande, Capital Regional A, assim definida por sua influência na rede urbana nacional; por Aquidauana, um Centro de Zona A; e por Anastácio, um Centro Local (IBGE, 2008).

A preferência por Aquidauana, entendemos, está ligada a alguns aspectos estruturais e geográficos em detrimento, não apenas, da decisão individual dos indivíduos. Um deles vai no sentido da constatação obtida por Cortês (2006), que evidencia a tendência de que, frente à carência de serviços e produtos, os deslocamentos tendem em direção aos núcleos mais próximos, ainda que apresentem relativa distância. É este o caso da cidade de Aquidauana, distante aproximadamente 65 km da sede do distrito. Já Campo Grande, apesar de constituir-se uma cidade com muito mais condições de atender às demandas em quase todas as necessidades dos moradores, encontra-se a aproximadamente 105 quilômetros de distância.

Observa-se também (Tabela 11), que os destinos dos deslocamentos tendem a variar conforme a motivação dos deslocamentos.

Tabela 11 - Cidade de destino considerado o motivo para o deslocamento até à cidade.

Cidade Destino Predominante	Anastácio		Aquidauana		Campo Grande		Não soube especificar/ Variável		Total	
	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº
Compras casa e pessoais	0,00	0	62,50	20	37,50	12	0,00	0	100	32
Lazer e diversão	0,00	0	0,00	0	100	1	0,00	0	100	1
Levar alguém à cidade	0,00	0	40,00	2	60,00	3	0,00	0	100	5
Pagamento de contas	0,00	0	91,67	11	8,33	1	0,00	0	100	12
Receber pagamento ou aposentadoria	0,00	0	53,33	8	40,00	6	6,67	1	100	15
Saúde/Consultas ou exames médicos	5,88	1	35,29	6	58,82	10	0,00	0	100	17
Trabalho	0,00	0	100	4	0,00	0	0,00	0	100	4
Total Geral	1,16	1	59,30	51	38,37	33	1,16	1	100	86

Fonte: pesquisa de campo (2019).

A cidade de Aquidauana configura-se destino principal na maioria absoluta dos motivos tidos como principais para os deslocamentos dos entrevistados, com destaque ao pagamento de contas 91,67% e realização de compras para casa ou pessoais 62,50%. Gomes et. al. (2018a) enfatizam que a maioria dos deslocamentos relacionados ao consumo de uso pessoal se dá dentro do próprio município de origem, evidenciando a importância do comércio local para a vida dos moradores rurais. Influência que se assemelha com o status de Centro Zona A de Aquidauana na rede urbana, caracterizada pela atuação restrita à sua área imediata, exercendo funções de gestão elementares (IBGE, 2008).

Por outro lado, as capitais regionais têm área de influência de âmbito regional, sendo referidas como destino, para um conjunto de atividades, por grande número de municípios (IBGE, 2008). Gomes et. al (2018a) trazem também a constatação de que os deslocamentos para fora do município de origem geralmente estão associados à busca de serviços especializados como educação e saúde. Fato que, em parte, comprova-se na realidade de Cípolândia, ao passo que 58,82% dos que se deslocavam motivados por questões relacionadas à saúde, preferiram a cidade de Campo Grande. Soma-se a isto, o fato da cidade ser o destino do único entrevistado que teve como motivação principal a busca por lazer ou diversão.

Para Fernandes, Figueira de Sousa e Fonseca (2009), dentre os principais aspectos que têm atuado na problemática do acesso das populações rurais aos bens e serviços destacam-se: a organização funcional do espaço urbano e as dinâmicas de expansão urbana, alargando a monofuncionalidade residencial às áreas periféricas, obrigando cada vez mais seus moradores

a deslocamentos; a alteração dos hábitos de consumo e a consolidação de novas formas de organização dos espaços comerciais, afetando diretamente a vitalidade do pequeno comércio tradicional e afastando o local do comércio da origem dos consumidores; e o despovoamento do espaço rural que reflete na maior dificuldade dos moradores destas áreas em ascender a bens e serviços essenciais tanto nas populações isoladas quanto na população concentrada em aglomerados de pequena dimensão.

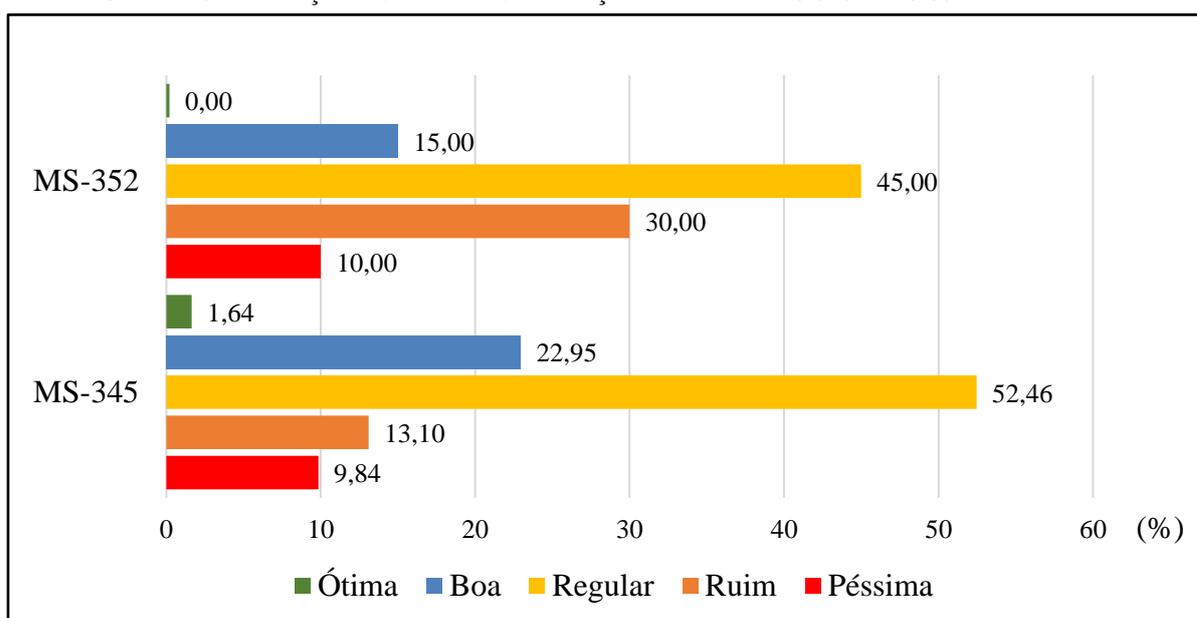
## 6.2. Entre o distrito e a cidade: condições de acessibilidade à rede urbana

### 6.2.1. A relação entre o sistema viário e o acesso à rede urbana pelos moradores de Cipolândia

Outro ponto a ser considerado é a melhor avaliação dos respectivos trechos utilizados para o deslocamento para a cidade de Aquidauana em detrimento à Campo Grande.

Na avaliação dos moradores, a MS-345, rodovia que liga Cipolândia à cidade de Aquidauana obteve 1,64% de avaliação como ótima, 22,95% como boa e apenas 9,84% como péssima. Melhor avaliação em comparação à MS-352, principal rodovia de articulação com destino à Campo Grande, que obteve 10% de avaliação como péssima, 30% como ruim e somente 15% a avaliaram como boa, como destacado no Gráfico 15.

Gráfico 15 - Avaliação dos moradores em relação às rodovias MS-345 e MS-352.



Fonte: pesquisa de campo (2019).

Na Tabela 12, é representada a quantidade de vezes em que as rodovias de acesso ao distrito foram citadas pelos entrevistados como pertencentes ao trajeto que realizam para acessar a cidade. Esta abordagem é utilizada pois, guardada a exceção de quem reside na sede do distrito e declarou utilizar a MS-345 com destino à cidade de Aquidauana, qualquer outro deslocamento aferido na pesquisa utiliza-se de mais de uma rodovia para acessar a rede urbana. Por exemplo, a maioria dos moradores da sede de Cipolândia que declararam deslocamento à Campo Grande, também disseram fazê-lo em trajeto pelas rodovias MS-447, MS-352 e BR-262. Assim, os índices apresentados fazem referência a quantidade de vezes em que cada rodovia é citada como parte do trajeto dos moradores até a cidade.

Nesta perspectiva, destacou-se a MS-345, que foi a estrada mais utilizada. Entre os entrevistados, 70,93% declararam utilizá-la em algum momento do deslocamento para acessar a rede urbana, assim como também se destacaram as BR-262, utilizada por 33,72%, e as MS-447 e MS-352, respectivamente utilizadas por 31,39 e 23,25% dos respondentes.

Tabela 12 - Rodovias utilizadas nos deslocamentos até à cidade.

Rodovia	%	Nº
MS-345	70,93	61
BR-262	33,72	29
MS-447	31,39	27
MS-352	23,25	20
MS-356	2,32	2
Estrada do Nuara	8,14	7

Fonte: Pesquisa de Campo (2019).

A satisfação dos moradores com as demais rodovias e estradas citadas pelos entrevistados pode ser visualizada na Tabela 13.

Tabela 13 - Satisfação dos moradores em relação às rodovias/estradas de ligação à cidade.

Rodovia/ Estrada	Ótima		Boa		Regular		Ruim		Péssima		Total de citações	
	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº
BR-262	0,00	0	10,34	3	55,17	16	27,59	8	6,90	2	100	29
MS-447	0,00	0	18,52	5	51,85	14	22,22	6	7,41	2	100	27
MS-356	0,00	0	100	2	0,00	0	0,00	0	0,00	0	100	2
Estrada do Nuara	0,00	0	0,00	0	71,43	5	28,57	2	0,00	0	100	7

Fonte: pesquisa de campo (2019).

Das rodovias que possibilitam o acesso dos moradores à rede urbana, as geridas pelo Governo do Estado (MS-345, MS-447, MS-352 e MS-356) encontram-se implantadas<sup>31</sup> e a rodovia Federal BR-262, encontra-se pavimentada (pista simples). Já a estrada do Nuara (assim conhecida entre os moradores da região) encontra-se sob jurisdição do município de Terenos e apresenta pavimento em leito natural (AGESUL, 2018).

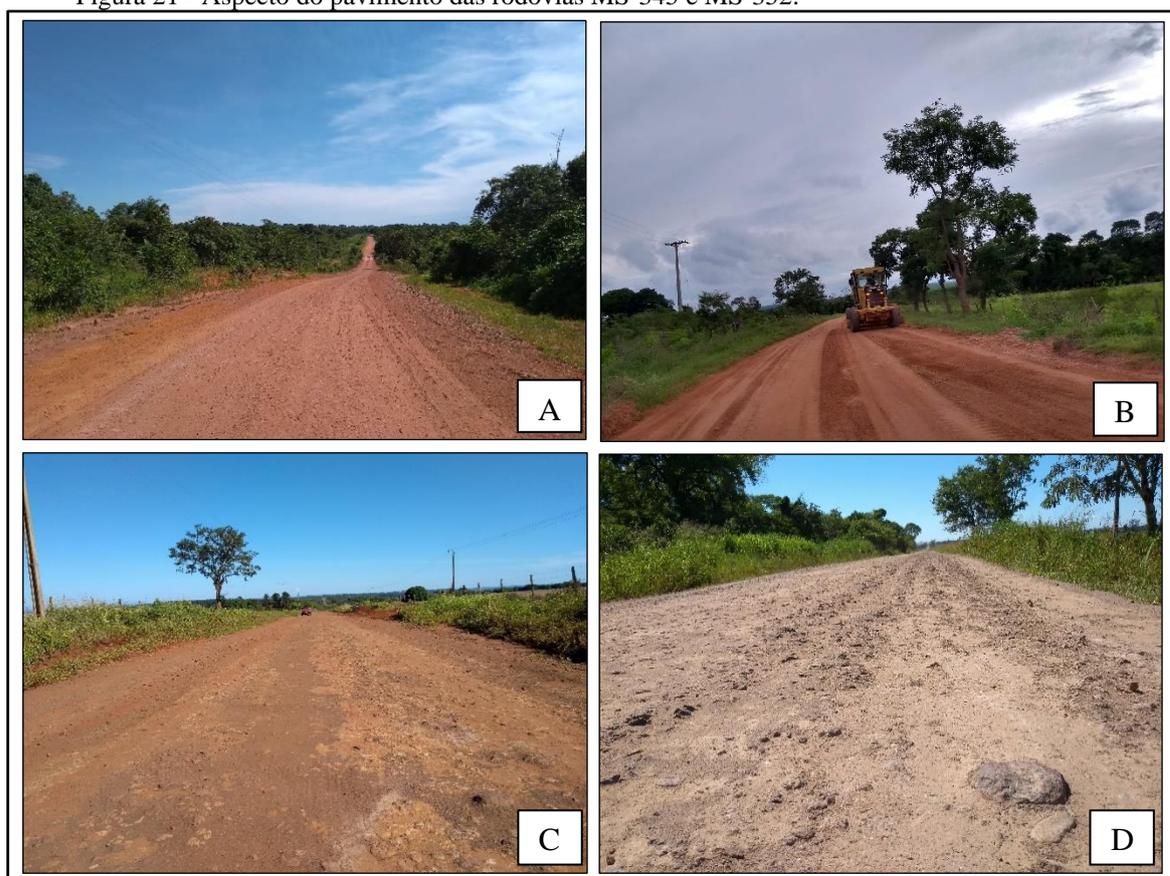
A observação realizada nas rodovias e estradas que permeiam o distrito possibilita constatar que de maneira geral aquelas apresentam-se em bom estado de conservação. Claro que se pode destacar que a MS-345, dentre as que possuem maior relevância nos deslocamentos, é, realmente, a que apresenta melhor condição de conservação de seu pavimento (Figuras 21 A e 21 B). Costa (2018, p. 72) salienta que apesar de todos componentes serem importantes (pavimento, terrapleno, proteção do corpo estradal, obras de arte correntes, obras de arte especiais, sinalização, obras complementares etc.) à conservação da rodovia, o componente pavimento prevalece, no tocante às características de segurança e de conforto dos usuários.

Dessa forma, a MS-352 (Figuras 21 C e 21 D), mais relevante rodovia para o acesso à Campo Grande, apresenta pavimento com material de rochas de grande espessura que com o tráfegar dos veículos ficam a mostra e causam muito desconforto na viagem, como destacado por alguns entrevistados: “[...] as pedras são muito grandes, acaba com o carro, é uma bateção que ninguém aguenta. Eu tenho que mandar o carro para oficina direto”, salienta a entrevistada número 1.

---

<sup>31</sup> Rodovia Implantada é a que é construída de acordo com a norma rodoviária de projeto geométrico, se enquadra em determinada classe estabelecida pelo DNIT e apresenta superfície de rolamento com revestimento primário que permite tráfego o ano todo. Rodovia Pavimentada é a implantada cuja superfície de rolamento se apresenta com pavimento asfáltico. Já a Rodovia em Leito Natural é a que construída em primeira abertura, não atende à norma rodoviária de projeto geométrico. No entanto, eventualmente, a mesma pode ter recebido revestimento primário (AGESUL, 2018).

Figura 21 - Aspecto do pavimento das rodovias MS-345 e MS-352.



Fonte: o próprio autor (2019).

A ausência de pavimentação asfáltica é recorrente nas rodovias e estradas sob jurisdição dos municípios ou do Estado de Mato Grosso do Sul, como se pode observar no Quadro 2. Esse quadro, apresenta um compilado de informações do ano de 2018 obtidos no relatório do Sistema Rodoviário do Estado (SRE), da Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos (AGESUL).

Quadro 2 - Rede rodoviária estadual, municipal e federal no Estado de Mato Grosso do Sul.

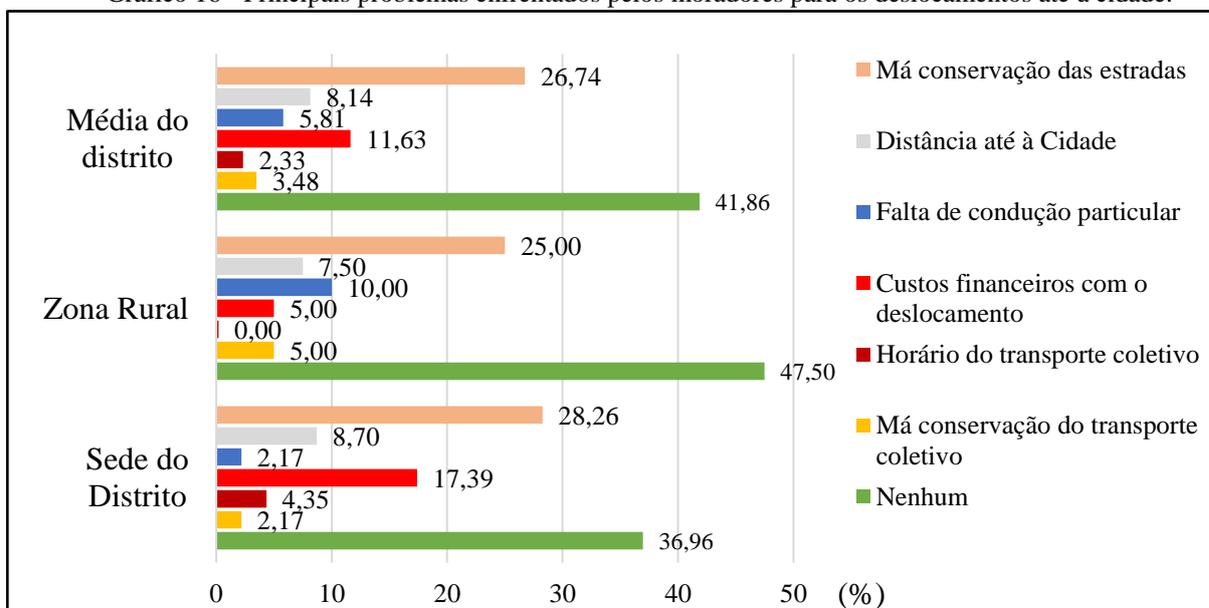
Rede Rodoviária	Situação	Federal (km)	Estadual (km)	Municipal (km)	Total (km)
Planejada		522	1.911,8	50,7	2.484,5
Rede Não Pavimentada (km)	Leito Natural	225,5	2.156,8	42.062,1	44.444,4
	Em Obras de Implantação	-	-	-	-
	Implantada	21,8	6.390,9	3.064,0	9.476,7
	Em Obras de Pavimentação	-	69,5	-	69,5
Subtotal		247,3	8.617,2	45.126,1	53.990,5
Rede Pavimentada (km)	Pista Simples	4.056,8	4.509,6	-	8.566,4
	Em Obras de Duplicação	-	-	-	-
	Pista Dupla	90,1	29,6	-	119,7
	Subtotal	4.146,9	4.539,3	-	8.686,2
Total (km)		4.916,2	15.068,2	45.176,8	65.161,2

Fonte: AGESUL (2018), adaptado pelo autor (2019).

Merece destaque também a condição adversa que enfrenta os moradores da região conhecida como chácara Bacuri, os quais realizam seus percursos pela via conhecida com estrada do Nuara (alusão a uma pequena comunidade na proximidade) sob jurisdição do município de Terenos. Por tratar-se de uma estrada que não se encontra sob jurisdição do Estado ou da União, é a que claramente tem sua manutenção e estrutura mais deficitária (Figura 22 A). Da mesma forma que a ponte sobre o rio Aquidauana (que liga imediatamente a estrada do Nuara à localidade chácara Bacuri) aparentemente não recebe a devida manutenção em face à sua importância naquela localidade, sendo constatados vários “buracos” em sua pista ocasionados pelo apodrecimento da madeira (Figura 22 B). Sobre a manutenção daquela estrutura, conta o entrevistado número 79: “[...] quando eu mudei para cá, em 1992, essa ponte já existia. Há uns seis anos reformaram, mas de lá pra cá, eu que vou lá e coloco algumas madeiras nos buracos, se não o carro não passa (sic)”.

Diante do exposto, destaca-se que as más condições das estradas é o principal problema enfrentado para deslocar-se à cidade para 26,74% dos entrevistados, destacando-se, também, que os custos financeiros para os deslocamentos são o principal problema para 11,63%, apesar do registro de que para 41,86% dos moradores não há problema algum para o acesso à cidade, conforme descrito no Gráfico 16.

Gráfico 16 - Principais problemas enfrentados pelos moradores para os deslocamentos até à cidade.



Fonte: pesquisa de campo (2019).

A condição aceitável das estradas como um todo, identificadas em campo, não pode sobrepor-se à queixa comum dos moradores sobre a considerável piora nas estradas nos

períodos de chuva mais intensos. Na etapa de pesquisa a campo, apesar de realizada em período tradicionalmente chuvoso, as incursões deram-se majoritariamente com tempo seco. A Figura 22 C, a seguir, de autoria de um morador da região e feita no mês de fevereiro de 2019, mostra uma ponte com a cabeceira totalmente danificada pela chuva na MS-345, entre a sede do distrito de Cipolândia e o entroncamento com a MS-356, próximo à fazenda Chapéu. Outro fato a ser considerado, e que requer cautela nas rodovias disponíveis para os deslocamentos, são as constantes comitivas de transporte de gado bovino, as quais frequentemente foram percebidas nas incursões a campo (Figura 22 D).

Figura 22 - Pontos adversos aos deslocamentos até à cidade.

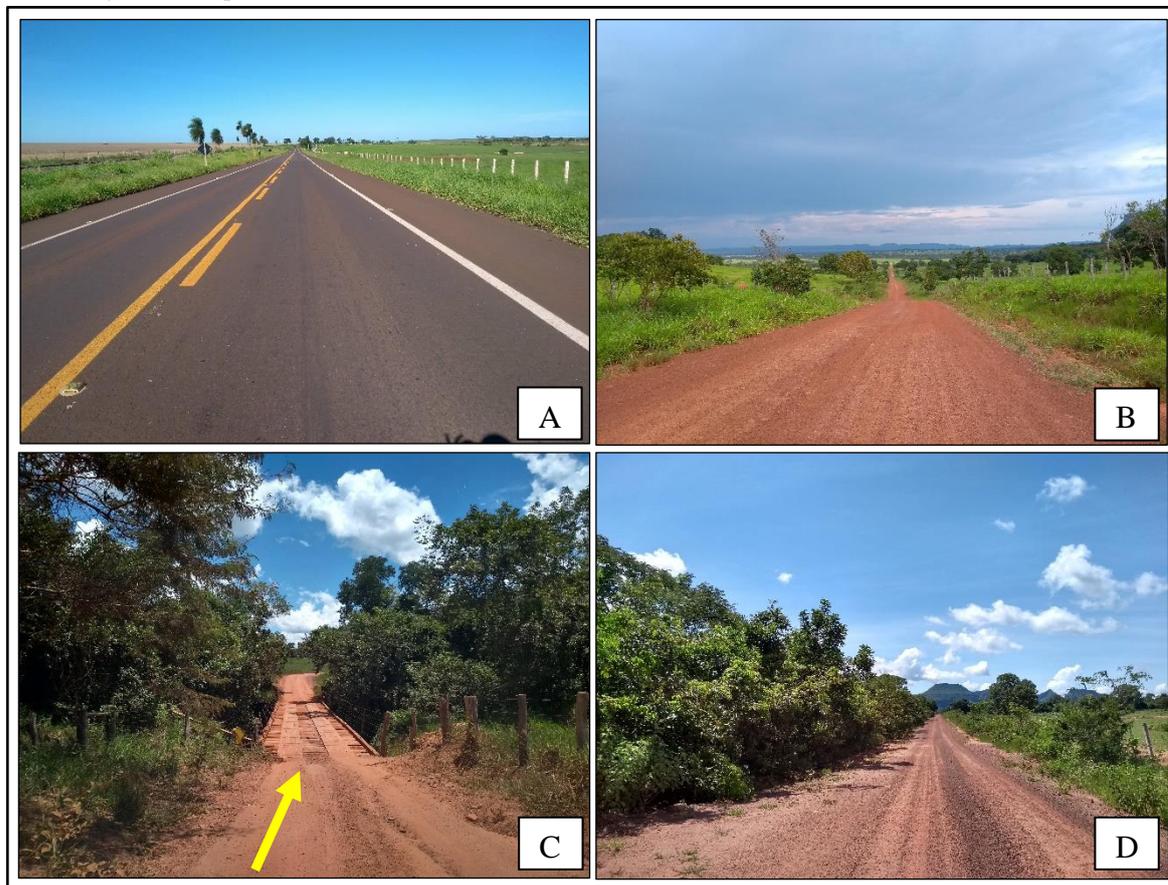


Fonte: o próprio autor (2019); Éder Barros Barbosa (2019).

Do mais, a rodovia BR-262 (Figura 23 A) não aparenta qualquer problema para o deslocamento, totalmente pavimentada é uma das principais rodovias de trânsito pelo Estado de Mato Grosso do Sul. A MS-447 (Figura 23 B), apesar de um pouco sinuosa em alguns trechos e com muitas pontes sobre córregos (Figura 23 C), apresenta uma boa qualidade, não sendo identificado nenhum ponto mais crítico. Por fim, a MS-356 (Figura 23 D), a menos utilizada pelos moradores do distrito e a que tem menor extensão dentro do território daquele, também

possui, ao menos nos pontos visitados, boa manutenção e nenhum problema significativo aparente.

Figura 23 - Aspecto das rodovias BR-262, MS-447 e MS- 356.



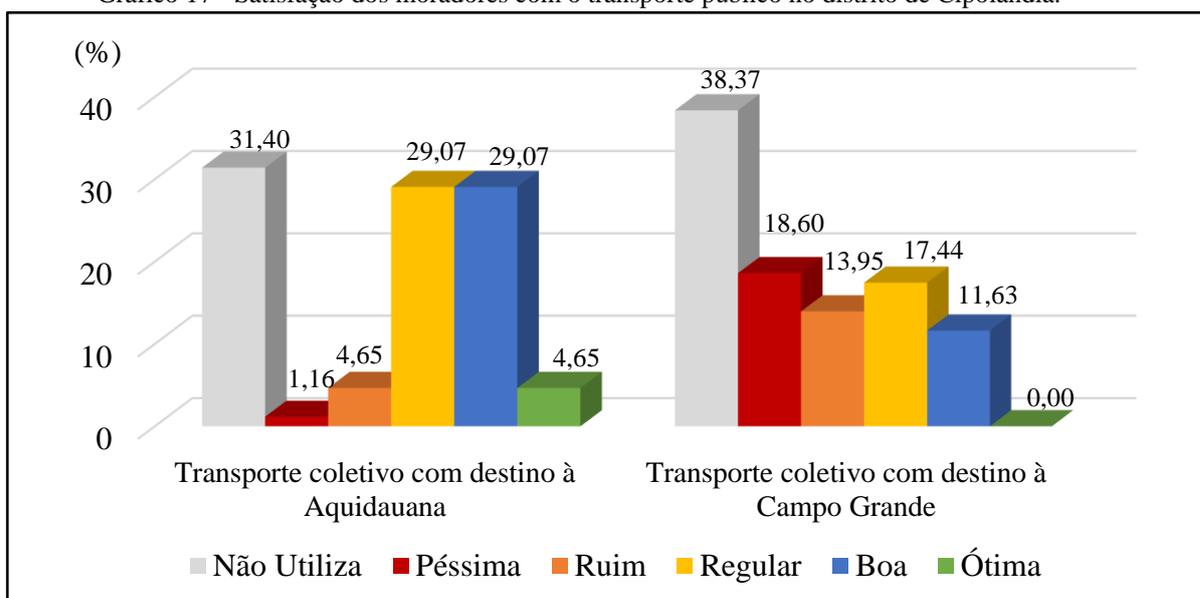
Fonte: o próprio autor (2019).

### ***6.2.2. A influência do sistema de transporte coletivo em relação à escolha da cidade de destino***

Fator que também não passa despercebido, acerca da predileção por Aquidauana em comparação à Campo Grande na preferência pelos deslocamentos, foi a qualidade do transporte coletivo disponível no distrito para deslocamentos até as duas cidades, as quais possuíram, assim, avaliações até certo ponto opostas por parte dos moradores.

Enquanto o transporte coletivo com destino à Aquidauana foi avaliado como bom por 29,07% dos entrevistados (Gráfico 17), o índice em relação ao transporte para Campo Grande foi de apenas 11,63%, havendo, ainda, 18,60% que avaliaram como péssima, enquanto o transporte com destino à Aquidauana foi avaliado como péssimo para apenas 1,16%.

Gráfico 17 - Satisfação dos moradores com o transporte público no distrito de Cicolândia.



Fonte: pesquisa de campo (2019).

As entrevistas evidenciaram queixas comuns ao transporte coletivo realizado para Aquidauana e para Campo Grande, entre elas estão: o elevado preço da passagem em relação ao serviço prestado; a falta de banheiro nos ônibus; e os horários de partida e retorno.

O transporte coletivo com destino à Aquidauana (Figura 24 A) obteve algumas menções positivas e pôde-se constatar, mediante a observação, que os veículos da empresa concessionária possuem melhor manutenção e conservação (inclusive com oficina própria) em relação ao transporte com destino à Campo Grande (Figura 24 B).

Figura 24 - Ônibus utilizados no transporte coletivo do Distrito para a cidade.



Fonte: o próprio autor (2019).

Nesta perspectiva, o transporte coletivo com destino à Campo Grande muitas vezes foi citado por dois pontos peculiares: pelo atendimento ruim por parte dos prestadores de serviço

(aliás, o atendimento foi motivo de elogio no transporte com destino à Aquidauana) e pela má condição de conservação dos veículos - “quando chove molha tudo dentro”; “o ônibus tem muitas cadeiras quebradas”; “é muita poeira dentro do ônibus”; “o ônibus é muito ruim” - segundo os comentários amplamente comuns entre os usuários a respeito do transporte a Campo grande.

Santos e Silveira (2006) afirmam que a oferta de transporte público depende da existência de um consumo básico, que por sua vez depende da renda das pessoas e da consequente possibilidade de acesso. Nesta perspectiva, como exemplo, a situação enfrentada pela entrevistada de número 6 chama atenção. Moradora com renda fixa de cerca de R\$91,00 mensais (advindo do programa social do Governo Federal, Bolsa Família), complementada com uma pequena atividade de horticultura, afirma deslocar-se até a cidade de Aquidauana, via transporte coletivo, apenas trimestralmente, período máximo até que seu benefício seja cancelado, porém sendo minimamente viável o deslocamento frente ao custo de R\$55,00 com passagens de ida e volta.

Neste sentido, esse conflito entre demanda e oferta do transporte coletivo evidenciou-se, também, quando se buscou informações junto à empresa de transporte coletivo que opera com destino à Aquidauana. Segundo informações, há cerca de quatro anos o ônibus partia de Cípolândia com sua lotação máxima, por volta de 40 passageiros, sobretudo no período de início de mês. Na atualidade, ainda conforme a empresa, a lotação média em período idêntico é de 20 passageiros. A diminuição do número de passageiros é percebida, pela empresa, em três perspectivas distintas, porém complementares: 1ª) a diminuição do número de benefícios sociais concedidos à população local (fato que diminui a necessidade de ir à cidade e o poder aquisitivo dos moradores); 2ª) o aumento do número de moradores que deixaram o distrito; e 3ª) o aumento do número de veículos particulares entre a população de Cípolândia.

Segundo Fernandes, Figueira de Sousa e Fonseca (2009), o povoamento disperso ou concentrado em aglomerados de pequena dimensão, como no caso de Cípolândia, aliados ao declínio do número de usuários, acabam por inviabilizar a existência de serviços de transporte público regular e com níveis de serviço e cobertura territorial adequados. Fatores que colaboram ainda mais com o agravamento da dificuldade para o acesso aos bens e serviços por parte da população residente nessas localidades.

### **6.2.3. A individualização do meio de transporte**

Cumprir lembrar a autonomia que os meios de transportes individuais, sobretudo o automóvel, proporciona aos deslocamentos no distrito. Nos dados acerca do distrito em sua totalidade, conforme a Tabela 14, o transporte coletivo (ônibus) é o meio de transporte mais utilizado na mobilidade até à cidade, 44,19%, seguido pelo carro próprio 37,21%, pelo carro de terceiro (carona) 6,98%, pela motocicleta 4,65%, e pelo transporte coletivo (tipo van) e trechos realizados com transporte escolar intercalado com transporte coletivo, 3,49% cada.

Mas, quando levado em consideração a situação de moradia dos respondentes, verifica-se o domínio, entre os moradores da sede do distrito, da utilização do transporte coletivo (ônibus) por 58,70%, seguido da utilização de carro próprio por 28,26% e do uso de carro de terceiro ou carona por 10,87%. Na zona rural ocorre o inverso, o predomínio é dos deslocamentos realizados com carro próprio, 47,50% dos deslocamentos, seguido pelo transporte coletivo (ônibus) com 27,50%, e apenas 2,50% dos que declararam deslocar-se mediante carro de terceiro/carona, índice bem menos representativo se comparado aos apresentados na sede.

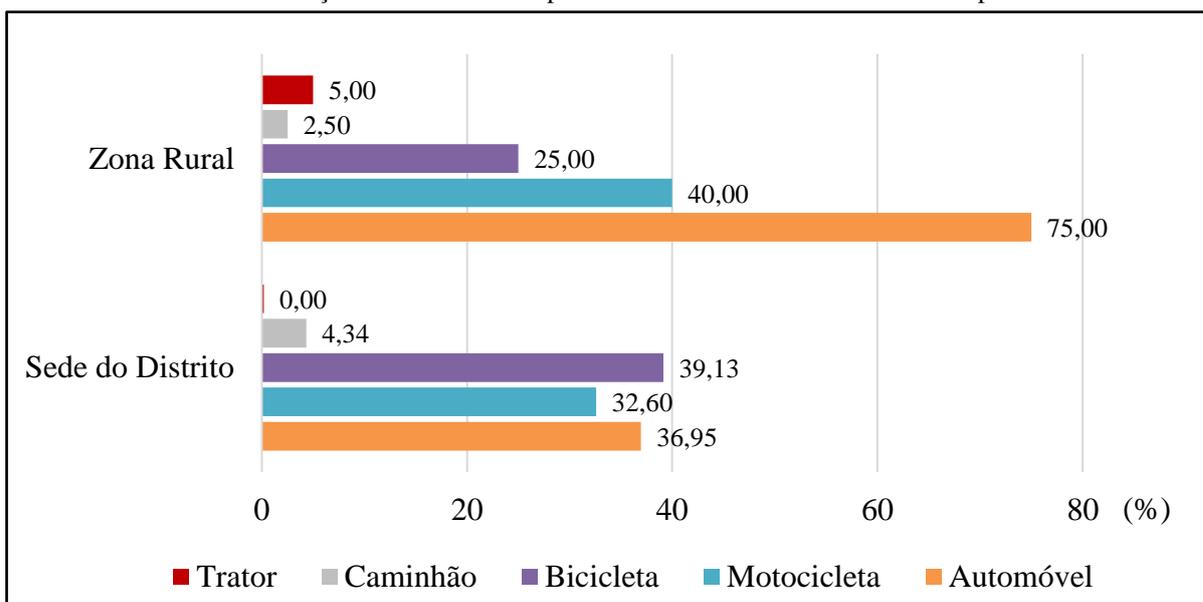
Tabela 14 - Meio de transporte utilizado nos deslocamentos por situação de moradia.

Meio de transporte predominante nos deslocamentos até à cidade	Sede do Distrito		Zona Rural		Total do Distrito	
	%	Nº	%	Nº	%	Nº
Carro de terceiro/Carona	10,87	5	2,50	1	6,98	6
Carro próprio	28,26	13	47,50	19	37,21	32
Motocicleta	2,17	1	7,50	3	4,65	4
Transporte Coletivo (ônibus)	58,70	27	27,50	11	44,19	38
Transporte coletivo (Van)	0	-	7,50	3	3,49	3
Trecho Transporte Escolar trecho Transporte coletivo.	0	-	7,50	3	3,49	3
<b>Total Geral</b>	<b>100</b>	<b>46</b>	<b>100</b>	<b>40</b>	<b>100</b>	<b>86</b>

Fonte: pesquisa de campo (2019).

Logo, constata-se que o automóvel próprio mantém mais influência nos deslocamentos dos moradores da zona rural do distrito. Para Coutinho (2014), a posse de veículo por moradores rurais torna-se uma realidade cada vez mais comum, impactando diretamente em sua mobilidade. Particularmente, nesta pesquisa, o número de entrevistados que declarou, na área rural, possuir ao menos um automóvel na residência foi de 75%, enquanto na sede, o índice é de apenas 34,78%. Assim como o número de motocicletas que entre os rurais encontra-se em 40% dos imóveis e entre os moradores da sede em 32,60%. Chama atenção, ainda, a ausência na sede e na zona rural da tradicional carroça ou charrete (Gráfico 18).

Gráfico 18 - Presença dos meios de transportes individuais nas residências em Cipolândia.



Fonte: pesquisa de campo (2019).

Dados que nos põe frente as alterações que estão em curso, ou consolidadas, no campo. Quando Beaujeu-Garnier (1997) aponta para a inserção do automóvel no mundo rural, como aspecto do processo do avanço do que nomeia de civilização urbana sobre o rural, deixa claro o importante papel que ele passa a desenvolver no mundo rural, como notado em Cipolândia (Figura 25). O automóvel gera autonomia aos moradores passando a construir item quase obrigatório à ruralidade daquela comunidade. Como evidenciado pelo entrevistado 40 “[...] tem que ter um carrinho, depender dos outros para ir na cidade não dá”.

Figura 25 - Presença do automóvel e motocicleta em imóveis da zona rural do distrito de Cipolândia.



Fonte: o próprio autor (2019).

Diante disto, a constante presença do automóvel na área rural do distrito, assim como das antenas de TV, da internet, de piscinas, das estradas, dos smartphones, por exemplo, levam

a reflexão de como o continuum espacial é peculiar em Cipolândia. Em suma, a homogeneização do espaço com predomínio do polo urbano sobre o rural, com presença de ilhas de ruralidade é uma síntese da ideia do continuum urbano-rural (WANDERLEY, 2000; RUA, 2005; SPOSITO, 2006). Contudo, em Cipolândia ocorre que a homogeneidade espacial, em seu âmbito concreto e social, ainda não se deu de forma que se possa considerar a presença das ruralidades como a exceção. Ao contrário, o rural ainda predomina.

Percebe-se, também, a desigual utilização dos veículos não coletivos entre homens e mulheres e como isto parece alterar na escolha pelo destino dos deslocamentos. Sobre isto, Gomes et. al. (2018a) destacaram que, por deterem maior acesso aos meios de transporte como o carro e a moto, os homens possuem maior flexibilidade e autonomia em seus deslocamentos. Já as mulheres são menos autônomas, pois tendem ao uso de meios transportes com maior dependência de horários fixos e com maior lentidão, como o ônibus, por exemplo.

Nesta perspectiva, na Tabela 15 pode ser observado que em Cipolândia, entre as mulheres, impera o uso de meios de transportes menos autônomos. Em relação aos deslocamentos das mulheres, 65% dos deslocamentos eram realizados via transporte coletivo (ônibus) e outros 5% intercalando transporte coletivo (ônibus) e transporte escolar; enquanto entre os homens, apenas 26,09% utilizavam o transporte coletivo (ônibus), 6,52% o transporte coletivo (Van) e outros 2,17% o transporte coletivo (ônibus) intercalado com o transporte escolar.

Tabela 15 - Meio de transporte predominante por gênero.

Meio de transporte utilizado	Feminino		Masculino	
	%	Nº	%	Nº
Carro de terceiro/Carona	7,50	3	6,52	3
Carro próprio	22,50	9	50,00	23
Motocicleta	0,00	0	8,70	4
Transporte Coletivo (ônibus)	65,00	26	26,09	12
Transporte coletivo (Van)	0,00	0	6,52	3
Trecho Transporte Escolar trecho Transporte coletivo.	5,00	2	2,17	1
<b>Total Geral</b>	<b>100</b>	<b>40</b>	<b>100</b>	<b>46</b>

Fonte: pesquisa de campo (2019).

Por outro lado, são os homens que realizam os deslocamentos até à cidade por meios de transporte que proporcionam mais autonomia. Com destaque aos 50% que afirmaram utilizar o carro próprio, e aos 8,70% que utilizavam a motocicleta. Já entre as mulheres, afirmaram utilizar o carro próprio como meio de transporte predominante para seus deslocamentos até a cidade apenas 22,50% do total.

Conseqüentemente, a relação entre o meio de transporte e a cidade de destino tornou-se evidente quando se considerou a massacrante tendência das mulheres em deslocar-se para Aquidauana, destino frequente a elas em 70% das entrevistas (Tabela 16). Predomínio que não é percebido entre os homens, maiores usuários dos meios individuais de transporte, visto que 50% buscavam Aquidauana e 47,83% tinham Campo Grande como destino predominante.

Tabela 16 - Cidade de destino predominante para os deslocamentos por gênero.

Cidade Destino Predominante	Feminino		Masculino	
	%	Nº	%	Nº
Anastácio	0,00	0	2,17	1
Aquidauana	70,00	28	50,00	23
Campo Grande	27,50	11	47,83	22
Não soube especificar/ Variável	2,50	1	0,00	0
Total	100	40	100	46

Fonte: pesquisa de campo (2019).

A predileção dentre os que utilizavam meios de transporte individuais para deslocar-se preferencialmente com destino à Campo Grande e entre os que utilizavam os meios coletivos preferencialmente à Aquidauana, ficou evidente também quando analisada a relação de cidade receptora dos movimentos por meio de transporte utilizado (Tabela 17).

Tabela 17 - Meios de transportes utilizados nos deslocamentos por cidade de destino.

Meio de transporte	Anastácio		Aquidauana		Campo Grande		Não soube especificar/ Variável	
	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº
Carro de terceiro/Carona	0,00	0	11,76	6	0,00	0	0,00	0
Carro próprio	0,00	0	27,45	14	54,55	18	0,00	0
Motocicleta	0,00	0	5,88	3	3,03	1	0,00	0
Transporte Coletivo (ônibus)	100	1	50,98	26	30,30	10	100	1
Transporte coletivo (Van)	0,00	0	0,00	0	9,09	3	0,00	0
Trecho Transporte Escolar trecho Transporte coletivo.	0,00	0	3,92	2	3,03	1	0,00	0
Total Geral	100	1	100	51	100	33	100	1

Fonte: pesquisa de campo (2019).

Os deslocamentos à Campo Grande eram realizados com a utilização de carro próprio como meio de transporte em 54,55% dos casos, já nos deslocamentos à Aquidauana este meio de transporte representava bem menos, apenas 27,45% do total. Por outro lado, os que se deslocavam à Aquidauana assim o faziam em 50,98% dos casos com Transporte Coletivo (ônibus) e, ainda, em 11,76% com carro de terceiro/carona.

Evidentemente, é pouco prudente estabelecer como verdade absoluta que a simples posse do bem material de meio de transporte individual (neste caso, automóvel ou motocicleta) seja o principal fator para a escolha do destino. Pois, como já demonstrado anteriormente, o sistema de transporte coletivo com destino à Campo Grande disponível no distrito possui avaliação bem adversa em relação ao transporte que faz o transporte à Aquidauana. Assim, não é possível estabelecer diretamente se é a deficiência no transporte coletivo que estimula a utilização do automóvel, contudo, pode-se pressupor que sua utilização, no cotidiano dos moradores, tem direta ligação com o destino dos deslocamentos.

### 6.3. A situação de moradia e a influência das redes urbanas

Quando tomados para análise os dados pelo recorte entre os entrevistados na sede do distrito e na zona rural, os índices mostram que há a predileção em ambas situações de moradia aos deslocamentos para Aquidauana, 60,87% entre os da sede e 57,50% entre os da zona rural (Tabela 18). Já os que afirmaram deslocamento tendo como destino Campo Grande foram 34,78% entre os moradores da sede e 42,50% entre os moradores da zona rural.

Tabela 18 - Cidades de destino dos deslocamentos por situação de moradia.

Cidade Destino	Sede do Distrito		Zona Rural	
	%	Nº	%	Nº
Anastácio	2,17	1	0,00	0
Aquidauana	60,87	28	57,50	23
Campo Grande	34,78	16	42,50	17
Não soube especificar/ Variável	2,17	1	0,00	0
<b>Total Geral</b>	<b>100</b>	<b>46</b>	<b>100</b>	<b>40</b>

Fonte: pesquisa de campo (2019).

Em um primeiro momento, os dados não demonstram grande discrepância entre os que moram na sede ou na zona rural. Porém, uma análise mais profunda parece necessária para aferir a que ponto o local<sup>32</sup> de moradia interfere na escolha do destino. Tem-se claramente que os entrevistados moradores na área rural mais a oeste do território do distrito e, assim, mais próximo à sede do distrito e conseqüentemente à cidade de Aquidauana, a ela tendem a realizar seus deslocamentos. Já os entrevistados moradores da parte leste do distrito e ao sul (região da chácara Bacuri) tendem seus deslocamentos à Campo Grande, como demonstrado na Figura 26.

<sup>32</sup> Faz-se referência neste trabalho ao local enquanto posicionamento geográfico apenas, não tendo qualquer pretensão do entendimento da relação de pertencimento dos moradores com seu lugar de moradia ou localidade.



Campo Grande possui centralidade consolidada em Mato Grosso do Sul em vários aspectos distintos. Possui nível de centralidade 4, ante 7 de Aquidauana, quanto à localização das empresas. Além de constituir-se maior centro de diversidade do comércio (Nível 2), ofertando produtos para um grande volume de população local e distribuindo para a região de influência de entorno, como Aquidauana (Nível 4). Por ser uma área densamente ocupada, Campo Grande apresenta maior diversidade de oferta de serviços (Nível 3), já que quanto maior o número da população maior também será a demanda de serviços de transporte, comunicação, educação, atividades imobiliárias, saúde, atividades recreativas e serviços pessoais e domésticos, entre outros. Por outro lado, Aquidauana (Nível 5), dentre as cidades que detêm alguma influência na rede urbana do Estado, figura no nível mais básico de diversificação das atividades de serviços (IBGE, 2008).

A opção nestes casos parece diretamente ligada à anulação da vantagem de proximidade geográfica que Aquidauana possui se comparado à sede do distrito ou ao seu entorno. Logo, igualam-se os custos e a maior estrutura da capital seriam determinantes na escolha, como percebido na voz do entrevistado número 70: “[...] ah, para nós aqui já compensa ir em Campo Grande, compensa porque as coisas lá é mais barato e de carro é pertinho (sic)”.

#### **6.4. A temporalidade cotidiana: frequência dos deslocamentos e permanência no destino**

Parece evidente em um primeiro momento que os deslocamentos obedecem, em sua maioria, 60,47%, a um padrão de deslocamentos com frequência mensal (Tabela 19). Os demais distribuem-se entre deslocamentos de maior frequência e de menor frequência. Destaca-se que 19,76% dos entrevistados apresentaram frequência de mais de um deslocamento à cidade por mês e outros 16,28% menos de um deslocamento à cidade por mês. Os que não souberam especificar a frequência de seus deslocamentos somavam 3,49%.

Tabela 19 - Frequência dos deslocamentos para a cidade.

Frequência dos deslocamentos	%	Nº
Mais de um deslocamento no mês	19,76	17
Mensal	60,47	52
Menos de um deslocamento por mês	16,28	14
Não soube especificar/variável	3,49	3
Total Geral	100	86

Fonte: pesquisa de campo (2019).

A perspectiva do cotidiano dos deslocamentos, com salientado por Coutinho (2014), remonta ao comum, ao corriqueiro, ao dia a dia. Neste ponto, pode-se ponderar que, no espectro dos deslocamentos para a cidade da população do distrito, o cotidiano é marcado por uma temporalidade lenta, ou seja, pouco acelerada na busca pelas cidades. Aborda-se aqui as temporalidades na concepção dos ritmos da vida das pessoas do campo, os quais, também são ritmos econômicos, políticos e culturais (BRAGA, 2012).

Sobre isto, Doula (2015) afirma que na sociedade atual prevalece a percepção de uma aceleração temporal vertiginosa, na qual verifica-se um sentimento generalizado de falta de tempo, implicando em todo o plano social.

Logo, influenciada por Leccardi (2014), pontua a autora:

[...] no campo econômico a exigência capitalista de atrelar o tempo com a utilidade fugaz dos objetos intensifica o consumo; no plano cultural impõe-se a urgência de experimentar todas as possibilidades que a vida (finita e curta) oferece; no plano estrutural amplificam-se a complexidade social e os rápidos processos de transformação social (DOULA, 2015).

Desta forma, como as diferentes ruralidades, tecnologias e formas de viver se conectam atualmente no campo, também se conectam as diferentes temporalidades. Ou seja, coloca-se a prova a noção de que as populações rurais vivam nos dias de hoje em um mundo temporal anacrônico - da simples repetição dos hábitos ou do atraso tecnológico. Logo, por um lado, estão também ligadas a uma temporalidade mais acelerada, típica da vida urbana; assim como, por outro, à temporalidade mais lenta, a qual é característica dos espaços rurais e pequenas cidades, muito ligada ao tempo biológico, dos processos naturais e a forma de produção agrícola tradicional (DOULA, 2015).

Na Tabela 20, pode ser observado outro fator que muito revela sobre a perspectiva cotidiana dos deslocamentos. Os entrevistados que permaneciam por poucas horas na cidade, apenas o dia do deslocamento, correspondiam a 53,49%, enquanto 29,07% permaneciam por dois dias, 12,79% de dois dias a uma semana e 1,16% permaneciam por mais de um mês.

Tabela 20 - Tempo de permanência na cidade.

Tempo de permanência na cidade	%	Nº
O dia/sem pernoite	53,49	46
Dois dias	29,07	25
De dois dias a uma semana	12,79	11
Entre uma semana a um mês	2,33	2
Mais de um mês	1,16	1
Não soube especificar/variável	1,16	1
Total Geral	100	86

Fonte: pesquisa de campo (2019).

Matos (1993) estabelece que a periodicidade do deslocamento é um critério de abordagem a ser considerado para sua caracterização. Nesta perspectiva, a mobilidade dos moradores do distrito em certo ponto desassocia-se dos deslocamentos de ordem pendular. Por um lado, por não se constituírem de frequência diária ou semanal predominante. Por outro, por manterem, no geral, duração variável de permanência no destino, assemelhando-se, assim, à sazonalidade das migrações periódicas<sup>33</sup>.

Os jovens de 15 a 24 anos eram os que apresentavam maior índice de deslocamentos mensais, 80% dos casos. Os moradores adultos de 45 a 59 anos de idade eram os que tinham menor frequência em seus deslocamentos, 31,83% apresentavam deslocamentos em frequência inferior a um deslocamento por mês, e eram, também, os que menos apresentavam o padrão mensal, apenas 36,36% dos casos. Os adultos de 25 a 44 anos também possuíam alto índice dos deslocamentos mais frequentes, com 21,88%, porém possuíam da mesma forma, alto número de deslocamentos mensais, 62,50%. Já os respondentes com mais de 60 anos eram os mais móveis, se considerado que apenas 5,88% dos respondentes afirmaram deslocar-se em frequência inferior a uma vez no mês, possuindo considerável número de deslocamentos mensais 70,59% e, havendo, também 17,65% dos respondentes nessa faixa etária com frequência maior de um deslocamento no mês (Tabela 21).

Tabela 21 - Frequência dos deslocamentos por faixa etária.

Frequência dos deslocamentos	15-24 anos		25-44 anos		45-59 anos		Mais de 60 anos	
	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº
Mais de um deslocamento no mês	13,34	2	21,88	7	22,74	5	17,65	3
Mensal	80,00	12	62,50	20	36,36	8	70,59	12
Menos de um deslocamento no mês	6,67	1	15,63	5	31,83	7	5,88	1
Não soube especificar/variável	0,00	0	0,00	0	9,09	2	5,88	1
<b>Total Geral</b>	<b>100</b>	<b>15</b>	<b>100</b>	<b>32</b>	<b>100</b>	<b>22</b>	<b>100</b>	<b>17</b>

Fonte: pesquisa de campo (2019).

Ressalta-se, também, que não apenas a frequência dos deslocamentos apresentava um padrão mais rígido, no caso mensal, na maioria das faixas etárias, mas persiste da mesma forma a característica de permanência de poucas horas na cidade a cada deslocamento, como pode ser visualizado na Tabela 22. Sobretudo, nas faixas etárias inferiores, 66,67% entre os de 15 a 24

<sup>33</sup> Para Matos (1993) a duração da migração é, na maioria das vezes, estabelecida a priori, com base nas intenções do migrante, o que pode apontar, enganosamente, para um caráter predominantemente temporário das migrações. Contudo, o migrante pode vir a mudar de planos durante a estadia e permanecer no destino. Diante disto, muitos países, de acordo com a ONU, consideram a migração como permanente quando o movimento ocorre entre duas unidades administrativas, envolvendo uma estadia superior a um ano.

anos e 75% entre os de 25 a 44 anos afirmaram que vão e voltam da cidade no mesmo dia, permanecendo naquela apenas o dia, ou seja, sem pernoite.

Tabela 22 - Tempo médio de permanência na cidade por faixa etária.

Tempo de permanência na cidade	15-24 anos		25-44 anos		45-59 anos		Mais de 60 anos	
	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº
O dia/sem pernoite	66,67	10	75,00	24	36,36	8	23,53	4
Dois dias	6,67	1	25,00	8	31,82	7	52,94	9
De dois dias a uma semana	20,00	3	0,00	0	27,27	6	11,76	2
Entre uma semana e um mês	0,00	0	0,00	0	4,55	1	5,88	1
Mais de um mês	6,67	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0
Não soube especificar/variável	0,00	0	0,00	0	0,00	0	5,88	1
<b>Total Geral</b>	<b>100</b>	<b>15</b>	<b>100</b>	<b>32</b>	<b>100</b>	<b>22</b>	<b>100</b>	<b>17</b>

Fonte: pesquisa de campo (2019).

Quando tomada a análise pelo recorte por gênero, salienta-se que os homens apresentavam maior frequência em seus deslocamentos em comparação às mulheres (Tabela 23). Entre os homens, 26,09% deles afirmaram que os deslocamentos ocorriam em frequência superior a uma vez ao mês, enquanto entre as mulheres a frequência superior a mensal era encontrada em apenas 12,50% dos casos. No entanto, as mulheres se deslocavam com maior frequência mensal em relação aos homens.

Tabela 23 - Frequência dos deslocamentos por gênero.

Frequência dos deslocamentos	Feminino		Masculino	
	%	Nº	%	Nº
Mais de um deslocamento no mês	12,50	5	26,09	12
Mensal	65,00	26	56,52	26
Menos de um deslocamento no mês	17,50	7	15,22	7
Não soube especificar/variável	5,00	2	2,17	1
<b>Total Geral</b>	<b>100</b>	<b>40</b>	<b>100</b>	<b>46</b>

Fonte: pesquisa de campo (2019).

Eram os homens, também, que permaneciam na cidade por mais tempo a cada deslocamento (Tabela 24). Considerando que, entre as mulheres, 57,50% passavam apenas o dia na cidade, o índice entre os homens era de 50%, ao passo que para os deslocamentos com permanência de dois dias na semana, o índice entre os homens era de 34,78% e entre as mulheres era de apenas 22,50%.

Tabela 24 - Tempo médio de permanência na cidade por gênero.

Tempo de permanência na cidade	Feminino		Masculino	
	%	Nº	%	Nº
O dia/sem pernoite	57,50	23	50,00	23
Dois dias	22,50	9	34,78	16
De dois dias a uma semana	12,50	5	13,04	6
Entre uma semana e um mês	2,50	1	2,17	1
Mais de um mês	2,50	1	0,00	0
Não soube especificar/variável	2,50	1	0,00	0
<b>Total Geral</b>	<b>100</b>	<b>40</b>	<b>100</b>	<b>46</b>

Fonte: pesquisa de campo (2019).

Desta forma, estas variações por faixas etárias e gênero parecem, novamente, relacionar-se à disponibilidade de transporte individualizado, como já lembrado. A fixação de um padrão mensal absoluto entre os mais jovens, aliado a maior flexibilidade dos deslocamentos entre os adultos e a, relativamente, alta frequência entre os idosos, parece vincular-se ao menor poder de decisão dos moradores da faixa etária inferior para mover-se, justamente pela dependência do transporte coletivo ou ainda de caronas, como demonstrado no capítulo anterior.

Quanto às variações por gênero, deve-se levar em conta também a maior dedicação aos cuidados com a casa e família, no caso da menor permanência das mulheres na cidade. Dito isto, entre as mulheres que declararam ocupação do lar, 59,09% permaneciam na cidade apenas o dia. Da mesma forma que a maior mobilidade dos homens diretamente ligava-se ao índice muito superior apresentado, em relação às mulheres, de uso do carro próprio ou motocicleta.

Estes fatores ficam evidentes quando tomada a frequência dos deslocamentos por meio de transporte utilizado (Tabela 25). Os entrevistados que utilizavam carro próprio eram os que apresentavam maior frequência de deslocamentos. Entre eles, 34,38% realizavam mais de um deslocamento por mês, enquanto que, entre os que utilizavam o transporte coletivo, 28,94% realizavam menos de um deslocamento por mês.

Tabela 25 - Frequência dos deslocamentos por meio de transporte utilizado.

Frequência dos deslocamentos	Carro de terceiro/Carona		Carro próprio		Motocicleta		Transporte Coletivo (ônibus)		Transporte coletivo (Van)		Transporte Escolar e Transporte coletivo.	
	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº
Mais de um por mês	33,14	2	34,38	11	25,00	1	7,89	3	0,00	0	0,00	0
Mensal	50,00	3	62,50	20	50,00	2	60,53	23	66,67	2	66,67	2
Menos de um por mês	16,67	1	3,13	1	25,00	1	28,94	11	0,00	0	0,00	0
Não soube especificar/variável	0,00	0	0,00	0	0,00	0	2,63	1	33,33	1	33,33	1
<b>Total Geral</b>	<b>100</b>	<b>6</b>	<b>100</b>	<b>32</b>	<b>100</b>	<b>4</b>	<b>100</b>	<b>38</b>	<b>100</b>	<b>3</b>	<b>100</b>	<b>3</b>

Fonte: pesquisa de campo (2019).

Dito isto, destoa o tempo de permanência no destino entre os moradores que utilizavam carro próprio nos deslocamentos e os que utilizavam os demais meios (Tabela 26). Enquanto entre estes imperavam os deslocamentos com permanência de poucas horas, com retorno no mesmo dia da ida à cidade; entre aqueles prevalecia o tempo de permanência no destino de dois dias. De qualquer forma, entre os que utilizavam o transporte coletivo (ônibus), também foi destaque os que permaneciam por mais tempo na cidade, entre dois dias e uma semana.

Tabela 26 - Tempo médio de permanência na cidade por meio de transporte utilizado.

Tempo de permanência na cidade	Carro de terceiro/Carona		Carro próprio		Motocicleta		Transporte Coletivo (ônibus)		Transporte coletivo (Van)		Transporte Escolar e Transporte coletivo.	
	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº
O dia/sem pernoite	100	6	40,63	13	75,00	3	52,63	20	66,67	2	66,67	2
Dois dias	0,00	0	50,00	16	25,00	1	15,79	6	33,33	1	33,33	1
De dois dias a uma semana	0,00	0	6,25	2	0,00	0	23,68	9	0,00	0	0,00	0
Entre uma semana e um mês	0,00	0	3,13	1	0,00	0	2,63	1	0,00	0	0,00	0
Mais de um mês	0,00	0	0,00	0	0,00	0	2,63	1	0,00	0	0,00	0
Não soube especificar/variável	0,00	0	0,00	0	0,00	0	2,63	1	0,00	0	0,00	0
<b>Total Geral</b>	<b>100</b>	<b>6</b>	<b>100</b>	<b>32</b>	<b>100</b>	<b>4</b>	<b>100</b>	<b>38</b>	<b>100</b>	<b>3</b>	<b>100</b>	<b>3</b>

Fonte: pesquisa de campo (2019).

Observa-se na Tabela 27, que o padrão mensal de deslocamento, do qual tanto se fala, ficava muito aparente entre os moradores da zona rural do distrito, 72,50%, ante 50% dos moradores da sede do distrito. Os da sede do distrito, por sua vez, eram os mais móveis, com 28,26% com mais de um deslocamento no mês, índice que era de apenas 10% entre os moradores da zona rural.

Tabela 27 - Frequência dos deslocamentos por situação de moradia.

Frequência dos deslocamentos	Sede do Distrito		Zona Rural	
	%	Nº	%	Nº
Mais de um deslocamento por mês	28,26	13	10,00	4
Mensal	50,00	23	72,50	29
Menos de um deslocamento por mês	19,57	9	17,50	7
Não soube especificar/variável	2,17	1	0,00	-
Total Geral	100	46	100	40

Fonte: pesquisa de campo (2019).

São os moradores da sede, inclusive, os que apresentavam maior variação de diferentes “tempos” de permanência na cidade (chegando a permanência de mais de um mês no destino), apesar de serem, em comparação aos rurais, os que mais permaneciam um único dia na cidade, 56,52%. Destaca-se também os 21,74% dos entrevistados da sede que disseram permanecer na cidade de dois dias a uma semana, enquanto entre os da zona rural destaca-se que 47,50% permaneciam na cidade dois dias (Tabela 28).

Tabela 28 - Tempo médio de permanência por situação de moradia.

Tempo de permanência na cidade	Sede do Distrito		Zona Rural	
	%	Nº	%	Nº
O dia/sem pernoite	56,52	26	50,00	20
Dois dias	13,04	6	47,50	19
De dois dias a uma semana	21,74	10	2,50	1
Entre uma semana e um mês	4,35	2	0,00	0
Mais de um mês	2,17	1	0,00	0
Não soube especificar/variável	2,17	1	0,00	0
Total Geral	100	46	100	40

Fonte: pesquisa de campo (2019).

Talvez se liga a isto o fato de ser justamente os moradores da sede os que mais se utilizam do transporte coletivo. Entre os entrevistados, foram comuns as queixas sobre o horário dos ônibus, como na voz da entrevistada número 56: “O ônibus sai cedo e volta duas horas, não dá pra fazer muita coisa, é só receber, fazer a compra rapidinho e já tem que voltar (sic)”. Logo,

considerando a totalidade dos entrevistados, subentende-se que os que utilizavam tal meio de transporte organizavam-se de duas formas distintas em seus deslocamentos.

Primeiro, quando o objetivo de seu deslocamento era corriqueiro como, por exemplo, o recebimento de pagamento ou a realização de compras para casa e pessoais, a permanência era condicionada pelo horário do ônibus. Permaneciam na cidade apenas o dia sem pernoite: 75% dos que tinham como motivo principal a realização de compras para casa ou pessoais; 66,67% dos que declararam motivo principal o pagamento de contas; 75% dos que iam a trabalho; e 53,33% dos que iam motivados pelo recebimento de pagamento ou aposentaria.

Em outros casos, quando os afazeres eram mais complexos como, por exemplo, a ida ao médico ou, ainda, quando o morador tinha familiar que morava na cidade, o tempo de permanência tendia a ser por um período maior, já fazendo desta ocasião um evento de visita à familiares e amigos, como na voz da entrevistada 25: “[...] tenho minha filha na cidade, então quando eu vou, fico uns dias na casa dela (sic)”. Destaca-se, ainda, que permaneciam dois dias na cidade: 60% dos que se deslocavam motivados a levar alguém à cidade; 47,06% dos que iam por saúde consultas/exames médicos; e 26,67% dos que iam receber pagamento ou aposentaria. Por fim, enfatiza-se que permaneciam na cidade entre dois dias e uma semana, 35,29% dos que se deslocavam por motivo de saúde/ consultas ou exames médicos; 20% dos que levavam alguém à cidade e 13,33% dos que iam receber pagamentos ou aposentadoria.

Do mais, algo chama atenção acerca do “padrão” de deslocamentos mensais percebido em Cipolândia, como evidente na voz de vários entrevistados na área rural do distrito. O evento do deslocamento para “a compra”, expressão habitualmente utilizada pelos próprios entrevistados, evidenciava a existência de uma temporalidade mais lenta no acesso à cidade em comparação aos moradores da sede do distrito.

Sobre isto, destaca-se:

Algumas pessoas das grandes cidades, por exemplo, estão inseridas em redes complexas, velozes e internacionais. Outras pessoas, nas mesmas cidades, têm um ritmo cotidiano mais cadenciado, vinculado diretamente às suas condições de vida. No espaço rural, algumas famílias têm maior mecanização, produzem maior quantidade de mercadorias e estão mais inseridas no mercado, portanto, têm um ritmo acelerado de trabalho e de vida; utilizam os bancos, viajam mais seguidamente, participam de sindicatos etc., enquanto que outros agricultores ainda utilizam o arado e a carroça (carro de bois), equipamentos simples de trabalho (como enxadas, matracas), produzem pequenas quantidades de mercadorias [...], viajam pouco e, quando se deslocam, dirigem-se às cidades mais próximas em busca de assistência médica (BRAGA, 2012, p. 10).

A realização da compra do mês figura como um evento, no qual se aproveita muitas vezes a ocasião do recebimento de pagamentos, salários ou benefícios sociais para a promoção de outras atividades das mais variadas.

Isto fica evidente quando na entrevista estimulou-se variadas motivações para deslocamentos até à cidade, como exemplo cita-se: visitar parentes e amigos, lazer e diversão, comprar combustível. Muitas vezes a resposta perpassa no sentido: “[...] aproveito e faço isso, quando vou na compra” (entrevistado número 27).

Tão logo, os deslocamentos apresentavam baixa flexibilidade em frequência e permanência, até mesmo para os que detêm completa autonomia de uso de meio de transportes. Curioso, neste caso, é que o padrão de viagem mensal não se aplica apenas quando a motivação principal citada é a realização de compras para casa e pessoais, como pôde-se imaginar em um primeiro momento.

A temporalidade mensal acompanha todas as motivações (Tabela 29), o que pode ser subentendido na perspectiva de que apesar das viagens também motivar a realização das compras, para alguns respondentes, o motivo principal para o deslocamento é outro. Adentra-se, assim, no campo subjetivo de prioridades de foro íntimo individual, no qual, nesta pesquisa, não se pretende aprofundar. Faz-se, contudo, exceção aos movimentos para pagamento de contas, os quais possuíam maior frequência nos deslocamentos, e a procura por saúde/ consultas ou exames médicos que possuía menor frequência de deslocamentos até à cidade.

Tabela 29 - Frequência dos deslocamentos por motivação.

Frequência dos deslocamentos	Compras casa e pessoais		Lazer e diversão		Levar alguém à cidade		Pagamento de contas		Receber pagamento ou aposentadoria		Saúde/ consulta ou exame médico		Trabalho	
	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº
Mais de um deslocamento por mês	6,26	2	0,00	0	0,00	-	49,33	6	6,67	1	23,52	4	100	4
Mensal	84,38	27	0,00	0	60,00	3	50,00	6	86,67	13	17,65	3	0,00	0
Menos de um deslocamento por mês	9,39	3	100	1	20,00	1	0,00	0	6,67	1	47,05	8	0,00	0
Não soube especificar/ variável	0,00	0	0,00	0	20,00	1	0,00	0	0,00	0	11,76	2	0,00	0
<b>Total Geral</b>	<b>100</b>	<b>32</b>	<b>100</b>	<b>1</b>	<b>100</b>	<b>5</b>	<b>100</b>	<b>12</b>	<b>100</b>	<b>15</b>	<b>100</b>	<b>17</b>	<b>100</b>	<b>4</b>

Fonte: pesquisa de campo (2019).

Os dados já citados neste trabalho acerca da maior predisposição pelos moradores da zona rural por deslocamentos a Campo Grande, justamente eles, os quais estão mais ligados à temporalidade de deslocamento mensal, culminam em outra significativa informação: os

deslocamentos para Aquidauana ocorrem em frequência maior que os deslocamentos para Campo Grande, apesar do padrão de deslocamento mensal prevalecer em ambos destinos. Assim, destaca-se que 25,49% dos deslocamentos para Aquidauana apresentavam frequência de mais de um deslocamento por mês, frente a 12,12% dos que tinham como destino Campo Grande, como destacado na Tabela 30.

Tabela 30 - Frequência dos deslocamentos por cidade de destino.

Frequência dos deslocamentos	Anastácio		Aquidauana		Campo Grande		Não soube especificar/ Variável	
	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº
Mais de um deslocamento por mês	0,00	0	25,49	13	12,12	4	0,00	0
Mensal	0,00	0	58,82	30	63,64	21	100	1
Menos de um deslocamento por mês	100	1	13,72	7	18,18	6	0,00	0
Não soube especificar/variável	0,00	0	1,96	1	6,06	2	0,00	0
<b>Total Geral</b>	<b>100</b>	<b>1</b>	<b>100</b>	<b>51</b>	<b>100</b>	<b>33</b>	<b>100</b>	<b>1</b>

Fonte: pesquisa de campo (2019).

Ao passo em que os deslocamentos à Aquidauana eram mais frequentes, eram eles, da mesma forma, os que menos retinham os moradores na cidade (Tabela 31). Para Aquidauana, 76,47% dos deslocamentos ocorreram por poucas horas, mesmo dia de saída e retorno, enquanto os deslocamentos à Campo Grande possuíam maior tempo de permanência, 39,39% dos que para lá de deslocaram permaneceram dois dias e outros 30,30% de dois dias a uma semana.

Tabela 31 - Tempo médio de permanência na cidade por cidade de destino.

Tempo de permanência na cidade	Anastácio		Aquidauana		Campo Grande		Não soube especificar/ Variável	
	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº
O dia/sem pernoite	0,00	0	76,47	39	21,21	7	0,00	0
Dois dias	0,00	0	21,57	11	39,39	13	100	1
De dois dias a uma semana	100	1	0,00	0	30,30	10	0,00	0
Entre uma semana e um mês	0,00	0	0,00	0	6,06	2	0,00	0
Mais de um mês	0,00	0	0,00	0	3,03	1	0,00	0
Não soube especificar/variável	0,00	0	1,96	1	0,00	0	0,00	0
<b>Total Geral</b>	<b>100</b>	<b>1</b>	<b>100</b>	<b>51</b>	<b>100</b>	<b>33</b>	<b>100</b>	<b>1</b>

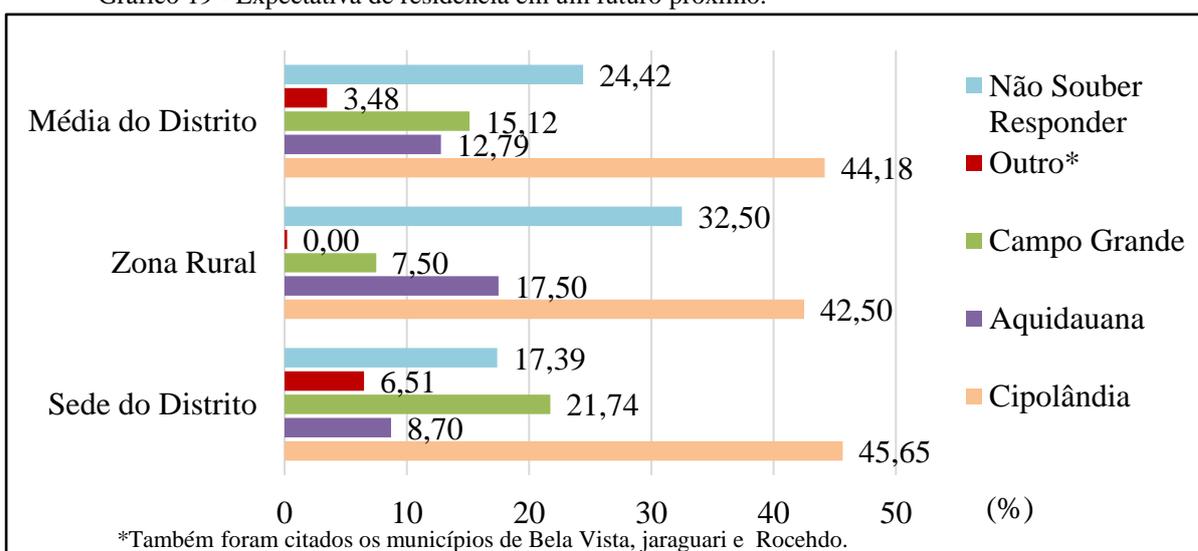
Fonte: pesquisa de campo (2019).

Dito isto, a maior retenção dos moradores por parte de Campo Grande pôde ser entendida como a somatória de vários fatores, alguns já apontados nesta pesquisa como a má avaliação das estradas e rodovias que a ligam ao distrito de Cipolândia; e a má avaliação do

transporte coletivo com destino àquela cidade. Outros motivos, que puderam ser percebidos nas entrevistas com os moradores, são: muitos moradores de Cipolândia possuíam vínculos familiares e econômicos em Campo Grande, o que tornava a viagem à capital, em média, com objetivos múltiplos. Observou-se na fala do entrevistado número 13: “[...] às vezes tenho que ir em Campo Grande para resolver as coisas de algumas casas que tenho de aluguel: contrato com inquilino, arrumar alguma coisinha na casa. Aí acabo ficando mais um tempinho [...]”; ou ainda no dizer do entrevistado número 80: “[...] meus filhos moram lá (Campo Grande), a menina faz faculdade. Bom, você sabe, sempre tem que estar lá resolvendo algumas coisas pra eles, aí já fico um pouco com eles (sic)”.

Coutinho (2014), no âmbito de sua pesquisa, constatou que diante das incorporações do urbano pelo rural, da melhoria das condições de vida no campo e do frequente acesso à cidade, ainda é considerável a proporção dos rurais que não têm intenção em vir a morar na cidade, a maioria para ser mais preciso. No caso de Cipolândia, quando questionados os moradores de onde se viam vivendo em um futuro próximo<sup>34</sup>, pôde-se notar que imperou os que pretendem continuar suas vidas no próprio distrito, 44,18% na média. Contudo, chama atenção que mudar-se para Campo Grande é hipótese considerada por 21,74% dos moradores da sede, e mudar-se para Aquidauana por 17,50% entre os moradores da zona rural, conforme pode ser visualizado no Gráfico 19.

Gráfico 19 - Expectativa de residência em um futuro próximo.



Fonte: pesquisa de campo (2019).

<sup>34</sup> Tomou-se como referência de “futuro próximo” o período 5 a 10 anos aproximadamente, com o objetivo apenas de deixar o entrevistado livre e/ou disposto a imaginar o local de sua vida futura. Esta pergunta no formulário é uma aproximação do que foi utilizado na pesquisa de Coutinho (2014).

Apesar de muitas vezes pegos de surpresa com este questionamento na entrevista, a qual sem dúvida foi a que levou os respondentes as mais variadas reflexões, cumpre destacar duas falas, entrevistados número 01e 79, que vão em sentidos opostos, mas que sintetizam bem a reação dos entrevistados, respectivamente: “[...] ah, não dá não. Isso aqui é muito sofrido, abandonado... vim pra cá achando que seria bom, mas não tem futuro nenhum. Tô preparando pra voltar pra Campo Grande (sic)”; por outro lado, “[...] quando vim pra cá não tinha nada, estou aqui há vinte e sete anos, nós fizemos tudo aqui com nossas próprias mãos. Vou viver aqui pra sempre... até o fim, né? A gente gosta daqui [...]”.

Sendo assim, diante da realidade do distrito: do baixo dinamismo econômico, dos equipamentos urbanos e serviços internos e das dificuldades para o acesso a rede urbana, como detalhados nos capítulos anteriores, reflete-se, por fim, que parte considerável dos moradores considera a migração definitiva uma opção viável às dificuldades da vida cotidiana no distrito de Cipolândia, contudo, deve-se salientar que boa parte dos moradores apresentou o desejo de permanecer no distrito, e muitos outros sequer tinham opinião formada a respeito.

## 7. CONCLUSÃO

Nesta pesquisa, realizou-se a análise da mobilidade cotidiana campo-cidade da população do distrito de Cicolândia - Aquidauana/MS. Entende-se que a compreensão dos deslocamentos dos moradores do campo em busca da cidade tem muito a revelar sobre a dinâmica daquela comunidade, as características socioeconômicas, os modos de vida da população, a oferta de equipamentos públicos no distrito e as condições de acessibilidade à rede urbana com a qual Cicolândia se relaciona. Além, evidentemente, da contribuição aos estudos acerca da mobilidade espacial, sobretudo no que concerne à mobilidade de comunidades rurais.

Logo, constatou-se que as motivações para os deslocamentos à cidade relacionaram-se, nas respostas espontâneas dos moradores, com: a realização de compras para casa e pessoais; a realização de consultas e exames médicos; o recebimento de pagamento ou aposentaria; e o pagamento de contas. Contudo, nas questões estimuladas do formulário, percebeu-se que outras atividades eram desenvolvidas pelos moradores em suas idas à cidade, como: a realização de visita a parentes ou amigos; a realização de compra de combustível; a manutenção de veículo; e a tarefa de levar alguém a cidade. Atingiu-se, assim, o objetivo de apresentar as motivações para a mobilidade cotidiana em direção à cidade.

As motivações para a mobilidade refletiram, em parte, a falta de estrutura de equipamentos públicos e serviços dispostos na sede do distrito. As estruturas de comércio, os serviços bancários e os equipamentos de lazer, esporte e recreação constituíram-se entre os mais deficitários no atendimento aos moradores. A população mantém um modo de vida no qual se observa não só a presença constante de ruralidades, mas também de uma nova ruralidade que se relaciona com atributos urbanos expressos no padrão de consumo, no uso de tecnologias, e nos meios de comunicação e de transporte os quais muitas vezes materializam-se no espaço. Os moradores ocupavam-se majoritariamente como empregados em atividades ligadas à pecuária de corte, comércio e no aparato de serviços públicos como de saúde e educação, que constituíam as atividades econômicas predominantes no distrito. Predominava entre os moradores o rendimento domiciliar de até mil reais mensais e o ensino fundamental incompleto, como nível de escolaridade. Resultados que atenderam ao objetivo de caracterizar o perfil socioeconômico e a estrutura dos equipamentos urbanos no distrito de Cicolândia.

Os moradores do distrito deslocavam-se, predominantemente, à cidade de Aquidauana, sobretudo os que apresentavam como motivo principal as atividades ligadas às compras e aos serviços bancários. E à cidade de Campo Grande, especialmente os que tinham como motivo principal a realização de atividades que exigiam maior especialização, como consultas e exames

médicos. Reflexo da posição que estas cidades ocupam na hierarquia da rede urbana brasileira. A mobilidade em direção à cidade é de baixa frequência. Os deslocamentos apresentam um padrão de ocorrência mensal, muito relacionado ao evento “compra do mês”, na maioria das vezes com permanência de algumas horas, ou seja, sem pernoite. Atingiu-se, assim, o objetivo de identificar as cidades de destino e a frequência dos deslocamentos.

Isto posto, os acessos às cidades majoritariamente ocorriam pelas rodovias MS-345 (para acessar Aquidauana), MS-352 e BR-262 (para acessar Campo Grande), e MS-447 (utilizada para acessar ambas). A avaliação dos moradores e a observação a campo, foram no sentido de que as rodovias MS-345, MS-447 e BR-262 possuíam boas condições de manutenção e, conseqüentemente, bom estado para utilização; já a MS-352 apresentou maiores problemas relacionados ao seu pavimento, fator que implicava diretamente não apenas no conforto para os deslocamentos, mas, também, na segurança e nos custos da viagem.

Acerca do transporte coletivo no distrito, o serviço disponível para o acesso a Aquidauana revelou-se mais satisfatório em comparação ao de acesso a Campo Grande. O transporte coletivo (ônibus) foi o meio mais utilizado, sobretudo pelos que buscavam Aquidauana, pelas mulheres e pelos moradores da sede distrital. Já o carro próprio teve utilização mais percebida entre os que se deslocavam para Campo Grande, pelos moradores da zona rural e pelos homens. Nesta perspectiva, os que se deslocavam com carro próprio detinham maior autonomia na escolha do destino, na frequência e no tempo de permanência. Os que utilizavam o transporte coletivo, eram subordinados ao sistema de transportes como um todo. Alcançou-se, assim, o objetivo de verificar as condições de mobilidade: estradas e meios de transportes utilizados nos deslocamentos para a cidade.

O espaço geográfico em Cipoândia, enquanto produto social, é caracterizado pela dispersão populacional e pela baixa dinamicidade econômica, fatores que imprimem uma realidade socioeconômica que se reflete no dia a dia dos moradores e, conseqüentemente, na mobilidade cotidiana campo-cidade que, por uma lado, é determinada por fluxos de baixa frequência (padrão mensal), e, por outro, por motivações ligadas ao desenvolvimento de atividades e à busca por produtos dos mais básicos e necessários à vida cotidiana a qual, em Cipoândia, encontra-se também integrada ao domínio do mundo da mercadoria e a expansão de uma sociedade de consumo. Fez-se perceber, também, que trabalho e educação não se constituíam como motivações consideráveis para os deslocamentos. Logo, diante das inúmeras formas de mobilidade, e consideradas as particularidades que envolvem os deslocamentos e a vida cotidiana no campo, pode-se pensar em um conceito próprio de mobilidade espacial: a mobilidade cotidiana campo-cidade. Confirmou-se, assim, a hipótese da pesquisa.

Dentre as entrevistas realizadas, muitos foram os depoimentos que confrontavam ou corroboraram com o que foi observado em campo. Contudo, em termos sucintos, podem-se oferecer algumas contribuições e sugestões, as quais vão em dois sentidos e podem ser tomadas inicialmente para o desenvolvimento de políticas públicas para enfrentar as principais dificuldades não apenas ao que se refere à mobilidade, mas também à vida cotidiana no distrito.

O primeiro é no intuito de mitigar a necessidade de deslocamentos à cidade. O que, nesta perspectiva, viria com a melhoria do acesso dos moradores a equipamentos e serviços que os satisfaçam minimamente. Logo, destaca-se a indispensabilidade de políticas públicas para efetivamente manter na sede, todos os dias, uma ambulância para o transporte em casos de urgência até a cidade; a presença de um posto policial, não apenas fixo, permanente e com efetivo, mas que também oportunize os registros de ocorrências no local e não na cidade; que haja no âmbito da administração municipal políticas para o fortalecimento do comércio interno, em quantidade e qualidade, sobretudo com parcerias para a implantação de uma farmácia e de um correspondente bancário para que a economia do distrito tenha o mínimo de autonomia e circulação interna dos recursos financeiros; o fortalecimento, seja com equipamentos físicos ou com ações coletivas, das opções de lazer, esporte e recreação da população; a melhoria da qualidade da participação popular nas decisões e estratégias no que concerne às ações públicas no distrito; e, por fim, o que mais parece emergente, a regularização da situação da comunidade “Chácaras Bacuri” em relação a completa ausência, e até mesmo negação, do poder público municipal sobre aquela área.

O segundo, em vista do aprimoramento do sistema viário utilizado nos deslocamentos. Assim, considera-se que a melhoria do pavimento na MS-352 é de fundamental importância, tornando os deslocamentos mais fluidos e menos onerosos. O transporte coletivo, neste contexto, também pode vir a apresentar melhorias sobretudo no que concerne à manutenção do veículo da linha que liga a sede de Cipolândia à cidade de Campo Grande. Logo, não se pensa apenas em maior conforto aos usuários, mas sobretudo em mais segurança no transporte. Outro fator seria a adoção de parcerias do poder público municipal com as concessionárias em vista à redução do valor da passagem, pois, considerando o baixo poder aquisitivo dos moradores, deslocar-se para a cidade onera substancialmente aquela população.

Por fim, salienta-se que a pesquisa em Cipolândia buscou um olhar único e desprovido de pré-julgamentos sobre os distritos rurais. O distrito possui suas especificidades econômicas, sociais e políticas, no modo de vida de seus moradores e em sua organização espacial. É agente dinâmico na realidade do município de Aquidauana e em toda rede urbana a qual se liga, preservando particularidades que tornam fundamental entendê-lo enquanto espaço único que

não necessariamente deve ambicionar desenvolver-se ao ponto de atingir a categoria de cidade, tampouco sucumbir à expansão crescente da urbanização.

## REFERÊNCIAS

- ABRAMOVAY, Ricardo. **Funções e medidas da ruralidade no desenvolvimento contemporâneo. Rio de Janeiro.** IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada. Texto para discussão nº 702. 2000. ISSN 1415-4765. Disponível em: <https://tinyurl.com/yxs4f97q> Acesso em 01 de ago de 2018.
- ABNT. Associação Brasileira de Normas Técnicas. **Equipamento Urbano- NBR 9284.** Rio de Janeiro: 1986.
- AGESUL. Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos. **SRE (Sistema Rodoviário do Estado de Mato Grosso do Sul).** Secretaria de Estado de Infraestrutura – SEINFRA. 2018. Disponível em: <https://tinyurl.com/y3xy8xlo> Acesso em 30 de mai de 2019.
- AGRAER. **Agência de desenvolvimento agrário e extensão rural.** Agência de Aquidauana. 2018.
- ASF. **Alaska Satellite Facility.** Dados de Radar - Alos Palsar. 2018. Disponível em: <https://www.asf.alaska.edu/#> Acesso em 26 de nov de 2018.
- AMARAL, Francinézio Lima do; FRAXE, Thezerinha de Jesus Pinto. Uma nova ruralidade. IN: XXVII CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE SOCIOLOGÍA. VIII JORNADAS DE SOCIOLOGÍA DE LA UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES. Asociación Latinoamericana de Sociología. **Anais...** Buenos Aires, 2009. Disponível em: <https://tinyurl.com/y22a2lkw> Acesso em: 03 de set de 2018.
- ANTUNES, Maryna Vieira Martins; HESPANHOL, Rosangela Aparecida de Medeiros. Os distritos municipais no Brasil: uma leitura geográfica a partir de Jamaica e Jaciporã, município de Dracena (São Paulo/Brasil). **Revista Geo UERJ**, Rio de Janeiro, n. 32, 2018. ISSN: 1415-7543. Disponível em: <https://tinyurl.com/y5k77k7n> Acesso em 07 de fev de 2019.
- AQUIDAUANA, Lei n. 2.390/2015, 25 de fev. de 2015. **Dispõe sobre o abairramento do distrito-sede do município de Aquidauana, e dá outras providências.** Aquidauana, MS, fev. 2015. Disponível em: <https://tinyurl.com/y2wh7cm> Acesso em: 23 de out de 2017.
- AQUIDAUANA. **Gerência de Saúde e Saneamento.** Coordenadoria da Atenção Básica. 2019.
- ARCGIS/ARCINFO. Environmental Systems Research Institute Inc. software ArcGis Version 10. New York. 1 Cd Rom. 2012.
- AZEVEDO, Aroldo de. As cidades. In: **Brasil a terra e o homem.** AZEVEDO, Aroldo de (org.). São Paulo; editora Nacional. v. 2. 1970.
- BABBIE, Earl. **Métodos de Pesquisas de Survey.** 1. ed. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999. 519p. ISBN: 85-7041-175-8.
- BARROS, Aidil de Jesus Paes de; LEHFELD, Neide Aparecida de Souza. **Projeto de pesquisa: propostas metodológicas.** 23. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014. 127 p. ISBN 978-85-326-0018-9.
- BASSAND, Michel, BRULHARDT Marie-Claude. La mobilitéspatiale :unprocessus social fundamental. In: **Espace, populations, sociétés**, 1983-1. Objectifsetchamps d'étude. pp. 49-54; doi :

10.3406/espos.1983.902. 1983. Disponível em: <https://tinyurl.com/y6e6mpc4> Acesso em: 03 de ago de 2017.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia urbana**. 2. ed. Lisboa: editora Fundação Calouste Gulbenkian, 1997. 525 p. ISBN 972-31-0768-6.

BECKER, Bertha K. A geopolítica na virada do milênio: logística e desenvolvimento sustentável. IN: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: conceitos e temas**. 10. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007. p. 271-307. ISBN: 978-85-286-0545-7.

BERNARDELLI, Maria Lúcia Falconi da Hora. Contribuição ao debate sobre o urbano e rural. IN: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; WHITACHER, Arthur Magon (Org) **Cidade e Campo: Relações e Contradições entre o Urbano e Rural**. 1.ed. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2006, p. 33-52. ISBN 9788577430260.

BRAGA, Luís Carlos. As temporalidades e territorialidades que caracterizam a agricultura familiar no município de Marmeleiro (PR). IN: XXI ENCONTRO NACIONAL DE GEOGRAFIA AGRÁRIA – ENGA. **Anais...** Uberlândia, 15 a 19 out. 2012. ISSN: 1983 - 487X. Disponível em: <https://tinyurl.com/y47wxc3v> Acesso em 01 de mai de 2019.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, Out. 1988. Disponível em: <https://tinyurl.com/mreyrqr> Acesso em 22 de fev de 2019.

\_\_\_\_\_. Decreto-lei nº 311, de 02 de março de 1938. **Dispõe sobre a divisão territorial do país, e dá outras providências**. Rio de Janeiro. Mar. 1938. Disponível em: <https://tinyurl.com/yx8j2vaj> Acesso em 11 de mar de 2019.

\_\_\_\_\_. Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979. **Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências**. Brasília. Dez. 1979. <https://tinyurl.com/y3dt7jxz> Acesso em 22 de mar de 2019. Acesso em 25 de fev de 2019.

\_\_\_\_\_. Lei 4504, de 30 de novembro de 1964. **Dispõe sobre o Estatuto da Terra, e dá outras providências**. Rio de Janeiro. Nov. 1964. Disponível em: <https://tinyurl.com/ptzvgjw> Acesso em 22 de fev de 2019.

\_\_\_\_\_. Lei 10.257, de 10 de julho de 2001. **Regulamenta os art. 182 e 183 da constituição federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências**. Brasília. Jul. 2001. Disponível em: <https://tinyurl.com/yyymo2jk> Acesso em 25 de fev de 2019.

\_\_\_\_\_. Ministério das Minas e Energias. Secretaria Geral. **Projeto RADAMBRASIL: Geologia, Geomorfologia, Pedologia, Vegetação e Uso potencial da terra**. Rio de Janeiro, 1982. Folha SE. 21 Campo Grande. 448p.

\_\_\_\_\_. Ministério do Transporte. **Transporte no Brasil - Síntese Histórica**. 2019. Página Web. Disponível em: <https://tinyurl.com/yxfqfd8> Acesso em 05 de jun de 2019.

CARDOSO, Haroldo Junior Martins; LOBO, Carlos Fernando. Mobilidade espacial de populações: definições, tipologias e conceitos. IN: 4ª JORNADA CIENTÍFICA DA GEOGRAFIA UNIFAL-MG. **Anais...** Alfenas-MG, mai-jun. 2016. Disponível em: <https://tinyurl.com/y27gu89h> Acesso em 23 de mai de 2018.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A Questão da Cidade e do Campo: Teorias e Política. **Mercator - Revista de Geografia da UFC**. Fortaleza, ano 03, n. 05, 2004. ISSN: ISSN 1984-2201. Disponível em: <https://tinyurl.com/yycbhbbq> Acesso em 13 de jul de 2018.

\_\_\_\_\_, Ana Fani Alessandri. **A condição espacial**. 1. ed. São Paulo, SP: Contexto, 2011. 157p. ISBN: 978-85-7244-660-0.

\_\_\_\_\_, Ana Fani Alessandri. O espaço-tempo da práxis urbana na modernidade. **Boletim Paulista de Geografia**. São Paulo, v. 100, 2018, p.1-16. ISSN: 2447-0945. Disponível em: <https://www.agb.org.br/boletim-paulista/> Acesso em 03 de out. 2019.

CASTRO, Iná Elias de. O problema da Escala. IN: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: conceitos e temas**. 10. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007. p. 117-140. ISBN: 978-85-286-0545-7.

CERVO, Amado Luiz; BERVIAN, Pedro Alcino. **Metodologia científica: para uso dos estudantes universitários**. 3. ed. São Paulo, SP: McGraw-Hill, 1983. 249 p.

CORTÊS, Cesar Pessôa. As atividades rurais como fomentadoras de fluxos e o deslocamento da população rural no município de Sumidouro-RJ. In: II ENCONTRO DE GRUPOS DE PESQUISA. **Anais...** Uberlândia, 20 a 22 de jun. de 2006. Disponível em: <https://tinyurl.com/y4qujke8> Acesso em 14 de abr de 2019.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e organização espacial**. 2. ed. São Paulo: Ática, 2007. 93 p. ISBN: 978-85-08-10951-7.

\_\_\_\_\_, Roberto Lobato. Metrôpoles corporações e espaço: uma introdução ao caso brasileiro. IN: CASTRO, I. E. de, GOMES, P. C. da C., CORREA, R. L. **Brasil: questões atuais da reorganização do território**. 6 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010. 468p. ISBN 978-85-286-0588-4.

\_\_\_\_\_, Roberto Lobato. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Explorações Geográficas**. 5 ed. Rio de Janeiro: Bertrand, 2012, 368p. ISBN 978-85-286-0626-3.

COSTA, Marcelo Macedo. **Efeito do uso do Latossolo Vermelho-Amarelado na BR 419 e na MS-345 em Aquidauana/MS**. 2018. 81fls. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Geografia) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Aquidauana-MS. Disponível em: <https://tinyurl.com/y23x6gm8> Acesso em 20 de abr de 2019.

COUTINHO, Elenice Aparecida. **Mobilidade cotidiana campo-cidade: o caso dos moradores rurais de Cajuri e Coimbra/MG**. 2014. 120fls. Dissertação (Programa de Pós- Graduação em Extensão Rural) - Universidade Federal de Viçosa, Viçosa-MG. Disponível em: <https://tinyurl.com/y2pazq7y> Acesso em 28 de dez de 2017.

COUTINHO, Caroline Marci Fagundes; CARVALHO, Maria do Carmo dos Santos; PAULA, Andréa Maria Narciso Rocha de; FERREIRA, Maria da Luz Alves. O rural está no urbano, o urbano está no rural: considerações a partir do espaço. **Revista Desenvolvimento Social**. Montes Claros-MG, n. 10, v. 3, p. 63-73, 2013. ISSN 2179-6807. Disponível em: <https://tinyurl.com/y2j7sbh5> Acesso em 04 de set de 2018.

CUNHA, José Marcos Pinto da. **Mobilidade espacial da população: desafios teóricos e metodológicos para o seu estudo**. (Org.). Campinas: Nepo/Unicamp, 2011. 184p. ISBN978-85-88258-30-3. Disponível em: <https://tinyurl.com/y54h7p5q> Acesso em: 22 de out de 2017.

CPRM – Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais – Serviço Geológico do Brasil. **Mapa Geológico do Estado de Mato Grosso do Sul**. Rio de Janeiro, RJ. 2006. Disponível em: <https://tinyurl.com/yymfmsna> Acesso em 15 de jan de 2019.

DENATRAN. Departamento Nacional de Trânsito. Ministério da Infraestrutura. **Frota de Veículos - 2019**. Frota Nacional (Fevereiro de 2019). Página web. 2019. Disponível em: <https://tinyurl.com/y4aslyn2> Acesso em 15 de mai de 2019.

DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **ICM – Índice da Condição da Manutenção**. 2018. Disponível em: <https://tinyurl.com/y6fvlp5z> Acesso em 02 de jun de 2019.

DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte. **Histórico**. 2019. Disponível em: <https://tinyurl.com/y44dr49s> Acesso em 02 de jun de 2019.

DOIS IRMÃOS DO BURITI, Decreto nº226/2018, de 05 de dezembro de 2018. **Edita a planta de valores imobiliários para o exercício fiscal de 2019, e dá outras providências**. Dois Irmãos do Buriti, MS, dez. 2018. Disponível em: <https://tinyurl.com/y6efy984> Acesso em 03 de jun. de 2019.

DOMENACH, Hervé. Movilidad espacial de la población: desafíos teóricos y metodológicos. In: CUNHA, José Marcos Pinto da. (Org.) **Mobilidade espacial da população: desafios teóricos e metodológicos para o seu estudo**. Campinas: Nepo/Unicamp, 2011. p. 33 - 44. ISBN978-85-88258-30-3. Disponível em: <https://tinyurl.com/y54h7p5q> Acesso em: 22 de out de 2017.

DOULA, Sheila Maria Doula. Temporalidades híbridas entre jovens rurais da Zona da Mata de Minas Gerais. **Revista ponto-e-vírgula**, São Paulo, n. 7, p. 336-350, 2015. ISSN 1982-4807. Disponível em: <https://tinyurl.com/yxsfgo6s> Acesso em: 06 de out de 2019.

EMBRAPA. **Zoneamento Agroecológico do Município de Aquidauana – MS**. Boletim de Pesquisa e Desenvolvimento. 1. ed. Rio de Janeiro: Embrapa Solos, 2011. 63 p. ISSN 1678-0892. Disponível em: <https://tinyurl.com/ntgwaqa> Acesso em 10 de abr de 2019.

ENDLICH, Ângela Maria. Perspectivas sobre o Urbano e o Rural. IN: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; WHITACHER, Arthur Magon (Org) **Cidade e Campo: Relações e Contradições entre o Urbano e Rural**. 1.ed. São Paulo: Editora Expressão Popular. 2006, p.11-31. ISBN 9788577430260.

FERNANDES, André; FIGUEIRA DE SOUSA, João; FONSECA, Mílvia. A Problemática da Mobilidade em Espaço Rural e Áreas de Baixa Densidade Urbana: o caso dos concelhos de Mértola e Ourique. IN: 1º CONGRESSO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL DE CABO VERDE. **Anais...** Cidade da Praia - Cabo Verde, 06 a 11 de jul. 2009. p. 2590-2617. Disponível em: <https://tinyurl.com/yyq4d4re> Acesso em 24 de jun 2019  
GERHARDT, Tatiana Engel; RAMOS, Ieda Cristina Alves; RIQUINHO, Deise Lisboa; SANTOS, Daniel Labernarde. Estrutura do projeto de pesquisa. IN: GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo (Org.). **Métodos de pesquisa**. 1.ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009. 120p. ISBN 9788538600718. Disponível em: <https://tinyurl.com/y5gm2ykn> Acesso em 09 set de 2017.

GOMES, Nayhara Freitas Martins; FIÚZA, Ana Louise Carvalho; PINTO, Neide Maria Almeida; REMOALDO, Paula Cristina Almeida Cadima. Os rurais e a cidade: a mobilidade socioespacial dos habitantes do campo em pequenos municípios de economia agrícola. **Revista Raega**. Curitiba, v.44, p. 242-257, mai. 2018a. ISSN 2177-2738. Disponível em: <https://tinyurl.com/y2e7f6rz> Acesso em 10 de jan de 2019.

\_\_\_\_\_, Nayhara Freitas Martins; FIÚZA, Ana Louise Carvalho; PINTO, Neide Maria Almeida; REMOALDO, Paula Cristina Almeida Cadima. A mobilidade campo-cidade em pequenos municípios: em análise os deslocamentos rotineiros em Araponga, MG. **Revista Geografia**. Rio Claro, v. 43, n. 2, p. 279-296, mai./ago. 2018b. ISSN 1983-8700. Disponível em: <https://tinyurl.com/y3gppl6p> Acesso em 15 de jan de 2019.

GRAZIANO DA SILVA, José. O Novo Rural Brasileiro. **Revista Nova economia**. Belo horizonte. v. 7, n. 1, p. 43-81, mai. 1997. Disponível em: <https://tinyurl.com/yyf4qxf8> Acesso em 30 de mar de 2018.

IBGE. **Atlas do censo demográfico 2010 / IBGE**. Rio de Janeiro: IBGE, 2013a. 156 p. ISBN 978-85-240-4281-2. Disponível em: <https://tinyurl.com/y6p8mt4r> Acesso em 08 de ago de 2019.

\_\_\_\_\_. **Cidades. Aquidauana**. 2018. Disponível em: <https://tinyurl.com/yx8hrx5w> Acesso em 21 de jan de 2018.

\_\_\_\_\_. **Cidades. Aquidauana - História**. 2018b. Disponível em: <https://tinyurl.com/yy8ejqf6> Acesso em 21 de jan de 2018.

\_\_\_\_\_. **Classificação e caracterização dos espaços rurais e urbanos do Brasil: uma primeira aproximação**. Coordenação de Geografia/IBGE. Rio de Janeiro. 84p. n.11. 2017. ISBN: 1517-1450. Disponível em: <https://tinyurl.com/y2es7tgp> Acesso em 28 de jul de 2018.

\_\_\_\_\_. **Estatísticas do século XX**. 2019a. <https://tinyurl.com/yyz7arz8> Acesso em 27 de mai de 2019.

\_\_\_\_\_. **Regiões de influência das cidades**. Diretoria de Geociências/IBGE. Rio de Janeiro, 2008. ISBN 978-85-240-4039-9. Disponível em: <https://tinyurl.com/y6l9994v> Acesso em 13 de mai de 2019.

\_\_\_\_\_. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios**, Rio de Janeiro: v.33, 2013b. ISSN 0101-6822. Disponível em: <https://tinyurl.com/y6nlw4el> Acesso em : 21 de set.de 2017.

\_\_\_\_\_. **Portal de mapas do IBGE**. Página web. 2019b. Disponível em: <https://tinyurl.com/yxbb3fop> Acesso em 12 de dez de 2019.

\_\_\_\_\_. Censo demográfico de 2010. **Sinopse por Setores**. Página Web. 2010. Disponível em: <https://tinyurl.com/y4hkrkbn> Acesso em 12 de dez de 2018.

JARDIM, Antonio de Ponte. Reflexões sobre a mobilidade pendular. In: OLIVEIRA, Luiz Antônio Pinto de; OLIVEIRA, Antônio Tadeu Ribeiro de. (Org.). **Estudos e Análises Informação Demográfica e Socioeconômica, Reflexões sobre os deslocamentos Populacionais no Brasil**. n. 1. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. p. 58-59. ISBN 978-85-240-4192-1. Disponível em: <https://tinyurl.com/yy7yz8g6> Acesso em 03 de out de 2017.

IMASUL/SISLA, Instituto de Meio Ambiente de Mato Grosso do Sul. **Cobertura vegetal (Macrozoneamento Geoambiental, 1984/1985)**. 2018. Disponível em: <https://tinyurl.com/y67jtryw> Acesso em 21 de nov de 2018.

INPE. Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE). **Sistema de Processamento de Informações Georeferenciadas (SPRING) versão 5.5.5**. São José dos Campos: Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais. 2018. Disponível em: <https://tinyurl.com/y55ve4ty> Acesso em 18 de nov de 2018.

KELLER, Elza Coelho de Souza, O “habitat” rural. In: **Brasil a terra e o homem**. AZEVEDO, Aroldo de (org.). São Paulo; editora Nacional. v. 2. 1970.

KIELING, Rejane Inês; SILVEIRA, Rogério Leandro Lima da. O rural, o urbano e o continuum urbano-rural no contexto do desenvolvimento regional. **Revista Perspectiva**, Erechim, v. 39, n.148, p. 133-143, dez. 2015. ISSN 2178-5937. Disponível em: <https://tinyurl.com/y3c74dzw> Acesso em: 21 de jun. 2019.

LAGO, Luciana Corrêa do. Divisão Sócio-Espacial e Mobilidade Residencial: reprodução ou alteração das fronteiras espaciais? IN: XII ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS - ABEP. **Anais...** São Paulo, 23 a 27 de out. 2000. Disponível em: <https://tinyurl.com/y6qq6mle> Acesso em: 03 de ago de 2017.

LANDSAT OLI 8: imagem de satélite. Virginia: USGS - United States Geological Survey, 2018. 1 fotografia área. 09/12/2018. Escala 1:100.000. Bandas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 e 8. Disponível em: <https://earthexplorer.usgs.gov/> Acesso em 05 de jan de 2019.

LEMONS, André. Cultura da Mobilidade. **Revista FAMECOS**. Porto Alegre, n. 40, p. 28-35, dez. 2009. Disponível em: <https://tinyurl.com/yxbpu6wh> Acesso em 07 de mar de 2018.

LORDANO, Geovandir André; SILVA, Jaime Ferreira. Movimentos pendulares em região de fronteira: uma análise no contexto dos municípios de Corumbá e Ponta Porã – MS, a partir do censo demográfico de 2010/IBGE. IN: IV CONGRESSO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA REGIONAL. **Anais...** Campo Grande, ed. 1. ArtSam, 2018, p. 265-288. ISBN: 978-85-471-0226-5. Disponível em: <https://tinyurl.com/y66nwjt6> Acesso em 02 de nov de 2018.

LUFT, Rosângela M. Questões pontuais nas elaboração do Plano Diretor: planejamento urbano e factibilidade ética. **Revista da Faculdade de Direito da UERJ – RFD**. Rio de Janeiro, n. 18, 2010. ISSN: 2236-3475. Disponível em: <https://tinyurl.com/yy32u6xf> Acesso em 03 de abr de 2019.

JÓIA, Paulo Roberto. Origem e Evolução da Cidade de Aquidauana-MS. **Revista Pantaneira**. Aquidauana, v.07, p. 34-49, 2005. ISSN 1677-0609. Disponível em <https://tinyurl.com/y55halvx> Acesso em 08 de mai de 2018.

MATO GROSSO. lei n. 81, de 26 de dezembro de 1947. **Autoriza a desapropriação de terras para a formação do patrimônio da povoação Cipó**. Mato Grosso, 1947. Disponível em: <https://tinyurl.com/y46frzqp> Acesso em 23 de set de 2018.

MATOS, Cristina. **Migrações: Decisões Individuais e Estruturas Sociais**. Instituto Superior de Economia e Gestão – SOCIUS Working papers, nº 5/1993. Editora ISEG – SOCIUS. 1993. Disponível em: <https://tinyurl.com/y3kgk48z> Acesso em 21 set de 2018.

MEDEIROS, Rosa Maria Vieira. Ruralidades: novos significados para o tradicional rural. IN: MEDEIROS, Rosa Maria Vieira; LINDNER, Michele (Org). **Dinâmica do espaço agrário: velhos e novos territórios: NEAG 10 anos**. Porto Alegre : ed. Evangraf, 2017. 368p. ISBN: 978-85-7727-957-9. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/157422> Acesso em 08 de ago de 2019.

MELLO, Luiz Guilherme Rodrigues de; QUEIROZ, Cesar. Recentes Investimentos em Rodovias Federais Brasileiras. **Revista Pavimentação**. ABPV-Associação Brasileira de Pavimentação. Ano XII, n. 48, out. 2017. ISSN: 1809-1865. Disponível em: <http://www.abpv.org.br/ABPv/> Acesso em 30 de mai de 2019.

MESQUITA, Amanda Pires; FERREIRA, William Rodrigues. O município e o planejamento rural: o plano diretor municipal como instrumento de ordenamento das áreas rurais. **Espaço em Revista**. Catalão, v. 18, n. 1, p. 11-32, jan/jun. 2016. ISSN:1519-7816. Disponível em: <https://tinyurl.com/yxsf4nxj> Acesso em 12 de out de 2017.

MICROSOFT OFFICE EXCEL. Software de edição de planilhas. Versão 2013. Microsoft Corporation.

MILBOURNE, Paul. Re-populating rural studies: Migrations, movements and mobilities. In: **Journal of Rural Studies**. v. 23, n.3, p. 381-386, jul. 2007. Disponível em: <https://tinyurl.com/y3naerko> Acesso em 07 de abr de 2019.

MILBOURNE, Paul; KITCHEN, Lawrence. Rural mobilities: Connecting movement and fixity in rural places. In: **Journal of Rural Studies**. v. 34, p. 326-336, abr. 2014. Disponível em: <https://tinyurl.com/y4pwnsub> Acesso em 03 de abr de 2019.

MORAES, Marcia Antonia Lopes de. **A História de Cipoândia**. 1996. 33fls. Monografia (Departamento de História). Centro Universitário de Aquidauana (CEUA). Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. Aquidauana.

MOURA, Rosa; CASTELLO BRANCO, Maria Luisa Gomes; FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de Freitas. Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. **Revista São Paulo em Perspectiva**. São Paulo, v.19, n. 4. p. 121-133, out./dez. 2005. ISSN 1806-9452. Disponível em: <https://tinyurl.com/yy5agtws> Acesso em 18 de out de 2017.

NEVES, Fernando Henrique. Planejamento de equipamentos urbanos comunitários de educação: algumas reflexões. **Cadernos Metrópole**. São Paulo. v. 17, n. 34, p. 503-516, nov. 2015. Versão Online ISSN 2236-9996. Disponível em: <https://tinyurl.com/yxnyw9ow> Acesso em 24 de mar de 2018.

NEVES, Joana. **Um porto para o Pantanal: a fundação de Aquidauana: civilização e dependência**. Campo Grande. ed. UFMS, 2007. 156p. ISBN: 978-85-7613-103-8.

OLIVEIRA, Antônio Tadeu Ribeiro de. Algumas abordagens teóricas a respeito do fenômeno migratório. In: OLIVEIRA, Luiz Antônio Pinto de; OLIVEIRA, Antônio Tadeu Ribeiro de. (Org.). **Estudos e Análises Informação Demográfica e Socioeconômica, Reflexões sobre os deslocamentos Populacionais no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. ISBN 978-85-240-4192-1. Disponível em: <https://tinyurl.com/yy7yz8g6> Acesso em 03 de out de 2017.

PINA, José Hermano Almeida; LIMA, Osmar Almeida de; SILVA, Vicente de Paulo da. Município e Distrito: um estudo teórico. **Campo-Território: revista de geografia agrária**. Uberlândia. v.3, n. 6, p. 125-142. ago. 2008. Disponível em: <https://tinyurl.com/y3bsmf9y> Acesso em 28 de set de 2017.

POR VIAS SEGURAS. **Estatísticas**. Anuários Estatísticos do Denatran. Página web. 2019. Disponível em: <https://tinyurl.com/y22q9xpp> Acesso em 19 de mai de 2019.

RAVENSTEIN, Ernest George. The Laws of Migration. **Journal of the Statistical Society of London**. v. 48, n. 2, p. 167- 235, Jun. 1885. Disponível em: <https://tinyurl.com/yyrm8qgl> Acesso em 16 de abr de 2018.

RASTRELO E SILVA, Renata. CAMPO E CIDADE: uma experiência de interação – o distrito de Martinésia e a cidade de Uberlândia. **Campo-Território: revista de geografia agrária**. Uberlândia. v.3, n. 5, p. 63-92, fev. 2008. Disponível em: <https://tinyurl.com/yxk74p4t> Acesso em 20 de mar de 2019.

ROBBA, Cláudio. **Aquidauana ontem e hoje**. 1.ed. Campo Grande: Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul, 1992. 147 p.

ROSAS, Celbo Antonio Ramos da Fonseca. Espaço rural e geografia: diferentes abordagens na relação campo – cidade. **Divers@! Revista Eletrônica Interdisciplinar**. Matinhos. vol.7, n.1, p. 68-80, Jan/jun-2014. ISSN: 1983-8921. Disponível em: <https://tinyurl.com/y6zl3v9y> Acesso em 14 de out de 2018.

RUA, João. A resignificação do rural e as relações cidade-campo: uma contribuição geográfica. **Revista da Anpege**. São Gonçalo. v. 2, n. 02, p. 45-65, 2005. ISSN: 1679-768X. Disponível em: <https://tinyurl.com/y249mpah> Acesso em 27 de fev de 2019.

SANTOS, Milton. **Urbanização Brasileira**. São Paulo: Editora HUCITEC, 1993. 157 p. ISBN: 85.271.0230-7.

\_\_\_\_\_. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos Teórico e metodológico da geografia**. 6. ed. São Paulo: Edusp, 2008. ISBN 978-85-314-1044-4.

\_\_\_\_\_; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 9 ed. Rio de Janeiro: Ed. Record, 2006. 473 p. ISBN 85-01-05939-0.

SEMADE. Coordenadoria de Estudos Regionais e Estatística. Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico. **Dados Estatísticos dos Municípios de MS**. 2018. Disponível em: <https://tinyurl.com/y5xzsbz9> Acesso em 08 de ago de 2019.

SETUBAL, M. A. **Vivências caipiras: pluralidade cultural e diferentes temporalidades na terra paulista**. São Paulo: CENPEC, 2005.144p. Disponível em: <https://tinyurl.com/yylxpakc> Acesso em 28 de mar de 2019.

SIDRA. **Sistema IBGE de Recuperação Automática**. 2018. Disponível: <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/1378> Acesso em 12 de nov. de 2018.

SILVA, Marcia Alves Soares da. Distritos municipais: entre a modernidade da cidade e a tradição do campo. IN: VII SEMINÁRIO ESTADUAL DE ESTUDOS TERRITORIAIS E II JORNADA DE PESQUISADORES SOBRE A QUESTÃO AGRÁRIA NO PARANÁ. 2014. **Anais...** Ponta Grossa, 28 a 30 de ago 2014. ISSN 1984-929x. Disponível em: <https://tinyurl.com/y3qjme4y> Acesso em 15 de jun 2018.

SILVEIRA, Denise Tolfo; CÓRDOVA, Fernanda Peixoto. A Pesquisa Científica. In GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo (org). **Métodos de pesquisa**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009. p. 31-42. ISBN 978-85-386-0071-8. Disponível em: <https://tinyurl.com/y5gm2ykn> Acesso em 11 de nov de 2017.

SHELLER, Mimi; URRY, John. The new mobilities paradigm. **Environment and Planning A: Economy and Space**. v. 38, ed. 2, p. 207-226, 2006. on-line ISSN: 1472-3409. Disponível em: <https://tinyurl.com/y4xhtsm1> Acesso em 05 de abr de 2019.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Os conceitos Fundamentais da Pesquisa Sócio-espacial**. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2016. 320 p. ISBN: 978-85-286-1732-0.

SOUZA, Suzane Tosta; SANTOS, Jânio Roberto Diniz dos; LEAL, Victor Andrade Silva; ROCHA, Fátima Crislaine Batista. A reafirmação da dialética campo-cidade na produção do espaço: uma leitura dos conceitos a partir da realidade concreta. **CAMPO-TERRITÓRIO: revista de geografia agrária**. Uberlândia. v. 12, n. 26, p. 70-93, abr. 2017. ISSN 1809-6271. Disponível em: <https://tinyurl.com/y5zx8vk7> Acesso em: 10 de ago de 2018.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A questão cidade-campo: perspectivas a partir da cidade. IN: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; WHITACHER, Arthur Magon (Org) **Cidade e Campo: Relações e Contradições entre o Urbano e Rural**. 1.ed. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2006, p. 111-130. ISBN 9788577430260.

STAMM, Cristiano. **Determinantes do movimento de trabalhadores pendulares na aglomeração urbana do nordeste do Rio Grande do Sul: uma análise a partir dos transportes coletivos**. 2013. 279 fls. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. Disponível em: <https://tinyurl.com/y5t46tmq> Acesso em 28 de fev 2017.

TALASKA, Alcione; SILVEIRA, Rogério Leandro Lima da; ETGES, Virginia Elisabeta. Cidade e campo: para além dos critérios e atributos, as relações e contradições entre o urbano e o rural. **Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales**. Barcelona. vol. 19, n.1090. Depósito Legal: B. 2 1.742-98, set. 2014. ISSN: 1138-9796. Disponível em: <https://tinyurl.com/y4y4qcfz> Acesso em 21 de mai de 2018.

TOMBINI, D. A.; SAQUET, M. A. Migração e relação campo-cidade. IN: VII SEMINÁRIO ESTADUAL DE ESTUDOS TERRITORIAIS E II JORNADA DE PESQUISADORES SOBRE A QUESTÃO AGRÁRIA NO PARANÁ. 2014. **anais...** Ponta Grossa, 28 a 30 de ago. 2014. ISSN 1984-929x. Disponível em: <https://tinyurl.com/y6qdb7py> Acesso em 05 de mar. 2018.

WANDERLEY, Maria de Nazareth Baudel. A emergência de uma nova ruralidade nas sociedades modernas avançadas – o “rural” como espaço singular e ator coletivo. **Revista Estudos Sociedade e Agricultura**. Rio de Janeiro. v. 8, n.2, p. 87 -145, out. 2000. ISSN 2526-7752. Disponível em: <https://tinyurl.com/y3d7mqsm> Acesso em 20 de out de 2017.

\_\_\_\_\_, Maria de Nazareth Baudel. A ruralidade no Brasil moderno. Por um pacto social pelo desenvolvimento rural. In: GIARRACCA, Norma. **¿Una nueva ruralidad en América Latina?** Buenos Aires: CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. 2001. p. 31-44. ISBN: 950-9231-58-4 Disponível em: <https://tinyurl.com/y4awobpf> Acesso em 15 de mar de 2018.



Serviço Público Federal  
Ministério da Educação  
**Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul**



APÊNDICE A: Formulário aplicado aos moradores do distrito de Cipolândia.

Análise da mobilidade cotidiana campo-cidade dos moradores do Distrito de Cipolândia-Aquidauana/MS.

Apresentação: Esta é uma pesquisa vinculada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, Curso de Mestrado, do Campus de Aquidauana, Universidade Federal de Mato Grosso do Sul - UFMS, sob a responsabilidade do Mestrando **Geovandir André Lordano** e sob a orientação do professor Paulo Roberto joia. A pesquisa é acerca dos deslocamentos cotidianos que moradores do distrito de Cipolândia com destino a cidade. A aplicação do formulário levará cerca de 15 minutos, todas as respostas são confidenciais e sua participação é voluntária. Você tem interesse em participar? Sim ( ) Não ( )

QUESTIONÁRIO Nº \_\_\_\_\_

#### Identificação

1. Local de moradia: Sede do Distrito ( ) Zona Rural ( )
2. Tipo de Imóvel: a) Imóvel Próprio( ) b) Imóvel alugado( ) c) Imóvel cedido( ) d) Outro: \_\_\_\_\_
3. Idade: \_\_\_\_; 4. Sexo: M( ) F( ) 5. Estado Civil: Casado( ) solteiro( ) outro( ): \_\_\_\_\_
6. Escolaridade: Nenhuma( ) FI( ) FC( ) MI( ) MC( ) SI( ) SC( )
7. Ocupação: a) Trabalho Sazonal- Bico( ) b) Agricultor( ) e) Empresário( ) c) Funcionário Público( ) d) Empregado( ) f) Aposentado( ) g) Aluguel( ) h) Estudante( ) i) outra( ): \_\_\_\_\_
8. Tempo de residência no distrito de Cipolândia: \_\_\_\_\_;
9. Já morou na cidade? não( ) sim( ) Por quanto tempo?: \_\_\_\_\_

#### Domicílio e Família

10. Número de pessoas na família por faixa etária:  
a) jovens até 19 anos: \_\_\_\_\_; b) adultos de 20 a 59 anos: \_\_\_\_\_; c) idosos 60 anos ou mais: \_\_\_\_\_;
11. Renda familiar mensal (em R\$ 1.000,00):  
a) Até 1( ) b) De 1 a 2( ) c) De 2 a 5( ) d) De 5 a 10( ) e) Mais de 10( )
12. Número de veículos no domicílio:  
a) automóvel/Caminhonete: \_\_\_\_\_; b) motocicleta: \_\_\_\_\_; c) bicicleta: \_\_\_\_\_;  
d) caminhão: \_\_\_\_\_; e) charrete/carroça: \_\_\_\_\_; f) trator: \_\_\_\_\_;
13. Recursos de telecomunicações existentes no domicílio:  
a) Telefone fixo( ) b) Celular( ) c) Internet Fixa( ) d) Internet Móvel( )

#### Mobilidade

14. Qual principal motivo que te faz ir à cidade: \_\_\_\_\_
- 14.1 Cidade destino predominante: \_\_\_\_\_
- 14.1.1 Frequência destes deslocamentos: \_\_\_\_\_
- 14.1.2 Tempo médio de Permanência no destino: \_\_\_\_\_
15. Você costuma deslocar-se em sentido à cidade (qualquer cidade) motivado por:
  - **Trabalho:** Sim ( ) Não( );
  - **Estudo:** Sim ( ) Não( );
  - **Compras casa e pessoais:** Sim ( ) Não( );
  - **Compras propriedade rural:** Sim( ) Não( );

- **Saúde/Consultas ou exames médicos:** Sim( ) Não( );
- **Receber pagamento ou aposentadoria:** Sim( ) Não( );
- **lazer e diversão:** Sim( ) Não( );
- **Visitar parentes e amigos:** Sim( ) Não( );
- **Religioso:** Sim( ) Não( );
- **Levar alguém à cidade:** Sim( ) Não( );
- **Comprar combustível:** Sim( ) Não( );
- **Manutenção de veículo:** Sim( ) Não( );
- **Algum outro motivo não perguntado?** Sim( ) Não( ); Qual? \_\_\_\_\_.

**16.** Meio de transporte predominante que utiliza para deslocamento até a cidade:

Carro próprio( ) Bicicleta( ) Motocicleta( ) Caminhão( ) Transporte Coletivo (ônibus) ( )

Animal/Carroça( ) Carro de terceiro/Carona( ) Transporte Escolar( ) Outro( ): \_\_\_\_\_

**17.** Estrada (percurso) de acesso à Cidade que mais utiliza em seus deslocamentos: MS-345( ) MS-447( ) MS-352( ) BR-262 ( ) Outra: \_\_\_\_\_

**18.** Como qualifica a estrada(as) que mais utiliza para acesso à cidade:

MS-\_\_\_\_: Ótima( ) Boa( ) Regular( ) Ruim( ) Péssima( ) não utiliza( )

**19.** Qual o principal problema enfrentado para a mobilidade até a cidade: \_\_\_\_\_

**20.** Como avalia o transporte coletivo com destino à: Aquidauana( ) Não utiliza( )

Ótima( ) Boa( ) Regular( ) Ruim( ) Péssima( ) - Justificativa: \_\_\_\_\_

**21.** Como avalia o transporte coletivo com destino à: Campo Grande( ) Não utiliza( )

Ótima( ) Boa( ) Regular( ) Ruim( ) Péssima( ) - Justificativa: \_\_\_\_\_

**22.** Em um futuro próximo, 5/10 anos, onde você espera estar morando/trabalhando? \_\_\_\_\_

#### **Avaliação dos equipamentos da sede do Distrito**

**23.** Como avalia os equipamentos públicos e serviços disponíveis na sede do Distrito:

Item	Equipamento público ou Serviço	Definição	Avaliação	Justificativa (se houver)
1	Comércio/ compras para casa e pessoais	Supermercado, açougue, eletrodomésticos, móveis, roupas, calçados, cosméticos, farmácia, restaurante, sorveteria, entre outros.		
2	Comércio/compras para a propriedade rural	Produtos agropecuários, material de construção, posto de combustível, entre outros.		
3	Saúde/Consultas ou exames médicos	Postos de saúde, atendimento médico público, exames médicos, entre outros.		
4	Estudo/educação	Escolas, creches, entre outros.		
5	Serviços Bancários	Correspondente bancário, pagamento de contas, recebimento de salário ou aposentadoria.		
6	Segurança pública	Postos policiais civis ou militares entre outros.		
7	Comunicação	Telefone fixo, móvel, internet fixa, internet móvel, televisão, rádio, correio, entre outros.		
8	Saneamento	Rede de água, rede de esgotos, coleta de lixo, limpeza pública, entre outros.		
9	Infraestrutura urbana	Ruas, abastecimento de energia, iluminação pública, pavimentação e conservação das vias internas.		
10	Lazer, esporte e recreação	Clubes, piscinas, centros esportivos, praças, balneários, entre outros.		
11	Religião	Templos religiosos.		

Avaliação: Ótima( 1 ) Boa( 2 ) Regular( 3 ) Ruim( 4 ) Péssima( 5 ) não utilizo( 6 )

Aquidauana \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / 2019.

ANEXO 1 - Lei nº 1.164 de 20 de novembro de 1958.



DIÁRIO OFICIAL DE 3/12/1958

ESTADO DE MATO GROSSO

LEI Nº 1164 DE 20 DE NOVEMBRO DE 1958.

Autor: Deputado Hugo Corrêa

Cria no município de Aquidauana, os Distritos de Paz de Anastácio, Camisã, Piraputanga e Cipolândia.

**O GOVERNADOR DO ESTADO DE MATO GROSSO :**

Faço saber que a Assembléa Legislativa do Estado decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Artigo 1º - Ficam criados, no município de Aquidauana, os Distritos de Paz de Anastácio, Camisã, Piraputanga e Cipolândia, com os seguintes limites:

**DISTRITO DE ANASTÁCIO**, com séde na povoação margem esquerda: Começa no Ribeirão Dois Irmãos (braço esquerdo) desde a linha divisória com o município de Sidrolândia, até a sua fôz no rio Aquidauana, por este abaixo até a ponte da estrada de Ferro Noroeste do Brasil, daí por uma linha reta à cabeceira do Ribeirão Agachí.

**DISTRITO DE CAMISÃO**, com séde em Comissão: Começa no rio Aquidauana, na fôz do Córrego Porteira, por este córrego acima até a Serra Bárbara, Deste ponto, pelo alto da Serra até encontrar o córrego das Antas e por este abaixo até o ponto de partida.

**DISTRITO DE PIRAPUTANGA**, com séde em Piraputanga: Começa no rio Aquidauana, na fôz do córrego Antas, pelo rio Aquidauana acima até a barra do córrego Vermelho, por este córrego acima até o alto da Serra Santa Bárbara, seguindo pelo alto da Serra até alcançar o córrego Antas, pelo qual desce até a sua fôz no rio Aquidauana.

**DISTRITO DE CIPOLÂNDIA**, com séde em Cipolândia : Começa no rio Aquidauana na divisa Norte da Companhia Frigorífico Anglo seguindo por essa divisa até alcançar o rio Tabaco por este rio acima, margem direita, até a barra do Córrego / S. Feliz, na divisa com o município de Rochedo.

## GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO



Artigo 2º - O Distrito de Jango, no município de Aquidauana terá sua sede em Palmeiras e os seguintes limites : Começa no Ribeirão Dois Irmãos, braço esquerdo, desde a linha divisória com o município de Sidrolândia, até a sua fôz no rio Aquidauana, pelo rio Aquidauana acima até a barra do córrego - Vermelho, por este acima até o alto da Serra Santa Bárbara até alcançar o Rio Tabaco, pelo rio Tabaco acima até a divisa da Companhia Frigorífico Anglo com o Distrito Cipolândia e daí pela divisa da Companhia Frigorífico Anglo com o Distrito de Cipolândia até o rio Aquidauana.

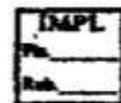
Artigo 3º - Esta lei entrará em vigor a partir - de 1º de janeiro de 1959, revogadas as disposições em contrário.

Palácio Alencastro, em Cuiabá 20 de novembro de 1958, 137º da Independência e 70º da República.

J. Pires de Araujo  
 Frederico Lajda Figueiredo

Registrada à fls. 40,  
 do livro competente  
 Em 11/2/59.  
 M. Soares  
 Q. Leg.

ANEXO 2 – Lei nº81, de 25 de dezembro de 1947.



348



ESTADO DE MATO GROSSO

LEI Nº 81, de 25 de dezembro de 1947.

### O GOVERNADOR DO ESTADO DE MATO GROSSO

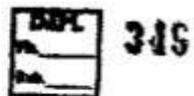
Faço saber que a Assembléa Legislativa do Estado decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Artigo 1º - Fica o Governador do Estado autorizado a desapropriar uma área de 3 584 hectares de terras particulares, a qual somada á área de 16 hectares de terras devolutas compreendidas entre a margem esquerda do correço "Fundo", margem esquerda do rio Taboco, a linha da gleba pertencente ao Snr. Manoel Rodrigues dos Reis, na fazenda Chapeo e a linha da gleba pertencente á Cia. Frigorífica Anglo S.A. na fazenda Lageado, constituirá o patrimonio da povoação do Cipó, no município de Aquidauana.

Artigo 2º - Fica o Governador do Estado autorizado a entrar em entendimento com os Snrs. José Barbosa, Manoel Rodrigues dos Reis, Companhia Frigorífica Anglo S.A. e Cel. José Alves Ribeiro Filho, proprietários das glebas de - 850, - 234, - 1300 e 1200 hectares das fazendas Chapéo, Lageado e Taboco, ocupadas pelos patrimoniais, para a desapropriação das mencionadas glebas, ou permuta das mesmas por terras devolutas de igual natureza e área, correndo nêsse caso, por conta do Estado as despesas com a demarcação das ditas glebas.

Artigo 3º - Para ocorrer ás despesas necessárias á efetivação da criação do patrimonio, fica o Governo do Estado autorizado a dispendêr o quantum necessário, de acôrdõ com a formula combinada com aqueles proprietários.

Artigo 4º - Combinada a formula de indenização das terras particulares compreendidas na presente reserva, poderão as respectivas escrituras ser passadas diretamente em nome da Prefeitura de Aquidauana, podendo esta em seguida pro



ceder ao loteamento das zonas urbanas e suburbanas, aplicando o restante das terras para estabelecimento de uma colônia agrícola.

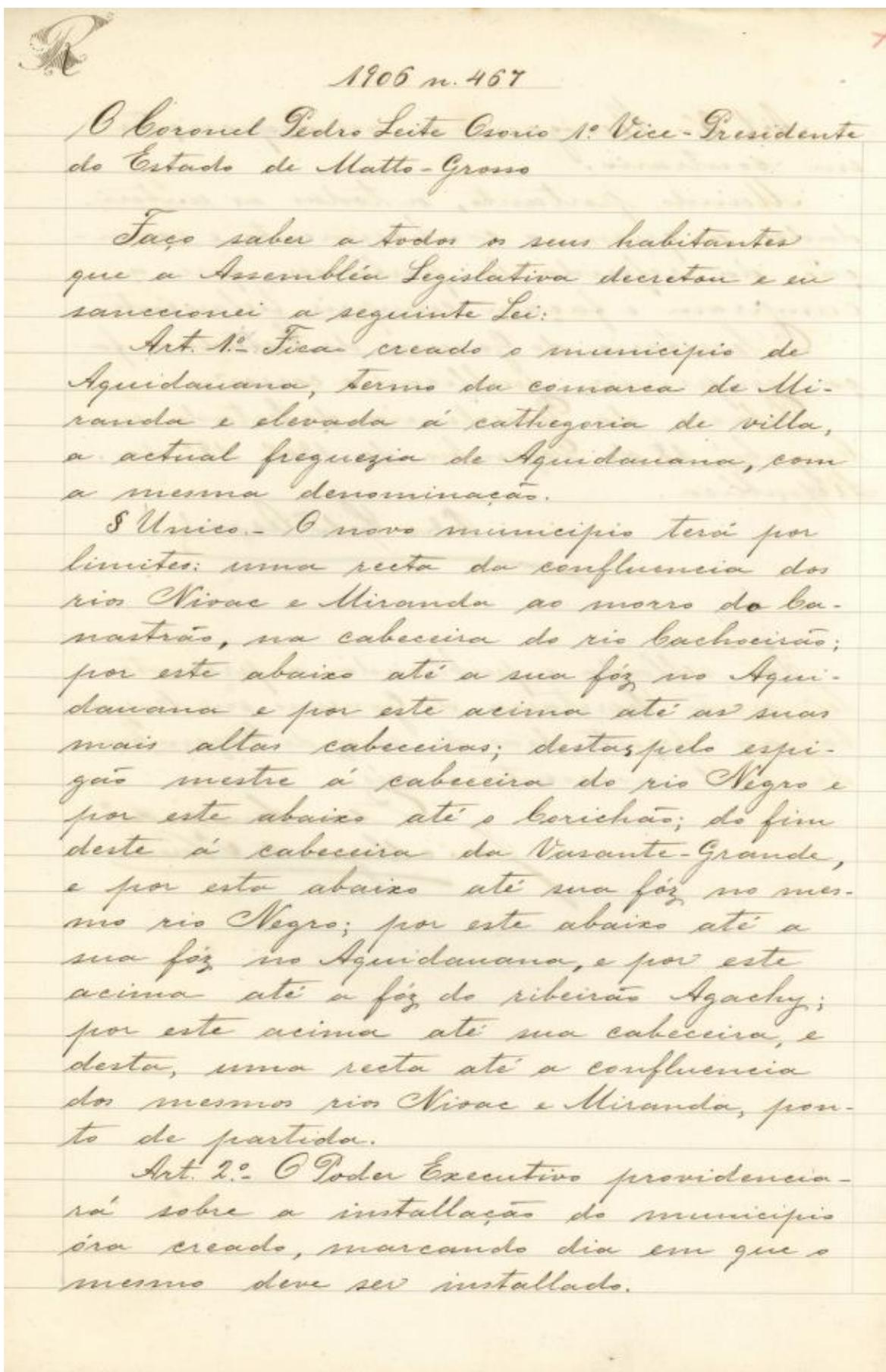
Artigo 5º - Revogam-se as disposições em contrário.

Palácio Alencastro, em Cuiabá, 26 de dezembro de 1947, 126ª da Independência e 59ª da República.

Amador de Oliveira

Alberto Augusto de Oliveira

Anexo 3 – Lei nº 467, de 18 de dezembro de 1906.



Art. 3.º Revogam-se as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e façam cumprir fielmente.

O Secretario do Governo do Estado a faça imprimir, publicar e correr.

Palacio da Presidencia do Estado em Cayabá, 18 de Dezembro de 1906, 19.º da Republica.



Pedro Luis Assorif

Foi sellada e publicada a presente lei nesta Secretaria do Governo em Cayabá, aos dezito dias do mez de Dezembro de mil novecentos e seis.

O Secretario interino:  
Joni Maguero de la Torre