



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO DO SUL  
CAMPUS DE TRÊS LAGOAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

**O PAPEL DA MOBILIDADE COTIDIANA CAMPO-CIDADE NA RE/PRODUÇÃO  
ESPACIAL DAS CIDADES DE ANASTÁCIO E AQUIDAUANA-MS**

Geovandir André Lordano

Três Lagoas/MS

2024

Geovandir André Lordano

**O PAPEL DA MOBILIDADE COTIDIANA CAMPO-CIDADE NA RE/PRODUÇÃO  
ESPACIAL DAS CIDADES DE ANASTÁCIO E AQUIDAUANA-MS**

Tese submetida ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Campus de Três Lagoas, da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, para obtenção do título de Doutor em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Marcelino de Andrade Goncalves.

Três Lagoas/MS

2024

Lordano, Geovandir André

O papel da mobilidade cotidiana campo-cidade na re/produção espacial das cidades de Anastácio e Aquidauana-MS / Geovandir André Lordano; orientador, Marcelino de Andrade Goncalves, 2024.  
293 p.

Tese (doutorado) - Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campus de Três Lagoas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Três Lagoas, 2024.

Inclui referências.

1. Geografia. 2. Mobilidade espacial. 3. Produção do espaço urbano. 4. Urbanização e novas ruralidades. I. Goncalves, Marcelino de Andrade . II. Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

Geovandir André Lordano

**O PAPEL DA MOBILIDADE COTIDIANA CAMPO-CIDADE NA RE/PRODUÇÃO  
ESPACIAL DAS CIDADES DE ANASTÁCIO E AQUIDAUANA-MS**

O presente trabalho em nível de doutorado foi avaliado e aprovado por banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Prof. Dr. Marcelino de Andrade Goncalves, UFMS/CPTL

Prof. Dr. Jodenir Calixto Teixeira, Dr. UFMS/CPTL

Prof. Dr. Marcos Timóteo Rodrigues Souza, USP

Profa. Dra. Nayhara Freitas Martins Gomes, UNEMAT

Profa. Dra. Rafaela Fabiana Ribeiro Delcol, UFMS/CPTL

Certificamos que esta é a versão original e final do trabalho de conclusão que foi julgado adequado para obtenção do título de doutor em Geografia.

---

Coordenação do Programa de Pós-Graduação

---

Prof. Dr. Marcelino de Andrade Goncalves, Orientador

Três Lagoas, 2024



## AGRADECIMENTOS

Nesses quatro anos de curso, foram muitas minhas ausências, grande minha reclusão e solitária minha caminhada. Alcançar o doutoramento é uma graça e ao mesmo tempo um martírio, contradição comum à vida acadêmica. Essa constatação é essencial, pois me permite render agradecimentos, os quais, primeiramente, devo a Deus, pelo dom da vida, pelos momentos bons e até mesmo pelos momentos ruins, pelas dificuldades e pelas oportunidades e, principalmente, pelas pessoas que estiveram comigo.

Nada é capaz de expressar o quão sou grato a minha esposa, Lucinéia de Souza, por fazer parte da minha vida, por sempre me incentivar e me apoiar em minhas empreitadas. Passamos momentos de todos os sabores desde que nos conhecemos e tenho a certeza que essa travessia é muito mais feliz, tranquila e amorosa em sua companhia.

À minha família, em especial minha mãe (Maria Margarida) e meus irmãos (Giovan e Rosana), agradeço por tudo que passamos nessa vida. Estivemos sempre juntos e assim continuaremos. A meu padrasto (Edson), aos meus tios (Maria e João Vital), à minha sogra (Dona Cida), aos meus sobrinhos, aos cunhados, aos primos, aos agregados e aos amigos, essa caminhada é um fardo mais leve ao lado de todos vocês.

Agradeço especialmente a meu orientador Marcelino de Andrade Gonçalves, quem não hesitou em assumir a orientação no meio do Curso. Obrigado pela parceria, pela dedicação e pelo apoio durante a pesquisa.

Aos professores que participaram da minha banca de exame de qualificação e de defesa da tese (Prof. Dr. Marcos Timóteo Rodrigues Souza, Profa. Dra. Rafaela Fabiana Ribeiro Delcol, Prof. Dr. Jodenir Calixto Teixeira e Profa. Dra. Nayhara Freitas Martins Gomes) agradeço pelo tempo e trabalho dedicados e, sobretudo, pelas valorosas contribuições à pesquisa.

Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Câmpus de Três Lagoas (PPGEO/CPTL) e à Universidade Federal de Mato Grosso do Sul agradeço pelo apoio de sempre, pelo quadro docente altamente qualificado, pelo ensino de qualidade e pela oportunidade mais uma vez a mim concedida. Por fim, agradeço aos colegas do Câmpus de Aquidauana (CPAQ/UFMS), da portaria à direção, pelas manifestações de apoio e pela compreensão de sempre.

*“Nenhum homem se enraíza cultural e territorialmente no mundo pela pura contemplação. A experimentação da diversidade é o que faz o homem sentir-se no mundo e sentir o mundo como mundo do homem”.*

**Rui Moreira**

(Para onde vai o pensamento geográfico?:  
Por uma epistemologia crítica).

## RESUMO

Esta pesquisa buscou compreender qual o papel dos moradores do campo no processo de (re)produção do espaço urbano, considerando as espacialidades e territorialidades que se constituem, tendo a mobilidade cotidiana campo-cidade enquanto mediadora destes processos e reconhecendo as diferenças e/ou as desigualdades para acesso e apropriação, tanto dos meios e formas para mobilidade quanto do espaço urbano. O recorte empírico para análise é o contexto dos municípios de Anastácio e Aquidauana, estado de Mato Grosso do Sul. Trata-se de uma pesquisa de abordagem quali-quantitativa, fundamentada na descrição e na observação. A pesquisa foi desenvolvida em duas etapas distintas e complementares: a pesquisa de gabinete e a pesquisa de campo. A etapa de pesquisa de gabinete envolveu a obtenção de dados secundários, por meio de pesquisa bibliográfica, documental, eletrônica e a elaboração de produtos cartográficos. Na etapa de pesquisa de campo, utilizamos dois procedimentos em busca dos dados primários: a utilização da técnica de observação direta e a utilização da técnica de pesquisa tipo levantamento, por meio da realização de entrevistas semiestruturadas contendo questões abertas e fechadas a uma amostra de 98 moradores do campo. Os dados apontam que a mobilidade cotidiana campo-cidade se desenvolve de forma mais expressiva em torno da satisfação das demandas mais essenciais à população rural, como compras para casa e compras pessoais, a despeito da busca por produtos ligados à produção agrícola, como produtos agropecuários. A comercialização da produção agrícola na cidade é mais percebida em Anastácio, em comparação com Aquidauana, em virtude de uma dinâmica de agricultura familiar mais consolidada e de incentivos como transporte exclusivo e Feira da Agricultura Familiar, que possibilitam não apenas a realização da produção no mercado consumidor, mas também espaços de sociabilidade e relação campo-cidade. A frequência dos deslocamentos e o tempo de permanência na cidade apresentam variações a partir do recorte de renda e meio de transporte utilizado nos deslocamentos, principalmente. A posse e utilização do carro próprio para os deslocamentos é fator de privilégio para a realização da mobilidade e para a apropriação do espaço urbano, enquanto a dependência em relação ao transporte coletivo campo-cidade ou a terceiros para a realização dos deslocamentos têm gerado grandes limitações à mobilidade, evidenciando um processo excludente dessas parcelas.

**Palavras-chave:** Mobilidade espacial. Produção do espaço urbano. Urbanização e novas ruralidades.

## ABSTRACT

This research aimed to understand the role of rural residents in the process of (re)production of urban space, considering the spatialities and territorialities that are constituted, with everyday rural-urban mobility as a mediator of these processes, and recognizing the differences and/or inequalities in access and appropriation, both in terms of mobility means and forms and urban space. The empirical focus for the analysis is the context of the municipalities of Anastácio and Aquidauana, in the state of Mato Grosso do Sul. It is a mixed-methods research based on description and observation. The research was developed in two distinct and complementary stages: desk research and field research. The desk research stage involved obtaining secondary data through bibliographic, documentary, and electronic research and the creation of cartographic products. In the field research stage, we used two procedures to collect primary data: the technique of direct observation and the survey research technique, conducting semi-structured interviews with open and closed questions with a sample of 98 rural residents. The data indicate that daily rural-urban mobility develops more significantly around meeting the essential needs of the rural population, such as household and personal shopping, rather than seeking products related to agricultural production, such as agricultural supplies. The commercialization of agricultural production in the city is more noticeable in Anastácio compared to Aquidauana, due to a more consolidated dynamic of family farming and incentives such as exclusive transportation and the Family Farming Market, which enable not only the realization of production in the consumer market but also spaces for sociability and rural-urban relations. The frequency of travel and the time spent in the city vary mainly based on income and the means of transportation used for the trips. Owning and using a private car for commuting is a privilege for mobility and urban space appropriation, while dependency on rural-urban public transportation or third parties for commuting has led to significant mobility limitations, highlighting an exclusionary process for these segments.

**Keywords:** Spatial mobility. Production of urban space. Urbanization and new ruralities.

## LISTA DE FIGURAS

|   |     |
|---|-----|
| Figura 1 - Mapa com a localização das entrevistas com os moradores do campo nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS. ....                               | 30  |
| Figura 2 - Mapa de localização dos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS. ....  | 36  |
| Figura 3 - Mapas com a espacialização das cidades no Brasil no período de 1872 a 2017. ....   | 58  |
| Figura 4 - Mapa da malha urbana brasileira no ano de 2019. ....   | 61  |
| Figura 5 – Paisagens turísticas nos distritos de Camisão e Piraputanga, Aquidauana/MS. ...  | 103 |
| Figura 6 - Tipologia das “migrações” e critérios de abordagem na concepção de Matos (1993).<br>.....  | 108 |
| Figura 7 – Tipos de mobilidades organizadas em torno das dimensões espacial e temporal.   | 108 |
| Figura 8 -Mapa das localidades rurais e articulação rodoviária dos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS. ....  | 134 |
| Figura 9 – Mapa do fluxo da mobilidade campo-cidade nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS. ....   | 146 |
| Figura 10 – Agricultura familiar e beneficiamento nos municípios de Anastácio/MS. ....  | 151 |
| Figura 11 – Feira da Agricultura Familiar do município de Anastácio/MS. ....  | 154 |
| Figura 12 – Comercialização de produtos agrícolas nas ruas da cidade de Aquidauana/MS.  | 155 |
| Figura 13 – Comércio de alimentos e variedades presente no ambiente rural nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS. ....                                 | 162 |
| Figura 14 – Mapa da espacialização e intensidade das interações em relação às compras para casa/domicílio nas cidades de Anastácio e Aquidauana/MS. ....    | 166 |
| Figura 15 – Estrutura comercial na Avenida da Integração, Anastácio/MS. ....  | 167 |
| Figura 16 - Mapa da espacialização e intensidade das interações em relação às compras pessoais nas cidades de Anastácio e Aquidauana/MS. ....               | 171 |
| Figura 17 – Centro comercial da cidade de Aquidauana/MS. ....   | 172 |
| Figura 18 – Pontes sobre o rio Aquidauana que ligam as cidades de Anastácio e Aquidauana/MS. ....   | 174 |
| Figura 19 - Mapa da espacialização e intensidade das interações em relação aos serviços bancários nas cidades de Anastácio e Aquidauana/MS. ....            | 179 |
| Figura 20 - Mapa da espacialização e intensidade das interações em relação as compras para propriedade rural nas cidades de Anastácio e Aquidauana/MS. .... | 184 |
| Figura 21 - Equipamentos de saúde e educação, ativos e inativos, localizados em assentamentos e colônias nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS. ....  | 189 |

|   |     |
|---|-----|
| Figura 22 – Equipamentos públicos e privados de saúde nas cidades de Anastácio e Aquidauana/MS.....   | 191 |
| Figura 23 – Templos religiosos no ambiente rural de Anastácio e Aquidauana/MS. ....   | 196 |
| Figura 24 – Equipamentos públicos, recursos naturais e festa do laço são opções de lazer no campo em Anastácio e Aquidauana/MS.....                 | 199 |
| Figura 25 – Equipamentos públicos de lazer e prática esportiva e equipamentos para prática religiosa nas cidades de Anastácio e Aquidauana/MS. .... | 204 |
| Figura 26 – Utilização de motocicletas, bicicletas e carroças no ambiente rural de Anastácio e Aquidauana/MS.....                                   | 225 |
| Figura 27 – Ônibus de transporte coletivo aguardam na cidade para retornar ao campo.....  | 235 |
| Figura 28 – Mapa do sistema rodoviário dos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS, no ano de 2023.....   | 246 |
| Figura 29 – Aspecto de rodovias pavimentadas nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS. ....  | 251 |
| Figura 30 - Aspecto da rodovia MS-170 e de rodovia municipal em Anastácio/MS.....   | 253 |
| Figura 31 - Aspecto da Rodovia MS-345 e de rodovias municipais em Aquidauana/MS.....  | 255 |

## LISTA DE GRÁFICOS

|   |     |
|---|-----|
| Gráfico 1 - Índice de Desenvolvimento Humano nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS (1991-2010).....                             | 37  |
| Gráfico 2 - Produto Interno Bruto (PIB) dos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS (2011-2021).....                                  | 38  |
| Gráfico 3 - Produto Interno Bruto per capita (PIB per capita) dos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS (2011-2021).....            | 38  |
| Gráfico 4 - Evolução da população urbana do Brasil, no período de 1950-2010.....  | 56  |
| Gráfico 5 - Evolução do número de municípios/cidades no Brasil, no período de 1872 a 2022. ....                                       | 57  |
| Gráfico 6 - População estimada no ano de 2021, considerando o porte dos municípios brasileiros. ....                                  | 59  |
| Gráfico 7 – Série histórica (1970-2022) da população rural e urbana no município de Anastácio/MS. ....                                | 136 |
| Gráfico 8 - Série histórica (1970-2022) da população rural e urbana no município de Aquidauana/MS. ....                               | 136 |
| Gráfico 9 - Evolução da população do estado de Mato Grosso do Sul, no período de 1980-2022. ....                                      | 137 |
| Gráfico 10 - Composição do Produto Interno Bruto (PIB) dos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS, em 2021. ....                     | 139 |
| Gráfico 11 – Atividades realizadas cotidianamente na cidade pelos moradores do Campo nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS..... | 140 |
| Gráfico 12 - Frequência dos deslocamentos até a cidade pelos moradores do campo nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS.....      | 142 |
| Gráfico 13 – Tempo de permanência na cidade durante os deslocamentos dos moradores do campo. ....                                     | 143 |
| Gráfico 14 – Cidades acessadas pelos rurais em seu último deslocamento campo-cidade....   | 144 |
| Gráfico 15 - Ocupação dos moradores do campo de Anastácio em Aquidauana/MS.....   | 148 |
| Gráfico 16 – Evolução das transações financeiras por tipo de canal de atendimento no Brasil (2016 a 2023).....                        | 177 |
| Gráfico 17 – Renda familiar por tipo de ocupação.....   | 218 |
| Gráfico 18 – Evolução da frota de automóveis e motocicleta no Brasil no período de 1998 a 2023. ....                                  | 228 |

|   |     |
|---|-----|
| Gráfico 19 – Avaliação do sistema de transporte coletivo para acesso à cidade.....                        | 237 |
| Gráfico 20 – Avaliação das estradas para acesso à cidade nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS..... | 248 |



## **LISTA DE QUADROS**

|  |     |
|--|-----|
| Quadro 1 – Ocupações dos participantes da pesquisa classificadas por tipos de ocupação.....                                | 33  |
| Quadro 2 - Critérios para a definição de cidade adotados internacionalmente. ....  | 77  |
| Quadro 3 – Rede Rodoviária Federal, Estadual e Municipal nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS, no ano de 2023. .... | 247 |

## LISTA DE TABELAS

|   |     |
|---|-----|
| Tabela 1- Quantitativo de moradores no campo nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS, no momento do censo demográfico de 2010.....    | 28  |
| Tabela 2 - Distribuição das entrevistas entre a população rural dos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS.....                          | 29  |
| Tabela 3 - Distribuição para realização das entrevistas por localidades dos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS.....                  | 29  |
| Tabela 4 - Distribuição das entrevistas por ocupação, gênero e faixa etária, municípios de Anastácio e Aquidauana/MS.....                 | 34  |
| Tabela 5- Evolução da população e concentração urbana no Brasil no período de 1872 a 1960.....  | 51  |
| Tabela 6 - População estimada no ano de 2021, considerando o porte dos municípios brasileiros.....  | 60  |
| Tabela 7 - Distribuição regional dos cinco níveis de hierarquia urbana no Brasil.....   | 62  |
| Tabela 8 – Cidades acessadas durante o último deslocamento até a cidade, considerando o município de moradia.....                         | 144 |
| Tabela 9 – Evolução do rebanho bovino nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS (2006-2017).....  | 149 |
| Tabela 10 - Evolução das áreas de lavouras nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS (2006-2017).....                                   | 150 |
| Tabela 11 – Quantitativo dos que costumam ir até a cidade para comercializar produção agrícola por ocupação.....                          | 152 |
| Tabela 12 - Comercialização de produção agrícola na cidade pelos trabalhadores agrícolas nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS..... | 152 |
| Tabela 13 - Variação dos que habitualmente na cidade trabalham em atividade não agrícola.....   | 158 |
| Tabela 14 - Quantitativo dos moradores do campo que cotidianamente realizam na cidade compras para casa/domicílio.....                    | 161 |
| Tabela 15 – Quantitativo dos moradores do campo que cotidianamente realizam na cidade compras pessoais.....                               | 168 |
| Tabela 16 - Variação do indicador dos que realizam cotidianamente na cidade serviços bancários.....                                       | 175 |

|  |     |
|--|-----|
| Tabela 17 - Variação do indicador dos que realizam cotidianamente na cidade compras para propriedade rural.....                    | 181 |
| Tabela 18 - Variação do indicador dos que realizam cotidianamente na cidade atividades ligadas à saúde. ....                       | 186 |
| Tabela 19 – Avaliação em relação ao serviço de saúde no local de moradia.....  | 187 |
| Tabela 20 - Variação do indicador dos que vão habitualmente na cidade visitar parentes e amigos.....                               | 194 |
| Tabela 21 – Avaliação dos principais equipamentos e serviços disponíveis no campo nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS..... | 197 |
| Tabela 22 - Variação do indicador dos que habitualmente na cidade realizar atividades de lazer. ....                               | 200 |
| Tabela 23 - Variação do indicador dos que habitualmente na cidade realizam atividades ligadas a religião. ....                     | 201 |
| Tabela 24 – Frequência dos deslocamentos considerando o local de moradia. ....   | 206 |
| Tabela 25 – Tempo de permanência na cidade, considerando o local de moradia.....   | 209 |
| Tabela 26 – Frequência dos deslocamentos até a cidade considerando a faixa etária.....   | 211 |
| Tabela 27 - Tempo de permanência na cidade considerando faixa etária. ....   | 212 |
| Tabela 28 – Frequência dos deslocamentos por gênero. ....  | 213 |
| Tabela 29 - Tempo de permanência na cidade considerando gênero. ....   | 215 |
| Tabela 30 – Frequência dos deslocamentos até a cidade considerando a ocupação dos moradores do campo. ....                         | 217 |
| Tabela 31 – Tempo médio de permanência na cidade por ocupação dos trabalhadores. ....  | 220 |
| Tabela 32 – Frequência da mobilidade campo-cidade considerando a renda familiar.....   | 220 |
| Tabela 33 – Tempo médio de permanência na cidade considerando a renda familiar. ....   | 221 |
| Tabela 34 – Presença de meios de transporte no núcleo familiar considerando renda familiar. ....                                   | 224 |
| Tabela 35 – Meio de transporte utilizado nos deslocamentos à cidade, por renda familiar...226                                      |     |
| Tabela 36 - Meio de transporte utilizado nos deslocamentos a cidade por ocupação, local de moradia, faixa etária e gênero.....     | 230 |
| Tabela 37 – Frequência dos deslocamentos considerando os meios de transporte utilizados nos deslocamentos a cidade. ....           | 233 |
| Tabela 38 – Tempo de permanência na cidade por meio de transporte utilizado para os deslocamentos.....                             | 234 |

|   |     |
|---|-----|
| Tabela 39 – Principais dificuldades para a mobilidade cotidiana campo-cidade entre os usuários do transporte coletivo, bicicleta ou veículo de terceiro. .... | 238 |
| Tabela 40 – Principais dificuldades para a mobilidade cotidiana campo-cidade para os que se utilizam de carro próprio ou motocicleta.....                     | 239 |
| Tabela 41 – Satisfação quanto a frequência dos deslocamentos a cidade, considerando meio de transporte e renda familiar. ....                                 | 244 |
| Tabela 42 - Avaliação das estradas para acesso à cidade considerando a localidade de moradia nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS. ....                | 248 |
| Tabela 43 – Avaliação das estradas para acesso à cidade considerando o trecho rodoviário utilizado no acesso à cidade.....                                    | 250 |

## LISTA DE SIGLAS

ABRAMASTÁCIO - Associação Beneficente Ruralista de Anastácio  
ACS - Agentes Comunitários de Saúde  
AGESUL - Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos  
ANFAVEA - Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores  
APS - Atenção Primária de Saúde  
BNDS - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social  
CAAEE - Certificado de Apresentação de Apreciação Ética  
CAND - Colônia Agrícola Nacional de Dourados  
CBO - Classificação Brasileira de Ocupações  
CEASA/MS - Centrais de Abastecimento de Mato Grosso do Sul  
CEM - Centro de Especialidades Médicas  
CERA - Centro de Educação Rural de Aquidauana  
CNA - Confederação da Agricultura e Pecuária  
CND - Conselho Nacional de Desestatização  
CNT – Confederação nacional do Transporte  
CONEP – Comissão Nacional de Ética em Pesquisa  
CONTAG - Confederação Nacional dos Trabalhadores na Agricultura  
CUT - Central Única dos Trabalhadores  
EMBRAPA - Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária  
ESF - Estratégia Saúde da Família  
FAF - Federação da Agricultura familiar  
FEBRABAN - Federação Brasileira de Bancos  
FETAGRI - Federação dos Trabalhadores na Agricultura  
FPA - Frente Parlamentar da Agropecuária  
IAGRO - Agência Estadual de Defesa Sanitária Animal e Vegetal do MS  
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística  
IDH - Índice de Desenvolvimento Humano  
IMASUL - Instituto do Meio Ambiente de Mato Grosso do Sul  
INCRA - Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária  
INSS - Instituto Nacional do Seguro Social  
MIME - Movimento de Independência da Margem Esquerda  
MST - Movimento dos Trabalhadores sem Terra

OCDE- Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico  
PIB - Produto interno Bruto  
PIN - Plano de integração Nacional  
PINMS - Portal de informações e Geoposicionamento de Mato Grosso do Sul  
PLANMOB - Plano Diretor de Mobilidade  
PNAD - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios  
PND - Plano Nacional de Desestatização  
PNLI - Plano Nacional de Logística Integrada  
PNLT - Plano Nacional de Logística e Transportes  
PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana  
PNT - Política Nacional de Transportes  
PPI - Programa de Parceria de Investimentos  
PRONAF - Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar  
REGIC - Regiões de Influência das cidades  
SENAR - Serviço Nacional de Aprendizagem Rural  
SISLA - Sistema Interativo de Suporte ao Licenciamento Ambiental.  
SUS - Sistema Único de Saúde  
TCLE - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido  
UPA – Unidade de Pronto Atendimento

## SUMÁRIO

|  |     |
|--|-----|
| <b>INTRODUÇÃO</b> .....  | 20  |
| <b>1 METODOLOGIA</b> .....   | 24  |
| 1.1 PESQUISA DE GABINETE.....  | 25  |
| 1.2 PESQUISA DE CAMPO .....  | 26  |
| 1.2.1 Realização de entrevistas.....   | 26  |
| 1.2.2 Observação direta como apoio à pesquisa de campo .....   | 32  |
| 1.3 TRATAMENTO E ANÁLISE DOS DADOS .....   | 32  |
| <b>2 LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DE ANASTÁCIO E AQUIDAUANA/MS</b> .....                                    | 35  |
| 2.1 BREVE HISTÓRICO DOS MUNICÍPIOS DE ANASTÁCIO E AQUIDAUANA-MS .  | 39  |
| 2.1.1 Emancipação do município de Anastácio .....  | 44  |
| <b>3 CIDADE E CAMPO: DAS DIFERENÇAS ÀS COMPLEMENTARIEDADES</b> .....   | 46  |
| 3.1 ASPECTOS GERAIS DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO .....   | 46  |
| 3.2 A URBANIZAÇÃO NA CADÊNCIA DA RELAÇÃO CIDADE-CAMPO-CIDADE...  | 63  |
| 3.3 CIDADE E CAMPO: ENTRE A DEFINIÇÃO E O CONCEITO .....   | 75  |
| 3.3.1 O urbano para além da cidade e a cidade para além do urbano: da divisão territorial do trabalho ao modo de vida..... | 83  |
| 3.3.1.1 <i>Alterações na dinâmica produtiva e a refuncionalização do campo</i> .....                                       | 88  |
| 3.3.1.2 <i>Alteração dos hábitos e modos de vida: a difusão de uma cultura urbana</i> .....                                | 98  |
| <b>4 A MOBILIDADE ESPACIAL COTIDIANA</b> .....   | 104 |
| 4.1 UMA TIPOLOGIA POSSÍVEL PARA A MOBILIDADE ESPACIAL .....  | 105 |
| 4.1.1 A mobilidade cotidiana campo-cidade .....  | 112 |
| 4. 2 DA INTEGRAÇÃO NACIONAL À MOBILIDADE URBANA: AS POLÍTICAS PÚBLICAS EM TORNO DA MOBILIDADE NO BRASIL.....               | 118 |
| 4.2.1 Uma perspectiva para políticas públicas em torno da mobilidade no campo?.....  | 127 |

|   |     |
|---|-----|
| <b>5 A RELAÇÃO CAMPO-CIDADE NA PERSPECTIVA DOS MORADORES DO CAMPO</b> .....                       | 132 |
| 5.1 O VELHO NOVO RURAL NOS MUNICÍPIOS DE ANASTÁCIO E AQUIDAUANA/MS .....                          | 132 |
| 5.2 DO TRABALHO AO COTIDIANO: A CIDADE PARA QUE E PARA QUEM? .....                                | 140 |
| 5.2.1 Da produção material à reprodução social .....  | 147 |
| 5.2.2 A busca pelo comércio na cidade .....   | 160 |
| 5.2.3 A mobilidade em torno dos serviços públicos.....  | 185 |
| 5.2.4 A cidade como espaço de sociabilidade para os moradores do campo .....                      | 193 |
| <b>6 A MOBILIDADE DO COTIDIANO E O COTIDIANO NA MOBILIDADE CAMPO-CIDADE</b> .....                 | 205 |
| 6.1 AS PARTICULARIDADES DA FREQUÊNCIA DOS DESLOCAMENTOS E DO TEMPO DE PERMANÊNCIA NA CIDADE ..... | 205 |
| 6.2 A UTILIZAÇÃO DIFERENCIAL DOS MEIOS DE TRANSPORTE .....  | 222 |
| 6.3 ASPECTOS DO SISTEMA VIÁRIO PARA ACESSO A CIDADE .....   | 244 |
| <b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....   | 258 |
| <b>REFERÊNCIAS</b> .....  | 263 |
| <b>APÊNDICES</b> .....  | 283 |



## INTRODUÇÃO

O primeiro parágrafo é sempre um desafio para todo autor. Introduzir o leitor ao tema da pesquisa de forma clara e objetiva é a pretensão que temos e, invariavelmente, repetimos em cada escrito. Neste, contudo, optamos por reconhecer o tamanho do desafio de tal aspiração e por convidá-los, como alternativa, a pensarmos a mobilidade espacial no centro das relações que engendram campo e cidade na atualidade.

E desse esforço inicial temos o ponto de partida de toda nossa análise. A projeção do par cidade e campo invariavelmente nos leva a imaginar porções concretas do espaço, a materialidade expressa nas formas das ruas, das casas, das praças, dos campos agricultáveis ou das paisagens bucólicas. Mas não apenas, a cidade e o campo também são movimento. Do natural ao artificial, da produção à reprodução, dos objetos às pessoas, é o movimento que anima as formas, tudo se move constantemente.

A mobilidade campo-cidade é um fenômeno presente e cada vez mais intenso na realidade das populações rurais brasileiras. A passagem para o período técnico-científico-informacional (Santos; Silveira, 2006) possibilitou que a mobilidade espacial fosse impulsionada ao passo da maior oferta dos meios de transporte coletivos e individuais e das infraestruturas viárias, assim como pela aceleração tecnológica no plano da comunicação/informação.

Em contrapartida, a mobilidade dos moradores do campo não é apenas parte, mas, sim, condição essencial para a realização da vida cotidiana, que cada vez mais se desenvolve na conexão cidade-campo. Sendo submetida a hegemonia da lógica da produção/reprodução do capital em uma sociedade orientada para e pelo consumo.

Nesse sentido, esta tese está amparada na intrínseca relação entre a mobilidade espacial humana e o processo de produção do espaço urbano com foco orientado à mobilidade cotidiana campo-cidade. Ou seja, a mobilidade espacial enquanto mediação no processo mais amplo, quer seja, a participação dos moradores do campo na re/produção do espaço urbano.

Ao propormos pensar a relação campo-cidade a partir dos sujeitos sociais do campo, buscamos não recair em uma análise que enfatize exacerbadamente as estruturas, a economia e o trabalho em detrimento dos agentes, do imaginário e do poder, como bem propôs Souza (2020a) ao questionar a “visão de sobrevoo” nos estudos geográficos. Ainda que, por outro lado, não pretendemos abdicar da compreensão dos processos em sua totalidade (ao contrário),

pois concordamos com Silva (2006) para quem o fenômeno urbano resulta de uma dinâmica ampla que remete ao modo de produção e que somente pode ser compreendido na análise dos processos das divisões social e territorial do trabalho. É mister destacar, neste caso, que nossa proposta identifica os “rurais” como sujeitos/agentes da produção do espaço urbano em uma amálgama de práticas multiescalares que se desenrolam, de maneira particular, na vivência cotidiana.

A pesquisa surge do questionamento sobre o papel dos moradores do campo no processo de (re)produção do espaço urbano, considerando as espacialidades (e territorialidades) que se constituem pela presença daqueles na cidade, tendo a mobilidade cotidiana campo-cidade enquanto mediadora destes processos e reconhecendo as diferenças e/ou as desigualdades para acesso e apropriação, tanto dos meios e formas para mobilidade quanto do espaço urbano.

Partimos da tese de que a mobilidade espacial cotidiana, pelas diferenças e desigualdades em sua realização, relaciona-se diretamente às espacialidades dos sujeitos do campo na cidade constituindo-se não apenas meio e consequência, mas também condição para apropriação da cidade pelos “rurais”.

Diante disto, a fim de sustentar nossa tese elevamos as seguintes hipóteses:

- 1) Que a desigualdade na posse, apropriação e utilização dos meios e técnicas para mobilidade espacial pode limitar o acesso à cidade, produzindo uma “imobilidade” involuntária de moradores do campo, limitando suas práticas cotidianas relacionadas ao espaço urbano;
- 2) Que as espacialidades urbanas dos moradores do campo se relacionam mais com a realização das atividades mais básicas à reprodução da vida, como a busca por bens e serviços de ordem pessoal e domiciliar, em contraposição à realização de atividades ligadas aos modos de produção de agrícola; e
- 3) Que as espacialidades e as temporalidades da permanência na cidade estão diretamente relacionadas com os meios de transportes apropriados pelos moradores do campo, considerando gênero, idade e estrato socioeconômico.

Nosso objetivo geral nesta tese é de analisar o papel da mobilidade cotidiana campo-cidade na produção do espaço urbano das cidades de Anastácio e Aquidauana/MS, considerando as diferenças e as desigualdades na apropriação e uso dos meios para mobilidade e as espacialidades dos moradores do campo na cidade.

Como objetivos específicos buscamos:

- Caracterizar a dinâmica socioeconômica do campo nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS;
- Identificar as atividades cotidianas realizadas na cidade pelos moradores do campo;
- Analisar o uso do espaço urbano pelos moradores do campo e sua contribuição quanto à espacialização e oferta de equipamentos públicos e privados nas cidades de Anastácio e Aquidauana/MS;
- Investigar as temporalidades envolvidas nos deslocamentos (permanência e frequência); e
- Demonstrar as condições para mobilidade, as diferenças e as desigualdades no uso e apropriação dos meios para mobilidade cotidiana pelos moradores do campo.

A tese está estruturada da seguinte forma: após a introdução, no capítulo 1 detalhamos a metodologia aplicada no desenvolvimento da pesquisa. O Capítulo 2 é dedicado a localização e a caracterização geográfica dos municípios de Anastácio e de Aquidauana/MS.

No capítulo 3, em que abordamos a questão “Cidade e Campo: das diferenças às complementariedades”, apresentamos o aporte teórico que sustenta nossa postura diante do debate acerca dos pares cidade/campo e urbano/rural, em uma linha de raciocínio sustentada na observação da cidade e do campo a partir (e não somente) da dimensão territorial fundada no contexto da divisão do trabalho, buscando o entendimento de ambos espaços enquanto representação dos fenômenos urbano e rural. Ato contínuo, apresentamos alguns aspectos essenciais para o entendimento quanto aos processos de urbanização e da (re)produção do espaço urbano na atualidade, não obstante, sempre em uma aproximação com as especificidades que se apresentam em nosso objeto de análise.

Adiante, no capítulo 4 intitulado “Mobilidade espacial cotidiana” discutimos a mobilidade espacial humana em sua diversidade. Sustentamos que a mobilidade é inerente ao homem enquanto ser social. Fenômeno que nos oferece uma compreensão de sua relação intrínseca à urbanização capitalista, desembocando em um momento em que a compressão espaço-tempo torna o espaço cada dia mais fluido e permeável às interações espaciais, onde a mobilidade ganha potência no cotidiano e nele se desenvolve de forma particular. Da mesma forma, nesse capítulo apresentamos as principais correntes de interpretação da mobilidade e as principais políticas públicas brasileiras voltadas ao tema.

No capítulo 5, “A relação campo-cidade na perspectiva dos moradores do campo”, aprofundamos a análise dos dados e discutimos a mobilidade campo-cidade a partir do trabalho e das relações cotidianas, que extrapolam o labor agrícola e alcançam na cidade desde o trabalho urbano até as práticas e os espaços para sociabilidade. No mesmo caminho, discutimos as principais atividades realizadas pelos entrevistados na cidade, a espacialidade construída nesse processo e como o espaço urbano se molda diante/a partir dessas relações. Aspectos postos sem dispensar a análise do ambiente rural e das relações sociais expressas no campo, em ambos os municípios.

No capítulo 6, “A mobilidade do cotidiano e o cotidiano na mobilidade campo-cidade”, discutimos aspectos relacionados às particularidades referentes às temporalidades envolvidas na mobilidade, a frequência e permanência diferenciais a partir das especificidades quanto a apropriação dos meios de transporte e dos recortes socioeconômicos. Do mais, discutimos o sistema viário nos municípios de Anastácio e Aquidauana e seu impacto na prática social da mobilidade. Por fim, apresentamos nossas considerações finais. As referências bibliográficas e os apêndices estão, respectivamente, dispostos nas seções finais.

## 1 METODOLOGIA

Metodologicamente, trata-se de uma pesquisa de abordagem quali-quantitativa. Segundo Silveira e Córdova (2009), tanto a abordagem quantitativa como a qualitativa apresentam diferenças entre si, mas que se complementam no subsídio a pesquisa.

A pesquisa envolveu o levantamento de dados interseccional, pois reportou 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.

Fundamentou-se na descrição, na observação e nas explicações dos fenômenos observados. Conforme Cervo e Bervian (1983), a pesquisa descritiva observa, registra, analisa e correlaciona fatos ou fenômenos sem manipulá-los, ou seja, sem a interferência do pesquisador, buscando descobrir a frequência com que um fenômeno ocorre, suas características, sua relação e conexão com outros. Considera-se uma pesquisa de natureza aplicada, pois pesquisas desta natureza objetivam “[...] gerar conhecimentos para aplicação prática, dirigidos à solução de problemas específicos. Envolve verdades e interesses locais” (Silveira; Córdova, 2009, p. 35).

Nos apoiamos, sobretudo, no materialismo histórico e na dialética de orientação marxista como método de análise da realidade material e, assim, das contradições que apenas podem ser compreendidas na totalidade. Ainda que nos apropriamos de trabalhos de autores com outros vieses de método, sobretudo nas pesquisas sobre mobilidade e urbanização, invariavelmente as exposições nos levam a reafirmar nossa postura de nos afastar do pensamento idealista.

Sobre a concepção materialista de mundo de Marx e Engels, Siqueira e Pereira (2019, p. 12) pontuam que:

[...] procura compreender a realidade (natureza e sociedade) a partir dela mesma, por elementos imanentes e contraditórios, sem a necessidade de recorrer a quaisquer outros elementos externos produzidos pelas cabeças dos indivíduos como, por exemplo, a uma suposta “natureza humana abstrata”, a “princípios gerais a-históricos”, a uma “providência divina”, ao “espírito absoluto” etc., como muitos dos pensadores do passado o fizeram.

A pesquisa teve início no mês de março de 2021 e foi concluída no mês de outubro de 2024, desenvolveu-se em duas etapas distintas e complementares: a pesquisa de gabinete e a pesquisa de campo, as quais serão detalhadas na sequência.

### 1.1 PESQUISA DE GABINETE

A etapa de pesquisa de gabinete envolveu a coleta de dados secundários, por meio de pesquisa bibliográfica, documental, eletrônica (em websites) e a elaboração de produtos cartográficos, sendo realizada de março de 2021 a setembro de 2024.

No que se refere a pesquisa documental e eletrônica, nos utilizamos da busca por informações e dados secundários disponibilizados por órgãos públicos e associativos como: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), principalmente na busca por dados censitários; Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea); Banco Central do Brasil; Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDS); Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA); Federação Brasileira de Bancos (FEBRABAN); Portal de Informações e Geoposicionamento de Mato Grosso do Sul (PINMS); Sistema Interativo de Suporte ao Licenciamento Ambiental (SISLA); Instituto do Meio Ambiente de Mato Grosso do Sul (IMASUL); e de Ministérios dos Governo Federal como Agricultura e Pecuária; Cidades; Educação; Inovação e Gestão de Serviços Públicos; Trabalho e Emprego; Transportes; e Desenvolvimento Regional.

Realizamos em gabinete, também, o levantamento teórico-conceitual acerca dos temas e categorias que balizam a pesquisa por meio da pesquisa bibliográfica. Sobre o processo de urbanização, produção do espaço urbano e rural e relação campo-cidade-campo os autores que deram à guisa teórica foram Abramovay (2000), Bagli (2006), Beaujeu-Garnier (1997), Becker (2012), Carlos (2004, 2021), Carneiro (2009, 2012), Corrêa (2007, 2018), Endlich (2006, 2009), Gómez (2006), Harvey (1982, 2005, 2008), Lefebvre (2001), Lopes (2008), Ross (2011), Graziano da Silva (1997), Marafon (1998, 2014), Moreira (2000, 2013), Roma (2012), Santos (1979, 1982, 1981, 1986, 1993, 2006, 2008), Silva (2006), Souza (2011), Sposito (2006, 2020, 2022), Sposito e Jurado da Silva (2012), Thomaz Júnior (2004), Wanderley (2000, 2001), Whitacker (2006), Wirth (1967).

Acerca da mobilidade espacial enquanto tema geográfico nossa construção teórica ancorou-se principalmente nos pressupostos de autores como Balbin (2016), Bassand e Brulhardt (1983), Becker (2012), Brito (2009), Carlos (2007), Corrêa (2012), Coutinho (2014),

Cunha (2011), Harvey (2005), Lee (1966), Martínez, Valdéz e Suazo (2010), Matos (1993), Marx (1988), Massey (1991), Muniz (2002), Ravenstein (1885), Santos (1994, 2006) Santos e Silveira (2006), Sheller e Urry (2006), Vasconcellos (2008, 2016), Vendramini (2018).

Para a elaboração dos produtos cartográficos utilizamos o software *ArcGIS 10*. Os dados e informações sistematizados cartograficamente foram obtidos nas bases do IBGE, SISLA e PINMS, principalmente os que se referem à divisão político-administrativa, às localidades rurais e às rodovias, associados as informações primárias obtidas na pesquisa de campo.

## 1.2 PESQUISA DE CAMPO

Na etapa de pesquisa de campo, utilizamos dois procedimentos distintos, os quais detalharemos a seguir: a pesquisa tipo levantamento, com a realização de entrevistas, e a observação direta.

### 1.2.1 Realização de entrevistas

Em busca de dados primários, utilizamos a técnica de pesquisa tipo levantamento, pautada na realização de entrevistas semiestruturadas, com questões abertas e fechadas, com uma amostragem dentre os moradores no campo<sup>1</sup> dos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS. A combinação de perguntas abertas com perguntas fechadas, conforme Barros e Lehfeld (2014), é essencial para obtenção de um levantamento mais amplo e exaustivo acerca do assunto pesquisado.

A realização das entrevistas se deu no período de 10 de maio de 2022 a 11 de maio de 2023. As entrevistas foram realizadas exclusivamente pelo pesquisador, demandando 32 incursões a campo, que foram realizadas, todas, em veículo próprio. Foram percorridos em torno de dois mil e quinhentos quilômetros para a realização de toda a pesquisa de campo, em sua grande maioria em estradas e rodovias sem pavimento, em virtude da extensão territorial dos municípios pesquisados e, sobretudo, da dificuldade de selecionar os voluntários para participação na pesquisa.

Quanto a dificuldade em selecionar os participantes da pesquisa, alguns fatores devem ser mencionados. O primeiro é o fato da pesquisa ter sido realizada em um período pandêmico

---

<sup>1</sup> Consideramos para esta pesquisa o “campo” como toda a extensão territorial dos municípios de Anastácio e de Aquidauana, incluindo os distritos que não estão contemplados no perímetro urbano das cidades.

em decorrência da emergência sanitária do Coronavírus (Covid-19), o que demandou a implementação de medidas sanitárias para a realização das entrevistas, como fornecimento de máscaras, utilização de álcool em gel, distanciamento social e a realização da entrevista em local mais arejado possível. Em um momento de tanta insegurança sanitária, foi grande a dificuldade em selecionar potenciais entrevistados.

Outro fator importante, foi o cenário de desconfiança que se abate sobre a população pesquisada em virtude da insegurança pública real e virtual experimentada, também, por essa parcela. Obter a confiança dos potenciais participantes da pesquisa demandou tempo e esforço por parte do pesquisador. Entendemos tal momento de percepção de insegurança por parte dos rurais. Muitos foram os relatos de golpes aplicados a essa população, no campo e na cidade, ainda que devemos considerar que boa parte de tal sentimento seja nutrido pelo noticiário “pinga sangue” reproduzido pela mídia local e nacional e alimentada, inclusive, por agentes políticos de envergadura nacional. Soma-se, ainda, que boa parte do trabalho de pesquisa (maio a outubro de 2022) ocorreu em período pré-eleitoral, não sendo mais novidade a ninguém os ataques que a universidade pública, a ciência, a pesquisa e o serviço público têm sofrido no Brasil diante da guerra ideológica encampada pela extrema-direita.

Os custos para a realização da pesquisa de campo foram pagos, integralmente, pelo pesquisador, como combustível, manutenção do veículo, EPIs, suprimentos, alimentação do pesquisador, entre outros.

Para obtenção do tamanho da amostra da pesquisa, utilizamos a metodologia sugerida por Barbetta (2002), na qual empregamos duas fórmulas. Na primeira, obtivemos a aproximação para o tamanho da amostra:

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

$n_0$  = aproximação para o tamanho da amostra  
E = erro amostral

Nesta pesquisa, desejávamos um erro amostral de no máximo de 10% (0,10). Logo, aplicamos à primeira equação.

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

De posse da amostra aproximada, aplicamos a segunda equação, que estabelece o tamanho da amostra:



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

N = tamanho da população

n = tamanho da amostra

$n_0$  = aproximação para o tamanho da amostra

O tamanho da população, ou moldura da amostragem (Babbie, 1999), da qual obtivemos a amostra foi o número de moradores do campo nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS, os quais maiores de dezoito anos de idade e excluídos os residentes em Terras Indígenas ou Quilombolas<sup>2</sup>; ou seja, 6.246 indivíduos, com base nos dados do Censo Demográfico de 2010, o último disponível no momento do início da pesquisa, em 2021 (Sidra, 2024).

Para obtermos este número consideramos os moradores das áreas rurais com dezoito anos de idade ou mais e residentes em áreas que não perfaziam terras indígenas. Sendo assim, os municípios possuíam, no Censo 2010, 13.849 moradores em áreas rurais e distritos, destes, 9.088 indivíduos possuíam 18 anos de idade ou mais, entre os quais 2.842 eram moradores de terras indígenas rurais. Logo, foram 6.246 residentes no campo aptos a participação na pesquisa, como demonstra a Tabela 1.

Tabela 1- Quantitativo de moradores no campo nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS, no momento do censo demográfico de 2010.

| Município  | População rural total | População rural com 18 anos de idade ou mais | População de terras Indígenas rurais com 18 anos ou mais | População em áreas rurais com 18 anos ou mais aptos a pesquisa |
|------------|-----------------------|--|--|--|
| Aquidauana | 9.688                 | 6.156  | 2.842  | 3.314  |
| Anastácio  | 4.161                 | 2.932  | -  | 2.932  |
| Total      | 13.849                | 9.088  | 2.842  | 6.246  |

Fonte: IBGE (2010). Organizado pelo autor (2024).

De posse do tamanho da população e com o tamanho aproximado da amostra em 100 indivíduos, estabelecido pela primeira equação, aplicamos a segunda equação.

$$n = \frac{N \times n_0}{N + n_0} \rightarrow n = \frac{6.246 \times 100}{6.246 + 100} \rightarrow n = 98,42 \rightarrow n = 98$$

Desta forma, foram realizadas 98 entrevistas semiestruturadas, respeitando a proporcionalidade entre a população rural que compunha a moldura de amostragem de ambos os municípios, conforme demonstra a Tabela 2.

<sup>2</sup> Para esta pesquisa, optamos por não trabalhar com a população indígena e/ou quilombola pelas especificidades e complexidade que envolvem tais populações, as quais extrapolariam completamente os objetivos desta tese.

Tabela 2 - Distribuição das entrevistas entre a população rural dos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS.

|                                  | Anastácio      | Aquidauana      | Total           |
|----------------------------------|----------------|-----------------|-----------------|
| População Rural Total            | 4.161 (30,04%) | 9.688 (69,95%)  | 13.849 (99,99%) |
| População Rural maior de 18 anos | 2.932 (46,94%) | 3.314* (53,05%) | 6.246 (99,99%)  |
| Número de entrevistas            | 46,00 (46)     | 51,98 (52)      | 98              |

\*Excetuada a população das terras indígenas e quilombolas.

Fonte: IBGE (2010), SIDRA (2024). Organizado pelo autor (2024).

Conseqüentemente, considerando as características das áreas rurais de ambos municípios e em busca de privilegiar as localidades que julgamos com maior potencial analítico para nossa pesquisa<sup>3</sup>, estabelecemos a distribuição do número de entrevistas entre as localidades de cada município. Tal abordagem não considerou, necessariamente, o quantitativo populacional das localidades pois, em alguns casos, estes não puderam ser precisados com exatidão. A proporção de entrevistas realizadas por localidade pode ser verificada na Tabela 3 e a localização aproximada de cada entrevista pode ser visualizada na Figura 1.

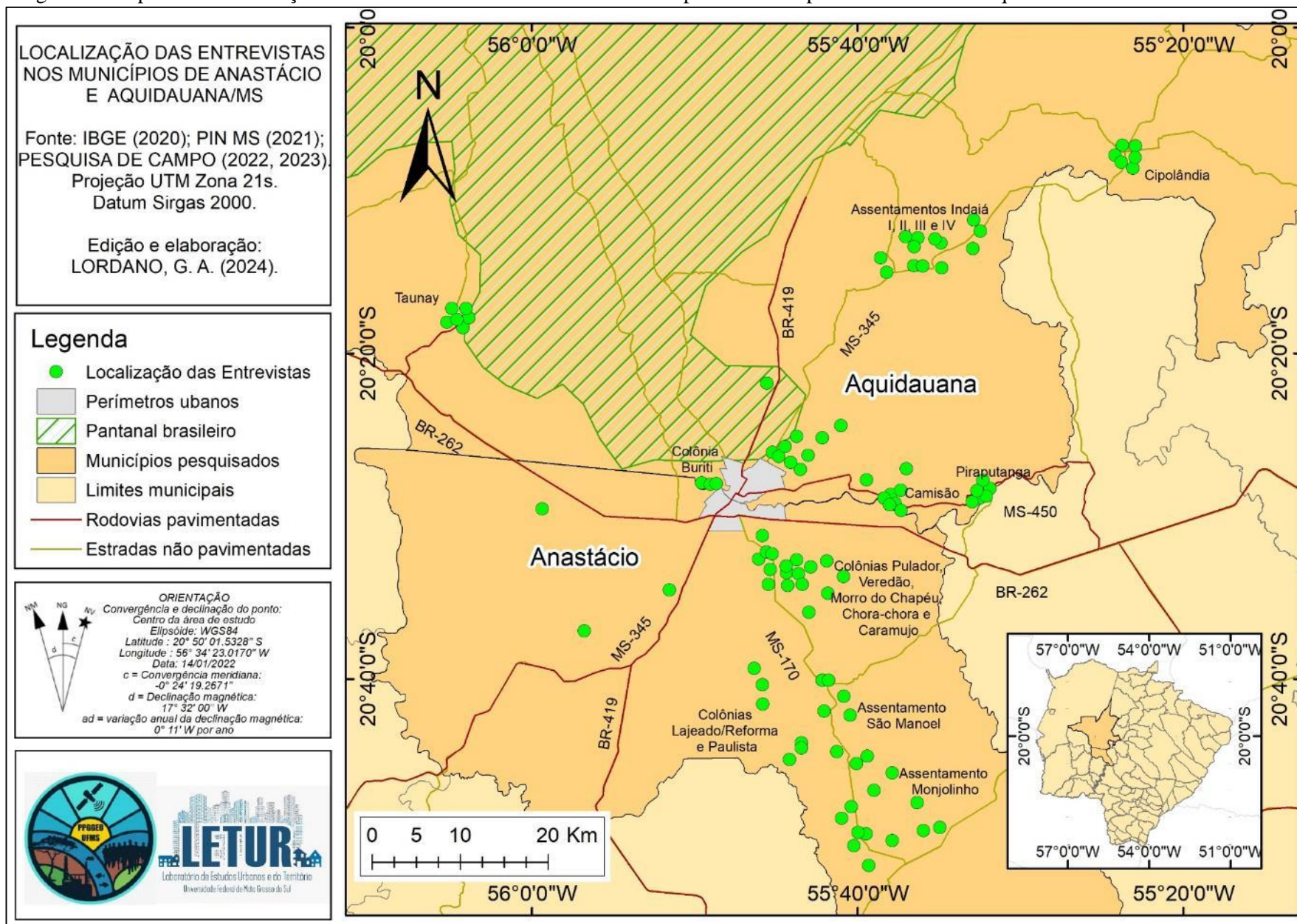
Tabela 3 - Distribuição para realização das entrevistas por localidades dos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS.

| Município de Anastácio                            | Número de entrevistas | Município de Aquidauana               | Número de entrevistas |
|---|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|
| Assentamento São Manoel                           | 8                     | Assentamento Indaiá (I, II, III e IV) | 13                    |
| Assentamento Monjolinho                           | 12                    | Distrito de Camisão                   | 5                     |
| Colônias Pulador, Veredão, Caramujo e Chora-chora | 15                    | Distrito de Cipolândia                | 6                     |
| Colônia Paulista, Lajeado e Reforma               | 6                     | Distrito de Piraputanga               | 6                     |
| Demais áreas rurais                               | 5                     | Distrito de Taunay                    | 6                     |
| -   | -                     | Colônia Buriti                        | 3                     |
| -   | -                     | Demais áreas rurais                   | 13                    |
| <b>Total</b>                                      | <b>46</b>             | <b>Total</b>                          | <b>52</b>             |

Fonte: Dados da pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

<sup>3</sup> Preferimos a realização das entrevistas em localidades que se constituem, historicamente, comunidades dotadas de certa homogeneidade socioeconômica e cultural, o que nos permitiu a análise dos fenômenos de mobilidade contextualizados diante das particularidades de cada subespaço. Optamos por considerar, dessa maneira, que dentro da configuração dos municípios existem realidades que coexistem e simultaneamente diferem.

Figura 1 - Mapa com a localização das entrevistas com os moradores do campo nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS.



Fonte: O Próprio autor (2024).

A divisão das entrevistas entre as diferentes localidades foi essencial para que pudéssemos contemplá-las em nossa pesquisa. Contudo, para a análise dos dados, optamos por agrupar as colônias às demais áreas rurais, como sítios, chácaras e fazendas, em virtude da similaridade desses espaços. Com isso, obtivemos três “tipos” de localidades: sede de distrito; assentamento rural; e colônia, sítio, chácara e fazenda.

Como buscamos uma amostra probabilística, o contato inicial entre o pesquisador e os potenciais participantes da pesquisa ocorreu durante as incursões a campo. Para Babbie (1999), estratificar a amostra por lugar geográfico aumenta a representatividade dos grupos sociais.

Os participantes da pesquisa foram todos maiores de idade<sup>4</sup>, voluntários e sua participação ficou condicionada aos termos dispostos no Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), Apêndice B. A pesquisa foi aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Comissão Nacional de Ética em Pesquisa (Conep), sob o protocolo CAAE: 53125921.9.0000.0021.

As entrevistas foram realizadas em data, horário e local escolhidos pelos participantes da pesquisa e, para que conste, grande parte das entrevistas ocorreram, pela iniciativa dos participantes, logo após o contato inicial do pesquisador. Em alguns casos houve o agendamento para o mesmo dia e até para algumas horas depois do trato inicial, sempre considerando a maior conveniência aos participantes frente as suas rotinas diárias.

A maioria das entrevistas teve áudio gravado para fins de transcrição, ressalvados os casos em que os participantes preferiram não gravar. Todos registros fotográficos de áreas particulares foram autorizados e procuramos afastar quaisquer possibilidades de identificação dos participantes, ressalvados os casos em que estes fizeram questão de serem registrados.

Para manutenção da privacidade dos entrevistados, no momento em que eventualmente são citados no texto, todos os nomes foram substituídos por codinomes diferentes daqueles que compõe a listagem original, mantida a caracterização quanto a idade, a profissão e ao local de moradia dos interlocutores.

---

<sup>4</sup> A opção por não entrevistar menores de dezoito anos de idade decorre dos limites impostos diante da incapacidade, absoluta ou relativa, que essa parcela da população apresenta, no que se refere aos atos da vida civil, conforme indicado no Código Civil Brasileiro (Lei nº 10406/2022).

### 1.2.2 Observação direta como apoio à pesquisa de campo

Durante a pesquisa de campo utilizamos, também, a técnica da observação direta. A observação, conforme Barros e Lehfeld (2014), é uma técnica flexível, podendo ser utilizada dentro de qualquer metodologia de pesquisa, quer seja em abordagens qualitativas quer seja em abordagens quantitativas. A grande vantagem desta técnica é sua realização no local em que o evento ocorre, possibilitando, desta forma, o contato direto do pesquisador com o fenômeno e a coleta de dados sobre um conjunto de fatos.

Neste sentido, a observação direta subsidiou uma melhor compreensão das dinâmicas socioeconômicas dos municípios, da mobilidade, do cotidiano dos sujeitos sociais e do espaço urbano das cidades de Anastácio e Aquidauana. As informações obtidas foram registradas em caderno de campo e por meio de registro fotográfico, o qual é uma importante ferramenta para a observação, uma vez que possibilita a análise posterior com maior tempo e cuidado (Barros; Lehfeld, 2014).

### 1.3 TRATAMENTO E ANÁLISE DOS DADOS

Os dados quantitativos, tanto primários quanto secundários, foram tabulados e sistematizados em gabinete utilizando o *software Microsoft Excel*. Os dados foram trabalhados por meio da ferramenta Tabela Dinâmica para sua representação por meio de gráficos, quadros e tabelas, elaborados na mesma plataforma.

A observação direta proporcionou algum grau de inserção na realidade local, do campo e da cidade, e subsídios para a interpretação dos dados primários e secundários. A convergência das informações e dados primários tabulados com os dados secundários e a observação direta possibilitaram a produção dos mapas utilizados nas análises.

Os produtos cartográficos foram elaborados no *software ArcGIS 10*, com base nos dados primários e em dados secundários obtidos em bases de dados como do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), do Sistema Interativo de Suporte ao Licenciamento Ambiental (SISLA), do Instituto de Meio Ambiente de Mato Grosso do Sul (IMASUL) e do Portal de Informações e Geoposicionamento de Mato Grosso do Sul (PINMS).

No que tange mais especificamente aos dados primários produzidos por meio da entrevista semiestruturada, alguns pontos merecem destaque em vista a sistematização das

informações em benefício a discussão e análise dos dados em consonância com o debate teórico adotado.

O que julgamos mais pertinente foi a necessidade da adoção de uma classificação dos tipos de ocupação laboral dos participantes, em virtude da gama variada de ocupações verificadas. Optamos, dessa forma, por agrupá-las em quatro grandes grupos, com base na Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) (BRASIL, 2010), conforme sistematizado no Quadro 1.

Quadro 1 – Ocupações dos participantes da pesquisa classificadas por tipos de ocupação.

| Tipo de ocupação                                     | Grande Grupo CBO  | Subgrupo CBO  | Ocupações verificadas na pesquisa   |
|--|---|---|---|
| Trabalhadores em atividades Agrícolas                | 6. Trabalhadores agropecuários, florestais e da pesca   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Produtores agropecuários em Geral</li> <li>- Trabalhadores na exploração agropecuária em geral</li> <li>- Pescadores e caçadores</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Produtor agropecuário</li> <li>- Trabalhador Agropecuário</li> <li>- Diarista Agropecuário</li> <li>- Pescador</li> </ul>  |
| Trabalhadores em atividades não agrícolas            | 1. Membros superiores do poder público, dirigentes de organizações de interesse público E de empresas, gerentes<br><br>5. Trabalhadores dos serviços, vendedores do comércio em lojas e mercados<br><br>7. Trabalhadores da produção de bens e serviços industriais<br><br>9. Trabalhadores em serviços de reparação e manutenção | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gerentes:               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De operações comerciais e de assistência técnica</li> <li>2. De operações de serviços em empresa de turismo, de alojamento e alimentação</li> </ol> </li> <li>- Trabalhadores dos serviços:               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De transporte e turismo</li> <li>2. Dos serviços domésticos em geral</li> <li>3. De hotelaria e alimentação</li> <li>4. De embelezamento e cuidados pessoais</li> <li>5. De reparação e manutenção mecânica</li> <li>6. Da indústria extrativa e da construção civil</li> <li>7. Da transformação de metais e de compósitos</li> <li>8. De funções transversais</li> </ol> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proprietário de bar, lanchonete, restaurante - conta própria</li> <li>- Comerciante varejista</li> <li>- Trabalhador doméstico em geral (próprio ou empregado)</li> <li>- Diarista doméstico</li> <li>- Caseiro</li> <li>- Guia de turismo</li> <li>- Auxiliar de cozinha</li> <li>- Cabelereira</li> <li>- Manicure</li> <li>- Mecânico de automóveis</li> <li>- Construtor civil</li> <li>- Pedreiro</li> <li>- Servente de obras</li> <li>- Cutedeiro (artesanal)</li> <li>- Caminhoneiro (freteiro)</li> </ul> |
| Trabalhadores em atividades da administração pública | 0. Membros das Forças Armadas, policiais e bombeiros<br>2. Profissionais das ciências e das artes   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Policiais militares</li> <li>- Profissionais do ensino</li> <li>- Técnicos de nível médio nas ciências administrativas</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Policial militar</li> <li>- Professor</li> <li>- Agente de saúde pública</li> <li>- Atendente (serviço público)</li> </ul>   |

|          |  |   |   |
|----------|--|---|---|
|          | 3. Técnicos de nível médio<br>4. Trabalhadores de serviços administrativos | - Trabalhadores de atendimento ao público | - Recepcionista (serviço público)   |
| Inativos | -  | -   | - Estudante,<br>- Desempregado,<br>- Aposentado, pensionista e segurado do INSS |

Fonte: Brasil (2010). Organizado pelo autor (2024).

Para fins da análise, os dados foram agrupados também conforme o local de moradia, como descrito na seção anterior, assim como considerando o tipo de ocupação proposto no Quadro 1, o gênero e a faixa etária dos participantes, obtendo a seguinte distribuição das entrevistas em cada grupo (Tabela 4).

Tabela 4 - Distribuição das entrevistas por ocupação, gênero e faixa etária, municípios de Anastácio e Aquidauana/MS.

|  | Anastácio | Aquidauana | Total Geral |
|--|-----------|------------|-------------|
| <b>Tipo de ocupação</b>                              |           |            |             |
| Inativos   | 7         | 10         | 17          |
| Trabalhadores em atividades Agrícolas                | 27        | 9          | 36          |
| Trabalhadores em atividades da administração pública | 2         | 6          | 8           |
| Trabalhadores em atividades não agrícolas            | 10        | 27         | 37          |
| <b>Gênero</b>  |           |            |             |
| Feminino   | 22        | 25         | 47          |
| Masculino  | 24        | 27         | 51          |
| <b>Faixa Etária</b>                                  |           |            |             |
| 18 a 29 anos   | 6         | 9          | 15          |
| 30 a 39 anos   | 9         | 11         | 20          |
| 40 a 49 anos   | 9         | 11         | 20          |
| 50 a 59 anos   | 10        | 11         | 21          |
| 60 anos ou mais                                      | 12        | 10         | 22          |
| <b>Total Geral</b>                                   | <b>46</b> | <b>52</b>  | <b>98</b>   |

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

Apesar de termos obtido uma distribuição até certo ponto homogênea em todos os estratos, salientamos que essa não foi nossa preocupação basilar, uma vez que presumimos ser desnecessária a busca por realizar a pesquisa por estrato socioeconômico com base nos dados censitários, uma vez que no momento da realização da pesquisa aqueles já haviam sido obtidos a mais de uma década e talvez a demografia local já não tenha a mesma configuração, daí nossa opção, como já destacado, em estratificar a amostra por lugar geográfico.

## 2 LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DE ANASTÁCIO E AQUIDAUANA/MS

Os municípios de Anastácio e Aquidauana localizam-se nos Biomas Cerrado e Pantanal, mesorregião Pantanal Sul-mato-grossense, microrregião de Aquidauana, estado de Mato Grosso do Sul. Distantes Anastácio 127 Km e Aquidauana 132 Km da Capital do Estado Campo Grande (Figura 2), os municípios com cidades conurbadas compõem o Centro Sub-Regional B (3B), integrando o Arranjo Populacional de Aquidauana - Anastácio/MS. O município de Anastácio possui área total de 2.910,728 km<sup>2</sup> e o município de Aquidauana uma área de 17.087,021 km<sup>2</sup>. Na ocasião do Censo demográfico de 2022, Aquidauana apresentou população de 46.803 moradores enquanto em Anastácio residiam 24.107 pessoas (IBGE, 2018; 2024a; 2024b).

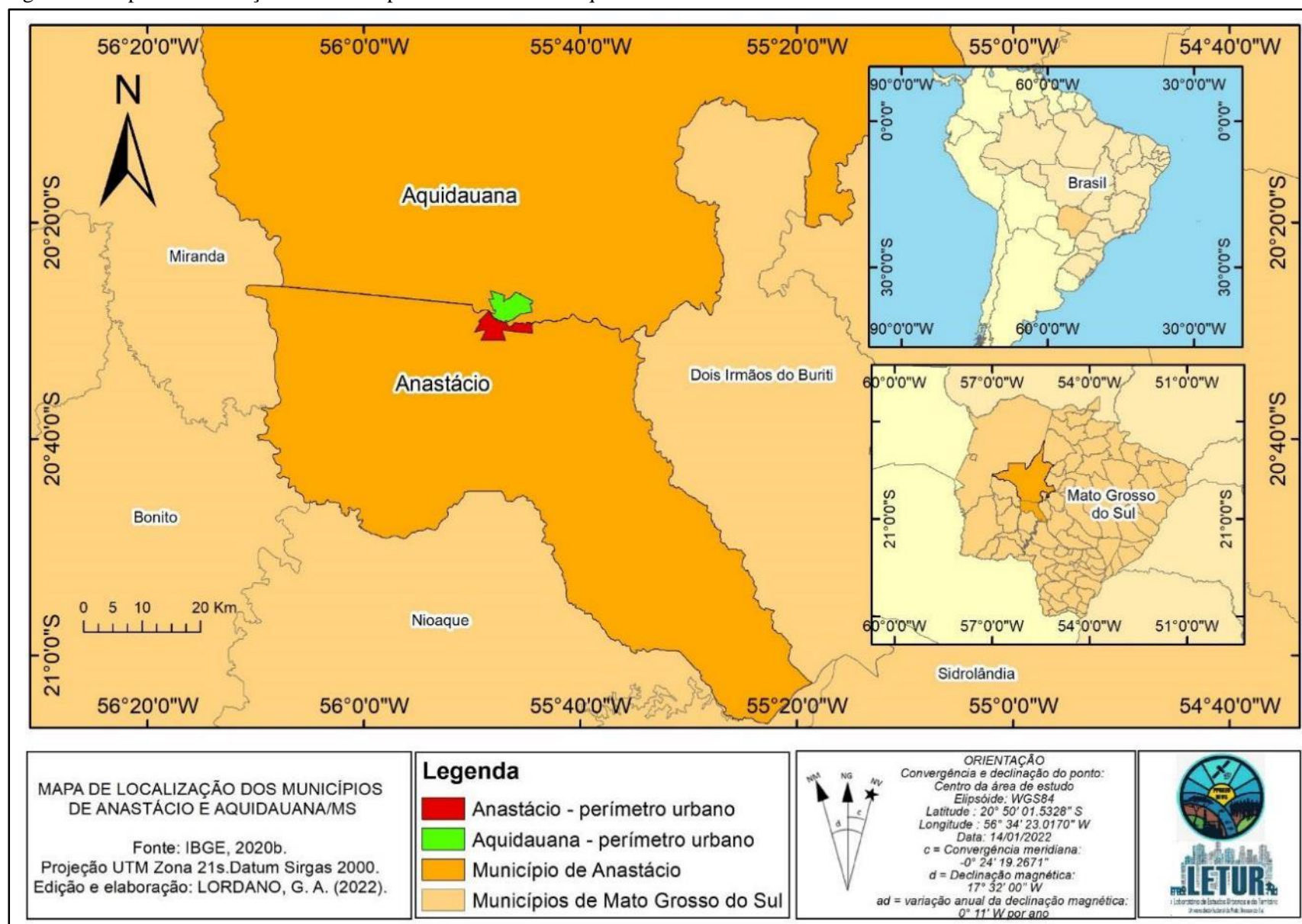
Em relação aos aspectos geológicos, os municípios de Anastácio e Aquidauana localizam-se no encontro das bacias sedimentares fanerozóicas, a bacia cenozóica do Pantanal e a bacia paleo-mesozóica do Paraná, sendo identificadas as presenças das formações: Aquidauana, Furnas, Ponta Grossa, Botucatu, Serra Geral, grupo Caiuá, suíte São Vicente – granito Rio Negro, suíte São Vicente – granito Taboco, subunidade carboática, subunidade pelítica, Grupo Rio Ivaí, fácies depósitos aluvionares, fácies depósitos coluvionares, depósitos aluvionares (Sisla, 2022).

Em relação aos tipos de solo, nos municípios, encontram-se os tipos de solo argilossolo vermelho-amarelo distrófico, argilossolo vermelho-amarelo eutrófico, espodossolo cárbico hidromórfico, gleissolo háplico argila de atividade alta eutrófico, latossolo vermelho distrófico, latossolo vermelho eutroférico, latossolo vermelho-amarelo distrófico, neossolo litólico distrófico, neossolo litólico eutrófico, neossolo quartzarênico hidromórfico, neossolo quartzarênico órtico, planossolo hidromórfico eutrófico, planossolo háplico Eutrófico, vertissolo hidromórfico órtico (Sisla, 2022).

A cobertura vegetal nos municípios é composta por áreas de pastagem, pastagem plantada em região de savana, floresta estacional semidecidual aluvial, enclave – savana floresta estacional, contato savana/savana estépica ecótono, contato savana/savana-estépica enclave, savana – cerrado arborizada, savana – cerrado florestada, gramíneo-lenhosa, savana parque (Sisla, 2022).



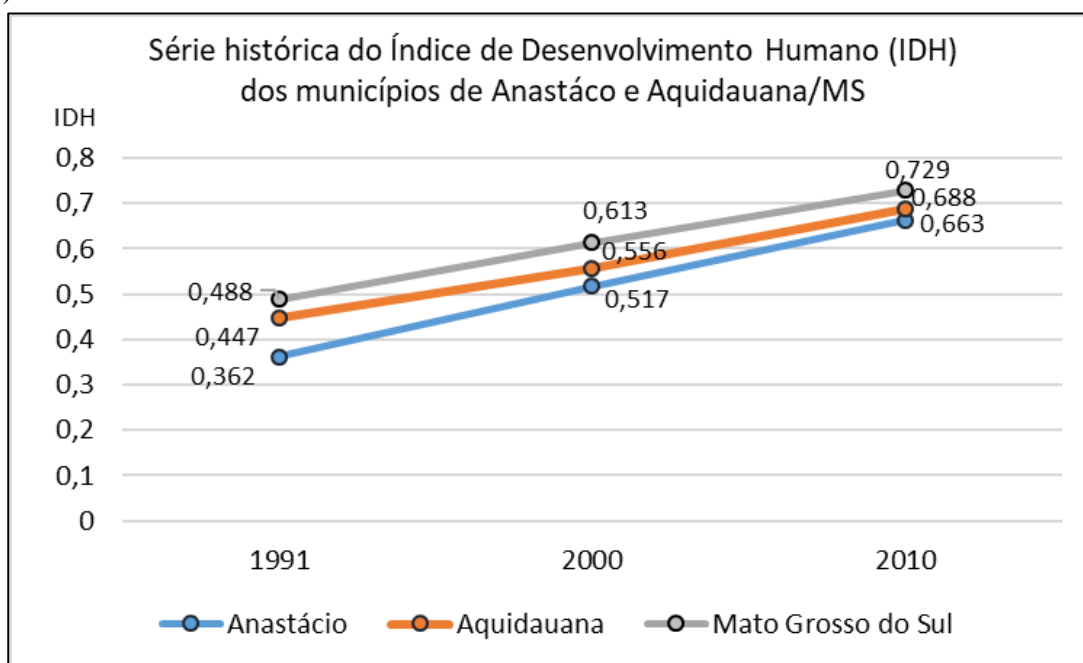
Figura 2 - Mapa de localização dos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS.



Fonte: Elaborado pelo autor (2022).

O município de Anastácio apresentava em 2010 (ano da última atualização) Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de 0,663, um aumento de 83,1% em comparação ao índice aferido no ano de 1991. Já o município de Aquidauana apresentou variação de 54%, passando de 0,447 em 1991 para 0,688 no ano de 2010. Em ambos os casos, ocorreu uma variação positiva superior ao ocorrido na média do estado de Mato Grosso do Sul no mesmo período, onde a variação foi 49,5% passando de 0,488 para 0,729, como indicado no Gráfico 1.

Gráfico 1 - Índice de Desenvolvimento Humano nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS (1991-2010).



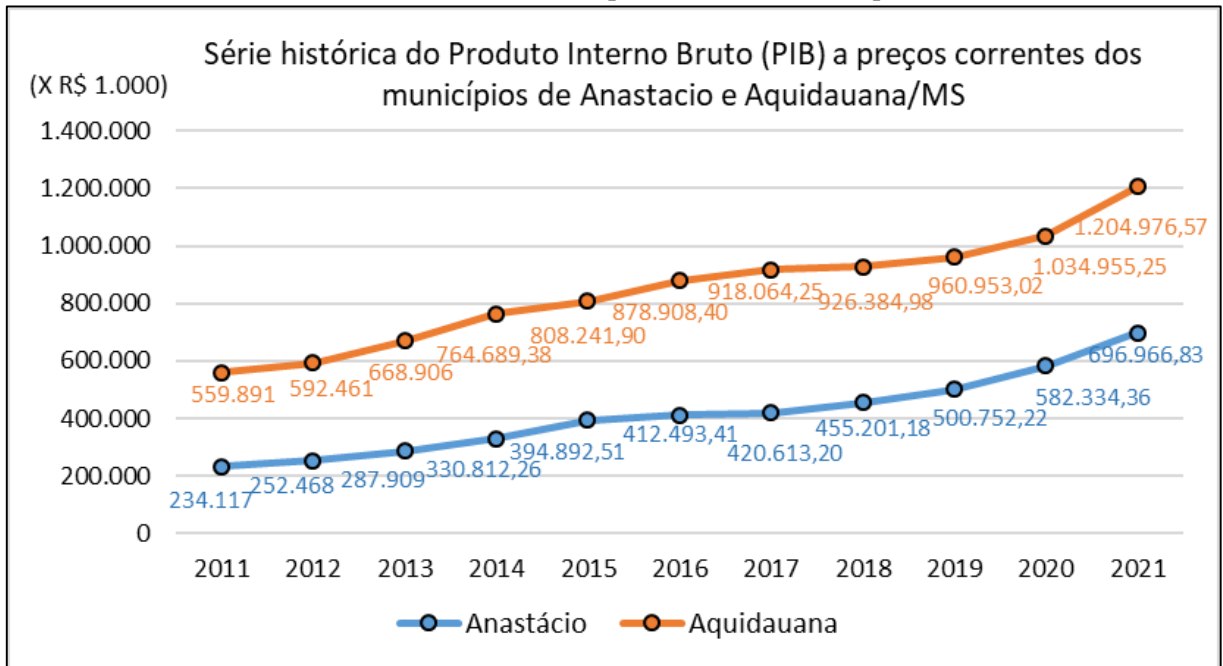
Fonte: IBGE (2024a; 2024b). Organizado pelo autor (2024).

Quanto ao PIB (Produto Interno Bruto) a preços correntes, no município de Anastácio o montante foi de R\$ 696.966,83 no ano de 2021, um avanço de 197,7% em comparação com o ano de 2011 (Gráfico 2), passando da 46ª para a 43ª posição dentre os 79 municípios do Estado. Por sua vez, Aquidauana apresentou PIB de R\$ 1.204.976,57 no mesmo ano, um avanço de 115,2% se comparado com o ano de 2011, o que representou a queda da 20ª para a 24ª posição no *ranking* estadual.

No que se refere ao PIB per capita, no ano de 2021 o município de Anastácio registrou o montante de R\$ 27.508,95, incremento de 181,2% em comparação com o aferido no ano de 2011. Com esse resultado o município passou da 74ª para a 70ª no ranking comparativo entre os 79 municípios do Estado. Por outro lado, em Aquidauana o PIB per capita obtido em 2021 foi de R\$ 25.007,82, com um aumento de 104,5% na comparação com o ano de 2011. Contudo, o município regrediu da 65ª posição no *ranking* com 79 municípios do Estado em 2011 para a

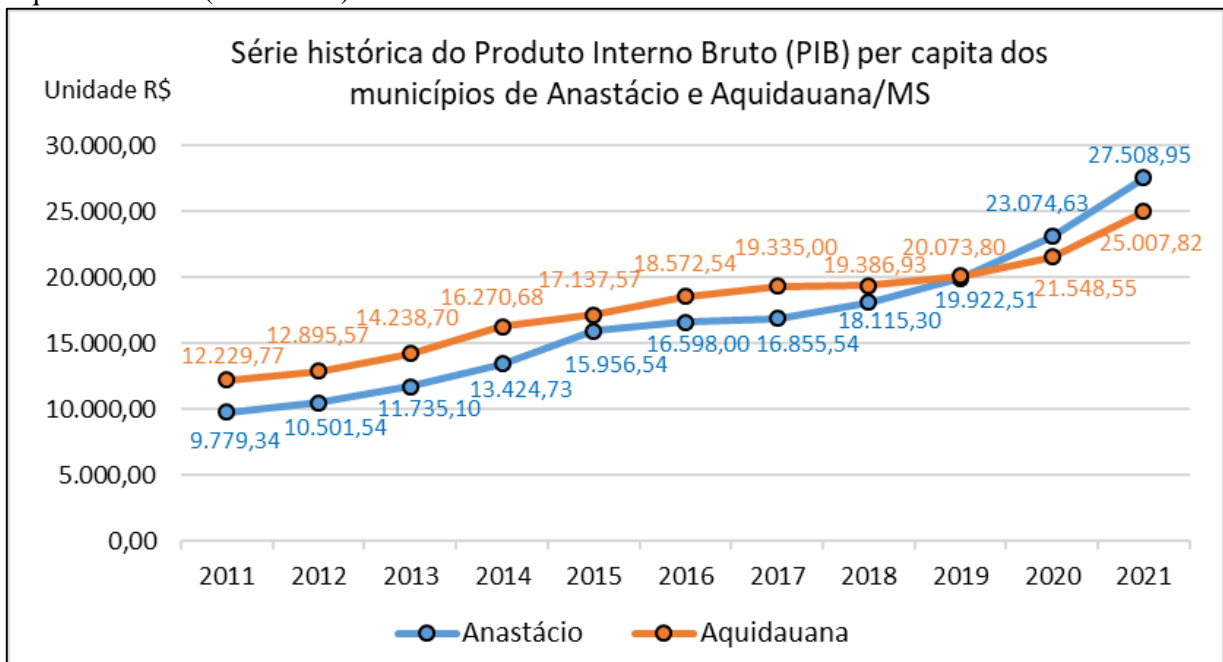
73° em 2021. Nesse sentido, observa-se a recente superação de Anastácio sobre Aquidauana no que tange o PIB *per capita* registrado no período, como pode-se observar no Gráfico 3.

Gráfico 2 - Produto Interno Bruto (PIB) dos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS (2011-2021).



Fonte: IBGE (2024a; 2024b). Organizado pelo autor (2024).

Gráfico 3 - Produto Interno Bruto per capita (PIB per capita) dos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS (2011-2021).



Fonte: IBGE (2024a; 2024b). Organizado pelo autor (2024).

## 2.1 BREVE HISTÓRICO DOS MUNICÍPIOS DE ANASTÁCIO E AQUIDAUANA-MS

O processo de ocupação dos municípios de Anastácio e Aquidauana e, conseqüentemente, da constituição de ambas as cidades remete a mesma origem histórica e as imbrica tão visceralmente que torna impossível sua dissociação.

A ocupação inicial da região pantaneira teve impulso em duas frentes distintas. No período colonial, sobretudo nos séculos XVII e XVIII, de um lado, a região era destino das missões jesuítas espanholas vindas do Oeste; por outro, do leste continental emergiam as bandeiras paulistas que marcaram a expansão da coroa portuguesa no interior do Brasil. Contudo, a região já se encontrava ocupada pela presença de populações indígenas, as quais, para os jesuítas, eram almas a serem convertidas ao catolicismo; para os bandeirantes, interessava sua subversão em escravos (Neves, 2007). Neste sentido, Joia (2005) destaca que a região onde se formou Aquidauana já havia sido efetivamente ocupada pelos índios Terena e pelos espanhóis, que outrora estiveram nessa região havendo fundado o povoado de Santiago de Xerez<sup>5</sup>, que fora destruído pelos Bandeirantes Paulistas ainda no século XVII<sup>6</sup>.

No período do Brasil Império (1822-1889), a problemática fronteiriça era uma preocupação governamental. Nesse sentido, muitas foram as vilas e cidades que surgiram a partir de instalações criadas para cumprir a finalidade de manter a fronteira livre de ocupações externas (Leite, 2009).

O contexto em que se deu a ocupação do Pantanal e a da região de Aquidauana caracterizou-se pela expansão da pecuária bovina nesses territórios, tornando os fazendeiros “pioneiros” que ocupavam os espaços fisicamente vazios até então (Leite, 2009). É difícil mensurar o nível de ocupação e sua abrangência territorial no período, as referências não são muito precisas a respeito. Contudo, Ascencio *et al.* (2020) chamam atenção para a Guerra do Paraguai (1864 -1870) como um fato histórico importante neste processo, uma vez muitos foram os soldados e oficiais que não retornaram as suas vilas e cidades de origem após a contenda, se estabelecendo na região, transformando-se em fazendeiros e ocupando áreas entre os rios Negro e Aquidauana.

Segundo Leite (2009) a própria Geografia do Pantanal, seu clima e sua característica como área alagadiça, exigiu, e ainda exige, a prática da pecuária bovina extensiva em vastas

---

<sup>5</sup> Sobre a ocupação espanhola da região centro-sul do Pantanal, conseqüentemente sobre o assentamento urbano de Santiago de Xerez, sugerimos a obra de Novais (2004).

<sup>6</sup> Esse passado de conflitos entre as ocupações espanhola e portuguesa, tendo os povos indígenas no centro da disputa, não foi exclusiva da região pantaneira, como também evidenciou Endlich (2009), ao descrever dinâmica semelhante no contexto do noroeste paranaense.

áreas. As fazendas, nesse aspecto, comportavam uma área de menor elevação (área alagável) e outra de maior elevação para o deslocamento do rebanho bovino nos períodos das cheias.

Deste modo, a formação socioespacial da região se caracterizou, entre outros, pela dispersão populacional, como em boa parte da paisagem rural brasileira (Keller, 1970), tornando críticas a comunicação e o comércio com outras localidades, se não bastassem os desafios que as condições geográficas impunham. Essa vulnerabilidade aos ciclos naturais da região pantaneira compôs aspecto importante na iniciativa que levou a constituição do que nos dias atuais são as cidades de Anastácio e de Aquidauana.

No fim do século XIX, a elite coronelista da região<sup>7</sup> buscava a formação de uma vila que gozasse de uma posição geográfica mais propícia, tendo em conta a vulnerabilidade em que a vila de Miranda demonstrava frente ao ciclo de cheias do Pantanal, e que permitisse, por outro lado, um posicionamento mais privilegiado no então importante eixo comercial Nioaque – Campo Grande – Corumbá<sup>8</sup>. Cumpriria, ainda, a função de posto avançado de Corumbá, a principal cidade da região pantaneira e, naquele momento, um marco da fronteira (Robba, 1992; Neves, 2007; Leite, 2009).

Tendo Teodoro Rondon como principal idealizador e articulador<sup>9</sup> (Neves, 2007), foi escolhido um local apropriado para se erguer as casas que futuramente formariam um núcleo urbano em condições de se expandir. Uma área de 16.700 quilômetros quadrados, no “Portal do Pantanal”, situada a uma altitude de 180 metros do nível do mar. O povoamento de Aquidauana teve início em 1892, quando foi lavrada a ata de fundação do povoado. Apesar da reunião de formação da vila contar com cerca de quarenta pessoas, dentre fazendeiros e moradores de Miranda, são considerados fundadores o major Teodoro Rondon e os coronéis João d'Almeida Castro, Augusto Mascarenhas, Estevão Alves Corrêa e Manuel Antônio Paes de Barros (Robba, 1992; Joia, 2005; Leite, 2009).

A área inicial da primeira vila em Aquidauana, na margem direita do rio homônimo, foi registrada em Miranda em 21 de janeiro de 1894, sob a denominação de Alto Aquidauana, perfazendo “meia légua” de frente para o rio Aquidauana e três léguas de fundo, tendo como limites, ao Norte, o córrego João Dias; ao Sul, o córrego Guanandy; a Leste, a Serra de

---

<sup>7</sup> Sobretudo da então Comarca de Miranda.

<sup>8</sup> Neste contexto, final do século XIX, Campo Grande ainda surgia como interposto que articulava a Capital Mato-Grossense, Cuiabá, ao extremo Sul do estado e ao estado de São Paulo, via rio Paraná.

<sup>9</sup> Apesar de haver, em alguma medida, divergências sobre que foi o idealizador da vila de Aquidauana, Teodoro Rondon é majoritariamente reconhecido com tal (Neves, 2007).

Maracaju; a Oeste, o rio Aquidauana. Denominada São João da Boa Vista, a área foi adquirida do fazendeiro Senhor João Dias Cordeiro (Robba, 1992; 19--).

A mudança da vila de Miranda nunca se concretizou, mas estava iniciado o processo de urbanização do que viria a ser a cidade de Aquidauana, da qual Anastácio desmembrou-se em 1965. Os aspectos geográficos da região e as funções que dali se esperava criaram as condições para a ocupação “urbana” de Aquidauana. Uma resposta orientada pelas necessidades econômicas e sociais o que, em linhas gerais, são aspectos comuns na formação das cidades.

Para Beaujeu-Garnier (1997, p. 50):

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.

Revelar questões sobre o processo de formação socioespacial da região em se situam Anastácio e Aquidauana nos é valioso, pois concordamos com Limonad (2011), quando afirma que espaço e história não podem ser dissociados.

As relações de classe e produção, de dominação e hegemonia, não existem por si sós e sua reprodução não se dá em um mundo desterritorializado e a-espacial. Essas relações materializam-se no espaço e o estruturam no decorrer da história como litígios territoriais de caráter político ou desigualdades econômicas e sociais (Limonad, 2011, p. 162).

Sobre o processo de urbanização da região Sul do então estado do Mato Grosso no início do século XX, Oliveira Neto (2006) assinala que a região ainda era bastante desabitada e com poucos papéis urbanos exercidos pelos moradores dos vilarejos ali estabelecidos. Uma vida basicamente agrária, orientada pelo tempo cósmico e conduta social e moral, em muito, definidos pelo isolamento e pela dispersão, aspectos comuns ao modo de vida no campo.

No princípio do povoamento, a ocupação da vila era mais efetiva na margem esquerda<sup>10</sup> do rio Aquidauana, pois ali se desenvolvia o ponto comercial para suprimento dos moradores da região. A instalação de casas comerciais seguia o crescimento do povoamento, dinamizando o processo de ocupação da área urbana. O porto possibilitava o embarque e desembarque de

---

<sup>10</sup> Apesar de não compor a área inicial do povoamento, a Margem Esquerda, atual cidade de Anastácio, desenvolveu-se a partir da condição privilegiada do porto em articular-se com as estradas que ligavam o eixo Nioaque – Miranda - Campo-Grande, privilegiando a instalação de importantes casas comerciais. Em 1907, Estevão Alves Corrêa, proprietário da fazenda Santa Maria, situada na Margem Esquerda, doou a área à Câmara de Aquidauana para ser incorporada ao então povoado de Aquidauana (Robba, 19--).

animais e mercadorias para suprimento da população interna e para o escoamento da produção das fazendas do Pantanal Sul, atendendo até a franja da Serra de Maracaju, incluindo o povoamento inicial de Campo Grande (Joia, 2005; Ascencio *et al.*, 2020).

Isto posto, retomamos Oliveira Neto quando destaca:

Embora a maioria desses lugarejos fizesse parte de rotas de circulação, comunicações e conseqüentemente trocas de mercadorias e informações, essa situação não era suficiente para intensificar as incipientes relações urbanas desenvolvidas no interior de cada um dos pequenos núcleos, assim como entre habitantes de povoados vizinhos (Oliveira Neto, 2006, p.205).

Na segunda década do século XX, a cidade é beneficiada pela chegada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB)<sup>11</sup>, impulsionando ainda mais o comércio da cidade, por um lado, e subjugando o porto fluvial, por outro (Joia, 2005; Ascencio *et al.*, 2020).

A construção da ferrovia, que levou a um maior crescimento econômico da região, permitindo o rápido escoamento do gado, além de facilitar a chegada à região dos imigrantes, que vão ajudar a compor a sociedade aquidauanense, também teve outro efeito, que foi a desativação gradual do porto fluvial. Esta situação encerrou um período marcante para a região, além de alterar os principais pontos de comércio, que agora se deslocaram das margens do rio para próximo à estação [...], com o espaço urbano se constituindo em torno das bacias dos córregos João Dias e Guanandy (Ascencio *et al.*, 2020, p. 24).

A história de Aquidauana pode ser dividida entre antes e depois da ferrovia. Não apenas o comércio da cidade e seus trabalhadores foram beneficiados com o transporte ferroviário em seus anos dourados. A estrada férrea, também, ligava os povoados, permitindo sua manutenção através do comércio e servindo como meio de transporte para os moradores da região<sup>12</sup> (Ascencio *et al.*, 2020). Neste sentido, destacam-se as estações de Taunay, de Camisão, de Piraputanga, os quais atualmente são distritos do município de Aquidauana; e de Palmeiras, atual município de Dois Irmãos do Buriti.

Outros fatores foram importantes na formação socioespacial das cidades de Aquidauana e de Anastácio. Destacamos, neste ponto, a instalação de um centro religioso na área central da cidade, uma característica que persiste entre os países colonizados por povos ibéricos. Foram

---

<sup>11</sup>Os trilhos vindos de Porto Esperança, nas margens do rio Paraguai, chegam a Aquidauana em 1912. Em 1914, alcançam Campo Grande. A ligação com o estado de São Paulo concretizou-se apenas em 1926, com a construção da ponte sobre o rio Paraná, já a ligação com Corumbá só ocorre em 1953, após a construção da ponte sobre o rio Paraguai, finalizada em 1947.

<sup>12</sup>O transporte de passageiros encerrou-se em 1996. O transporte de cargas persiste incipientemente até a atualidade, perdendo gradualmente sua importância frente ao sucateamento deste modal de transporte (Ascencio *et al.*, 2020).

construídos, por volta da década de 1930 a Igreja Matriz, a Casa dos Missionários Redentoristas, a Casa dos Padres e a Escola Paroquial, todas no contorno da Praça Nossa Senhora da Imaculada Conceição<sup>13</sup>, mesmo local onde foi lavrada a ata de fundação da cidade (PMA, 2013 *apud* Ascencio *et al.*, 2020).

Na década de 1940, contribuiu para o crescimento demográfico da cidade a construção do 9º Batalhão de Engenharia de Combate, atualmente 9º Batalhão de Engenharia de Combate Carlos Camisão. O Batalhão com efetivo entre 500 e 800 militares, além do acréscimo das famílias dos oficiais, elevou o número de moradores e modificou a dinâmica social da região por meio de novos comportamentos sociais. No mesmo período também foi inaugurado o Cine Glória, em janeiro de 1941 (Ascencio *et al.*, 2020).

Em 1974, (Lei 3.494, de 16-05-1974) é instituído a Fundação Centro de Educação Rural de Aquidauana (CERA) para pesquisa, formação e aperfeiçoamento profissional no setor agropecuário (Mato Grosso, 1974). Atualmente, o centro faz parte da Universidade Estadual do Mato Grosso do Sul.

Com os setores secundário e terciário pouco desenvolvidos, reforçou-se o papel do setor primário na economia local. Dentro do setor primário a pecuária bovina manteve-se como atividade amplamente dominante, fato que persiste até os dias atuais.

Sustentada pela pecuária bovina como a atividade econômica predominante a cidade esteve ligada ao desenvolvimento do leste brasileiro. E neste sentido, “[...] como economia subsidiária de outras áreas mais desenvolvidas do País, a pecuária extensiva representava a vida e a morte de Aquidauana” (Leite, 2009, p. 48).

Crises nessa atividade seriam sentidas na cidade, expondo a fragilidade daquele modelo de desenvolvimento assentado na pecuária. As relações econômicas urbanas dependiam das vendas do rebanho. As atividades comerciais estavam sempre oscilando na cidade em torno da pecuária de corte. A própria insignificância de outras atividades rurais existentes, mas em menor escala, contribuía para essa situação (Leite, 2009, p. 48).

Outros aspectos que deram contornos a formação socioespacial das cidades de Anastácio e de Aquidauana, assim como a sua reprodução, a articulação entre agentes e processos em diferentes escalas, serão abordados de forma mais oportuna dentre as discussões dos capítulos seguintes.

---

<sup>13</sup> Padroeira do município.



### 2.1.1 Emancipação do município de Anastácio

Da fundação em 1892 a 1965, momento da emancipação de Anastácio, as histórias de ambos municípios se confundem e se complementam sem afastar, contudo, os conflitos que permearam a relação entre as duas “margens” de Aquidauana.

Estevão Alves Corrêa e sua esposa Innocência Mascarenhas Corrêa, proprietários da fazenda Santa Rita, que já haviam vendido e doado lotes de terras para que na margem esquerda as primeiras benfeitorias fossem edificadas, em 1907 doaram “uma sobra da sesmaria [...] limitada pelos rios Aquidauana, Taquarussu, vertente e contra-vertente do Jacarezinho e córrego Acôgo até o rio Aquidauana, atual área da sede do município de Anastácio [...]” (Robba, 19--., p. 31).

Margeando o rio Aquidauana, foi destinada área para servidão pública e para a atracação de balsas junto porto. A rua Porto Geral se animava e em suas imediações se davam as principais edificações da margem esquerda. Na Câmara Municipal de Aquidauana, na sessão de 22/12/1909, é apresentado projeto de lei, depois transformado em Decreto sob o nº 14, que buscava regulamentar urbanisticamente a ocupação e os primeiros equipamentos da Margem Esquerda. Destaca-se, neste sentido, a definição da largura das vias públicas, o tamanho das quadras, dos lotes e das chácaras a serem comercializados e a destinação de áreas para a doação de lotes e para a implantação de cemitério (Robba, 19--).

O local seguiu como parte do município e da cidade de Aquidauana sob a denominação de Margem Esquerda, sendo elevada à categoria de Distrito pelo Decreto-Lei nº 1164, de 20 de novembro de 1958, que criou o distrito de Anastácio, assim como os distritos de Cipolândia, Camisão e Piraputanga, todos, anexados ao município de Aquidauana.

A este ponto já havia grande movimento entre a população de Anastácio em torno de lograr a emancipação do município. Segundo Jesus, Lima e Hoff (2018), existem duas diferentes versões para que houvesse o desmembramento. Uma pautada na contrariedade dos moradores diante do privilégio dado à Margem Direita (Aquidauana) nos investimentos públicos do município em detrimento à Margem Esquerda a qual percia de “benfeitorias” a sua população. Já outra, menos “nobre”, que passa por razões estreitamente políticas, uma vez que na Margem Esquerda residiria um reduto eleitoral do Partido Social Democrático (PSD), o qual rivalizava com o Partido União Democrática Nacional (UDN), este com maior presença e domínio na Margem Direita, o que teria levado as forças políticas de Aquidauana, na busca por fortalecer a hegemonia eleitoral da UDN local, a se “livrarem” de Anastácio.

Ressalvadas as controvérsias, o fato era que o terreno para a emancipação estava pavimentado em certa rivalidade entre as duas Margens, havendo inclusive a organização do Movimento de Independência da Margem Esquerda (MIME) com a finalidade de obter sua emancipação. Neste movimento, destacaram-se Almiro Flores Nogueira, o “Seo Belinho” e David Medeiros Sobrinho, ambos, que viriam a ser prefeitos de Anastácio. Após a realização de um abaixo-assinado que obteve 1.230 assinaturas, o Movimento encaminhou a solicitação de emancipação à Assembleia Legislativa do então estado do Mato Grosso, onde coube ao Deputado Carlos de Souza Medeiros a autoria do projeto emancipador. A emancipação foi efetivada pela lei nº 2.143, de 18 de março de 1964 (Anastácio, 2022).

Na esteira do desenvolvimento da implantação dos equipamentos urbanos públicos, em 1966 foi criada Delegacia de Polícia de Anastácio, mediante a Lei nº 2.607, de 08/02/1966, e a Coletoria de Rendas Estadual, pela Lei nº 2.610, 08 de fevereiro de 1966 (Mato Grosso, 2022).

O município de Anastácio era constituído inicialmente pelo distrito de Anastácio, sua sede, e pelo distrito de Palmeiras, passando a contar na década de 1970 com o distrito de Dois Irmão do Buriti, criado pela Lei nº 3.807, de 09 de novembro de 1976. Palmeiras e Dois Irmãos do Buriti foram parte de Anastácio até a década de 1980, quando pela Lei nº 775, de 13 de novembro de 1987, é criado o município de Dois Irmão do Buriti, desmembrando-o, junto com o Distrito de Palmeiras.

### 3 CIDADE E CAMPO: DAS DIFERENÇAS ÀS COMPLEMENTARIEDADES

Inicialmente reverberamos aspectos conceituais no que concerne à cidade e ao campo em sua dimensão e suas manifestações territoriais e em relação ao urbano e ao rural entendidos enquanto imaterialidades, modos de vida e reprodução social. Assim como nos voltamos ao espaço como categoria que nos permite a análise dos processos e fenômenos que se expressam no campo e na cidade e em sua relação.

#### 3.1 ASPECTOS GERAIS DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO

Historicamente, foi a partir do avanço das técnicas produtivas, que liberou parte da sociedade das atividades agrícolas pela capacidade dos seres humanos na produção de excedentes dos produtos básicos à sobrevivência humana, que surgem as cidades - há cerca de 5.500 anos. Foi dessa separação produtiva que se originou as condições para a contraposição entre o urbano e o rural, uma vez que a cidade emerge como o lugar predominantemente das atividades não agrícolas, ficando evidente os limites físicos e territoriais entre a cidade e o campo, como na forma dos muros que cercavam as cidades medievais (Endlich, 2006; Santos, 2008).

É importante lembrar que o surgimento das cidades está intimamente ligado as formas de organização do modo de produção, aos quais estiveram vinculadas. Tanto as cidades orientais quanto as ocidentais clássicas, possuíam lógicas oriundas das sociedades com enorme concentração de poder social e espacial. Neste sentido, as cidades eram produzidas para melhor reprodução desta sociedade (Silva, 2006).

Em “O direito à cidade”, Lefebvre (2001, p.11) é contundente ao destacar que apesar da industrialização fornecer o ponto de partida para as reflexões sobre nossa época, é necessário ter em mente que a cidade preexiste à industrialização. Seria esta uma “[...] observação em si mesma banal, mas cujas implicações não foram inteiramente formuladas. As criações urbanas mais eminentes, as obras mais “belas” da vida urbana [...] datam de épocas anteriores à industrialização”.

Neste sentido,

Houve a cidade oriental (ligada ao modo de produção asiático), a cidade arcaica (grega ou romana, ligada a posse de escravos), depois a cidade medieval (numa situação complexa: inserida em relações feudais, mas em luta contra a feudalidade da terra). A cidade oriental e arcaica foi essencialmente política: a cidade medieval, sem perder o caráter político, foi principalmente

comercial, artesanal, bancária. Ela integrou os mercadores outrora quase nômades, relegados para fora da cidade (Lefebvre, 2001, p.11)

Na Europa ocidental, houve o quase desaparecimento das cidades arcaicas com dissolução do Império Romano (Lefebvre, 2001). Neste período, destaca Silva (2006), ocorreu a diminuição no processo de urbanização, uma vez que se passou a uma lógica de maior centralização do poder, com a concomitante diminuição da complexidade da divisão social do trabalho frente ao processo de reorganização de muitos territórios. Muitas das cidades antigas continuaram existindo, mas a lógica que as produziam foi sendo alterada progressivamente e elas foram perdendo sua importância, não tendo mais sentido a continuidade de sua produção.

Contudo, Lefebvre (2001) supõe que esses núcleos degradados exerciam a função de “aceleradores” para aquilo que restava da economia de troca. Com o subproduto crescente da agricultura, em detrimento dos feudos, as cidades começam a ser também o local dos que acumulavam riquezas. Concomitantemente, nestes centros prosperam o artesanato e posteriormente a manufatura, tornando-os centros de vida social e política, onde o acúmulo não foi apenas as riquezas, mas também de conhecimento, das técnicas e das obras. As cidades medievais no apogeu de seu desenvolvimento eram locais onde os grupos dirigentes investiam, improdutivamente, grande parte de suas riquezas nas cidades que dominavam.

E com o renascimento comercial, artístico e urbano, fortalecendo a burguesia europeia, esta nova classe social ascendente buscava também a centralização do poder político, sendo a cidade o seu lugar de manifestação. Nesse processo foi-se reestabelecendo a importância das cidades para o modo de produção nascente, o modo capitalista de produção. Assim, as cidades ganham outra dinâmica, voltam a crescer em tamanho e em número, possibilitam o surgimento das redes de cidades comerciais na Europa medieval e começam a impor sua lógica social, política, econômica e cultural em relação ao campo. O “retorno” das cidades gerou o impacto no sistema mercantil permitindo a dinamização e o avanço na complexidade da divisão social do trabalho, chegando a atingir um processo mundial com a inauguração do mundo colonial e com as novas práticas dos recém-criados estados nacionais modernos (Silva, 2006).

O período do capitalismo comercial e bancário torna móvel a riqueza, possibilitando a constituição de circuitos de trocas e redes que permitem as transferências de dinheiro (Lefebvre, 2001). A crescente complexidade na divisão social do trabalho, paralelamente ao avanço no

desenvolvimento técnico, combina-se no evento da revolução industrial<sup>14</sup>. Nas cidades, o modo capitalista de produção em sua forma industrial encontrou o melhor lugar para sua realização, apresentando transformações sociais, econômicas e territoriais profundas em um ritmo muito acelerado, influenciando o movimento migratório campo-cidade na Europa. A cidade torna-se o destino dos desapropriados do campo, que passavam a vender sua força de trabalho nas indústrias (Silva, 2006).

As terras escapam aos feudais e passam para as mãos dos capitalistas urbanos enriquecidos pelo comércio, pelo banco, pela usura. Segue-se que a “sociedade” no seu conjunto, compreendendo a cidade, o campo e as instituições que regulamentam suas relações, tende a se constituir em *rede de cidades*, com uma certa divisão do trabalho (tecnicamente, socialmente, politicamente) feita entre essas cidades ligadas por estradas, por vias fluviais e marítimas, por relações comerciais e bancárias (Lefebvre, 2001, p. 13).

As mudanças promovidas pelo modo capitalista de produção vão lançar as bases que aproximam política e mercado capitalista na organização do Estado: o poder centralizado. A cidade predomina no capitalismo comercial, mas não como na Cidade-Estado na antiguidade. Neste contexto, três termos que se distinguem: a Sociedade, o Estado e a Cidade.

“Nesse sistema urbano, cada cidade tende a se constituir em sistema fechado, acabado. A cidade conserva um caráter orgânico de comunidade, que lhe vem da aldeia, e que se traduz na organização corporativa. A vida comunitária [...] em nada impede as lutas de classes” (Lefebvre, 2001, p. 13).

O resgate da evolução da cidade no contexto europeu pré-industrial parece uma visão fragrantemente eurocêntrica, e realmente é, em detrimento das demais sociedades organizadas historicamente noutros continentes no mesmo período histórico, compondo cada qual suas especificidades e suas próprias contradições. Contudo, já nos prevenia Silva (2006) que a forma como se deu a exploração do território do Brasil, por forças externas, deixou marcas profundas em sua formação sócio-histórica, sobretudo, considerando a maneira como o país se insere, em diferentes momentos históricos, na divisão internacional do trabalho, sempre em posição oposta e complementar a economia da Europa. Neste sentido, buscaremos entender no contexto latino-

---

<sup>14</sup> Para Hobsbawn (2007) apesar da Revolução Industrial não ter sido um evento com início meio e fim, data-se seu “ponto de partida” nos vinte anos que vão de 1780 a 1800, período em que os índices estatísticos da economia britânica deram uma guinada brusca, repentina e quase vertical, ainda que as condições para sua eclosão envolvessem desde as particularidades internas da Grã-Bretanha (como um setor agrícola já dirigido ao mercado, uma política engatada ao lucro), assim como externas, como seu imperialismo colonial que lhe proporcionava acesso a matéria-prima e ao mercado consumidor de seus produtos, sobretudo do setor fabril.

americano, mais precisamente o brasileiro, os processos que em virtude da colonização europeia caracterizam nossa organização socioespacial. Trata-se de compreender os processos que deram cabo a realidade da cidade brasileira contemporânea.

Desta feita, para uma primeira aproximação, buscamos a partir da realidade histórica de outras regiões periféricas como da Ásia e África o ponto de partida para a observação das particularidades do processo histórico experimentado na América Latina e sobretudo no Brasil.

À luz da história econômica moderna, Santos (1982) afirma que há evidentes diferenças entre o processo de urbanização na América Latina se comparado aos casos da Ásia e da África. No contexto asiático, cidades modernas e cidades milenares coexistiam simultaneamente na segunda metade do século XX, desempenhando papéis comparáveis, sem esquecer suas diferenças. Na realidade das cidades antigas, a alteração da natureza do fenômeno urbano é datada com frequência em momento posterior à revolução industrial (diferenciação e novas funções que modificam as relações entre a cidade e o campo e também a estrutura interna das cidades). Na África, as cidades também já existiam no período pré-industrial da história mundial, normalmente capitais de impérios, centros comerciais, centros de poder em um regime onde as relações com o estrangeiro eram reduzidas. Entre a maturação deste tipo de cidade e a eclosão de um tipo moderno de civilização transcorreram muitos séculos<sup>15</sup>, após o processo de colonização e o início da economia monetária que favoreceu o surgimento de cidades cujo destino estaria traçado pela metrópole.

Isto posto, podemos concluir que na Ásia e na África as cidades antigas foram confrontadas as necessidades, ainda que pré-industriais, sendo subjugadas às adaptações necessárias à sua modernização. Já na América Latina, a gênese do fenômeno urbano é diferente. Este é o único continente que conhece os elementos de modernização ao longo do período do comércio em grande escala<sup>16</sup> (Santos, 1982).

Todas as cidades latino-americanas nasceram a serviço das relações internacionais com os países mais evoluídos. Esta é a outra característica específica da urbanização da América Latina, pois que se tratava de uma função original. A cidade surgiu a serviço de uma colonização verdadeiramente arraigada (Santos, 1982, p. 13).

---

<sup>15</sup> Ao menos cinco séculos se considerarmos a história de importantes cidades do norte africano como Cairo/Egito, Trípoli/Líbia e Tunes/Tunísia.

<sup>16</sup> Do século XVI ao XVIII sob a égide do mercantilismo e ampliando-se a partir do liberalismo político e econômico emergente em compasso à Revolução Industrial.

A colonização na América Latina esteve fundada na exploração agrícola e na exportação mineral que alimentavam a vida urbana (na colônia e na metrópole). Essas atividades começaram a ser desenvolvidas anteriormente à revolução industrial na Europa e antes da revolução nos modais de transportes<sup>17</sup>. Logo, o começo da vida econômica moderna na América Latina realizou-se num período em que produtividade do trabalho era limitada pela insuficiência das técnicas e, graças ao fato do ritmo do progresso não ser acelerado, as cidades podiam se adaptar aos modelos europeus sem maiores dificuldades. Do ponto de vista social, a sociedade urbana dividida em classes (castas) era mais ou menos aceita pelos que se entendiam sujeitos ao domínio, como negros e indígenas<sup>18</sup> (Santos, 1982).

E com a primeira revolução dos transportes, final do século XIX e início do século XX, as grandes cidades latino-americanas tiveram seu poderio incrementado, uma vez que, por um lado, a revolução contribui para a criação de novos centros e, a médio e longo prazo, ela reforça os velhos centros urbanos. Outro fator importante foi a exploração de uma nova dinâmica demográfica com a imigração, promovendo a entrada dos colonos estrangeiros, transportando uma força criadora que não encontrou contrapeso na força da tradição das antigas civilizações, em contraposição ao caso asiático e africano, favorecendo a integração territorial e a consequente criação de cidades (Santos, 1982).

No Brasil, como o processo de urbanização no período colonial foi totalmente vinculado às forças e demandas externas, havia a concentração das áreas urbana no litoral, já que as cidades exerciam funções administrativas e burocráticas com a finalidade do escoamento da produção agrícola para a exportação. Já a partir da década de 1930, início da transição do Brasil de um país agrário exportador para um país urbano-industrial, com a implantação das primeiras indústrias de base, sobretudo as estatais, as cidades passam a ser produzidas segundo essa nova lógica. É um período de aceleração da dinamicidade econômica e de uma maior complexidade na divisão social e territorial do trabalho, aumentando os fluxos internos e externos por todo o Brasil. É o início da constituição da rede urbana brasileira (Silva, 2006).

Para Lopes (2008), o ritmo da urbanização brasileira na transição do século XIX para o século XX acompanha, grosso modo, as “ondas” de desenvolvimento industrial no país, sendo

---

<sup>17</sup> Importante estágio da revolução industrial, o transporte ferroviário teve considerável crescimento e consolidação no período de 1830 a 1850. Em 1830 havia apenas algumas dezenas de quilômetros de ferrovias em todo o mundo (basicamente a linha Liverpool-Manchester), por volta de 1840 havia mais de sete mil quilômetros e em torno de 1850 mais de 37 mil. A maioria delas projetadas numa poucas explosões de loucura especulativa conhecidas como "coqueluches ferroviárias" (1835-7 e 1844-7) e a maioria construída com capital, ferro, máquinas e tecnologia britânicos (Hobsbawm, 2007).

<sup>18</sup> O que não excluiu a rebeliões, revoluções e revoltas sociais em algumas cidades (Santos, 1982).

as principais nos períodos de 1890 a 1900, de 1914 a 1918, na década dos anos 30, de 1939 a 1945 e, com maior intensidade, a partir dos anos 50. Analisando esse período, Lopes (2008) pontua que no último decênio do século XIX as cidades brasileiras de maior crescimento eram as industriais, as quais naquela época incluíam metrópoles com população superior a cem mil habitantes (Rio de Janeiro e Recife), assim como outras com menos habitantes (como São Paulo e Porto Alegre), mas com desenvolvimento industrial similar. Já no decênio 1940-50, apesar da urbanização se processar em ritmo mais rápido nas cidades industriais, as não industriais também cresceram, e de forma mais rápida que a população total.

No período de 1872 a 1960, a população total do Brasil passou de 9.930.478 para 70.967.185 habitantes, um incremento de 614,64%. Enquanto a população residente em cidades com mais de 50 mil habitantes passou de 582.749 para 16.260.851 no mesmo período, uma variação positiva em torno de 2690%. Quanto a parcela da população que residia em cidades com mais de 100 mil habitantes, passou de 520.752 para 3.309.463 habitantes, ou seja, aumento de 535%. Já as cidades com mais de 500 mil moradores ocorreram apenas no ano de 1920, com população total em torno de 1.157.873 habitantes, já no ano de 1960 perfaziam 9.068.200 residentes, 683% superior ao início da série histórica. Simultaneamente, experimentou-se a multiplicação das cidades de maior porte, onde as aglomerações com população superior a cinquenta mil habitantes passaram de quatro para 73 entre 1872 e 1960; as com mais de cem mil habitantes de três para 31 no mesmo período; e as com mais de quinhentos mil habitantes, partindo de zero e chegando a seis no ano de 1960, como demonstrado por Lopes (2008), Tabela 5<sup>19</sup>.

Tabela 5- Evolução da população e concentração urbana no Brasil no período de 1872 a 1960.

| Ano  | População total | População das cidades com mais 50 mil habitantes | Nº de cidades na faixa | População das cidades com mais 100 mil habitantes | Nº de cidades na faixa | População das cidades com mais 500 mil habitantes | Nº de cidades na faixa |
|------|-----------------|--|------------------------|---|------------------------|---|------------------------|
| 1872 | 9.930.478       | 582.749  | 4                      | 520.752   | 3                      | -   | -                      |
| 1920 | 30.635.605      | 3.287.448  | 15                     | 2.674.836   | 6                      | 1.157.873   | 1                      |
| 1960 | 70.967.185      | 16.260.851                                       | 73                     | 3.309.463   | 31                     | 9.068.200   | 6                      |

Fonte: Lopes (2008). Organizado pelo autor (2024).

<sup>19</sup> Não há dados referente a divisão da população por tipo de moradia (urbano e rural) para a maior parte do período descrito na tabela, nem em Lopes (2008) tampouco no sistema de recuperação de dados (SIDRA) do IBGE, onde essa informação é disponibilizada apenas a partir do Censo de 1950.



Em meados do século XX há uma evolução bastante rápida da urbanização no Brasil, com a ocorrência do processo de internacionalização da economia brasileira e a penetração dos capitais multinacionais, política que se iniciou em 1955 e que consolidou o Brasil como um país urbano-industrial<sup>20</sup>. É o período de introdução das indústrias de bens de consumo que combina os papéis desempenhados pelas cidades, gera fluxos mais expressivos dentro do território nacional e a demanda crescente por mão-de-obra nas áreas de concentração industrial, sobretudo na região Sudeste do País. Nesse período, intensifica-se a migração de trabalhadores de muitas regiões, principalmente do Nordeste<sup>21</sup>, juntamente com a migração rural-urbana também intensificada em virtude da mecanização do campo e do aumento da concentração fundiária, levando ao aumento substancial das metrópoles no Brasil (São Paulo e Rio de Janeiro) e a um aprofundamento da divisão social e territorial do trabalho com a ampliação explícita das diferenças sociais e espaciais, sobretudo nas cidades (Becker, 2012; Silva, 2006).

A maior concentração populacional, flagrantemente acelerada nas metrópoles e grandes cidades brasileira na década de 1960, tem suas origens no contexto do processo da industrialização brasileira gestado, sobretudo, a partir dos anos de 1920, desencadeando significativos fluxos migratórios no interior do País. Naquele período, início do século XX, eram três as principais “ilhas” do mercado nacional: a região cafeeira; as zonas de colonização do Sul (dedicadas a produção agropecuária para o abastecimento da primeira); e a Zona da Mata nordestina (com a economia do açúcar). Quando surgem as condições para a industrialização, a indústria aparece nas cidades dessas regiões para a substituição da importação dos manufaturados. Com a progressiva industrialização e a lenta constituição do mercado em escala nacional, ela se concentra nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, em detrimento ao Sul e ao Nordeste<sup>22</sup>. Como consequência, as correntes de migração partindo dessas regiões “marginais” atuaram sobre as cidades, seja para as metrópoles

---

<sup>20</sup> Destaca-se, nesse sentido, a política industrial de substituição de importação do pós-guerra quanto a deflagração do Plano de Metas (1956-61) do Governo liderado por Juscelino Kubitschek.

<sup>21</sup> Um valioso panorama do processo histórico da emigração na região nordeste pode ser obtido em Lopes (2008), mais precisamente entre as páginas 66 e 76.

<sup>22</sup> Conforme Lopes (2008), no início do século XX há o espraiamento do café para o oeste de São Paulo e depois para o norte do Paraná (tendo Mato Grosso e Goiás como áreas tributárias nesse processo). Nesse sentido passa a constituir-se uma agricultura e pecuária comerciais nessas áreas, as quais próximas a região urbano-industrial dominante, vindo gradativamente a alijar as zonas de colonização do Sul, principalmente o Rio Grande do Sul, do abastecimento do eixo Rio-São Paulo. Processo similar se abate sobre a economia rural nordestina onde, já no início do século XX, o mercado dos principais produtos de sua economia (algodão e açúcar) passaram do externo para o interno, devido a crescente concorrência da produção externa a menores custos, havendo a transição para o abastecimento majoritário da região urbano industrial Rio-São Paulo. Com a expansão açucareira e da coticultura em São Paulo (a partir dos 1920), se agravou o problema da economia nordestina.

(migração rural-urbana e inter-regional), seja para as grandes cidades de suas próprias regiões (como a migração rural-urbana nas cidades de Recife e Porto Alegre), seja para as áreas da “franja pioneira”, sobretudo Paraná, Goiás, Maranhão e Mato Grosso (Lopes, 2008).

Para Endlich (2009) a dependência<sup>23</sup> brasileira em relação à economia mundial fundamentou o país em um modelo econômico pautado no setor agrário-exportador que mesmo com as mudanças políticas e econômicas que tornaram a economia brasileira mais complexa, com o processo de industrialização e terceirização (e, assim, a passagem de um modelo agrário-exportador para outro urbano-industrial) os produtos agropecuários brasileiros incorporando ou não processos industriais continuam na pauta da produção principalmente para a exportação, oscilando de acordo com as conveniências do mercado mundial (em que a concorrência exige a produção a custos baixos, o que invariavelmente penaliza os trabalhadores) e dos interesses das classes dominantes nacionais, subservientes.

Corroborando Ross (2011) no sentido em que reafirma que somada a política desenvolvimentista implantada a partir da década de 1950 - que com a entrada de capital de tecnologia e capital estrangeiro impõe um novo ritmo à economia brasileira e acelera a progressiva transferência da população para as cidades - o setor agrário da economia (sobretudo a partir de 1970) foi mecanizado, liberando contingentes de força de trabalho que agora buscavam as cidades. Estas, por seu turno, não tiveram meios de absorver grande parte dos migrantes rurais em atividades tradicionalmente urbanas (indústria, comércio e serviços), o que gerou uma massa de desempregados e subempregados crônicos formando populações marginalizadas social e economicamente nas décadas posteriores.

Sobre esse período, a partir da década de 1970, Silva (2006) destaca que no contexto da crise da produção fordista há significativas modificações na economia mundial. Ocorrendo um processo de reestruturação produtiva com base nos princípios da economia de acumulação flexível inspirada no sistema de produção japonês, o *Toyotismo* atinge não só as formas como se organizam as linhas de produção, mas cria também novas formas de gestão e gerenciamento do processo produtivo, o que invariavelmente teve rebatimentos no Brasil.

Por seu turno, Harvey (2008) indica que no cenário global o fordismo dava indícios de problemas sérios já em meados da década de 1960, o que pode ser melhor compreendido a partir da economia hegemônica dos EUA. Naquele período, a recuperação da Europa e Japão no pós-

---

<sup>23</sup> Para Endlich (2009) a situação econômica de um País tornado devedor, ou seja, dependente da produção de divisas financeiras internacionais, explica parcialmente a persistente vulnerabilidade diante do mercado mundial.

guerra havia se completado, havendo um impulso para a criação de mercados consumidores em virtude da saturação do mercado interno.

E nos EUA o enfraquecimento da demanda efetiva foi compensado pela guerra à pobreza e a guerra do Vietnã, o que não impediu a queda da produtividade e da lucratividade corporativa marcando um problema fiscal que levaria a inflação e ao declínio do papel do dólar como moeda-reserva internacional estável. Quadro agravado pela formação do mercado eurodólar, pelas políticas de substituição de importações de países do Terceiro Mundo – caso do Brasil e da América Latina em particular - e o primeiro movimento das multinacionais em direção da manufatura no Sudeste Asiático, que gerou uma onda de industrialização fordista competitiva em ambientes novos onde o contrato social do trabalho era praticamente inexistente. Daí por diante, de fato, a competição internacional se intensificou à medida em que a Europa Ocidental, Japão e uma gama de países recém industrializados desafiaram a hegemonia estadunidense no âmbito do fordismo. De modo geral, ficava evidente a incapacidade do fordismo em lidar com as contradições do capitalismo, muito por sua rigidez, pois sua demanda por investimentos de capital fixo de larga escala e de longo prazo em sistemas de produção em massa impediam a flexibilidade de planejamento e presumiam crescimento estável em mercados de consumo invariantes (Harvey, 2008).

Em resposta a esse quadro, segundo Moreira (2000), o *Toyotismo* inaugura o que convencionamos como a terceira revolução industrial<sup>24</sup>. Surgida a partir da indústria automotiva japonesa, sua base é a microeletrônica e introduz uma era que não é propriamente industrial, pois é antes uma revolução que se passa na esfera da circulação. O computador tem lugar central nessa economia e, além dos rebatimentos nos processos no interior das fábricas<sup>25</sup>, a produção passa a ajustar-se à demanda do mercado e a terceirização e a subcontratação entre empresas no processo produtivo horizontaliza as relações entre empresas de vários tamanhos, tipos e setores em substituição à verticalização fordista. Nesse sentido, os velhos problemas do fordismo como os de custo e produtividade, o equilíbrio entre a produção e o consumo, crise de superprodução, de subconsumo e de estoques são superados. Mas, em contrapartida, cria-se

---

<sup>24</sup> Para Moreira (2000) a primeira revolução industrial que ocorre no século XVIII, tendo como ramo básico o têxtil de algodão, impõe o espaço denominado manchesteriano onde as localizações se orientam a partir das minas de carvão, e a fábrica marcada pela “porosidade” em virtude do predomínio do trabalhador por ofício. Já a segunda revolução industrial tem os Estados Unidos como partida, por volta de 1870, combinando a metalurgia, a eletromecânica e a petroquímica como a tecnologia do período. A indústria automotiva assume o centro do sistema, tendo como referência o taylorismo-fordismo, e o trabalho por tarefa substitui a porosidade do trabalho no chão de fábrica emergindo um sistema altamente hierarquizado, seja no plano interno da fábrica, seja nas localizações geográficas e dos centros urbanos.

<sup>25</sup> Sobre isso, consultar Moreira (2000).

outros, como o aumento do monopolismo, devido ao alto nível de investimentos centralizados em poucas empresas, e o avanço do capital financeiro e especulativo, possibilitados pela fusão da informática com as telecomunicações. O impacto de imediato é sobre as fronteiras, dos Estados Nacionais e das Regiões polarizadas em seu interior, sujeitando o Estado Nacional à globalização financeira, em que a política keynesiano-fordista é substituída pelo pensamento neoliberal.

No plano da urbanização brasileira, é nesse período (segunda metade do século XX) que as migrações internas, tanto rural-urbana com rural-rural ganham novo impulso, alterando substancialmente o processo de urbanização. Seja pelo adensamento das grandes e médias cidades, em reflexo a expansão dos setores da indústria, comércio e serviços que tendem, inclusive, a se retroalimentarem; assim como pelo avanço das áreas de expansão da fronteira agrícola (Becker, 2012). Nesse último, se por um lado tem-se o desenvolvimento de novos centros urbanos que alicerçam a expansão agrícola, agora para estados como Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Tocantins, Goiás, Maranhão, Bahia e Região Amazônica (Becker, 2012, Farias, 2022); por outro, percebe-se o declínio populacional e esvaziamento funcional de outros centros, em virtude das alterações no setor agrícola, sobretudo pelo declínio do papel do café na economia brasileira, como na Região Oeste do Paraná e no Oeste Paulista, por exemplo (Endlich, 2009; Roma, 2012).

Ross (2011) por seu turno, apresenta que a vigorosa expansão da fronteira agrícola experimentada no Brasil nas últimas três décadas do século anterior respondia, além do suprimento do crescente mercado consumidor nacional, à uma estratégia de ocupação de todo o território nacional que aliado à política desenvolvimentista desencadearam a vigorosa migração do Sul, Sudeste e Nordeste do Brasil para as regiões Centro-Oeste e amazônica, em busca, também, de absorver o excedente de mão-de-obra rural liberado pela mecanização da agricultura<sup>26</sup>. Associadas aos incentivos fiscais<sup>27</sup>, uma rede rodoviária foi criada para facilitar a penetração no interior do País, como as rodovias Transamazônica, Cuiabá-Santarém, Belém-Brasília, Cuiabá-Porto Velho, entre outras.

Ponto pacífico, diante ao exposto, é o fato de que a proporção de brasileiros residentes nas cidades em relação aos rurais é praticamente de seis para um, conforme o Censo

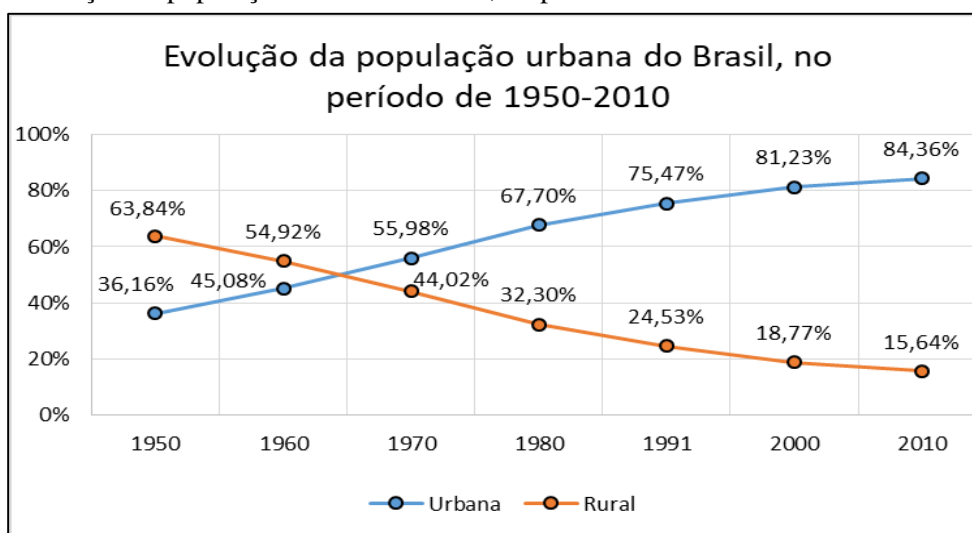
---

<sup>26</sup> Destaca-se a mecanização das culturas de trigo e soja, no Rio Grande do Sul e em Santa Catarina, e da substituição dos cafezais do norte do Paraná e São Paulo pelas culturas da cana-de-açúcar e pastagens (Ross, 2011).

<sup>27</sup> Como a concessão de terras por meio do Incra e empresas privadas e a criação de superintendências como a Sudam e a Sudeco.

Demográfico de 2010. De forma mais específica, 84,36% da população brasileira residia em cidades na ocasião do último Censo, enquanto os que residiam em áreas rurais perfaziam 15,64%. Quadro muito diferente do início da série histórica<sup>28</sup> em 1950, quando os moradores de áreas urbanas correspondiam a apenas 36,16% da população enquanto os das áreas rurais somavam 63,84%, tendo proporções mais equivalentes em 1960 e já sendo constatada a inversão no Censo de 1970, como podemos observar no Gráfico 4.

Gráfico 4 - Evolução da população urbana do Brasil, no período de 1950-2010.

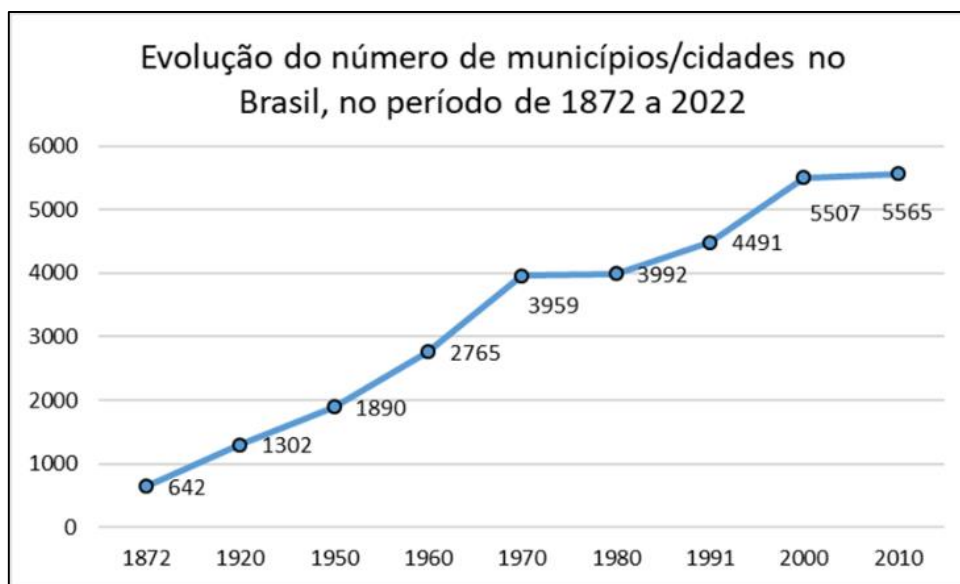


Fonte: Sidra (2024). Organizado pelo autor (2024).

A evolução da população urbana nacional é acompanhada em todo período pela proliferação no número de cidades com destaque ao decênio 1960-1970, quando no País foram 1.194 as emancipações, passando de 2.765 para 3.959 municípios, acréscimo de 43,18%, e para o período o de 1991 a 2000, quando houve 1.016 emancipações, ou seja, um crescimento de 22,62%, havendo significativa estabilidade nas décadas seguintes (Gráfico 5).

<sup>28</sup> Os dados da população por situação de moradia estão disponíveis a partir do Censo Demográfico de 1950.

Gráfico 5 - Evolução do número de municípios/cidades no Brasil, no período de 1872 a 2022.



Fonte: IBGE (2013, 2024a). Organizado pelo autor (2024).

Sobre o processo de criação e ampliação dos municípios, destaca-se que houve no Brasil duas “ondas” ou “ciclos” de emancipação, sendo a primeira entre os anos de 1960 a 1970, muito explicada flexibilidade prevista na constituição de 1946 e por questões orçamentárias<sup>29</sup> associando-se a isto a significativa evolução populacional no período. O vertiginoso movimento emancipatório foi freado a partir da Lei Complementar nº 1/1967. Já a segunda “onda” pode ser percebida a partir da Constituição Federal de 1988, quando os municípios foram elevados a terceiro membro da Federação, recebendo autonomia ainda maior e flexibilizando os atributos de criação, fusão e desmembramento de municípios<sup>30</sup>. Contudo, nova desaceleração nas emancipações foi percebida através da promulgação da Ementa Constitucional nº 15, de 1996, que desacelerou novamente a criação de novos municípios, pois estabeleceu critérios emancipacionistas mais rígidos, sobretudo exigindo a consulta por meio de plebiscitos a população do município de origem e não apenas do distrito que pretendente a emancipação (Ferrari, 2016; Fernandes, 2018; Bonow; Pinheiro, 2020).

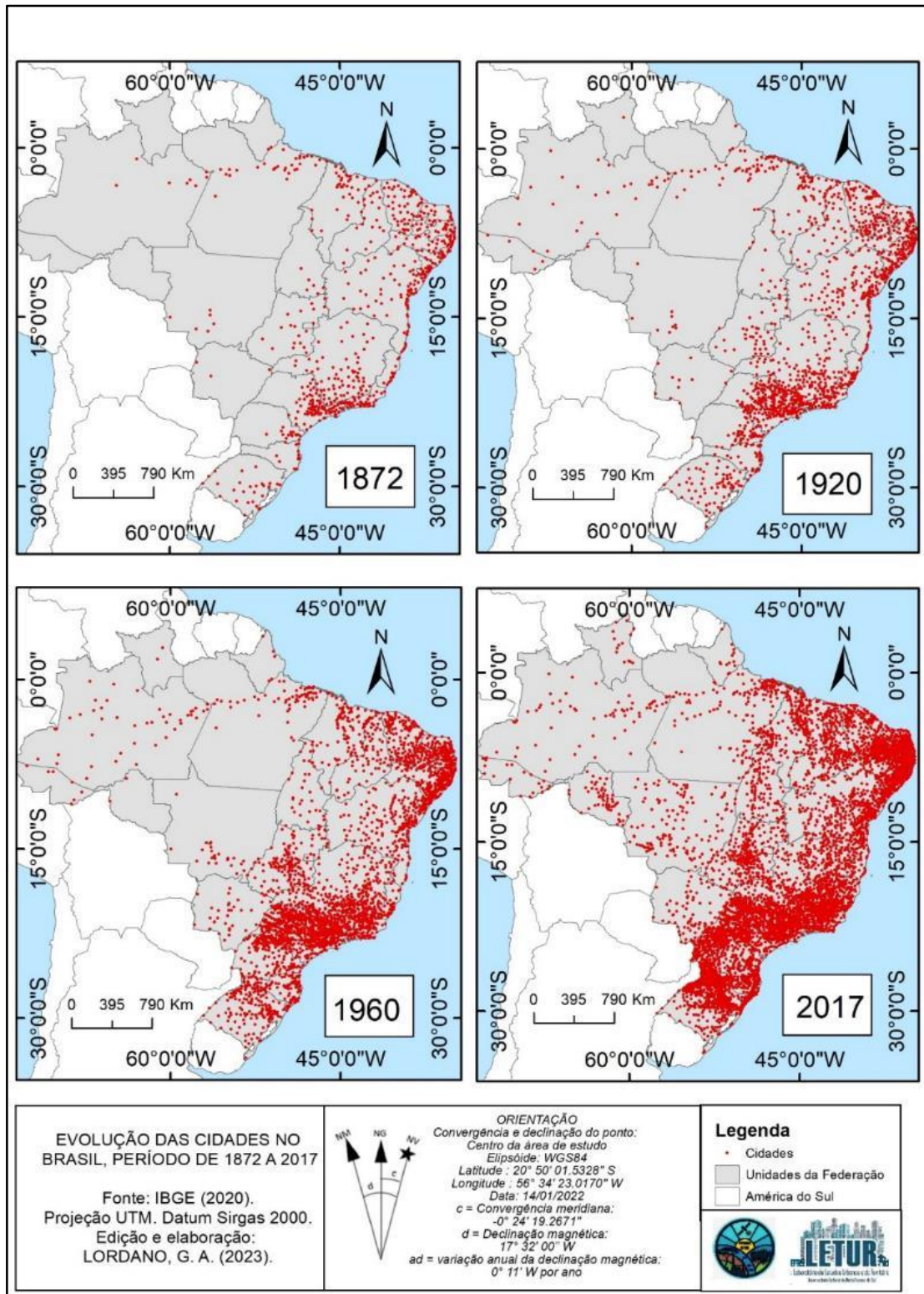
De toda sorte, o processo da urbanização brasileira, a criação e/ou crescimento dos núcleos urbanos, leva ao espraiamento da cidade que paulatinamente deixam de ser percebidas apenas na região litorânea e o interior do país, cada vez mais, vê-se diante das cidades de variadas proporções, percebendo-se, contudo, o predomínio dos centros de porte pequeno.

<sup>29</sup> Considerando que no período os recursos do Fundo de Participação dos Municípios eram divididos de forma igual a todos municípios.

<sup>30</sup> Quando se considera o período de 1987 a 1997, fica bastante claro o segundo “ciclo de emancipação”, comparável em número de municípios emancipados ao período de 1960-1970, uma vez que além da nova constituição outros fatores também chamam atenção, como o expressivo aumento populacional do período.

Nesse sentido, o mapa disposto na Figura 3 apresenta não apenas a evolução, mas também a espacialidade das cidades brasileiras conforme sua evolução no período de 1872 a 2017, última atualização disponível pelo IBGE.

Figura 3 - Mapas com a espacialização das cidades no Brasil no período de 1872 a 2017.



Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

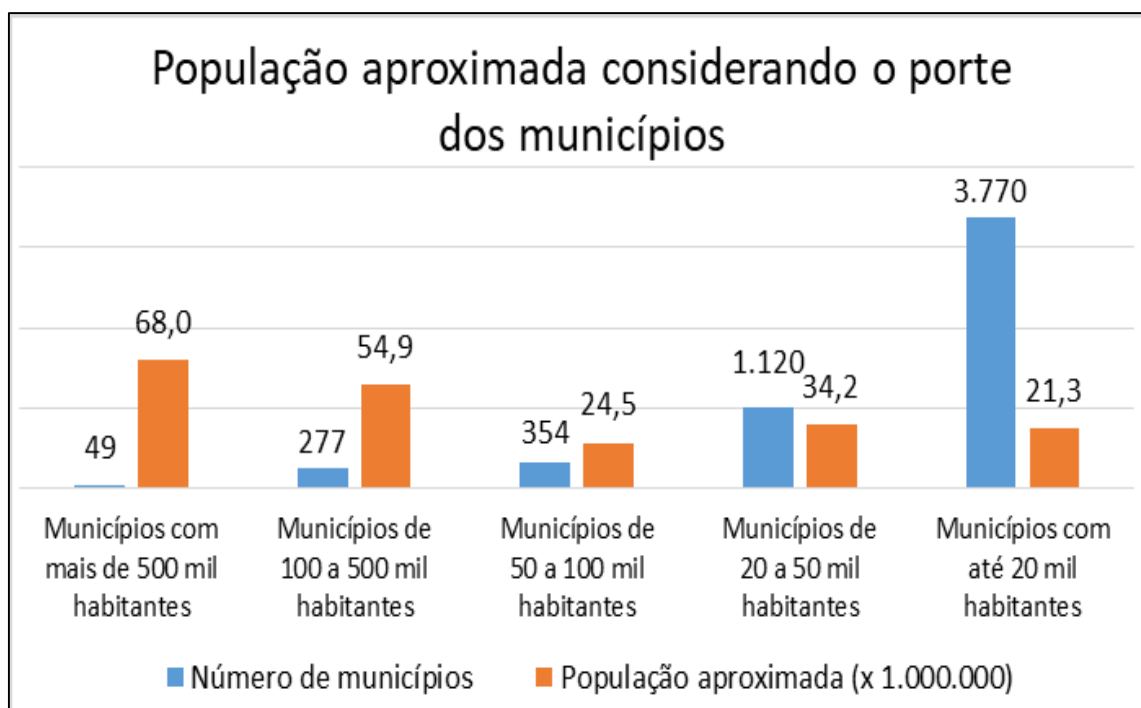


Fruto do processo histórico de emancipação municipal ocorrido no Brasil, os municípios com cidades de porte pequeno passam a ser maioria, no que concerne ao número total dos municípios brasileiros, o que se revela inversamente proporcional quando considerado a população neles residentes.

Considerando as projeções do IBGE no ano de 2021, enquanto os municípios com população superior a 500 mil habitantes, que são apenas 49 (ou seja, 0,88% do total), concentram em torno de 68 milhões de moradores (31,89% do total do País), os municípios com até 20 mil habitantes perfazem 3.770 unidades (67,68% do total), ao passo que a população dos municípios dessa faixa perfaz 21,3 milhões, apenas 14,81% do total nacional.

Na faixa intermediária destaca-se a população concentrada nos municípios de porte médio, ou seja, de 100 a 500 mil habitantes, os quais somam 277 municípios em todo País (4,97%), com uma população total de 54,9 milhões (25,78%). Nos municípios entre 20 e 50 mil habitantes residem 34,2 milhões (16,03%) divididas em 1.120 municípios (20,11% do tal) e nos municípios com população que varia de 50 a 100 mil habitantes residem 24,5 milhões (11,48% do total) em 354 municípios desse porte (6,36%), como demonstramos no Gráfico 6 e na Tabela 6.

Gráfico 6 - População estimada no ano de 2021, considerando o porte dos municípios brasileiros.



Fonte: IBGE (2023). Organizado pelo autor (2024).



Tabela 6 - População estimada no ano de 2021, considerando o porte dos municípios brasileiros.

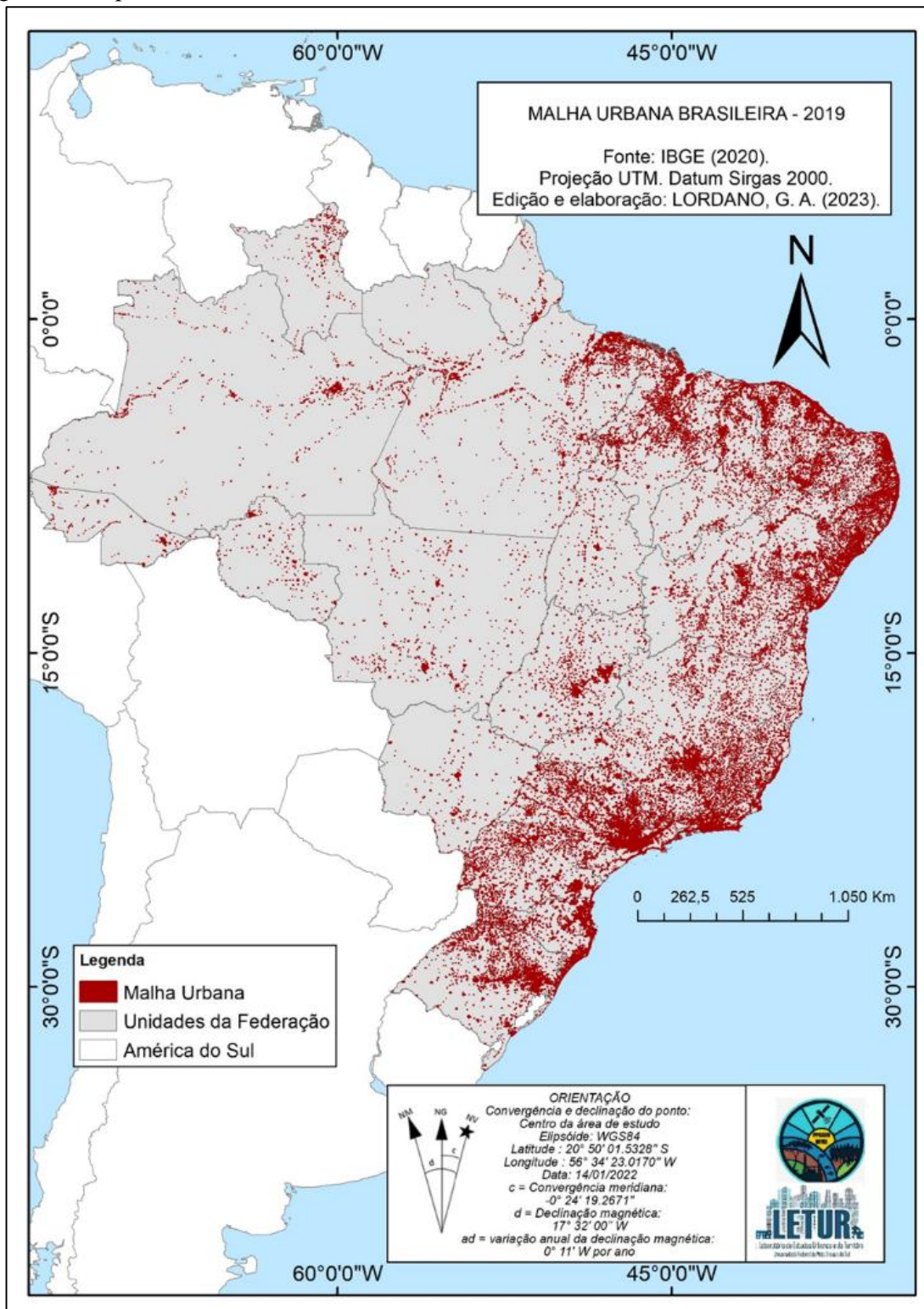
| Recorte populacional dos municípios       | Número e percentual de municípios | População aproximada (x 1.000.000) |
|---|-----------------------------------|------------------------------------|
| Municípios com mais de 500 mil habitantes | 49 (0,88%)                        | 68,0 (31,89%)                      |
| Municípios de 0 a 500 mil habitantes      | 277 (4,97%)                       | 54,9 (25,78%)                      |
| Municípios de 50 a 100 mil habitantes     | 354 (6,36%)                       | 24,4 (11,48%)                      |
| Municípios de 20 a 50 mil habitantes      | 1120 (20,11%)                     | 34,2 (16,03%)                      |
| Municípios com até 20 mil habitantes      | 3770 (67,68%)                     | 31,6 (14,81%)                      |
| Total                                     | 5570 (100,00%)                    | 213,3 (100,00%)                    |

Fonte: IBGE (2023). Organizado pelo autor (2024).

Contudo, apesar de muito didático para nossa pesquisa, a observação da cidade a partir da população total do município tem suas limitações, uma vez que do ponto de vista geográfico é o papel que as cidades adquirem no território nacional que nos permite vislumbrar a complexidade de cada localidade enquanto parte de um sistema mais amplo.

Nesse sentido, recorreremos ao importante estudo desenvolvido pelo IBGE, que classifica e hierarquiza os centros urbanos nacionalmente. São as Regiões de Influência das cidades (REGIC), o qual foi atualizado no ano de 2018. De certa forma, o estudo permite que entendamos como que o adensamento populacional e o crescimento da malha urbana (Figura 4), somados as especificidades geográficas e econômicas de cada região traduzem-se em funções específicas das cidades para o atendimento de sua população ou ainda para sua região de influência.

Figura 4 - Mapa da malha urbana brasileira no ano de 2019.



Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Nesse sentido, cumpre esclarecer com base nos dados do último REGIC que o Sudeste é a região que concentra o maior número de centros urbanos dos maiores níveis hierárquicos da rede urbana nacional, as quais tem maior centralidade no que concerne às funções de oferta de

bens e serviços e gestão do território nacional. Dos quinze arranjos populacionais considerados metrópoles pelo IBGE cinco (33,3%) localizam-se na Região: a Grande Metrópole Nacional São Paulo/SP, a Metrópole Nacional Rio de Janeiro/RJ, e as Metrópoles Belo Horizonte/MG, Campinas/SP e Vitória/ES (Tabela 7).

Tabela 7 - Distribuição regional dos cinco níveis de hierarquia urbana no Brasil.

| Grandes Regiões | Metrópole |      | Capital Regional |      | Centro Sub-Regional |      | Centro de Zona |      | Centro Local |      |
|-----------------|-----------|------|------------------|------|---------------------|------|----------------|------|--------------|------|
|                 | Cidades   | %    | Cidades          | %    | Cidades             | %    | Cidades        | %    | Cidades      | %    |
| Brasil          | 15        | 100  | 97               | 100  | 352                 | 100  | 398            | 100  | 4037         | 100  |
| Norte           | 2         | 13,3 | 11               | 11,3 | 27                  | 7,7  | 21             | 5,3  | 373          | 9,2  |
| Nordeste        | 3         | 20   | 21               | 21,7 | 88                  | 25   | 135            | 33,9 | 1436         | 35,6 |
| Sudeste         | 5         | 33,3 | 38               | 39,2 | 120                 | 34,1 | 107            | 26,9 | 1074         | 26,6 |
| Sul             | 3         | 20   | 21               | 21,7 | 83                  | 23,6 | 90             | 22,6 | 819          | 20,3 |
| Centro-Oeste    | 2         | 13,3 | 6                | 6,2  | 34                  | 9,7  | 45             | 11,3 | 335          | 8,3  |

Fonte: IBGE (2018). Organizado pelo autor (2024).

Das Capitais Regionais, 39,2% das cidades dessa categoria (38 de 97) são da região Sudeste, com destaque para os arranjos populacionais de Ribeirão Preto/SP, São José dos Campos/SP, Montes Claros/MG e Uberlândia/MS; localiza-se também nessa região boa parte dos Centros Sub-regionais, 120 dos 352 arranjos desse nível (34,1%). Quanto as cidades de menor nível hierárquico, destaca-se quantitativamente a Região Nordeste que concentra 33,9% dos Centros de Zona (135 de 398) e 35,6% dos Centros Locais (1436 de 4037) de todo País, como demonstrado na Tabela 7.

Em uma aproximação ao nosso objeto de estudo, o Estado de Mato Grosso do Sul não apresenta nenhuma metrópole. A Capital administrativa, Campo Grande, destaca-se como Capital Regional A; Dourados, como Capital Regional C, Três Lagoas, como Centro Sub-Regional A; as cidades de Coxim, Ponta Porã, Nova Andradina, Naviraí e Paranaíba e os Arranjos Populacionais de Aquidauana, Corumbá e Jardim como Centros Sub-Regionais B; Amambai, Rio Brilhante e São Gabriel do Oeste como Centros de Zona A; e Bela Vista, Cassilândia e Chapadão do Sul como Centros de Zona B (IBGE, 2018).

### 3.2 A URBANIZAÇÃO NA CADÊNCIA DA RELAÇÃO CIDADE-CAMPO-CIDADE

O processo de urbanização no Brasil, assim como em outros países da economia periférica<sup>31</sup>, é fortemente associado, historicamente, a eclosão das metrópoles e grandes cidades, as quais absorvem a população rural que em busca de uma melhor condição de vida, e/ou expropriada da possibilidade de permanecer no campo, não encontraram outra alternativa além da migração para áreas urbanas (Santos, 1981).

Esse é um processo que se desenrolou em grande parte dos países subdesenvolvidos com economia liberal (Santos, 1981). São as grandes cidades e metrópoles que tem chamado mais atenção dos pesquisadores, sobre as quais se dedicam majoritariamente a reflexão sobre a cidade. Contudo, no contexto brasileiro nas últimas décadas, desperta-se a atenção no debate acadêmico-científico, também na Geografia, sobre o papel das cidades de porte pequeno e médio no contexto urbano nacional.

A grande maioria dos 5.571 municípios brasileiros é polarizada<sup>32</sup> por cidades de porte pequeno. É inegável que ela é realidade em todos os Estados da Federação, ainda que de forma diferenciada em cada contexto. Optamos nesta tese pela utilização dos termos “cidade de porte pequeno” e “cidade de porte médio”, para a caracterização das cidades no contexto da interiorização da urbanização brasileira, em virtude do enorme gradiente de possibilidades de classificação das cidades, as quais apresentamos em alguma medida durante o texto. Contudo, para essa afirmação inicial, quantitativamente, temos em mente como cidades de porte pequeno os núcleos urbanos com população de até 20 mil habitantes, como utilizado por Pereira (2007) e Santos (1981, 1986).

Em todo caso, cidades de patamares demográficos superiores também têm sido classificadas como pequenas. Corrêa (2018), ao pensar as funcionalidades das cidades locais, trabalha com o recorte de até 30 mil habitantes. Por seu turno, Simões e Amaral (2011), ao trabalhar a noção de cidades médias, têm o recorte populacional de 50 a 500 mil habitantes para esses centros, o que imputa aos centros com população inferior a 50 mil moradores o recorte de porte pequeno. Santos (1993) admitia como médias as cidades em torno de 100 mil habitantes. Já Vieira, Roma e Miyazaki (2007) pontuam que o IBGE classifica cidades pequenas como sendo os aglomerados urbanos com contingente populacional de até 50 mil habitantes e que, no que se refere as cidades de porte médio, as pesquisas geralmente consideram o intervalo entre

---

<sup>31</sup> Sobre o processo de urbanização das economias periféricas da Ásia, África e América Latina, consulte Santos (1981).

<sup>32</sup> Expressão encontrada em Fernandes (2018).

100 e 500 mil habitantes, havendo, contudo, outras pesquisas que consideram o patamar demográfico entre 50 e 250 mil. Sendo assim, não há consenso.

Sendo assim, vale a observação feita por Santos (1993, p. 70), “[...] as séries estatísticas são miragens”, pois os números em momentos distintos possuem significados diferentes<sup>33</sup>. Nesse sentido, adjetivar as cidades como “pequenas” ou “médias” não é tarefa simples. O que pode ser entendida como cidade desses portes em um determinado contexto, pode não ser em outros, e isso passa pela necessidade de uma análise que fuja dos critérios estritamente quantitativos, como o patamar demográfico, para designar estes centros.

E logo, como veremos adiante, à análise geográfica mais vale compreender as cidades qualitativamente pelas funções que desempenham em sua área de influência. Isso corresponde ao fato de que a cidade, assim como qualquer outro “fato” geográfico, não pode ser interpretada desarticulada às escalas local, regional, nacional e global. Isso posto, segundo Sposito e Jurado da Silva (2012) existem cidades pequenas muito distintas entre si, elas apresentam particularidades e singularidades que demandam cautela em seu estudo, uma vez que não se pode fazer generalizações e/ou simplificações, tampouco propor uma regra universal e categórica para a definição desses centros.

E da mesma forma em que devemos observar que as cidades de pequeno e médio porte (ou o que pode ser assim considerada) são muito diferentes entre si, também devemos nos ater ao fato de que elas não podem ser entendidas fora da totalidade, o que passa por tomá-las diante (e a partir) dos processos que historicamente organizam o território, considerando as relações campo-cidade-campo.

Nesse sentido, concordamos com Endlich (2009) e Fernandes (2018) na afirmação de que as cidades pequenas não estão isoladas (e assim não podem ser percebidas), pois elas compõem a rede urbana e devem ser lidas como articuladas a contextos amplos.

Sobre isto:

[...] estão inseridas, articuladas e conectadas às dinâmicas urbanas, inclusive em esfera global, pois fazem parte do modo de produção capitalista e fazem parte – e são influenciadas por - do fenômeno de globalização, sofrendo as consequências e a perversidade desses processos. Assim, a maior parcela da população dessas pequenas cidades tem suas vidas condicionadas às decisões do capital (Fernandes, 2018, p.14).

---

<sup>33</sup> A título de exemplo, Santos (1993) pontua que uma cidade em torno de 20mil habitantes na década de 1940 poderia ser considerada média, fato que não se verificava nas últimas décadas do século passado.

Em nossa postura ligada ao materialismo histórico, nos vale entender, ao menos em parte, o processo de conformação das cidades de porte pequeno e médio dentro da organização da sociedade capitalista. Nesse sentido, recorremos a Endlich (2009) que a partir do pensamento contido em Harvey (1982) e Santos (1979) trabalha com a ideia das forças de concentração e dispersão do capital e colabora, assim, para visualizarmos seus reflexos em cidades de portes extremos. Nesse cenário, as forças de concentração do capital, impulsionadas sobretudo pelos interesses industriais, produziram a reserva de mão de obra nas grandes cidades como condição para a manutenção das relações assimétricas de poder e representação do capital<sup>34</sup>.

Quanto as forças de dispersão do capital, pontua:

As forças de dispersão decorrem dos interesses do capitalismo de (re)incorporação de áreas produtivas. A cada momento de adequação tecnológica, as forças de dispersão ganham novos elementos, constituindo períodos técnicos que geram meios geográficos com conteúdos e arranjos diferenciados. **As numerosas pequenas cidades brasileiras fazem parte do urbano que se produz com as forças de dispersão** (Endlich, 2009, p. 85, grifo nosso).

Sobre essas forças do capital, em um primeiro momento, as forças de dispersão aconteceram com as atividades primárias (Endlich, 2009), as quais são fortemente impactadas no período da reformulação produtiva característica do período técnico-científico-informacional, o que reverbera sobre todo território: “Antes, eram apenas as grandes cidades que se apresentavam como o império da técnica, objeto de modificações, supressões, acréscimos, cada vez mais sofisticados e mais carregados de artifício. Esse mundo artificial inclui, hoje, o mundo rural [...]” (Santos, 2006, p. 160).

O processo de tecnificação da base produtiva no Brasil teve início na década de 1950 por meio da importação dos meios de produção, sobretudo máquinas agrícolas. Apenas a partir do final da década de 1960 foi implantado um setor industrial produtor de bens de produção voltado à agricultura. Paralelamente, ocorria a modernização e o desenvolvimento, em escala nacional, de um mercado para os produtos industriais do sistema agroindustrial<sup>35</sup>. Transformações que, sobretudo as ligadas à tecnificação, estão inseridas em um movimento de mudanças significativas em nível econômico, social e territorial, com consequência direta sobre o êxodo rural, as migrações, o aumento da taxa de urbanização e a especialização da produção por culturas e regiões (espacialização da produção) (Marafon, 1998).

---

<sup>34</sup> Como demonstramos na seção anterior.

<sup>35</sup> Processo que ficou conhecido como "modernização da agricultura" (Marafon, 1998).

No que concerne aos impactos territoriais desse processo, cada parte do território é inserida de forma particular nos processos de reprodução capitalista, que nele atuará direta ou indiretamente. Para Harvey (2005), mão de obra, meios de produção e mercado são a tríade para o processo de reprodução ampliada do capital. E havendo entre eles desajustes, a crise de realização leva a queda da taxa de lucro e a necessidade de o capital buscar novos espaços, em outros termos, o processo de ajuste espacial. Nesse sentido, o capitalismo busca escapar de sua própria contradição através de sua expansão, a qual é simultaneamente intensificação de desejos e necessidades sociais e a expansão geográfica.

Mizusaki e Souza (2020), a partir da premissa de que o capitalismo necessita constantemente atuar em suas contradições, destacam que se deve considerar para o entendimento do atual momento histórico, frente a busca do capital pelo ajuste espacial, o atual contexto de mundialização econômica sob a égide do capital fictício, ou seja, da autorreprodução do valor. Nesse cenário, com base em Antunes (2015), os autores pontuam que as corporações possuem uma lógica de acumulação que pressupõe uma empresa flexível, fluida, volátil, enxuta, com trabalho vivo reduzido e ampliação do trabalho morto. Os meios de produção e as relações de trabalho no campo e na cidade estão cada vez mais incorporados a esta racionalidade, o da fluidez, do descarte, da volatilidade. Faces assustadoras desse processo são a extrema concentração de renda e a desigualdade social.

Não obstante, os reflexos dos movimentos de concentração e dispersão do capital tiveram (e têm) reflexo direto sobre a constituição da rede urbana. Neste aspecto, recorremos à Silva (2006) que em um esforço para entender a construção histórica da rede urbana em escala nacional, apresenta que no período colonial a urbanização, por ser um processo totalmente vinculado ao exterior, era basicamente litorânea, sendo as cidades detentoras de funções administrativas e burocráticas e com sua finalidade ligada ao escoamento da produção agrícola. Com a implantação das indústrias de base, na passagem para um Brasil urbano-industrial nas primeiras décadas do século XX, as cidades passam a ser produzidas conforme esta nova lógica, com maior dinamicidade e complexidade na divisão social e territorial do trabalho, aumentando os fluxos internos e externos por todo o Brasil, ou seja, “[...] o início da rede urbana brasileira [...]” (p.75).

Trata-se do romper à segunda revolução industrial que toma o território brasileiro no século XX, onde a indústria metalúrgica e petroquímica, associadas à eletromecânica, ditaram o ritmo da “era do aço” que tem na indústria automobilística o centro do sistema tornando-se a imagem simbólica desse processo. O efeito é uma reestruturação completa do espaço (Moreira, 2000).

Nesse processo:

A técnica caracteriza-se pela alta escala de concentração orgânica e territorial, acentuando os contrastes da distribuição de população e capitais entre cidade e campo inaugurados pelo período anterior<sup>36</sup>. A energia elétrica libera a indústria dos constrangimentos de localização e abre para uma expansão territorial sem limite, levando o mundo a industrializar-se como um todo. O mercado então se agiganta: toma a cidade e as vias de comunicação e transporte que dela se irradiam como ponto de partida e avança sua ação na direção do campo para além do limite urbano (Moreira, 2000, p.5).

Corrêa (2018) pontua que por volta de 1950 o Brasil era menos industrializado e urbanizado, em comparação com o período atual, pouco articulado e integrado internamente, uma vez que praticamente inexistia infraestrutura para circulação e transporte que conectasse as diferentes regiões do país. Isto posto, eram as pequenas cidades do período:

- a) Em termos demográficos menores que as pequenas cidades do século XXI;
- b) Constituía nó fundamental na rede de relações econômicas envolvendo o urbano e rural. Ao mesmo tempo era o começo da longa cadeia de comercialização e beneficiamento de produtos do mundo rural, concomitantemente, era o fim da cadeia de produtos industrializados provenientes sobretudo das grandes cidades. Situação que coloca a pequena cidade na confluência entre o urbano e o rural, e onde a figura do comerciante reunia essas duas atividades;
- c) Fornecedora de poucos serviços a sua população e à hinterlândia;
- d) Compassadas em dependência ao ritmo das atividades agrícolas;
- e) Foco da vida econômica, política e social de sua hinterlândia; e
- f) Pouco diferentes entre si do ponto de vista funcional.

Doravante, a dinâmica das cidades interioranas brasileiras é permanentemente impactada pela transição econômica da segunda metade do século XX, como viemos pontuando ao longo do texto, que em grande medida foi pautada na busca pela interiorização das atividades econômicas. Um movimento que, conforme Simões e Amaral (2011), pode ser caracterizado por duas vias: a desconcentração-concentrada da atividade industrial e a expansão das fronteiras agropecuária e mineral. Como resultado, houve o redirecionamento das correntes migratórias. A urbanização associada a essa expansão necessariamente levou/a à criação e ao fortalecimento de núcleos urbanos, inicialmente preponderantemente ligados à prestação de serviços, quer seja

---

<sup>36</sup> Refere-se Moreira (2000) à primeira revolução industrial.



pessoal e social (para atender as demandas da população crescente), quer seja produtivo e de distribuição (para permitir a re/produção do capital no espaço). O que vem na esteira do fenômeno da interiorização é a criação de novas centralidades urbanas.

Em todo caso, sobre a dispersão da cidade no interior do país já esclarecemos na seção anterior, sendo a funcionalidade das cidades de porte pequeno e médio o que mais nos atrai daqui em diante, sobretudo pensadas no contexto da relação campo-cidade-campo.

E no posfácio da obra de Sposito e Jurado da Silva (2013), Beatriz Ribeiro Soares, argumenta que da escala global à escala local a cidade organiza o espaço e o urbano se difunde pelo território se colocando cada vez mais no centro da vida cotidiana das pessoas, envolvendo, assim, desde as metrópoles até os espaços rurais mais longínquos. Neste sentido, sobre as cidades pequenas por todo território nacional, as vezes emergem como centros de importância local, dadas as condições regionais de interligação com a economia nacional e o desenvolvimento de atividades específicas; outras como localidades sem centralidade, cuja infraestrutura é precária; ou ainda como muitas outras que surgem pelas possibilidades da legislação que rege, no país, a criação de municípios.

No âmbito da geografia nacional, Milton Santos (1981, 1986) dispunha de reflexões sobre as “cidades locais”<sup>37</sup>. A cidade local, chamada de pequena cidade, se caracterizaria pelo pequeno patamar demográfico (comumente até 20 mil habitantes, baseado em estatísticas internacionais). Mas, como a quantificação numérica desses centros não é suficiente para sua caracterização, destaca-se sua função de atender as necessidades básicas de sua população e de sua região imediata (relação cidade-região<sup>38</sup>), ainda que receba ou recorra à outras cidades por serviços e equipamentos mais especializados e até mesmo mão de obra. Seria a partir dessa condição, ou seja, a partir de um certo estágio de desenvolvimento e dinamismo que um centro se define como cidade.

Sobre as funções das cidades de porte pequeno, Corrêa (2018) considera sua articulação à rede urbana, demonstra a complexidade da questão e colabora, neste sentido, com alguns pontos relativos a estes tipos de núcleos no Brasil:

---

<sup>37</sup> E referência maior as funções dos centros urbanos, Santos (1981, 1986) identifica no contexto dos países “subdesenvolvidos” quatro tipos de aglomerações: as cidades embrionárias, as cidades regionais, as metrópoles incompletas e as metrópoles completas.

<sup>38</sup> Nos permitimos interpretar a relação da cidade-região como a relação da cidade com outros centros e com o campo de sua hinterlândia imediata.

- a) As pequenas cidades têm diversas origens, seja período de criação, motivações, agentes sociais e padrão de localização. Hábitat concentrado que ora antecede o povoamento da hinterlândia, ora o sucede;
- b) Entendida como núcleo de povoamento onde parte da população está engajada em atividades ligadas a transformação e circulação de mercadorias e a prestação de serviços. E a parcela da população engajada em atividades agrárias é variável;
- c) É um núcleo dotado da função de sede municipal e isso significa certo poder de gestão do território. Trata-se da função político-administrativa que, casualmente ou por consequência, associa-se as atividades econômicas ligadas a produção e circulação de mercadorias e à prestação de serviços;
- d) A pequena cidade pode ser mais bem definida em relação ao grau de centralidade que desenvolve do que em relação ao seu tamanho demográfico;
- e) Desse modo, a pequena cidade caracteriza-se por ser um centro local; ou seja, que exerce centralidade em relação ao seu território municipal, sua hinterlândia, que em muitos casos é composta também por vilas e povoados e até por outras pequenas cidades menores ainda. Sobre este aspecto, a centralidade e o tamanho demográfico estão diretamente relacionados. Logo, as pequenas cidades, centros locais, dificilmente ultrapassam 20 a 30 mil habitantes, excluídos as que desempenham outras funções, como a industrial, que podem possuir população maior;
- f) As pequenas cidades brasileiras constituem um universo variado quando se considera um conjunto de características associadas aos núcleos urbanos e a suas hinterlândias. Diferentes arranjos que levam a tipos regionais de pequenas cidades<sup>39</sup>.

Nosso esforço nessa seção mais do que determinar as cidades em termos de uma classificação, passa por evidenciar como se realiza o processo de urbanização não-metropolitano na relação campo-cidade-campo.

Destacamos, neste ponto, o esforço de Fernandes (2018) em conceituar as cidades pequenas, afirmando que as dificuldades para tal são impostas desde o próprio conceito de cidade, que é complexo e incerto. E afirma que, no que concerne à cidade pequena, geralmente são duas as abordagens encontradas. A primeira é a quantitativa, em que o patamar mínimo e máximo de habitantes é considerado. Conseqüentemente, diante de não haver um consenso

---

<sup>39</sup> Para Corrêa (2018), nas variadas combinações existentes pode-se falar em pequenas cidades: das áreas de colonização europeia do sul do país, do Planalto Ocidental paulista, da Zona da Mata mineira, da área de cerrado, do Sertão nordestino, da Amazônia ribeirinha, e da “terra firme” da Amazônia.

quanto ao que seria o número máximo de moradores nestas localidades, independentemente da quantidade absoluta ou do patamar relativo, a utilização apenas de dados demográficos para se definir uma cidade como pequena acaba por empobrecer o conceito. A segunda é a abordagem qualitativa, que considera as funções que a cidade desempenha e sua inserção na rede urbana. Estaria, assim, na análise que considere os fatores quantitativos como qualitativos uma alternativa na determinação destes centros (Fernandes, 2018).

Assim, o entendimento acerca da conceituação das pequenas cidades perpassa, concomitantemente, por abordagens quantitativas (os patamares mínimos e máximos de habitantes) e qualitativas (as relações e influências na rede urbana e a formação socioespacial das regiões). A abordagem quantitativa destaca apenas os números. Já a qualitativa ocorre dentro de um contexto geral de influência e/ou dentro de elementos isolados, como saúde, educação, emprego, lazer, consumo de produtos básicos, consumo de produtos de alto padrão, viagens aéreas, entre outros elementos (Fernandes, 2018 p. 21-22).

Há ainda, por outro lado, perspectivas que questionam o caráter urbano de núcleos que se caracterizam como pequenas cidades. Roma (2012), ao estudar as “cidades locais híbridas” da região da Nova Alta Paulista, apresenta que o entendimento do híbrido está na relação sociedade e natureza, sujeito e objeto, na inseparabilidade entre sistemas de objetos e sistemas de ações, tanto para o espaço geográfico quanto para território usado e na ideia de cidade híbrida. Tão logo, as mudanças se processam sobre um território herdado, que mesmo com as alterações que se processam mantém as estruturas passadas. Neste sentido, essas cidades não deixaram de ser a cidade dos notáveis (Santos, 1981), mas também processam o fortalecimento dos agentes característicos das cidades econômicas.

O híbrido entre urbano e não urbano revela as relações entre as dimensões, a mistura dos elementos e a síntese que nos demonstrará que a vida de relações, intensificada pelas incipientes funções urbanas reafirmando, ao mesmo tempo, o urbano pelas práticas socioespaciais que são geradas a partir da vida de relações, sendo essas práticas elemento da produção do espaço das cidades locais, compreendidas enquanto cidades híbridas, melhor dizendo, cidades locais híbridas (Roma, 2012, p.55).

Contudo, as incipientes funções, serviços e meios de consumos coletivos e individuais em algumas cidades da região levariam à dependência de seus moradores em relação a outros centros, aumentando a necessidade dos deslocamentos interurbanos e desencadeando processos de segregação socioespacial interurbana. O que permite, inclusive, que se questione o caráter urbano destas cidades (Roma, 2012).

Diante disto, mais do que contribuir com a construção do conceito, buscaremos identificar a cidade de porte pequeno frente à realidade de seu contexto, da rede urbana regional na qual esteja inserida. Neste ponto, concordamos com Fernandes (2018) quando pontua que em países extensos como o Brasil a conceituação e classificação das cidades pequenas variam de um Estado para outro e até mesmo entre as regiões de um mesmo Estado.

O outro ponto a ser considerado é que das cidades deste tipo, muito mais que a adjetivação, nos interessa entender as relações cidade-campo-cidade que nelas se desenvolvem. Acreditamos, guardadas as singularidades, que existam infinitas possibilidades de apreensão das dinâmicas socioeconômicas e suas contradições, que se revelam no cotidiano dos seus habitantes e onde a re/produção do espaço urbano pode estar mais conectado (e, quiçá, também determinado) à dinâmica do espaço rural imediato.

Corrêa (2018) pontua que as transformações econômicas<sup>40</sup> experimentadas no Brasil a partir da segunda metade do século XX reverberam de forma desigual e combinada sobremaneira nas cidades de porte pequeno, sobretudo em virtude da relação campo-cidade. Sobre as transformações pontua, do lado rural:

- a) A industrialização do campo ou um estágio superior a modernização do campo levou a maior concentração fundiária com diminuição do número dos pequenos proprietários, rendeiros e meeiros e o aumento do número de assalariados, ainda que temporário (esvaziamento do homem no ambiente rural); assim como ao aumento da demanda de bens e serviços tanto no que se refere aos insumos e maquinários, quanto ao beneficiamento e a transformação dos produtos agrícolas, levando a dependência da agricultura à indústria. Assim, as relações entre o urbano e rural perderam muito suas características e esse passa a ser mais bem definido como agrário;
- b) Em um outro extremo está a decadência ou a estagnação do campo (com a ausência dos fatores colocados anteriormente) que levou a fragmentação da propriedade fundiária, ao empobrecimento do solo, a falta de perspectiva da população rural e a emigração. As consequências para as pequenas cidades são muitas ocasionando a perda do conteúdo econômico e demográfico que as sustentavam; e

---

<sup>40</sup> Sobre as quais tratamos de forma mais específicas especialmente na seção anterior.

- c) Com a criação de novas áreas de produção localizadas na fronteira do povoamento, como na Amazônia, ou na fronteira da modernização, como no cerrado, proliferam-se a criação de pequenas cidades.

Ao observar a relação urbano-industrial, destaca-se que as transformações são por ele comandadas, impactando as cidades e o antigo mundo rural. Neste sentido, Corrêa (2018) ressalta que:

- a) A industrialização de produtos direcionados ao consumo produtivo e não produtivo passou a ser realizada em escala crescente, mas com grande concentração espacial. Ainda que a industrialização do campo seja resultante do desenvolvimento e expansão do processo capitalista industrial, por outro lado, muitas das indústrias instaladas em cidades pequenas desapareceram;
- b) O rápido e intenso desenvolvimento dos modais de transporte acelerando a circulação de mercadorias, pessoas, de capital e de informação, reduziu relativamente a distância e o tempo, que eram longos e lentos, tendo nas pequenas cidades impacto duplo. De um lado, elas puderam se comunicar, sem intermediações, com centros à longa distância, por outro, tornaram-se menos importantes à dinâmica econômica interna e da hinterlândia. O espaço dos fluxos atribuiu às pequenas cidades importância menor que anteriormente; e
- c) A estruturação do comércio atacadista e varejista levou a novos modelos de comercialização da produção agrária, como as cooperativas e o contato direto do produtor com a empresa industrial, assim como as cadeias de supermercados e lojas de varejos abastecidas diretamente pelas fábricas tornaram as estruturas comerciais preexistentes menos importantes. A pequena cidade não se beneficiou dessa transformação.

Por seu turno, Elias (2006) chama atenção sobre os impactos do atual processo de reestruturação produtiva sobre o trabalho agrícola e seus reflexos nas cidades de pequeno e médio porte. Nesse sentido, aponta a incorporação de profissionais de origem e vivências urbanas como engenheiros, veterinário, administrador, etc. à divisão social do trabalho do agronegócio, assim como a alteração quali e quantitativa das antigas funções, como o aumento

dos trabalhadores agrícolas assalariados<sup>41</sup> que, na maioria das vezes, residem nas periferias das cidades médias e pequenas. Por conseguinte, em muitos casos, a cidade passa também a acumular a função de abastecer o setor agrícola com mão de obra agrícola e/ou não agrícola.

Corrêa (2018), sobre a função da cidade de porte pequeno em dispor de reserva de mão de obra, observou esse fenômeno em dois sentidos distintos. O primeiro na relação cidade-cidade como no caso dos “subúrbios-dormitório”, os quais se constituem como resultado da absorção de um antigo centro local por uma grande cidade em crescimento e em expansão. Nesse caso, trata-se geralmente da cidade de porte pequeno que se localiza a uma distância próxima, o que viabiliza as mobilidades pendulares dos que trabalham na cidade de maior porte. Cidades como Maringá, Londrina/PR, Juiz de Fora/MG, Ribeirão Preto e Bauru/SP, entre outras, são exemplo das que possuem em seu entorno esse tipo de cidade.

O segundo, na relação campo-cidade como no caso dos “reservatórios de força de trabalho”, que ocorrem tanto em áreas de povoamento recente, como Amazônia Oriental, como em áreas integradas ao complexo agroindustrial, como o Noroeste Paulista. Núcleos de povoamento mais agrários que urbanos, local de reprodução de uma força de trabalho expulsa do campo, seja porque esse foi submetido à industrialização, seja porque se tornou decadente ou estagnado<sup>42</sup>.

E sobre a função de reserva de mão de obra para atividades agrícolas, Dias (2019), ao discutir a participação da pequena cidade de Canitar/SP na cadeia produtiva que envolve o agronegócio da cana-de-açúcar, pontua que a pequena cidade serve como reservatório de mão-de-obra para a etapa do cultivo, ou seja, em atividades de menor remuneração, sobretudo no período de safra, embora a demanda seja cada vez menor em virtude da mecanização agrícola. Atividades que exigem maior qualificação e especialização, e assim de maior remuneração para o trabalhador, encontram-se sediadas nas cidades de porte médio, próximas às agroindústrias processadoras, o que evidencia o caráter excludente da inserção do município na cadeia produtiva.

Fatores que associados a incipiente atividade industrial local e as limitadas funções urbanas desenvolvidas na cidade (como administração municipal e comércio local),

---

<sup>41</sup> Para Elias (2006), o trabalhador agrícola assalariado é um proletário agrícola. Trabalhador cujas relações de trabalho constituem prestação de serviços, ou seja, cuja força de trabalho é uma mercadoria vendida, em diferentes momentos do processo produtivo, ao empresário agropecuário.

<sup>42</sup> Subúrbios-dormitório e reservatórios de força de trabalho são, em conjunto com “lugares centrais”, os “centros especializados” e os “centros que vivem de recursos externos”, os tipos ideais de cidades pequenas que podem ocorrer de forma pura, mas que aparecem sobretudo de forma combinada (Corrêa, 2018).

representam o processo de vulnerabilidade econômica evidenciada pela dependência da ajuda governamental, quer seja por meio dos empregos nas administrações estadual e municipal, seja por meio de programas sociais, como Bolsa Família (Dias, 2019).

Sobre essa característica de dependência experimentada por parte das cidades de porte pequeno, Corrêa (2018) as tipificam como “centros que vivem de recursos externos”, mas com uma diferença contundente, pois os caracterizaram como antigos e decadentes lugares centrais, em áreas agrícolas decadentes ou estagnadas, ou seja, com a hinterlândia esvaziada econômico e demograficamente e sem condições de desenvolver atividades especializadas. Nesse sentido, viveriam esses centros de recursos monetários enviados por familiares que emigraram, de aposentadorias e pensões governamentais e do município, por meio do fundo de participação dos municípios. O que difere é o fato de Corrêa ter em mente, sobretudo, realidades da região Nordeste, o que não impede visualizar tal característica em outros contextos e de forma combinada.

Na tipologia das pequenas cidades de Corrêa (2018), as cidades do agronegócio não constituem um tipo particular. A referência mais próxima são os “lugares centrais”, que são na hierarquia urbana brasileira os centros locais, menos frequentemente os centros de zona. Ocorrem sobretudo nas áreas incorporadas a industrialização do campo, as áreas agrícolas modernizadas, onde a principal atividade desempenhada é a distribuição de bens e serviços para as atividades agrárias. Ocorrem, sobretudo, no Centro-Sul do país e em áreas matogrossenses<sup>43</sup>.

Dentre outros, no estado de Mato Grosso do Sul podemos citar o caso da cidade de Chapadão do Sul, sobre a qual Mariano (2021) destaca a formação de uma legítima cidade do agronegócio; onde o próprio município foi formado, organizado e pensado para ser o que de fato se transformou: um município onde a economia, a cultura, os costumes e os serviços urbanos giram entorno da agricultura, o que não impede que no plano urbano desigualdades se evidenciem, como no abismo entre moradias luxuosas e precárias, na falta de saneamento básico e internet em determinados locais da cidade.

No lado oposto, ou seja, quando ocorre a perda do papel da cidade de porte pequeno nas relações com o campo, estão os “centros especializados”, que podem ocorrer da refuncionalização dos núcleos diante dos investimentos internos e/ou externos que aproveitam da infraestrutura implementada; e, em menor número, como criação de capitais de grandes

---

<sup>43</sup> Em virtude da centralidade exercida, Harris e Ulman (2004) classificam os centros de diversas dimensões, no contexto dos Estados Unidos, como núcleos minúsculos (*Hamlets*), passando pelos povoados maiores (*Villages*), as pequenas cidades (*Towns*), as cidades (*cities*), até as grandes metrópoles.

empresas, que muitas vezes levam a construção e o controle de toda uma cidade (*company town*).

E como caso exemplar, podemos destacar o processo vigente na cidade de Ribas do Rio Pardo/MS, onde a gigante da celulose Suzano Papel e Celulose S.A. aporta cerca de R\$ 19,3 bilhões no aumento da área plantada com eucalipto e, sobretudo, na construção de uma das maiores fábricas de celulose do mundo.

O município que contava com aproximadamente 25.310 habitantes teve um incremento de nove mil novos moradores e um pico atual de dez mil empregados na obra. A completa refuncionalização da cidade e sua hinterlândia à companhia capitalista já escancara contradições. A prefeitura local estima um déficit habitacional de três a seis mil residências. Em virtude da elevação do preço médio do aluguel (passando da casa dos R\$ 600,00 para R\$ 3.000,00), parte dos trabalhadores assalariados da cidade tiveram que abandonar o aluguel e morar em áreas públicas em habitações precárias, muitas vezes de lona. Além do mais, a pressão sobre os serviços públicos e coletivos é exponencial, como nas vagas em escolas, creches, nos serviços de transporte, policiamento, hospitais e postos de saúde, além do comércio local (Camargo, 2023).

Salientamos, de toda forma, que não buscamos necessariamente enquadrar as cidades de Anastácio e Aquidauana em qualquer dos tipos de cidade de porte pequeno, apenas compreender como tais classificações nos dão base para visualizar a urbanização na perspectiva da relação campo-cidade em uma dimensão ampliada. E assim, aproximá-la a realidade empírica do nosso objeto de pesquisa, uma vez que suscitamos e corroboramos com Corrêa (2018) quando afirma que, como tipos ideais, as cidades de porte pequeno podem até ocorrer de forma pura, mas tendem, sobretudo, a ocorrer de modo combinado.

### 3.3 CIDADE E CAMPO: ENTRE A DEFINIÇÃO E O CONCEITO

Ao tratar da cidade e/ou do fenômeno urbano com certa superficialidade podemos ser levados a simplificações ou generalizações ou, em última análise, a confusões conceituais. A fim de evitar imprecisões e para uma aproximação de nosso objeto de análise neste trabalho, faremos uma breve explanação acerca dos conceitos (e definições) de cidade e campo, e de urbano e rural.

Isto posto, é pertinente estabelecer a diferença entre definição e conceito. Sposito e Jurado da Silva (2013) estabelecem que a definição é um processo pelo qual não há necessariamente uma conceituação. Trata-se de uma delimitação fixa e exata que busca



estabelecer limites precisos, determinados e rigorosos. Geralmente, ligado à questão política, legal e normativa que estabelecem regras e modelos a serem seguidos. Nas ciências sociais, prosseguem Sposito e Jurado da Silva (2013), busca-se superar as definições com a proposição de conceituações.

Neste sentido, “A conceituação ultrapassa a noção que está relacionada a uma ideia inicial sobre um problema que precisa ser discutido e respondido teoricamente” (Sposito; Jurado da Silva, 2013, p.30). O conceito supera uma classificação/enumeração pois busca contribuir para a caracterização do objeto. Sendo assim, trataremos inicialmente da definição de cidade e campo. Ou melhor, de identificar quais são os critérios em que se baseiam as definições desses espaços.

Os diversos parâmetros utilizados para a definição de cidade acabam implicando na sobreposição das dimensões político-administrativa e/ou demográfica. Pouco sociológica, geográfica e/ou histórica, tem-se no panorama político uma definição e não uma conceituação. Nos diferentes países, a definição de cidade é também diversa, não obedecendo a uma regra geral ou universal, e os critérios adotados podem se referir ao tamanho populacional; aos aspectos econômicos, funcionais e estruturais; aos serviços desempenhados; ao aparato político-administrativo; entre outros (Sposito; Jurado da Silva, 2013).

No Quadro 2, apresentamos alguns dos principais critérios utilizados por diversos países/entidades pelo mundo para a definição/delimitação de cidade.

Quadro 2 - Critérios para a definição de cidade adotados internacionalmente.

| <b>Crítério/s</b>  | <b>País/Entidade</b> |
|--|----------------------|
| Demográficos e funcionais  | Portugal             |
| Densidade demográfica  | OCDE                 |
|  | União Europeia       |
| Densidade demográfica, acessibilidade aos serviços e adensamento de habitações         | Austrália            |
| Político-administrativo  | Brasil               |
|  | Reino Unido          |
|  | Tunísia              |
|  | África do Sul        |
|  | Equador              |
|  | Guatemala            |
|  | El Salvador          |
|  | República Dominicana |
|  | Costa Rica           |
|  | Haiti                |
|  | Uruguai              |
| Cuba   |                      |
| Ocupação Econômica   | Israel               |
| Patamar populacional, densidade demográfica e uso do solo (adensamento de construções) | Estados Unidos       |
| Patamar populacional e ocupação econômica  | Chile                |
| Patamar populacional   | Argentina            |
|  | Bolívia              |
|  | México               |
|  | Venezuela            |
|  | Honduras             |
|  | Nicarágua            |
|  | Panamá               |
|  | Espanha              |
|  | França               |
|  | Itália               |
| Grécia   |                      |

Fonte: Abramovay (2000), Bernadelli (2006), Endlich (2006), IBGE (2017), Soares (2019). Organizado pelo autor (2024).

Não aludimos, aqui, eleger quais os critérios e/ou parâmetros mais adequados a aplicação em cada contexto. Nos permitimos, contudo, destacar que por mais elaborados e/ou aperfeiçoados que sejam os parâmetros utilizados para a definição do que vem a ser cidade e

campo, do ponto de vista da ciência geográfica, no máximo serão capazes de nos oferecer uma setorização para fins políticos-administrativos. O que já é em si mesmo muito necessário, sobretudo na perspectiva da elaboração das políticas públicas. Nos referimos a isto neste momento, pois, como detalharemos nas próximas seções, as definições são insuficientes para dar conta da diversidade de fenômenos que se realizam na cidade e atuam, assim, no processo de produção do espaço urbano.

Nessa lógica, Abramovay (2000) aponta que ruralidade e urbanidade são conceitos de natureza territorial e não meramente setorial. Assim, as qualificações extrapolam a análise meramente quantitativa, não podendo as cidades serem definidas pela presença da indústria, nem o campo pela presença da agricultura. Com enfoque no rural, baseando-se na literatura internacional, Abramovay busca responder quais as características gerais do meio rural capazes de superar as limitações das definições citadas anteriormente. Desta forma, são três os aspectos básicos que remetem ao meio rural: a relação com a natureza; a importância das áreas não densamente povoadas; e a dependência do sistema urbano.

Por seu turno, Sorokin, Zimmerman e Galpin (1981) se referem às diferenças fundamentais entre o mundo urbano e mundo rural como sendo: 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.

A exposição dos pensamentos de Abramovay (2000) e Sorokin, Zimmerman e Galpin (1981) reforçam que a compreensão de cidade e campo como unidades setoriais (ainda que sob a denominação de território) são insuficientes para dar conta das realidades, que se impõem no plano das relações sociais que se manifestam territorialmente.

E dito isto, e posto em perspectiva que é o critério político-administrativo que norteia a definição de cidade e campo na realidade brasileira, nos dedicaremos a uma breve passagem pela questão no Brasil.

Os parâmetros político-administrativos para a definição de campo e cidade no Brasil foram inaugurados a partir do Decreto-Lei 311, de 2 de março de 1938, o qual definiu que todos os distritos-sede no país fossem classificados como como cidades. Igualmente, as vilas passariam a denominar apenas as sedes dos distritos, considerando que anteriormente os distritos-sede podiam ser classificados tanto como vila quanto como cidade.

A definição de cidade e campo pautada na distinção entre solo urbano e o solo rural foi reforçada com a Lei 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que apresentou regras gerais acerca do

parcelamento do solo urbano, assim com atribuía aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios a jurisdição para legislar sobre as normas complementares, para adequação do previsto na Lei às peculiaridades locais relativas ao parcelamento do solo municipal. Por outro lado, destaca-se o Estatuto da Terra (Lei 4.504, de 30 de novembro de 1964), uma legislação assertivamente agrária para normatizar o solo “rural”, uma vez que regula os direitos e obrigações relativos aos imóveis rurais, seja para fins de execução da reforma agrária seja para a promoção da política agrícola.

A definição de cidade e campo baseada nos critérios políticos-administrativos fica a cargo das prefeituras municipais, que estipulam o perímetro urbano, o que pode levar a delimitações sujeitas a contradições. Nesse sentido:

É verdade também que os limites oficiais entre zona urbana e zona rural, são em grande parte instrumentos definidos segundo objetivos fiscais que enquadram os domicílios sem considerar necessariamente as características territoriais e sociais do município e de seu entorno. Atendem, portanto, aos objetivos das prefeituras, mas dificultam políticas públicas e investimentos preocupados com as outras facetas e escalas da classificação rural-urbano (IBGE, 2017, p. 11).

Uma espécie de linha imaginária que separa a cidade do campo; este, visto como negação do urbano. Assim Sposito e Jurado da Silva (2013) referem-se ao perímetro urbano, que as cidades têm por força de decreto e que na maioria dos casos não condiz com a realidade espacial e o conteúdo social vivenciado nesses locais. Corroboram Abramovay (2000), ao apontar que tal prerrogativa das prefeituras municipais, em determinar a cidade, tem como consequência o ato contínuo de designar como áreas rurais aquelas que se encontram fora dos limites das cidades.

E se não há uma definição unitária do que significa “campo”, o mesmo se pode dizer a respeito das “cidades”. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no contexto da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD 2013), faz um movimento que enseja uma observação mais cuidadosa quando considera: “[...] 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).

Destacamos que, apesar de poder haver em determinado município várias áreas consideradas em situação urbana, apenas uma delas é a cidade: o distrito sede, o que leva as vilas distritais a fazerem parte do campo de um município, ainda que nelas não se desenvolvam

atividades predominantemente agrícolas. Este ponto é caro para nossa tese, uma vez que pesquisamos a mobilidade cotidiana campo-cidade e não a mobilidade rural-urbana. Se assim fosse, não teríamos uma base territorial como recorte empírico da pesquisa, considerando que a cidade e o campo podem ser delimitados<sup>44</sup> (por mais controverso que seja o critério utilizado), mas o urbano e o rural não.

E logo, a cidade e o campo emergem pela busca de uma definição do que vem a ser o espaço do urbano e do rural. Referem-se à base material e morfológica, uma delimitação territorial/setorial marcada pela diferença e oposição que não é capaz de balizar, necessariamente, o que vem a ser os “fenômenos” urbano e rural, tendo em mente que estes podem ser compreendidos como modos de vida, costumes e signos que reverberam a partir, dentre outros, das relações sociais dentro da divisão social e territorial do trabalho (Beaujeu-Garnier, 1997; Bagli, 2006; Oliveira Neto, 2006; Carlos, 2007, 2021). Nas palavras de Casagrande (2014), cidade e campo são as formas no espaço, e o urbano e o rural são os conteúdos sociais dessas formas.

E na busca de passar da definição para um conceito do que vem a ser a cidade, recorreremos inicialmente a Henri Lefebvre, que no contexto da Europa pré-industrial destaca:

A cidade é uma obra, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, na direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos produtos. Com efeito, a obra é valor de uso e o produto é valor de troca. O uso principal da cidade, isto é, das ruas, e das praças, dos edifícios e dos monumentos, é a Festa (que consome improdutivamente, sem nenhuma outra vantagem além do prazer e do prestígio, enormes riquezas em objetos e em dinheiro) (Lefebvre, 2001, p. 12).

O sentido da “obra”, interpretado como materialidade que em seu uso se revaloriza, dá sentido e produz uma imaterialidade urbana, em certa medida, aplica-se também ao campo. Fazem-se na dialética entre o natural e o artificial; entre o material e o imaterial; entre o valor de uso e o valor de troca.

Neste viés:

Quanto ao campo, é este um lugar de produção e de obras. A produção agrícola faz nascer produtos; a paisagem é uma obra. Esta obra emerge de uma terra lentamente modelada, originalmente ligada aos grupos que a ocupam através de uma recíproca sacralização que é a seguir profanada pela cidade e pela vida

---

<sup>44</sup> Nesse sentido, adotamos em nossa pesquisa as delimitações oficiais de campo e cidade nos municípios de Aquidauana, ou seja, os perímetros urbanos definidos pelas prefeituras e disponibilizados, dentre outros, pelo IBGE (2010, 2020).

urbana (que captam essa sacralização, condensam-na e depois a dissolvem no transcorrer das épocas, absorvendo-a na racionalidade) (Lefebvre, 2001, p. 73)

Acreditamos ser prudente evitar que a cidade como “obra” seja reduzida a uma abstração. A cidade também é produto, logo, obra dos agentes históricos e sociais, na relação da sociedade em seu conjunto; das relações diretas entre os grupos e sujeitos que compõe a sociedade, da ordem próxima (relações dos indivíduos em grupos e entre os grupos) e da ordem distante, regida por grandes e poderosas instituições; por um código jurídico formal ou não; por uma cultura e conjuntos significantes. A cidade, neste sentido, é uma mediação entre as mediações (Lefebvre, 2001).

Contendo a ordem próxima, ela a mantém; sustenta relações de produção e de propriedade; é o local de sua reprodução. Contida na ordem distante, ela se sustenta; encarna-a; projeta-a sobre um terreno (o lugar) e sobre um plano, o plano da vida imediata; a cidade inscreve essa ordem, prescreve-a, escreve-a, texto num contexto mais amplo e inapreensível como tal a não ser para a meditação (Lefebvre, 2001, p. 73)

No pensamento de Carlos (2007), a cidade enquanto construção humana é um produto histórico-social e, como tal, aparece como trabalho materializado, acumulado ao longo do processo histórico através de gerações.

Expressão e significação da vida humana, obra e produto, processo histórico cumulativo, a cidade contém e revela ações passadas, ao mesmo tempo em que o futuro, que se constrói nas tramas do presente – o que nos coloca diante da impossibilidade de pensar a cidade separada da sociedade e do momento histórico analisado (Carlos, 2007, p. 11).

Para Carlos (2021), a cidade é forma, materialização da divisão espacial do trabalho, necessária ao processo de realização e acumulação do capital. Mas a ideia do urbano transcende àquela da concentração dos processos produtivos em sentido estrito, nesse sentido:

[...] ele é um produto do processo de produção num determinado momento histórico, não só no que se refere à determinação econômica do processo (produção, distribuição, circulação e troca) mas também às determinações sociais, políticas, ideológicas, jurídicas, que se articulam na totalidade da formação econômica e social. Desta forma, o urbano é mais do que um modo de produzir, é também um modo de consumir, pensar, sentir, enfim, um modo de vida (Carlos, 2021, p. 27).

Diante da constatação de que a cidade, antes de mais nada, é uma realidade material realizada a partir das relações de produção que se desenrolam na divisão social e territorial do

trabalho, estamos novamente diante da óbvia, porém necessária constatação de que a cidade e o urbano não podem ser confundidos, tampouco afastados. No entanto, para Souza (2020b), cidade e campo são espaços de uma natureza segunda, esta, abrange tanto a materialidade produzida pela sociedade como os espaços simbólicos e as projeções espaciais de poder, representando o entrelaçamento dos aspectos material e imaterial da espacialidade social. Neste viés, Lefebvre já nos advertia:

Talvez devêssemos introduzir aqui uma distinção entre a cidade, realidade presente, imediata, dado prático-sensível, arquitetônico e por outro lado o “urbano”, realidade social composta de relações a serem concebidas, construídas ou reconstruídas pelo pensamento. Todavia, esta distinção se revela perigosa e a denominação proposta não é manejada sem riscos (Lefebvre, 2001, p. 54).

Complementa Lefebvre, pontuando que a cidade escapa à materialidade e associa-se, também, a obra de arte. Ela é uma obra histórica de grupos e pessoas que a realizaram em determinadas condições históricas. A produção de cidades, historicamente, é concomitante a produção de conhecimentos, de obras de arte, de cultura; assim como houve produção de bens materiais e de objetos práticos-sensíveis. “Essas modalidades da produção não se dissociam, sem que se tenha o direito de confundi-las reduzindo as diferenças” (Lefebvre, 2001, p. 53).

Lefebvre (2001) é muito cauteloso no sentido de evitar que a cidade e o urbano possam ser “separados” inadvertidamente. Tal cautela fica explícita na afirmação de que o urbano, assim designado, poderia causar a impressão de afastamento em relação a morfologia material e ao solo como base, numa espécie de transcendência imaginária. Contudo não restringe tal possibilidade, pois afirma que, se adotada a terminologia, as relações entre a cidade e o urbano devem ser determinadas com cuidado, para se evitar tanto a separação quanto a confusão; tanto uma visão metafísica como uma redução à imediatidade sensível.

Pelo lado do campo, abre-se a perspectiva de observar que este espaço, assim como a cidade, é uma realidade espacial e social (Carneiro, 2012). Para Sorokin, Zimmerman e Galpin (1981), o campo é percebido como o ambiente rural, caracterizado, entre outros, pelo desenvolvimento de uma série de “características psicossociais adquiridas” como crenças, linguagens, opiniões, tradições, padrões de comportamento, etc; assim como pelo desenvolvimento de um setor produtivo onde se desenvolve o trabalho agrícola – o cultivo de plantas e animais.

Nas palavras de Roma (2012), o campo é a forma e o rural é o conteúdo; e, quando se trata do conteúdo rural, nele está imbuído a produção agrícola, que na atualidade tanto se liga à

reprodução do camponês como à produção voltada às dinâmicas do agronegócio globalizado. Outro aspecto importante é abordado por autores como Graziano da Silva (1997), Abramovay (2000), Carneiro (2012) e Floehlich (2012), quando apresentam que o rural transcende a produção agrícola, pois no campo cada dia mais se desenvolvem ocupações não agrícolas, assim como ocorre, também, uma revalorização do rural para além da produção de bens materiais; ou seja, como fonte de bens simbólicos, sobretudo associados à natureza, que passam pelo fortalecimento da indústria cultural e turística.

A possibilidade que se apresenta é de passarmos à compreensão de que o urbano, mais do que nunca, escapa à cidade; pois das formas, do material, das relações de produção da cidade, emergem um conjunto de signos, modos de consumo e de vida, que se manifestam no plano espacial de forma diferenciada em compasso com a ressignificação do ambiente rural.

### **3.3.1 O urbano para além da cidade e a cidade para além do urbano: da divisão territorial do trabalho ao modo de vida**

Cidade e campo emergem e se caracterizam pelas funções que ambos os espaços desempenham e absorvem a partir da divisão social e territorial do trabalho. Tradicionalmente, o campo é tido como expressão do rural, predominantemente agrícola, provedor das atividades econômicas primárias, em uma situação humana onde a sobrevivência só se possibilita com muito trabalho. Por outro lado, à cidade cumpriria às atividades e funções ligadas ao trabalho intelectual, a elaboração do conhecimento, as atividades militares, as atividades políticas, as de organização e as de direção (Endlich, 2006).

Para Rua (2005) a polarização construída na modernidade (e exercida pela cidade) concentrou nela o poder político, o capital, a cultura, a moda, etc., projetando um modo de viver, pensar e agir que, cada vez mais, tem subordinado o campo, o qual visto como atrasado, incivilizado, rústico. São representações que são reforçadas pela linguagem: *civis*-civil-civilizado; *urbs*-urbano-urbanidade; *polis*-polido-educado-político; *burg*-burguês. Neste sentido, o próprio termo cidade (em suas múltiplas origens) é apropriado para criar a representação social do “burguês polido, político, educado, cidadão”. Por outro lado, o rural - *rus*, *ruris*, em latim, que derivou em rude - passa a ser visto como o “outro”. Uma visão dicotômica que foi reforçada com os estudos desenvolvimentistas pós Segunda Guerra Mundial, onde o tecnológico foi enfatizado em detrimento do social e das comunidades (visão predominante até hoje), sendo o rural construído como sinônimo de agrícola.



Segundo Rua (2005), até os tempos atuais tem predominado uma visão espacial da desigualdade, em que os espaços rurais (periféricos), dominados, seguem o modelo dos espaços urbanos (centrais), numa dicotomia adiantado-atrasado. Perspectiva que Rua procura superar, uma vez que a Geografia tem a possibilidade de resgatar a diferença e enfatizar as histórias particulares, que se materializam em espacialidades/territorialidades próprias. “A desigualdade mata as outras vozes, territorializadas em reivindicações específicas. A diferença resgata-as. A desigualdade vê os outros espaços/territórios como simples variações do nosso, situado como referência” (Rua, 2005, p. 46).

Em sentido complementar, Bernadelli (2006, p.44) rechaça a ideia de identificar necessariamente o campo<sup>45</sup> com o abandono e a pobreza, uma vez que:

[...] a pobreza e o abandono não são relativos a um espaço em particular, e muitas áreas urbanas estão aí para comprovar que essa relação não é automática, nem “natural”, mas decorre de políticas e/ou da ausência de políticas numa determinada área e também numa certa direção, implicando refletir a quem servem determinadas políticas, especialmente de natureza pública.

Sobre a associação do rural ao “atraso”, Gómez (2006, p. 30) pontua que o meio rural sempre aparece como o “parente pobre” do meio urbano, ao passo em que os benefícios do “desenvolvimento” nele são menores ou inexistentes. À vista disso: “O rural, ainda mais o rural de um país considerado subdesenvolvido, como o Brasil, seria a representação paradigmática do atraso”. Contudo, no bojo do discurso desenvolvimentista, o “atraso” não é exclusividade do rural, uma vez que os parâmetros advêm do centro do capitalismo.

Níveis de renda baixos, padrões de vida e de consumo restritos, processos produtivos menos intensivos em capital, pior remuneração nos empregos, acessibilidade reduzida a certos bens e serviços, difusão precária das novas tecnologias, limitada mobilidade social, cultura tradicional e conservadora são características gerais que qualificariam tanto um **país subdesenvolvido, em comparação com um país desenvolvido, como o meio rural frente ao meio urbano** (Gómez, 2006, p. 30, grifo nosso).

Na perspectiva de Silva (2006), na separação entre campo e cidade temos uma “barreira” física, que é construída a partir da divisão territorial do trabalho que, por sua vez, é oriunda da divisão social do trabalho resultante da diferenciação das classes sociais por meio da opressão de uma sobre outra. Uma relação de desigualdade, alcançada por meio de diferentes

---

<sup>45</sup> Tratado pela autora como as áreas não densamente povoadas.

mecanismos historicamente determinados. É a partir da formação e ação dinâmica das classes sociais que tem início as possibilidades de produção da materialidade, com o surgimento da divisão social do trabalho que acaba por se territorializar e constituir-se sob diferentes formas. Ocorrendo as relações sociais mediante o conflito, a constituição das formas espaciais também estaria ligada a esses conflitos.

Bernadelli (2006) afirma que quando pensamos em cidade automaticamente nos vem a ideia de uma parcela concreta do espaço passível de ser delimitada e que, de forma geral, apresenta uma estruturação e uma morfologia peculiares. Contudo, não apenas materialidade, a cidade é meio, condição e produto da sociedade, tendo em suas formas a manifestação concreta das contradições sociais e sendo seu conteúdo a expressão destas contradições.

Logo, as formas urbanas não podem ser lidas apenas como reflexo de uma sociedade que por meio delas opera, como algo dado e unilateral, pois ao mesmo tempo em que as dinâmicas sociais produzem as formas, e conseqüentemente o espaço, criam-se condições de sua reprodução, tornando a morfologia urbana meio e condição da reprodução socioespacial.

Neste sentido:

As formas, que não são apenas reflexos, são também potencializadoras de dinâmicas, pois uma vez criadas, condicionam as ações sociais à ações específicas. Daí a necessidade de refletir sobre a produção material, pois cria novas condicionantes que interferem diretamente na sociedade (Silva, 2006, p. 68).

Ora, se consideramos que o movimento da sociedade em suas contradições não pode ser dissociado da materialidade assumida pela cidade e campo, incorreríamos em grande erro se propuséssemos pensar o espaço urbano em uma oposição excludente ao espaço rural, e vice-versa, uma vez que é na diferença entre tais espaços que se reforçam as particularidades que lhe dão sentido e que suscitam, ao mesmo tempo, as relações de complementariedade.

Recorremos novamente, nesse sentido, ao exposto por Silva (2006) quando afirma que apesar da divisão territorial do trabalho ser o fato responsável pela formação do campo e da cidade, de modo que possam ser separados, que assumam formas e funções diferenciadas, é necessário esclarecer que estão certamente articulados, uma vez que compõe uma totalidade.

Entender a cidade e o campo enquanto divisões territoriais, que emergem a partir do modo de produção dentro da divisão social e territorial do trabalho, é aspecto importante no debate tanto da questão urbana quanto da questão rural. É importante que se delimite territorialmente o que é a cidade e, conseqüentemente, o que é o campo, contudo, acreditamos

não ser desejável que no esforço para a diferenciação dos territórios se escamoteie as relações e complementariedade entre ambos espaços.

Essa percepção de complementariedade entre cidade e campo fortalece a noção de totalidade. A complementariedade parte das funções, atividades e produtos que na divisão social e territorial do trabalho orientam a produção da cidade e do campo: o campo primeiramente suprindo a cidade com os produtos ligados às atividades primárias; em contrapartida, a cidade oferecendo os produtos, serviços e funções ligadas aos setores secundários e terciários da economia. Concomitantemente, reverberam-se os signos ligados a estes territórios que se manifestam sem as amarras das definições formais de território (que são na prática setoriais), visto que espacialmente não encontram barreiras, reforçando as relações cidade-campo-cidade.

A nós, resta a constatação de Whitacker (2006), o qual se refere à urbanização enquanto processo e à cidade enquanto forma por este assumida. Neste sentido, a urbanização (processo) supera a cidade (forma) e avança das grandes cidades aos pequenos centros, das cidades para o campo.

Beaujeu-Garnier (1997) contribui ao propor a distinção entre a “urbanização” e o que nomeia de “civilização urbana”. Destaca que a urbanização é o processo de desenvolvimento das cidades em termos quantitativos, quer seja, desenvolvimento numérico populacional e da dimensão espacial das cidades. Já o desenvolvimento da “civilização urbana” designaria a penetração, ainda que parcial, dos hábitos e modos de vida da cidade no mundo rural. Por seu turno, Wirth (1967) trabalhou com a noção de “urbanismo” como um modo de vida, ou seja, um complexo de caracteres que formam o modo de vida peculiar das cidades; e a urbanização, sendo o fenômeno que denota o desenvolvimento e as extensões desses fatores, sendo ambos não encontrados exclusivamente nas cidades, ainda que nelas encontrem sua expressão mais pronunciada.

Para Guerra (1993), os modos de vida se inscrevem no nível da vida cotidiana e tradicionalmente, sobretudo na sociologia urbana, abordando as relações variáveis de análise (o econômico, o político, o cultural, etc.) e os níveis de percepção do real, passando pelo estabelecimento das relações entre mobilização da força de trabalho e consumo; na conjunção entre estruturas e práticas, nos modos de produção e modos de reprodução.

Para Carlos (2021) a cidade hoje é a expressão mais definitiva de um processo de produção da humanidade regida por relações desencadeadas pela formação econômica e social capitalista. Logo, é necessário resgatar as emoções e sentimentos, reabilitar os sentidos humanos para pensar a cidade para além das formas. A cidade é um modo de viver, de pensar

e de sentir. O modo de viver urbano produz comportamentos, valores, ideias, conhecimentos, formas de lazer e também uma cultura própria.

A cidade aparece como materialidade, produto do processo de trabalho, de sua divisão técnica, mas também, da divisão social. É materialização de relações da história dos homens, normatizada por ideologias; é forma de pensar, sentir, consumir; é modo de vida, de uma vida contraditória (Carlos, 2021, p. 26).

O processo de espraiamento do modo de vida urbano também foi da atenção do filósofo e sociólogo francês de Henri Lefebvre. Em “O Direito à Cidade” (2001), Lefebvre já prevenia que o fenômeno urbano se estende sobre grande parte do território dos países industriais e atravessa as fronteiras nacionais. A sociedade urbana, modo de viver enquanto sistemas de objetos e sistema de valores, penetra nos campos, ainda que persistam as “ilhas de ruralidades pura”. Tomamos, em todo caso, as palavras de Lefebvre (2001) com precaução, pois o contexto - tempo e espaço - em que desdobra este pensamento é muito específico e difere frontalmente de outras realidades, inclusive da brasileira, porém nos indica um caminho.

Sobre o modo de vida urbano, Carlos (2021) nos oferece uma importante reflexão no momento atual, acenando que as relações entre as pessoas atualmente passam pelo dinheiro, sendo o homem entendido em aspectos exteriores a si próprio e o que mede sua vida passa a ser o tempo de trabalho, sua produtividade e a quantidade percebida de dinheiro. Para a autora, o homem/trabalhador só se distingue do outro pela quantidade de trabalho (materializado em mercadorias) que é capaz de produzir. O mundo dos homens passa a ser o mundo das coisas e o homem passa a ser avaliado por sua capacidade de ter coisas, de acumular.

Consequentemente, as pessoas são tratadas de forma diferenciada em função de suas aparências, das roupas que vestem, dos carros que dirigem, dos restaurantes que frequentam, de onde passam suas férias, dos cartões de créditos que utilizam. Neste cenário, destaca-se o papel da propaganda na orientação dos desejos; “A mídia produz um modo de vestir e de sentir dentro de determinada roupa; e até um modo de se sentir out. O homem passa a ser visto, avaliado e respeitado a parte de uma aparência produzida. São valores urbanos. E a sociedade urbana que os impõe” (Carlos, 2021, p. 21).

Em todo caso, é imprescindível reconhecer que não há um modo de vida urbano “único”, como em uma lista fechada de atributos capazes de demarcar o que é o modo de ser e viver nas cidades. Apesar de haver toda uma simbologia urbana homogeneizadora propagada em larga escala pelo aparato midiático globalizado, as cidades são indiscutivelmente diferentes entre si, tanto em dimensão, número de habitantes, influência na rede, quanto em virtude das

especificidades que lhe cabem dentro da divisão territorial do trabalho. Logo, distinguem-se também as características específicas das quais irrompem, outrossim, os signos urbanos.

Neste sentido, Wirth (1967) corrobora que o modo de vida urbano não denota apenas características gerais das cidades, havendo variações a partir das especificidades de cada cidade em particular, uma vez que, em aspectos sociais, uma cidade industrial diferirá significativamente de uma cidade comercial, de mineração, universitária, pesqueira ou de uma capital, por exemplo. Assim como uma cidade com um tipo de indústria tem características diversas de uma que possua uma multiplicidade de indústrias; uma cidade satélite; uma cidade em uma região metropolitana ou fora dela; uma cidade de formação antiga ou nova. Um sem número de particularidades possíveis e imagináveis.

Para Carlos (2021), o principal fator que se destaca quando observamos a cidade é a heterogeneidade entre os modos de vida, entre as formas de morar, do uso dos terrenos da cidade para diversas atividades econômicas. O processo de reprodução da cidade envolve uma sociedade hierarquizada, que se divide em classes. A cidade aparece como produto apropriado diferencialmente pelos cidadãos e essa apropriação se refere às formas mais amplas da vida na cidade. São contrastes que por vezes chocam. De um lado favelas e autoconstrução, do outro, apartamentos de classe média e alto padrão. “O uso diferenciado da cidade demonstra que esse espaço se constrói e se reproduz de forma desigual e contraditória. A desigualdade espacial é produto da desigualdade social” (Carlos, 2021, p.23).

Neste aspecto, o modo de vida urbano é a síntese dos estímulos da vida social nas cidades, midiaticamente difundida aos interesses do capital e particularmente experimentada ao sabor das características específicas de cada cidade ou arranjo. Uma dialética ancorada na divisão territorial do trabalho que espacialmente diferencia, em graus da mesma forma particulares, a cidade e o campo e que, de toda sorte, igualmente se realiza no ambiente rural.

### *3.3.1.1 Alterações na dinâmica produtiva e a refuncionalização do campo*

Se o urbano não pode ser reduzido à presença da indústria, da mesma forma o rural não corresponde ao agrário (Abramovay, 2000), ainda que a realização da atividade econômica agrária seja uma das principais características do campo, com implicações diretas na forma de organização social, política e econômica. Da mesma forma, o setor produtivo agrário não pode

mais ser limitado as caricaturas dos modos “tradicionais” de lavra da terra e criação de animais<sup>46</sup>.

Com as particularidades que cada subespaço apresenta, a produção no campo tem-se alterado substancialmente nas últimas décadas, o que passa pela inserção de atividades econômicas não agrícolas, pela modernização técnica-econômica da agricultura brasileira e pela adoção do modelo neoliberal pelo Estado brasileiro (Marafon, 1998; 2014), associados ao aperfeiçoamento/instalação das infraestruturas e avanço das tecnologias disponíveis.

E parte destas alterações são proporcionadas e/ou orientadas direta ou indiretamente pela cidade. Para Corrêa (2007), as alterações no mundo rural ocorreram por um modelo de produção que organiza o campo a luz dos investimentos das grandes corporações e do Estado: estradas, meios de comunicações, novas possibilidades de atividades agrícolas, e não agrícolas.

Sobre o Estado, Baratelli (2022) afirma que a máquina estatal está continuamente em disputa pelas classes sociais, contudo, é o poder das classes hegemônicas, como a dos proprietários fundiários e dos capitalistas industriais, que domina o Estado, uma aliança de classe para assegurar seus benefícios. Para Moreira (2013), a aliança de hegemonia conjunta dos grandes proprietários rurais e das grandes burguesias urbanas é uma característica central do processo de formação social brasileira, com significativa alteração a partir das primeiras décadas do século XX.

Trata-se de um processo de metamorfose da elite fundiária em uma diversidade de frações rurais e urbanas que o movimento da acumulação primitiva vai engendrando no interior do seu andamento histórico, levando o estrato dominante rural a abrir-se em leque em **diferentes segmentos de burguesia rural e urbana**, reelaborando a própria formação social brasileira à medida que essa diferenciação vai se constituindo. Movimento que por sua vez será negado ao campesinato, de modo a mantê-lo estrategicamente adstrito ao minifundismo e encerrá-lo em uma diferenciação puramente horizontal, que só será quebrada com a modernização agroindustrial hodierna [...] (Moreira, 2013, p. 25, grifo nosso).

E por ter a base econômica do processo acumulativo primitivo interno um ponto de partida agromercantil, esse movimento de diferenciação da classe latifundista traz em si um matiz urbano, revelando o aspecto simbiótico da elite latifundista; ou seja, de uma classe ao mesmo tempo rural-urbana, desde o tempo da colônia. A agroexportação, como elemento da

---

<sup>46</sup> Referimo-nos aos modos tradicionais de trabalho no campo, baseado na relação entre homem e o trabalho na terra. Segundo Bagli (2006), para alguns a terra é “produtora”, havendo quem dela dependa para sua sobrevivência.

essência econômica dessa classe, é uma relação que se volta concomitantemente para o “mundo de dentro” e para o “mundo de fora”, seja na relação metrópole-colônia, seja na relação fazenda-cidade, que antecipa a relação cidade-campo no plano interno.

E é o mundo da agroexportação o arcabouço em que irá se sustentar, no Brasil, o surgimento da indústria fabril, estabelecendo uma divisão interna do trabalho que tem como componente o novo modo de produção que combina um ciclo produtivo não agrícola (fabril) e um ciclo produtivo agrícola (agromercantil). Vem daí a metamorfose da burguesia agromercantil na burguesia industrial, e daí em diante a classe agrária vindo a diversificar-se na multiplicação para além da burguesia industrial, em burguesia mercantil, fabril, bancária, financeira; impactando os termos da aliança cidade-campo (Moreira, 2013).

Ao trabalhar com a aliança terra-capital no cenário brasileiro e seus desdobramentos no estado de Mato Grosso do Sul, Baratelli (2022) retoma os agravos na questão fundiária consolidada pela tomada dos instrumentos legais, políticas públicas e aparato estatal, em benefício da manutenção/expansão dos privilégios das elites, seja dos capitalistas urbanos, seja dos grandes proprietários fundiários. Conformando, nesse sentido, a tríade Estado/terra/capital, em que as elites agrárias se fazem dominantes historicamente por meio da influência política, que pode ser mais tangível na composição das bancadas ruralistas<sup>47</sup>.

Moreira (2013, p. 26), pontua que “agraristas” e “industrialistas” historicamente opõem-se em pautas contraditórias, porém nem sempre antagônicas, sendo sempre a relação cidade-campo o “âmbito dos concertos aliancistas de seus interesses”. Mas sempre com a sensação do reestabelecimento da hegemonia dos agrários (evidente na força da bancada ruralista brasileira) em uma sociedade, há muito, já de absoluto domínio da base urbano-industrial sobre a totalidade estrutural, seja econômica, seja demograficamente.

Nesse sentido, a (re) estruturação do campo no Brasil dá-se dialeticamente no campo dos interesses interno e externo, as vezes contraditórios, mas não antagônicos pela sua essência fundada nos interesses das classes dominantes no sistema capitalista de produção; o qual, por sua vez, opera no sentido da incorporação das áreas rurais ao mercado consumidor, por um lado, e na dinamização das cadeias produtivas que operam em escala ampliada, por outro. Por

---

<sup>47</sup> A Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA), ou bancada ruralista, no Congresso Nacional, contava em 2023 com 300 membros (dentre os 513 deputados) na câmara dos deputados (20% maior que na legislatura anterior) e 47 membros (no universo de 81 senadores) no senado federal (20% maior que na última legislatura), conforme dados do Observatório do Agronegócio no Brasil. Disponível em: <https://deolhonosruralistas.com.br/2023/04/26/pl-compoe-1-4-da-bancada-ruralista-na-camara-que-chega-a-300-deputados/>

consequente, em movimento sucessivo, a urbanização capitalista se expande e ressignifica os territórios, todavia, sem romper com os interesses das elites fundiárias.

Pelo lado da incorporação das áreas rurais ao mercado, recorremos à Harvey (2005) quando afirma que, diante das tensões do processo de acumulação capitalista, a expansão geográfica para novas regiões torna-se aspecto fundamental frente a necessidade do aumento da demanda expandida por produtos. Essa expansão depende do aperfeiçoamento do transporte e da comunicação, uma vez que a circulação possui dois aspectos: o movimento físico real das mercadorias de um lugar para outro e o custo real ligado ao tempo consumido e às mediações necessárias para a realização dos produtos: “O imperativo da acumulação implica consequentemente no imperativo da superação das barreiras espaciais” (Harvey, 2005, p. 48).

E diante dos conflitos e disputas de interesse e poder vinculadas aos limites e contradições da expansão do capitalismo industrial, monopolista e financeiro, o discurso do desenvolvimento, emergente como a modernização da agricultura e seu correlato, o agronegócio, resulta da conformação de forças que buscam influenciar e absorver as demandas sociais, subordinando-as à lógica da reprodução do sistema metabólico, em espaços que se tornam cada vez mais dependentes entre si em função dos mecanismos da acumulação flexível. Disto decorre, na década de 1970, as transformações socioespaciais territorialmente configuradas consequentes do agronegócio, que representam o processo de ordenação espaço-temporal do capitalismo hodierno em sua busca para se (re)produzir, e sobreviver, em face das crises de acumulação (Souza, 2011).

Ao tratar das cidades do agronegócio, Elias e Pequeno (2007) pontuam que quanto mais o capitalismo no campo se intensifica, mais urbana é a regulação da agropecuária, sua normatização e sua gestão.

Quanto mais dinâmica a reestruturação produtiva da agropecuária [...] maiores e mais complexas se tornam as relações campo-cidade, resultando em uma significativa remodelação do território e na organização de um novo sistema urbano, com a multiplicação de pequenas e médias cidades, que compõem lugares importantes para a realização do agronegócio globalizado (Elias; Pequeno, 2007, p. 26-27).

No que responde as formas (aspecto prático-sensível), a natureza natural passa à natureza artificial, “cientificização” e “tecnicização” da paisagem. A informação, que está contida nas coisas e nos objetos técnicos que formam o espaço, é o vetor fundamental do processo social e os territórios são equipados para facilitar a sua circulação (Santos, 2006).

Neste sentido:



Os espaços assim requalificados atendem sobretudo aos interesses dos atores hegemônicos da economia, da cultura e da política e são incorporados plenamente às novas correntes mundiais. O meio técnico-científico-informacional é a cara geográfica da globalização. A diferença, ante as formas anteriores do meio geográfico, vem da lógica global que acaba por se impor a todos os territórios e a cada território como um todo (Santos, 2006, p. 160).

Isto posto, não podemos deixar escapar que a tomada do campo pelas forças produtivas e relações de produção do agronegócio não se encerra no interesse comum da sociedade, tampouco na melhoria/manutenção da qualidade de vida das famílias e do trabalhador rural<sup>48</sup>. Nas palavras de Souza (2011), a “eficiência” do agronegócio é parte do discurso que fundamenta uma nova representação da agricultura capitalista, escamoteando contradições, como a concentração de renda, de terra e de capital, além dos efeitos perversos para camponeses e trabalhadores.

Gómez (2006), por seu turno, nos oferece subsídio para ampliar a compreensão dessas dinâmicas a partir da noção de desenvolvimento, no qual imbui-se o discurso da eficiência do agronegócio pontuado por Souza (2011). Para Gómez (2006), o estágio da globalização capitalista neoliberal, que estabelece as grandes diretrizes da nossa sociedade, historicamente acumula as críticas dirigidas a outras fases do capitalismo, mas, nesta nova fase, aumentando-as e espalhando-as no ritmo da revolução das tecnologias de processamento da informação e da comunicação. Destarte, são muitas as críticas e os críticos do “descontrole capitalista da globalização neoliberal”. Logo, como estratégia de legitimação, o capitalismo busca manter seu *status* hegemônico capturando as críticas, integrando-as e fazendo-as digeríveis no sistema. Quando não se consegue, a busca é por reduzi-las, desprezá-las e marginalizá-las. Daí o discurso do desenvolvimento, falacioso e contraditório, como estratégia para hegemonia do capitalismo.

O desenvolvimento como estratégia, ao mesmo tempo, de reprodução do capital e de controle social, que, segundo o discurso oficial, serviria para concertar os transtornos temporais provocados pela dinâmica natural do sistema, permitindo que os pobres (subdesenvolvidos) possam desfrutar, num futuro muito próximo, das benesses que os ricos (desenvolvidos) já desfrutam. Dessa maneira, as políticas de desenvolvimento seriam a preocupação e a consciência do sistema, saindo em ajuda dos mais necessitados (Gómez, 2006, p. 27).

---

<sup>48</sup> Como um amargo exemplo, destacamos que em pouco menos de seis meses do ano de 2023 (janeiro a junho) o Ministério do trabalho e Emprego resgatou 1.443 trabalhadores de condições análogas à escravidão. Já os dados do Observatório da Erradicação do Trabalho Escravo e do Tráfico de Pessoas indicam que entre 1995 e 2022 foram encontrados 60.251 trabalhadores nessa situação. Os setores que concentram o maior número de casos são o cultivo de cana-de-açúcar, a pecuária e a produção florestal (BRASIL, 2023d, Smartlab, 2023).

E, conseqüentemente, a rede de discursos e práticas consolidam a representação do meio rural como atrasado/subdesenvolvido, em persistente desvantagem, deficiente, necessitada de ajuda e de um planejamento racional, que seja capaz de incorporá-lo ao caminho do desenvolvimento alcançado pelo meio urbano e pelos países “desenvolvidos” (Gómez, 2006). Thomaz Júnior (2004) destaca que são as pequenas propriedades que produzem a maior parte dos alimentos do país, por outro lado, os latifúndios são eficazes em “esconder” a terra improdutiva, onde ampara-se a mistificação da existência de um campo moderno (que se industrializou/urbanizou) e um campo atrasado, preso à subsistência, portanto, fora do modelo de desenvolvimento.

Outro ponto a ser destacado é a capacidade que o modo de produção capitalista tem em converter praticamente tudo em mercadoria, inclusive alguns aspectos do “subdesenvolvimento” do meio rural, aqueles que, de toda forma, lhe forem mais convenientes à reprodução metabólica do sistema.

A esse respeito, tomamos por base a reflexão de Bagli (2006) sobre as temporalidades rurais e urbanas. Tempo rápido e tempo lento, sendo o primeiro ligado às cidades, onde a rapidez das transformações é sentida com maior intensidade; e o tempo lento no rural, onde as mudanças são atreladas às lógicas territoriais mais próximas à natureza (e ao tempo de seus ciclos), e as transformações são sentidas e visualizadas em menor escala, ainda que não deixem de ocorrer. As investidas do capital em “modernizar” a produção agrícola com o emprego de alta tecnologia possibilitam maior aproveitamento da terra: adubos, maquinários e defensivos agrícolas aumentam a produção; os avanços da biotecnologia proporcionam sementes mais resistentes, desenvolve espécies animais mais aptas a produção de carnes, leite, couro, etc., tudo isso, em tempo reduzido.

Contudo, a tecnologia contribui, mas não permite o domínio completo da natureza, sobretudo no que se refere à produção agrícola. A temporalidade do capital não é capaz, assim, de suprimir a temporalidade natural. Logo, se não há condições para subjugar-la totalmente, a apropriação das particularidades dos espaços rurais torna-se estratégia, tornando o tempo natural em mercadoria a ser consumida (Bagli, 2006).

Trata-se da reconversão dos “defeitos” em virtudes, onde o rural aparece como um lugar carregado de potencialidades, de oportunidades, o qual Gómez (2006) destaca como par

oposto<sup>49</sup>/complementar a visão do atraso (que almeja um projeto de desenvolvimento que substitua o rural-agrário pelo rural-agroindustrial). Nesse sentido, não seria apenas por meio da industrialização, da ampliação do comércio e da tecnologia intensiva que o desenvolvimento se lograria, uma vez que aspectos como participação, confiança, solidariedade, recursos endógenos, “empreendedores” locais ou a identidade territorial convertem-se em novos meios de transformação do espaço rural em altamente produtivo, rentável e inserido na mesma dinâmica e padrão de consumo.

Aspectos de um novo rural<sup>50</sup> (Gómez, 2006) que nos leva a ampliação e a diversificação das atividades econômicas desempenhadas no campo. Seja orientada pelo investimento direto do capital urbano, seja na refuncionalização promovida por agentes internos; seja na expansão das atividades agrícolas, na inserção de atividades urbanas ou ainda tendo o próprio ambiente rural como produto, seja para momentos pontuais, seja como local de moradia de contingentes vindo das cidades.

Com efeito, na passagem para o século XXI, a diminuição da população rural ocupada no setor agrícola é realidade em diversos contextos; das regiões mais “rurais” dos países pertencentes à Organização de Cooperação e Desenvolvimento Econômico – OCDE (Abramovay, 2000) à realidade brasileira, em que Laurenti (2014) apresenta que a redução da população residente em área rural ocupada em atividade agrícola é realidade em todas as Grandes Regiões do país. Em contextos mais específicos, identificamos pesquisas que apresentam a introdução de atividades não agrícolas em áreas rurais, como as ligadas às atividades turísticas<sup>51</sup> em cidades do interior fluminense (Carneiro; Teixeira, 2012), no Rio Grande do Sul (Schneider; Fialho, 2000) e Santa Catarina (Elesbão, 2000).

Sobre isto,

O cotidiano tenso e intenso do urbano produz necessidades que aumentam a procura por realidades adversas, em busca de um outro tempo menos racional e mecânico e mais atrelado à lógica natural. O tempo natural transforma-se, dessa forma em mercadoria, sendo vendido àqueles que buscam sair

---

<sup>49</sup> Opostos, mas não antagônicos, pois em ambos os casos o termo de comparação é um desenvolvimento baseado na colonização do social pelo econômico, universalizando comportamentos alicerçados na lógica do mercado, na reprodução e acumulação do capital, nas estratégias de controle que permitam um governo social garantido da reprodução do sistema socioeconômico vigente (Gómez, 2006).

<sup>50</sup> O “novo rural” é, dentre outras, uma designação para algumas dinâmicas recentes que se expressam empiricamente por dois fenômenos: o aumento das atividades não-agrícolas e a conformação de novas identidades sociais no meio rural; e a crise de reprodução da agricultura de base familiar (Carneiro, 2009).

<sup>51</sup> Que envolve uma série de atividades com rede hoteleira, pousadas, restaurantes, bares, comércio e serviços de maneira geral.

momentaneamente da lógica mecânica vivida no cotidiano urbano (Bagli, 2006, p. 85).

A partir disso, temos o surgimento de nichos de mercado, que se fundamentam na relação com a terra - não relacionada com o trabalho desenvolvido na terra “produtora”, mas em relação à terra local de lazer, de descanso. Pesqueiros, bares e restaurantes, chácaras de recreio, moradias de veraneio e hotéis-fazenda tornam-se, em alguns casos, representações simuladas, um cenário artificialmente construído para quem quer fugir da realidade das cidades sem mudar hábitos e costumes (Bagli, 2006).

O desenvolvimento de novas atividades no ambiente rural permite o desempenho de outras atividades aos seus moradores, que não os ligados a produção agrícola. Contudo, Abramovay (2000) já destacava que por mais que se tenha constatado o peso cada vez maior das atividades não-agrícolas no meio rural, em todo mundo, é difícil concordar com a existência de um setor rural não-agrícola.

É importante destacarmos que estas transformações não podem ser lidas como processos homogêneos, tampouco que se explicam como fato concreto em qualquer espaço. Nas palavras de Bernadelli (2006), ao se tratar do espaço - seja rural ou urbano - ainda que se possa falar em mudanças, diversificação ou modernização em uma perspectiva geral, é necessário considerar as especificidades que os espaços apresentam decorrentes da sua construção histórica.

A diversificação do campo orientada pela cidade irá se manifestar de maneira diferenciada e particular, e não necessariamente suprimindo o rural “tradicional”. Neste sentido, corroboram Amaral e Fraxe (2009) quando afirmam que as alterações na forma de produção e as novas atividades econômicas desenvolvidas no campo aliam-se as formas tradicionais de produção, tornando o ambiente rural cada vez mais multifuncional e diversificado.

Aspecto que se associa a modernização do setor agrícola, ao processo de interiorização da industrialização e a refuncionalização do meio rural para o desempenho, também, de atividades não-agrícolas, como descrito nos parágrafos anteriores. Sobre a ótica do trabalho, essas questões engendram novas e velhas possibilidades e contradições para a reprodução social no campo.

Wanderley (2001) destaca o fenômeno da pluriatividade no campo, asseverando que ela em si não constitui o abandono da agricultura e/ou do meio rural, mas expressa, sim, uma estratégia familiar para garantir a permanência no campo e a manutenção de vínculos mais estreitos com o patrimônio familiar. Por sua parte, Thomaz júnior (2004), sobre a existência do entendimento de que nesse novo rural o campo se encerraria e onde o trabalho em tempo parcial

e a pluriatividade passam a reger as relações de trabalho, chama atenção para o fato de que grande parte dos trabalhadores rurais, com ou sem terra, basicamente vivem das atividades agrícolas, sendo as demais atividades complementos da renda.

Em uma extensa reflexão sobre a noção de pluriatividade, Carneiro (2009) destaca que as formulações teóricas se referem a duas vertentes interpretativas. A primeira, enfatizando o aspecto da mudança do perfil socioeconômico no campo, fruto da diversificação de atividades econômicas que concorreriam com as atividades agrícolas, com a possibilidade, inclusive, de vir a suplantá-las em algumas regiões do Brasil.

Nesta perspectiva, a pluriatividade é entendida como a combinação da atividade agrícola com a atividade não agrícola por uma mesma unidade familiar, como decorrência do avanço do urbano sobre o rural, introduzindo novas alternativas de trabalho para a população rural, sobretudo, às famílias de pequenos agricultores. Um “novo rural brasileiro”, que se caracterizaria pela redução do peso da agricultura na manutenção das famílias rurais, entendido, por alguns, como evidência da falência de algumas formas de agricultura familiar. E outra vertente, que argumenta que esse tipo de prática não é estranha às dinâmicas de reprodução social das famílias agrícolas, operando mais como um artifício de manutenção das famílias, e da agricultura familiar, e menos como ameaça ou, ainda, negação da forma familiar de produção agrícola (Carneiro, 2009).

Contudo, Carneiro (2009) indica cautela a utilização da noção de pluriatividade, uma vez que o fenômeno em si é muito restrito no contexto brasileiro, e a partir do pensamento de Schneider (2005) pontua que são necessárias outras condições para se reconhecer a pluriatividade, esta, manifestando-se nas situações em que se alcança um novo estágio na integração da agricultura familiar aos mercados, ou se realizando pela via do mercado de trabalho.

Neste sentido:

[...] a pluriatividade é um fenômeno recente que não deve ser confundido, por exemplo, com as práticas tão comuns ao campesinato brasileiro de recorrer a inúmeras atividades remuneradas, não-agrícolas, para complementar o necessário à reprodução social de sua família, já que, como sabemos o recurso a essas atividades não é decorrente de um processo de “intensificação da inserção da agricultura familiar no circuito das trocas mercantis”, muito pelo contrário. Essa prática seria comum às estratégias de sobrevivência de um campesinato pobre e estruturalmente ameaçado que não consegue manter sua família exclusivamente com o resultado da produção familiar. Não corresponderia, portanto, a nenhum fenômeno recente nem a situações nas quais estaria se processando mudanças na relação dessas famílias com o mercado (Carneiro, 2009, p. 169-170)

Por sua vez, Bagli (2006) reflete sobre a autoexploração, ponderando que, por um lado, a falta de tecnologias pode acentuar a dependência ao ritmo natural no trabalho na terra. Nesta perspectiva, no ciclo das tarefas como o plantio e a colheita, o que poderia ser feito em algumas horas com o uso de maquinários agrícolas, pode levar dias, semanas, e empregar mão de obra de toda família, inclusive crianças. Por outro lado, alguns trabalhadores aproveitam os períodos sem serviço em sua propriedade (entressafra) para se empregarem temporariamente em outras propriedades ou na cidade.

Contudo, para além da falta de tecnologias para o trabalho camponês na terra, Thomaz Júnior (2004) situa a superexploração do trabalho, por meio da extensão da jornada, como uma das contradições da reestruturação produtiva, que tem repercussão direta sobre o trabalho. O autor propõe apreender os desdobramentos da reestruturação produtiva do capital no campo por dentro da luta de classes e para além da atividade laborativa *stricto sensu*, uma vez que o exercício do poder do capital se prolonga para todo o tecido social, impactando não apenas as relações próprias à atividade laborativa, mas a todos âmbitos do ser que trabalha. Nesse sentido, suplantando o momento da produção e adquirindo a dimensão da reprodução da vida, a subjetividade da classe trabalhadora e as formas de organização política.

[...] estaríamos colocando em questão a fluidez com que assalariados, subproletariados, camponeses, posseiros, autônomos, refazem constante e intensamente o desenho societal da classe trabalhadora, no campo, no Brasil, extrapolando os rígidos limites entre o que é ser num dia, numa safra, numa temporada, cortador de cana; colhedor de algodão; servente de pedreiro na construção civil; metalúrgico e em outros tempo, temporada, ocupante de terra, segurança, motorista, catador de papel e papelão, camelô, etc. (Thomaz Júnior, 2004, p. 12-13).

Tomado como pluriatividade ou como autoexploração, o fato que se vislumbra é a possibilidade de que a estrutura familiar se torne mais dispersa, tanto no desempenho das atividades econômicas no campo quanto espacialmente em virtude da migração para as cidades; estratégia comumente adotada por aqueles que não tem sua força de trabalho absorvida pelas atividades econômicas realizadas no campo ou que estrategicamente buscam, no trabalho urbano, maior fonte de renda em comparação ao agrícola.

E, nestas circunstâncias, as interações espaciais e a mobilidade entre cidade-campo-cidade adquirem contornos específicos. A cidade assume o papel de suprir o campo para além das funções urbanas típicas, passando a abrigar parte do núcleo familiar, incorporando na sua dinâmica os rurais que mantêm estreitos laços com o campo. Por outro lado, até mesmo o movimento migratório não pode ser mais visto como um fenômeno de mão única, ao menos na

relação cidade-campo; pois, se por um lado a migração para a cidade é estratégia para muitas famílias “rurais”, o movimento oposto também passa a ser percebido, ou seja, a inserção do morador citadino no ambiente rural, em um movimento de revalorização do rural – nos termos que Carneiro (2012) apresenta.

Nesta vertente, nem sempre a procura pelo campo é uma forma de se criar pseudo-relações (como na busca sazonal pelo lazer ou descanso no campo), havendo muitas vezes a constituição de sólidas relações por aqueles que buscam o campo para morar ou trabalhar (Bagli, 2006). Moradores da cidade que buscam no campo uma maior ligação com a natureza, levando a demandas sociais e econômicas próprias, alterando as relações sociais e espaciais no meio rural (Rosas, 2014).

Neste sentido, as relações cidade-campo na atualidade engendram combinações particulares. A partir do modo de produção que cada vez mais exige a modernização do setor agrícola, associa-se o desenvolvimento de novas atividades não-agrícolas no ambiente rural, as quais, sempre orientadas pelo movimento da urbanização no sistema capitalista globalizado. E que impactam não apenas o trabalho, transbordam à esfera da produção, e representam-se na dimensão social dos sujeitos, na reprodução das comunidades rurais. Na esteira dessas relações, novos hábitos, costumes, novos modos de ser, de agir, de consumir; frutos da urbanização que se revelam nas práticas cotidianas dos sujeitos.

### *3.3.1.2 Alteração dos hábitos e modos de vida: a difusão de uma cultura urbana*

Postos os termos gerais dos processos de formação socioespacial da cidade e do campo no interior do país, com destaque ao contexto da urbanização capitalista na perspectiva da relação cidade-campo-cidade; do estágio atual da modernização agrícola; da refuncionalização produtiva; e, ainda, da revalorização do ambiente rural, suscitamos a imaterialidade que tais processos desencadeiam, ou seja, as alterações no modo de vida das populações rurais.

Nesse aspecto, primeiramente chamamos atenção para o fato de que a difusão do urbano, de um sistema de valores, de hábitos; enfim, de um modo de vida, é um fator imperativo para a própria reprodução da cidade e do urbano.

E quando recorremos a Beaujeu-Garnier (1997), encontramos que por meio de sua função de criação e transmissão a cidade exerce o poder de formação, informação e transformação, dispondo dos meios de transporte e meios de comunicação para a difusão da

civilização, dos modos de vida e das conquistas urbanas tanto às populações urbanas quanto às populações “periféricas”.

Trata-se de pensarmos que a cidade é a representação material do processo de urbanização, que se expande tanto territorialmente (em seu perímetro) como espacialmente; com suas infraestruturas e tecnologias, seus “objetos e coisas”, no plano material; e como seus signos, hábitos de consumo e modos de vida, no plano imaterial.

Ao tratar da diluição das fronteiras entre a cidade e o campo, Sposito (2020), articulou as dimensões espacial e territorial no sentido das discontinuidades: A discontinuidade territorial e a discontinuidade espacial da cidade. Sobre a discontinuidade territorial, aponta que ela coloca em xeque a ideia da cidade enquanto unidade territorial que conforma, por sua vez, a ideia de rede urbana (ou sistema urbano) como conjunto de cidades entre si. A ideia é relacionada a crescente incorporação de áreas rurais circunvizinhas às cidades, pelos agentes de promoção imobiliária, para a promoção imediata ou não da incorporação imobiliária (loteamentos estatais ou ligados ao grande capital), equipamentos industriais, comerciais e de serviços de grande porte.

Já no que concerne à discontinuidade espacial, afirma que ela confronta a cidade vista como unidade espacial, considerando, neste sentido, três pontos:

1. Os tecidos urbanos se estabelecem crescentemente em discontinuidade territorial definidas nas formas, ainda que os meios de transporte e comunicação propiciem continuidades espaciais concomitantes;

2. Não há unidade espacial, pois, a ação sobre o espaço e sua apropriação é sempre “parcelar”, na cidade atual: “Diferentes pessoas movimentam-se e apropriam-se do espaço urbano de modos que lhes são peculiares [...]” (Sposito, 2020, p. 134); e

3. Não é possível ver a cidade como unidade porque as relações dela com o campo se estabelecem de forma mais intensa do que nunca. Não são apenas relativas a divisão técnica, social e territorial do trabalho aquelas que orientam as relações entre o urbano e o rural, mas também as articulações que se acentuam, porque são impressas nas formas espaciais em que a cidade e o campo se imbricam, sobrepõem-se, não apenas na escala local, mas em múltiplas escalas.

Neste ponto, atemo-nos ao fato que a autora parece privilegiar a dimensão material, das formas e fluxos, que se manifestam no prelúdio cidade-campo. Todavia, também indica que a cidade não pode ser pensada por si, mas, sim, ser avaliada como um espaço aberto do ponto de vista das formas e dos fluxos, do ponto de vista objetivo e subjetivo, do ponto de vista concreto e abstrato (Sposito, 2020). É neste sentido, que também privilegia os fluxos, a subjetividade e



o abstrato, que vislumbramos o campo em movimento, ativo, não apenas no sentido das expressões de uma nova ruralidade “urbanizada” e/ou dependente, mas também em sua conexão com a cidade para além das dicotomias.

Whitacker (2006) indica que frente ao espraiamento das funções urbanas e dos valores tidos como urbanos não há mais coincidência entre a cidade e o urbano e que, neste cenário, a lógica de utilização dos espaços rurais também pode ser urbana. Por outro lado, diante do crescente estímulo ao consumo, busca-se a aceleração e maior articulação entre a produção e a circulação.

A cidade assiste a um incremento dos espaços destinados as trocas, uma vez que a realização da produção se dá apenas no consumo e se realiza na cidade. Ocasionalmente, o consumo é o da própria “cidade”, que por meio de signos e símbolos urbanos se traduz em desejos e necessidades, sendo que o primeiro é ideologicamente travestido no segundo (Casas Padilla, 1978, *apud* Whitacker, 2006).

Para Bagli (2006), os hábitos são reflexo das relações estabelecidas no cotidiano e construídos, nesse sentido, sob a égide da lógica que os guia, seja ela firmada na relação com a terra ou não. No que concerne aos hábitos rurais, pontua:

Se a relação se concretiza tendo por base uma intensa ligação com a terra, os hábitos são construídos sobre as definições de uma lógica mais atrelada ao meio natural. As atividades e horários são orientados de acordo com as etapas ditadas pelos ciclos naturais dos produtos cultivados ou dos animais criados. Dessa forma, os hábitos expressam a realidade circundante e estão presentes no modo de trabalhar, descansar, e se divertir, desde o momento de acordar, até a hora de dormir (Bagli, 2006, p. 93).

Para a autora, no entanto, a inserção no mercado de consumo tem construído hábitos comuns. No urbano as pessoas encontram-se mais suscetíveis ao consumismo, pois as mercadorias estão postas a todo instante em vitrines, nas propagandas e panfletos, cartazes *outdoors*, nas pessoas que transitam nas ruas, nas casas dos vizinhos, amigos e parentes. A aquisição dos produtos torna-se mais rápida e fácil para quem tem dinheiro para consumi-las e as novas tecnologias materializadas nos objetos/ mercadorias estão expostas e prontas para serem adquiridas. Neste sentido, o aparato tecnológico para a realização das tarefas domésticas se amplia dia a dia, nos espaços urbanos e rurais, sobretudo no que concerne à comunicação (TV, telefone, internet) (Bagli, 2006).

Outrora, as mercadorias chegavam de forma bem mais lenta aos espaços rurais. Contudo, com a difusão dos meios de comunicação e o estreitamento das relações entre campo e cidade, o mundo da mercadoria invadiu os espaços

rurais. A lógica expansiva do modo de produção incorporou os espaços mais distantes via consumo (Bagli, 2006, p. 94).

Por seu turno, Whitacker (2006), ao refletir sobre o conceito de produção, destaca duas das mais importantes acepções no que se refere ao conceito: a) a produção social, das relações sociais; e b) a produção material, dos objetos, de “coisas”. Na articulação destas duas acepções, “[...] a cidade insere-se em duas escalas de produção: a do processo de urbanização imbricado à industrialização, e a da produção de bens, equipamentos, infraestruturas e “objetos” [...]” (Whitacker, 2006, p. 137).

Na confluência entre a produção social (processo) e a produção material (formas):

As mudanças na produção imprimem um ritmo diferenciado à cidade, uma vez que se observa, na territorialização dessa produção e nas relações entre as cidades e entre estas e o campo, uma nova centralidade que aparentemente concentra e dispersa atividades e funções, culminando numa reestruturação urbana e em uma reestruturação da cidade (Whitacker, 2006, p. 137).

Isto posto, “a concepção do urbano extrapola a própria cidade, consubstanciando-se na relação cidade-campo, tendo na divisão técnica, social e territorial do trabalho em sua base” (Bernadelli, 2006, p.33). A descontinuidade possibilitada pelo desenvolvimento das técnicas, da tecnologia e dos meios de comunicação cria o urbano muito além das cidades, numa escala nova.

Na concepção de Wirth (1967), os desenvolvimentos tecnológicos no transporte e comunicação, os quais potencialmente indicam uma nova época na história humana, ressaltam o papel das cidades como elementos “dominantes”, estendendo imensamente o modo de vida urbano para além dos limites da própria cidade.

Ao reconhecermos o potencial do processo de difusão das urbanidades e das alterações dos hábitos, ritos e ritmos no ambiente rural, devemos ter cautela e afastar qualquer ideia de supressão do modo de vida rural. Neste sentido, devemos reconhecer que eles eventualmente se modificam, mas não necessariamente desaparecem.

Do ponto de vista da materialidade, das infraestruturas como um componente da urbanidade, Bagli (2006, p. 96) pondera que se fundamentada apenas na aparência, ou seja, considerando aquilo que possui infraestrutura (sistema de iluminação pública, abastecimento de água, sistema de esgotamento sanitário, etc.) como urbano, tudo aquilo que não os possui deixaria de sê-lo. Logo, imensas áreas das cidades que não são dotadas de infraestruturas não seriam urbanas. “A condição de ser rural ou urbano não está dada pela presença ou ausência de infraestrutura. Envolve outros aspectos que ultrapassam a mera aparência”.

Outro equívoco, apontado por Bagli (2006), é reconhecer que o uso de qualquer “parafernália” tecnológica (como eletrodomésticos) implicaria a aquisição de hábitos urbanos e uma urbanização; horizonte que limitaria a condição do “camponês” à utilização de meios pouco ou nada tecnológicos em suas atividades cotidianas. Logo, o rural não precisa ser urbanizado para estar inserido na lógica dominante do mercado de produção; e pensar na urbanização total da sociedade seria, equivocadamente, admitir a homogeneização dos espaços, o que não ocorre, pois eles se fortalecem justamente pelas suas particularidades.

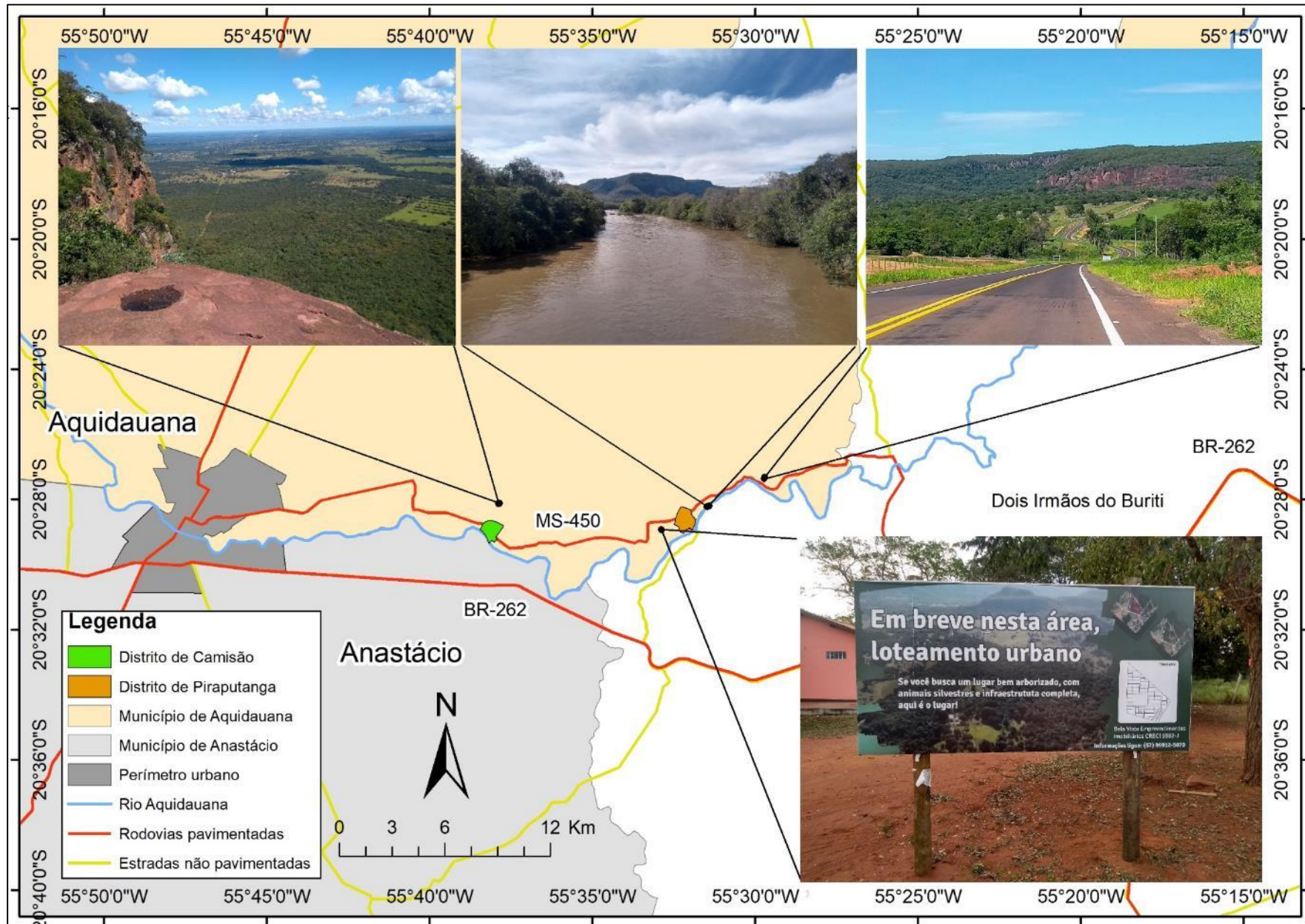
As mercadorias transformadas e produzidas na cidade (eletrodomésticos, automóveis, vestimentas etc.) invadem o campo, assim como os produtos gerados no campo (alimentos em geral, matérias-primas) invadem as cidades. Essa relação entre campo e cidade se intensifica, porque a divisão territorial do trabalho, estabelecida pelo desenvolvimento do modo de produção, coloca funções especiais para cada espaço, de modo que eles se inter-relacionem e se complementem. Ambos se transformam, se adequando às mudanças ou a elas resistindo (Bagli, 2006, p. 96).

O outro fator dinamizador dos conteúdos sociais do ambiente rural, e que carrega, naturalmente, os signos urbanos em sua essência, é a transferência do morador citadino para o ambiente rural. Para Coutinho (2014), o aumento de pessoas que deixam a cidade para morar no campo contribui para a troca de informações, de tecnologias e, conseqüentemente, para a expansão do urbano sobre o rural.

Na perspectiva dos entornos das cidades, Sposito (2006) ressalta a criação de condomínios nos arrabaldes das cidades como sendo uma síntese desta busca do citadino moderno por uma maior ligação com a natureza e com o ambiente rural. Movimentos que fortalecem o que seria conhecido como o “neorural” (Carneiro, 2012, Rosas, 2014), neste sentido, a busca por ambientes mais tranquilos para residir e viver, onde o contato com a natureza seja possível.

Um fenômeno que também é percebido, em suas particularidades, nos municípios de Aquidauana e Anastácio, sobretudo nos distritos de Camisão e Piraputanga, município de Aquidauana, onde o cenário de paisagem bucólica tem alavancado o turismo local e o setor imobiliário em torno de loteamentos “urbanos” no ambiente rural, como pode ser visualizado na Figura 5.

Figura 5 – Paisagens turísticas nos distritos de Camisão e Piraputanga, Aquidauana/MS.



Fonte: O próprio autor (2024).

Para Wanderley (2000), o fenômeno de inserção dos moradores das cidades no ambiente rural ocorre pela convergência de fatores que vão, desde a redução da idade das aposentadorias<sup>52</sup> (liberando do compromisso laboral urbano os cidadãos que muitas vezes querem um reencontro com suas origens no campo), até mesmo à busca pelos jovens por opções de lazer ou de ocupação profissional que essa nova organização do campo proporciona. Rosas (2014), por sua parte, colabora ao apresentar o conceito de antiurbanismo, em que a insalubre e a precária condição de vida dos moradores das cidades (*stress*, poluição do ar, etc.) levaria a busca pelo rural, ou às cidades de porte pequeno e de fácil deslocamento. Neste contexto, o campo representaria tranquilidade e maior contato com a natureza, contudo, sem deixar de lado as comodidades da cidade.

Diante desse contexto, não resta dúvidas que as relações campo-cidade tendem a novas configurações que demandam uma abordagem mais fluida de ambas as realidades; onde seja possível alcançar as nuances de ambos os espaços de produção e sociabilidade, e onde a mobilidade seja vista como mediadora desses processos, na relação, no processo dinâmico. Diante disso, a mobilidade espacial é a chave que permite o trânsito e o contato entre esses dois mundos antagônicos e complementares.

---

<sup>52</sup> Importante destacar que essa constatação de Wanderley (2000) já não encontra amparo no momento histórico atual na sociedade brasileira. Após sucessivas reformas da previdência pública, a idade média de aposentadoria dos homens, entre 2019 e 2021, aumentou de 58,7 para 62,23 anos (alta de 3,53 anos); para as mulheres o avanço foi de 57,25 para 59,26 (alta de cerca de 2 anos), conforme levantamento da Fundação de Previdência Complementar do Servidor Público Federal do Poder Judiciário (Funpresp-Jud), disponível em: <https://www.funpresjud.com.br/apos-reforma-brasileiro-se-aposenta-quase-3-anos-mais-tarde/#:~:text=Enquanto%20a%20idade%20m%C3%A9dia%20de,de%20cerca%20de%202%20anos>). .

## 4 A MOBILIDADE ESPACIAL COTIDIANA

A mobilidade espacial humana é a questão que nos impulsiona nessa pesquisa, ou seja, as determinações e experiências que envolvem os deslocamentos físicos no espaço. Isso nos leva a buscar as principais abordagens teóricas dos fenômenos de mobilidade, as quais, conseqüentemente, possibilitam identificar quais “tipos” de mobilidade têm sido, historicamente, objeto de estudos para, assim, contribuir no entendimento teórico-metodológico desta pesquisa, tendo como objeto a mobilidade cotidiana campo-cidade.

### 4.1 UMA TIPOLOGIA POSSÍVEL PARA A MOBILIDADE ESPACIAL

Na Geografia, assim como em outras áreas das ciências sociais, o vernáculo mobilidade é utilizado para designar diversos fenômenos relacionados desde as práticas sociais dos sujeitos/grupos às dinâmicas econômicas em escala ampliada.

Todos estamos inseridos em um contexto de permanente mobilidade. Pessoas, mercadorias, capital, dados, informações, etc. envolvidos em um conjunto complexo e amplo de deslocamentos sobre o espaço geográfico, os quais, com maior ou menor intensidade, variando segundo a frequência, distância e direção, caracterizando-se por diversos propósitos e realizados através de meios e velocidades distintos (Corrêa, 2012).

De toda maneira, nosso interesse nesta tese se limita à mobilidade espacial humana, área que tem sido objeto de pesquisas principalmente nos campos disciplinares como Sociologia, Antropologia, Demografia e Geografia. Podemos identificar, sobre isso, que são três as dimensões da mobilidade espacial humana: a mobilidade virtual, que passa pelas possibilidades de copresença em virtude das novas tecnologias, assim como novas formas de interação entre os sujeitos; a mobilidade imaginária, como fenômenos de experimentação e/ou antecipação imaginativa de um determinado lugar, não se reduzindo as representações e envolvendo desde as referências literárias até mesmo eventos traumáticos; e, por fim, a mobilidade física, que fica expressa pelo deslocamento de um ponto a outro no espaço (Martínez; Valdéz; Suazo, 2010; Sheller; Urry, 2006).

Neste ponto, destacamos que podem ser infinitas as experiências que se tornam possíveis para (e pela) mobilidade humana, quando conjugadas suas múltiplas dimensões. Contudo, reiteramos, nosso interesse é sobre a dimensão física da mobilidade espacial, a qual, por sua vez, não pode ser reduzida ao movimento, aos deslocamentos em sentido estrito.

Concordamos com Balbin (2016), que enfatiza que a mobilidade não se resume à ação do deslocamento em si, sendo o movimento apenas a expressão da mobilidade. Nesta perspectiva, o conceito de mobilidade busca integrar a ação de deslocar - quer seja uma ação física, virtual ou simbólica - às condições e às posições dos indivíduos e da sociedade, considerando a diversidade de comportamentos individuais e de grupo presentes tanto no cotidiano quanto no tempo histórico.

Sendo assim:

[...] mobilidade – nas ciências sociais – designaria o conjunto de motivações, possibilidades e constrangimentos que influem tanto na projeção, quanto na realização dos deslocamentos de pessoas, bens e ideias, além, evidentemente, dos movimentos em si, mas essa é só a expressão da mobilidade (Balbin, 2016, p. 27).

Corroboram Martínez, Valdéz e Suazo (2010), para quem movimento e mobilidade diferem profundamente, o que requer, conseqüentemente, abordagens distintas. A mobilidade supera a ação do deslocamento em si, mas sem desconsiderá-lo, pois, é ele, entre outros, componente da mobilidade enquanto prática social.

Por seu turno, Sheller e Urry (2006) tratam da emergência da mobilidade como temática nas ciências sociais no início do século XXI e enfatizam o crescente enfoque na mobilidade, transcendendo a dicotomia entre as pesquisas ligadas aos transportes (com foco no movimento) e à pesquisa social. Estaria um novo paradigma sendo formado dentro das ciências sociais, o paradigma das novas mobilidades ou, ainda, das mobilidades emergentes.

Mas, dentro da concepção de “novas” e “velhas” expressões de mobilidade espacial, seria possível identificar os principais tipos de mobilidade para se evitar a utilização genérica do conceito ou ainda enganos teóricos a respeito? A questão, que evidentemente é retórica, não se ampara na busca por “tipos ideais”, mas apenas na organização teórico-metodológica para o delineamento conceitual da mobilidade cotidiana campo-cidade, que seguirá na próxima seção.

Nossa reflexão parte da demonstração de alguns critérios para a abordagem da mobilidade. Isso para o reconhecimento de que os movimentos não possuem rótulos, tão logo, na maior parte das vezes, a ação não pode ser conceituada *per se*, alhures ao contexto do indivíduo ou grupo em movimento e, sobretudo, distante do questionamento do pesquisador; pois a mobilidade humana não cessa, realizando-se sucessivamente e simultaneamente num emaranhado de tipos diferentes de deslocamentos. A questão é determinar qual abordagem é pertinente para a finalidade de cada pesquisa.

A migração é a expressão mais evidente quanto pensamos em mobilidade espacial. Porém, ela não se constitui como um fenômeno homogêneo e único, mas, sim, pode ser pensada como um “tipo” de mobilidade que comporta múltiplos fenômenos com características difusas. Segundo Matos (1993), baseado em Federici (1991) e em Clark (1986), as migrações se diferem a partir de quatro possíveis abordagens do fenômeno em análise, as quais:

- a) fronteiras atravessadas;
- b) duração e/ou periodicidade;
- c) voluntariedade; e
- d) motivo invocado.

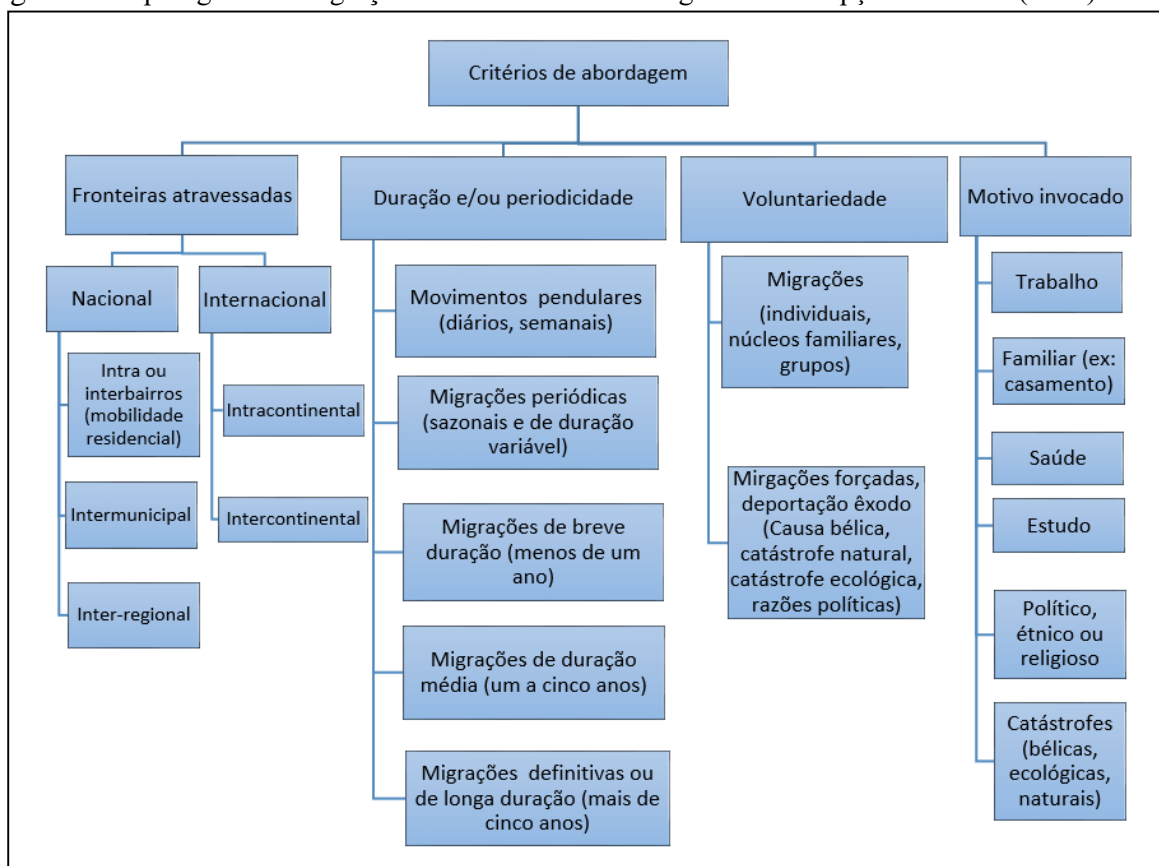
Para Matos (1993), é fundamental que o pesquisador determine qual a unidade de análise pretendida: o indivíduo ou a sociedade, o migrante ou o processo migratório. Os neoclássicos tendem a focar mais nas características dos migrantes, os neomarxistas nas causas e consequências dos processos migratórios (Becker, 2012). Portanto, determinada expressão de mobilidade pode ser percebida, pesquisada e caracterizada de formas distintas a partir do viés do pesquisador, o que dependerá do seu recorte de interesse, como pode ser observado na Figura 6.

A noção de mobilidade em Matos (1993) reforça a ideia do quanto a posição do pesquisador é sempre particular frente a mobilidade. Outro ponto a destacar é que Matos não se utiliza diretamente do termo mobilidade, ao passo que o sentido de sua utilização do termo migração aparece como conceito amplo, sendo muito similar ao que adotamos nesta tese em referência à mobilidade espacial.

A “tipologia” apresentada por Matos (1993) nos parece muito pertinente para o apoio ao entendimento das migrações, era esse seu objetivo. Mas para a compreensão da mobilidade espacial em toda sua potência temos que nos permitir ir um pouco além, e isso advém de reconhecermos outras dinâmicas em torno da prática social.



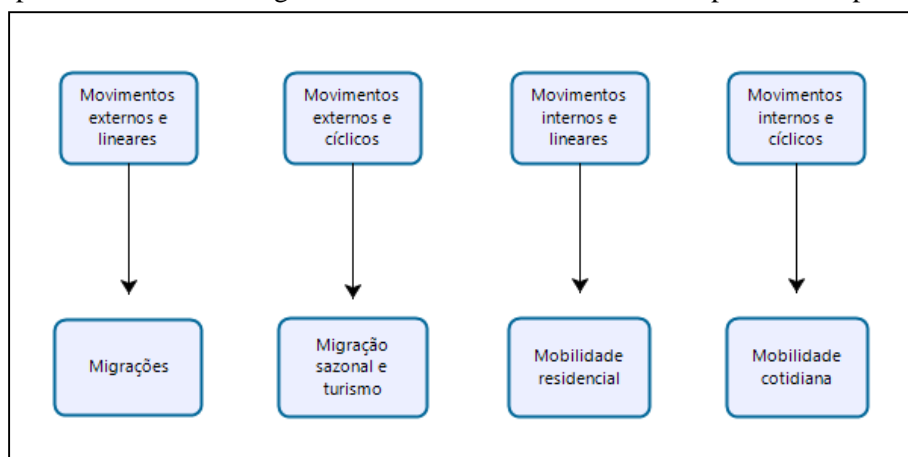
Figura 6 - Tipologia das “migrações” e critérios de abordagem na concepção de Matos (1993).



Fonte: Matos (1993), adaptado por Lordano (2019a).

Destacamos, todavia, que todas abordagens proposta por Matos (1993) estão aparadas na premissa da mudança de residência, com exceção à mobilidade pendular. Mas a prática cotidiana enseja e expressa outras mobilidades; neste sentido, recorremos a Balbin (2016), que trabalha com a ideia de “movimentos externos ou internos, lineares ou cíclicos”, para caracterizar a dimensão espaço-tempo da mobilidade, como demonstrado na Figura 7.

Figura 7 – Tipos de mobilidades organizadas em torno das dimensões espacial e temporal.



Fonte: Balbin (2016). Organizado pelo autor (2024).

Nessa perspectiva, Balbin (2016) caracteriza quatro tipos de mobilidade espacial:

- a) Migrações, que se expressam por movimentos externos à unidade territorial e lineares. Ou seja, a partir do território de origem em um movimento orientado a um destino final e “permanente”;
- b) Migração sazonal (geralmente ligada ao trabalho) e turismo (de lazer ou de negócios), que se realizam em movimentos externos e cíclicos, em que o “migrante” deixa temporariamente o território de origem, não alterando seu local de residência e, assim, havendo o retorno ao local de origem após cumprida a jornada/objetivo preestabelecido;
- c) Mobilidade residencial, que se caracteriza por movimentos internos e lineares. Ou seja, a mudança de residência, mas dentro do território de origem (como na mudança de local de moradia dentro da mesma cidade, por exemplo); e
- d) Mobilidade cotidiana, sendo os movimentos internos e cíclicos, em outros termos, os movimentos dentro do mesmo território e sempre com o retorno ao local de origem (como ir ao trabalho, à escola, às compras, visitar um familiar ou amigo, etc.).

A perspectiva de Balbin (2016) é mais diversa e nos permite pontuar algumas distinções essenciais sobre os tipos de mobilidade.

Conceitualmente, esses tipos de mobilidade se dissociam. A migração, por exemplo, é um tipo específico de mobilidade. Seu conceito pode ser sintetizado como o deslocamento de um ponto a outro no espaço com a mudança de residência (Antico, 2004). Para Becker (2012), a migração reflete mudanças nas relações entre pessoas (relações de produção) e entre essas e o seu ambiente físico. Pode ter caráter “permanente” (quando não se pretende no momento do deslocamento o retorno à origem), mas também pode se representar de forma sazonal ou cíclica (quando ocorre o retorno ao local de origem), de forma circular (de um ponto a outro sucessivamente sem necessariamente conter um retorno à origem) ou, ainda, ser realizada em etapas sucessivas<sup>53</sup>. A migração pode ser estudada, ainda, pela voluntariedade ou não do migrante, pela motivação ou, ainda, pelas fronteiras atravessadas, podendo ser percebida desde

---

<sup>53</sup> Com base na pesquisa de Marine (1976), Becker (2012) aborda a hipótese da retenção seletiva dos migrantes, onde o processo migratório estaria mais sujeito à sobrevivência do mais forte do que à adaptação progressiva dos migrantes. Nesse sentido, ocorreria a expulsão dos migrantes menos “capacitados”, originando um processo de reemigração ou, ainda, de migrações repetidas em busca de oportunidades passageiras de subsistência.

a escala intraurbana até a escala intercontinental (Becker, 2012; Becker; Farias, 2015; Oliveira, 2017; Matos, 1983).

Mas, sendo os deslocamentos tão constantes em nosso cotidiano, como interpretar os fenômenos que não recaem na migração em sentido estrito? A resposta passa por reconhecer a multiplicidade que envolve a mobilidade espacial humana, se abrindo em campo profícuo para as pesquisas sobre o tema.

Um fenômeno de mobilidade que tem ganhado bastante destaque em pesquisas no campo das mobilidades é a mobilidade pendular<sup>54</sup>, que pode ser descrita como os deslocamentos diários<sup>55</sup> realizados pela população ocupada, entre o município de moradia e o município de trabalho e estudo, distinguindo-se da migração, assim, por não haver mudança de residência. O fenômeno recorrentemente aparece associado às regiões metropolitanas, sobretudo à de São Paulo (Baldráia, 2017, Antico, 2004), e também em outras com considerável centralidade econômica, como na região metropolitana de Belo Horizonte (Diniz e Alvim, 2021), e no estado do Rio de Janeiro, no que concerne não apenas ao poder de atração sobre a população circundante às áreas metropolitanas, mas também sendo percebida na escala interestadual (Becker; Farias, 2015). Em outros casos, podemos perceber a ampliação da observação da mobilidade pendular em contextos de cidades de porte médio e pequeno, como nas pesquisas de Alves (2019), Lordano (2019b) e de Oliveira e Brumes (2015).

A caracterização dos diferentes fenômenos de mobilidade invariavelmente se associa com a dimensão espaço-tempo envolvidos. Para Baldráia (2017, p. 34), a aplicação dos adjetivos de núcleo temporal (pendular, sazonal, definitiva) é prática consagrada no campo da Geografia: “O movimento diário caracteriza a pendularidade; se os movimentos fossem semestrais, teríamos uma mobilidade sazonal e em caso de uma movimentação de sentido único, sem volta definida, tratar-se-ia de uma migração”. Quanto a dimensão espacial, ficará expressa a partir da amplitude territorial que o fenômeno compreender. Uma mudança de residência dentro da mesma cidade é entendida como mobilidade residencial; se for para outro

---

<sup>54</sup> Sobre a pendularidade identifica-se ao menos três formas distintas de nomeá-la. Mobilidade pendular (Baldráia, 2017; Diniz; Alvim, 2021), deslocamento pendular (Antico, 2004; Becker; Farias, 2015) e movimento pendular (Lordano, 2019b; Oliveira; Brumes, 2015). Consideramos que todos os casos se referem ao mesmo fenômeno e, assim, por uma questão de coerência com nossa postura teórica, utilizaremos o termo mobilidade pendular.

<sup>55</sup> A concepção de deslocamentos diários como a principal característica da mobilidade pendular é majoritária entre aqueles os pesquisadores do tema. Contudo, há autores que expandem essa noção a tempos maiores de permanência no destino, como Becker e Farias (2015), em que pelas características particulares teríamos os deslocamentos “não diários”, percebidos na medida em que aumenta a distância a ser percorrida associada ao regime de trabalho diferenciado da região fluminense (como usinas nucleares e a cadeia do petróleo).

município, uma migração intermunicipal; para outro país, uma migração internacional, por exemplo.

Retomando Matos (1993), a adjetivação também pode ser estendida quanto a voluntariedade da mobilidade (migrações forçadas, deportação, refúgio, etc), assumindo também a dimensão da motivação que envolve (trabalho, saúde, político, ético, religioso, catástrofes, etc).

Esse quadro geral não tem a pretensão de encerrar a questão, mas é valioso para darmos um passo adiante e colocarmos uma outra dimensão sobre a percepção da mobilidade, que é o cotidiano, como tratado por Balbin (2016). Para Lindón (2006), o cotidiano é transversal a quase todos os campos da Geografia, encontra razão de ser no conhecimento da relação espaço/sociedade, em sua interação a partir da pessoa, do sujeito, do indivíduo que, situado espaço-temporalmente em um contexto intersubjetivo, dá sentido ao espaço e ao outro, em um constante processo de interpretação (ressignificação) e construção de espaços de convivência.

Na concepção de Carlos (2007)<sup>56</sup>, o cotidiano contém a esfera do trabalho, mas o supera. Sobre a esfera da vida cotidiana, pontua que a reprodução do espaço articulado e determinado pelo processo de reprodução das relações sociais se apresenta de modo mais amplo do que as relações de produção *stricto sensu*, ou seja, a da produção de mercadorias, envolvendo, assim, momentos dependentes e articulados para além da esfera produtiva.

A vida cotidiana, nesta perspectiva, se definiria como uma totalidade apreendida em seus momentos (trabalho, lazer e vida privada e entre os planos do indivíduo e do coletivo) e neste sentido guardaria relações profundas com todas as atividades do humano – em seus conflitos, em suas diferenças (Carlos, 2007, p. 23).

O cotidiano, nesse sentido, vai-se fazer de modo particular em cada subespaço e em cada unidade de análise, seja sujeito ou grupo, envolvendo todas as circunstâncias da vida social: trabalho, família, religião, tradições e costumes. Realizando-se de modo permanente, a mobilidade na perspectiva do cotidiano transcende o movimento, revelando-se parte constitutiva da vida econômica e social dos sujeitos.

---

<sup>56</sup> O pensamento de Carlos (2007) é desenvolvido sobre o espaço urbano, objeto de suas análises. Contudo, acreditamos que seu entendimento sobre o cotidiano pode em alguma medida ser utilizado para compreensão de dinâmicas na cidade e no campo, sobretudo no momento onde a urbanização capitalista não encontra limites para integrar todos espaços a sua lógica e à lógica do capital.

Esse entendimento nos ajuda na própria delimitação conceitual do fenômeno que é objeto de nossa pesquisa, a mobilidade cotidiana campo-cidade. Da mesma maneira, subsidia nossa observação de que a prática socioespacial é engendrada, também, pela expressão sucessiva e concomitantemente de múltiplas mobilidades, que se realizam permanentemente.

#### **4.1.1 A mobilidade cotidiana campo-cidade**

A mobilidade espacial é um fenômeno intrínseco ao cotidiano dos sujeitos, que a experimentam individual e/ou coletivamente de forma diferenciada em virtude das múltiplas possibilidades e coerções a sua realização. Na atualidade, todo território e todo subespaço submetem-se de forma desigual e contraditória à lógica do capital. Todas formas de organização social, de alguma maneira, encontram-se em uma teia de relações engendradas (e a partir) na divisão territorial e social do trabalho e que respondem às estratégias de acumulação do capital. Nesse sentido, a vida cotidiana não pode ser apreendida fora do movimento de produção e reprodução do modo capitalista.

Sobre a integração dos espaços à lógica do capital, Harvey (2005) nos oferece a reflexão sobre os momentos de crise no capitalismo, em que a expansão geográfica se torna fundamental para sua manutenção enquanto sistema produtivo. Nestes arranjos, cada subespaço é incorporado à lógica capitalista, seja como a incorporação ou ressignificação dos espaços dentro da divisão territorial e social do trabalho, seja como mercado consumidor dos produtos de toda ordem.

O que consumimos e como consumimos, no que trabalhamos e como utilizamos nosso tempo “livre”, os locais que frequentamos, como nos vestimos são, dentre outras, ações orientadas que caracterizam um modo de vida, de ser/estar, de agir, de consumir, de se mover no espaço. Nas palavras de Carlos (2004), o “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 tanto na cidade quanto no campo, submetendo a vida cotidiana às exigências da produção capitalista.

Nesse sentido,

A produção do cotidiano no mundo moderno vincula-se à ampla difusão do consumo que criou o reino da mercadoria conseqüentemente possibilitando a penetração das relações capitalistas na esfera doméstica associada à necessidade de reprodução do capital através da reprodução das relações sociais que produz um modo de vida, um modo de consumo, um tipo de consumidor, valores e necessidades. Isso significa que a difusão do mundo da

mercadoria como condição da reprodução passa pela desagregação do modo de vida tradicional e da construção de um novo, em que as relações passam a ser mediatizadas pela mercadoria e pelo mercado. Nesse sentido, as formas de dominação se estabelecem em todos os níveis da vida englobando o conjunto das relações sociais e desta forma o mundo da mercadoria invade a vida das pessoas para além do espaço da fábrica (Carlos, 2007, p. 52).

A imersão da vida cotidiana à lógica do capital ocorre em sintonia com o momento de aceleração da compressão espaço-tempo, permitindo o amplo acesso e circulação; das ideias às mercadorias. Para Corrêa (2012), a superação do espaço pelo tempo progressivamente se torna mais crucial à medida que o capitalismo se firma, demandando cada vez mais a aceleração do ciclo de reprodução do capital. Assim, alcança novos e sucessivos patamares que rapidamente são ultrapassados a partir de novos e mais eficientes meios de circulação e comunicação.

Nessa perspectiva, conforme Massey (1991), é a compressão do tempo-espaço e o dinheiro que fazem o “mundo girar”, e nós girarmos (ou não) o mundo. Ou seja, é o capitalismo e suas contradições que determinam nosso entendimento e a nossa experiência no espaço.

Nesta cena, a mobilidade espacial vai-se construindo também como conteúdo da vida cotidiana, inicialmente de forma mais intensa nas cidades, epicentro da urbanização capitalista, mas também se estabelecendo um “aparato” no processo da expansão urbana e da superação do espaço pelo tempo. Um movimento dialético em que a urbanização reforça a capacidade e necessidade da mobilidade, ao passo em que a mobilidade se torna um signo da vida urbana (e de sua expansão) a ser incorporado a cada subespaço que o fenômeno urbano alcança.

O que decorre é o aumento das possibilidades para a mobilidade da população do campo, enquanto parte do processo da urbanização capitalista. À vista disso, se a reduzida capacidade de deslocamento até meados do século XX era um fator que colaborava diretamente com a limitação territorial das cidades, contribuindo para sua unidade espacial, esse quadro se alterou nas últimas décadas em virtude da proliferação do número de veículos, de motoristas, de ruas e de estradas (Sposito, 2006).

Sendo possível levar a cidade a todos os espaços, Beaujeu-Garnier (1997) destaca que a difusão do automóvel no meio rural, aliado ao aumento do nível de instrução e ao avanço das telecomunicações, permitiu aos rurais, que alcancem tais condições, usufruírem dos benefícios da sociedade moderna.

O movimento de urbanização<sup>57</sup> orientado pela cidade, como destacamos no Capítulo 3, contém, além da dimensão territorial, a dimensão imaterial e simbólica que não necessariamente pode ser percebida na morfologia de um espaço ou delimitada territorialmente. Entre outras, as alterações no setor produtivo no campo, além de receptáculo da inovação e expansão tecnológica, criam as condições para a mobilidade de sua população.

Para Casagrande (2014)<sup>58</sup>, a modernização agrícola redefiniu os espaços rurais e diversificou os serviços urbanos o que, juntamente com avanços nos transportes e nas comunicações, permitiu uma maior interação entre as espacialidades campo e cidade. Com os avanços nos transportes e o desenvolvimento das tecnologias de informação, torna-se mais fácil, tecnicamente, realizar o trajeto campo-cidade-campo; assim como a comunicação através das novas tecnologias de comunicação e informação possibilitam, considerando as limitações técnicas, a comunicação instantânea entre pessoas do campo e da cidade.

Como outros equipamentos que passo a passo foram sendo incorporados ao dia-a-dia, as infraestruturas de transporte e de comunicação vêm cada vez mais compondo e se materializando no espaço rural, com destaque à proliferação da telefonia móvel e mais recentemente da internet, assim como dos meios particulares de transporte, sobretudo o automóvel e a motocicleta.

No Brasil, diante dessa necessidade de incorporação das áreas rurais ao mercado consumidor, as estratégias governamentais atuam desde o fomento à internet rural, como pelo programa Rural Mais Conectado do Governo Federal (BRASIL, 2023a), até a obtenção de veículos, que podem ser adquiridos a melhores preços e condições, por exemplo, por meio do Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar – Pronaf (BNDS, 2023); da mesma forma em que a própria indústria automobilística incessantemente veicula condições especiais e descontos para esse nicho do mercado.

Dadas as condições materiais para a intensificação da mobilidade no campo, e a partir dele, abrimo-nos, de toda sorte, a mobilidade cotidiana campo-cidade como um meio pelo qual os moradores do campo não apenas dinamizam seu cotidiano no campo e/ou acessam a cidade, mas também, conseqüentemente, atuam cada vez mais na (re) produção do espaço urbano.

---

<sup>57</sup> Nos termos de Beaujeu-Garnier (1997), onde a urbanização pode ser entendida como o desenvolvimento numérico das cidades, ou seja, quantitativo e material, assim como o avanço da “civilização urbana” refere-se ao espraiamento dos signos e símbolos e modo de vida urbano, nesse sentido, qualitativo e imaterial. Em todo caso, como já vimos destacando, a urbanização pode ser entendida em ambas as dimensões ou ainda na conjunção delas, pois entendemos que elas tendem a ser concomitantes, complementares e, ainda, particulares a cada contexto.

<sup>58</sup> Ao pesquisar a dinâmica populacional na região da Costa Oeste do Paraná.

Para além da produção em sentido estrito, o conceito de reprodução ganha outro sentido para Carlos (2007) quando afirma, inspirada na obra de Lefebvre, que o desvendamento e a amplitude da noção de produção revelam a produção enquanto criação e autocriação do ser humano em suas determinações, possibilidades, decisões. Nesse aspecto, o modo de produção precisa se reproduzir. Uma reprodução que não coincide com a produção dos meios de produção, mas que se realiza por meio de outros planos, ou seja, a produção da existência humana; em outros termos, a existência social dos seres humanos se coloca no cotidiano.

O cotidiano se apresenta aqui como fio condutor, tendo a mobilidade espacial como um de seus componentes: “Ela faz parte do cotidiano e, não raramente, condiciona o tempo disponível de realização de outras tarefas que também fazem parte do cotidiano” (Alves, 2019, p. 81).

Nesta perspectiva, podemos entender a mobilidade espacial como reflexo, meio e condição para o desenvolvimento da vida cotidiana, nos permitindo a partir dos sujeitos sociais do campo reconhecer as diferenças e as desigualdades no acesso à mobilidade, à cidade e às territorialidades urbanas. Mais do que isso, a mobilidade cotidiana é elemento da produção e perpetuação das diferenças entre os sujeitos e das desigualdades sociais impregnadas em nossa sociedade.

Na tradição da Geografia Urbana brasileira, as diferenças e as desigualdades geralmente são qualificadas pela dimensão socioespacial e acabam por serem conceitos correlatos e complementares. Dão origem a conceitos como diferenciação socioespacial (Correa, 2007; Silva, 2007) e desigualdade socioespacial (Rodrigues, 2007), que se referem mais a disponibilidade, apropriação e possibilidade de uso dos espaços públicos, em virtude dos contrastes sociais; onde riqueza e pobreza coexistem, mas não convivem, o que fica evidente a partir de questões como moradia urbana. Para Carlos (2007), sendo a produção do espaço urbano realizado como condição, meio e produto da sociedade capitalista, a qual ancora-se na desigualdade que fundamenta o histórico do capitalismo, a diferenciação espacial é um produto social dessa desigualdade que está na origem do processo, revelando, espacialmente, as estratégias de classe.

Apesar de valiosa, essas noções perdem parte de sua potência explicativa se trazidas ao estudo que pretendemos acerca da mobilidade campo-cidade. Sobretudo, porque são voltadas ao entendimento das dinâmicas mais estritas ao espaço urbano, seja na escala da rede urbana seja na escala intraurbana (Correa, 2007), o que nos leva a pensar o par diferença-desigualdade em uma outra escala. Sobre isso, tomamos como apoio a reflexão de Barros (2006) sobre o par diferença-desigualdade, ambos, conceitos comuns às ciências sociais.



Para Barros (2006, 2018), as diferenças são inerentes aos seres humanos, para não falar do mundo natural. De modo geral, a ocorrência de diferenças independe da ação humana, embora nem todas as diferenças sejam naturais, e muitas são construídas culturalmente. A ocorrência de diferenças no mundo social está atrelada à própria diversidade inerente ao conjunto dos seres humanos, seja no que se refere a características pessoais, como gênero, faixa etária, etnia, religião; seja no que se refere a questões externas, como relações de pertencimento a esta ou àquela localidade, ou a cidadania vinculada a este ou àquele país, por exemplo.

Nesta perspectiva, a mobilidade contém a dimensão da diferença dos sujeitos em relação e a partir de sua postura diante do mundo e de seu lugar na estrutura social. Neste sentido, a apropriação dos meios de mobilidade, assim como do espaço urbano, irá responder às diferenças expressas na escala dos sujeitos, ainda que em boa parte daquelas construídas a partir das relações sociais e de produção que condicionam as particularidades em suas práxis cotidianas.

Quanto a desigualdade, implica considerar a multiplicidade de espaços/critérios em que ela pode ser avaliada, como renda, acesso a serviços ou a bens primários, (in)capacidades, liberdade de ir e vir, preconceitos, acesso desigual à educação e cultura, entre outros. Isto posto, quando falamos em desigualdade devemos questionar: Desigualdade de quê? Em relação a quê? Pois a desigualdade é sempre circunstancial, uma vez que está localizada historicamente dentro de um processo e porque está, necessariamente, situada dentro de determinado espaço de reflexão ou de interpretação que a especifica (Barros, 2006, 2018).

Orientados pela mercadoria e, conseqüentemente, pelas possibilidades de cada parcela dos estratos sociais em acessar aos meios materiais e tecnológicos para sua realização, a mobilidade tende a refletir as desigualdades sociais comuns em uma sociedade de classes. Evidenciando uma outra faceta contraditória do nosso momento histórico, a que despoja parte dos trabalhadores do acesso à mobilidade espacial, mesmo diante do vigoroso momento técnico percebido em setores como do transporte e da comunicação.

Em complemento, para Carlos (2007, p. 54), a produção da vida não envolve apenas a reprodução de bens para satisfação das necessidades materiais, mas também a produção da humanidade do homem. Tão logo, “[...] o plano da produção articula o desenvolvimento das relações de produção de mercadorias e da produção da vida e de suas possibilidades, num sentido mais amplo e profundo – esse é o fundamento da desigualdade que explicita o conflito”.

Em que pese não buscarmos, neste momento, responder de forma mais detalhada os processos e particularidades que sustentam as diferenças e desigualdades sociais, é importante tê-las em perspectiva diante do conjunto analítico que subsidia esta tese, sobretudo, por serem

dimensões que permeiam o cotidiano dos sujeitos e grupos, que o sustentam e que nele se refletem. Aspectos importantes para respaldar conceitualmente nosso objeto de investigação.

Coutinho (2014) conceituou a mobilidade cotidiana campo-cidade como sendo composta pelos deslocamentos dos moradores do campo em direção à cidade em intervalos diários ou não, com intenção de atender a suas demandas cotidianas (sejam atividades de lazer, da realização de compras, de trabalho, entre outras). Em Coutinho e Fiuza (2019), a mobilidade cotidiana é compreendida enquanto a micromobilidade que se dá em uma escala temporal curta.

Em pesquisa anterior, ao demonstrar a amplitude e a diversidade no que se refere as motivações para esses deslocamentos e à dimensão espaço-tempo que envolvem, colaboramos:

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 (Lordano, 2019a, p. 82).

Isto posto, o conceito de mobilidade<sup>59</sup> cotidiana campo-cidade que adotamos representa uma categoria particular de deslocamento que, dentre outros, encontra-se no bojo da mobilidade espacial humana em sua dimensão física. Pode ser entendida como processo em que se relacionam produção material e reprodução social dos sujeitos. Mais do que apenas a ação do deslocamento, envolve o antes, o durante e o depois; ela é mediadora da relação campo-cidade, respeitando as particularidades dos sujeitos e de cada subespaço. A dimensão cotidiana, portanto, exprime a síntese da práxis social, do ser, do estar, do agir.

Neste sentido, a escala espaço-temporal, que nos orienta na definição da mobilidade cotidiana campo-cidade, passa por considerar os deslocamentos do campo em direção à cidade, qualquer cidade que seja, sem uma frequência predefinida ou taxativa, uma vez que a ação do movimento respeita as particularidades de cada sujeito (preceito que também se relaciona as suas motivações em empreender os deslocamentos).

Assim, enveredar pela análise da mobilidade cotidiana campo-cidade nos permite vislumbrar para além da interpretação das realidades rural e urbana de forma estática ou de

---

<sup>59</sup> Esclarecemos que na literatura sobre o assunto podem ser encontradas as expressões mobilidade, deslocamentos e movimentos para descrever o evento. Optamos nesta pesquisa pelo termo mobilidade, para descrever o processo de forma mais ampla (que envolve desde as motivações como as limitações, condicionantes e consequências dos deslocamentos) e os termos deslocamentos e movimentos para descrever a ação em si, ou seja, o ato de mover-se de um ponto a outro no espaço.

forma desconexa, como realidades opostas. Também permite voltarmos-nos às comunidades rurais sem o vício da observação estreita de uma pretensa subordinação diante das cidades, como se fossem, aquelas, receptáculos inertes da cidade ordenadora, que tudo constrói, destrói e orienta; pelo contrário, nos possibilita a partir das comunidades rurais, tendo a mobilidade cotidiana como mediadora, compreender os moradores do campo em sua diversidade, como parcela ativa do fazer urbano, da (re)produção urbana das cidades.

#### 4. 2 DA INTEGRAÇÃO NACIONAL À MOBILIDADE URBANA: AS POLÍTICAS PÚBLICAS EM TORNO DA MOBILIDADE NO BRASIL

Colocadas as condições gerais para a abordagem da mobilidade espacial como tema geográfico, faremos uma aproximação de como ela tem sido pensada em vista às políticas públicas no Brasil, as quais, em síntese, privilegiam duas escalas: a intraurbana e a interurbana.

No planejamento que envolve a mobilidade interurbana, é a perspectiva da integração do território nacional e a consolidação da rede urbana que são destaque, uma vez que o acesso e articulação entre os espaços são uma necessidade, e uma prerrogativa, tanto para a consolidação do Estado-Nação como para o modo de produção.

Corrêa (2012) pontua que as interações espaciais<sup>60</sup> devem ser observadas como parte integrante da existência (e reprodução) e do processo de transformação social e não apenas como simples deslocamentos no espaço. Elas refletem e respondem as diferenças entre os lugares frente às necessidades historicamente identificadas, realizando-se de forma particular diante das necessidades que a (re)produção capitalista impõe a cada espaço/sociedade. Em que os fluxos são orientados dentro da lógica no ciclo de reprodução do capital e no contexto da divisão territorial do trabalho, quer seja de uma sociedade ou até mesmo de uma corporação.

De modo geral, é por meio das interações espaciais que o ciclo de reprodução do capital se engendra, da mobilização do capital ao investimento; da matéria-prima à mercadoria; à sua distribuição e realização no mercado consumidor; no reinvestimento do capital/dinheiro.

A articulação entre áreas e cidades por meio de uma rede urbana cada vez mais fluida se torna essencial diante da crescente divisão territorial do trabalho e pela internacionalização do capital produtivo, responsável pela formação de poderosas redes constituídas por dezenas

---

<sup>60</sup> Cada espaço é acionado de forma particular dentro do ciclo de reprodução do capital, quer seja no processo de produção *stricto sensu*, seja na reprodução da sociedade, sendo as interações espaciais uma expressão desse processo (Corrêa, 2012).

ou até mesmo centenas de unidades localizadas em variados lugares distribuídos mundialmente, síntese da economia globalizada (Corrêa, 2012).

É um momento, e mais um momento, que urge da necessidade do capitalismo em integrar os territórios, seja para a refuncionalização produtiva seja pela ampliação dos mercados consumidores (Harvey, 2005) frente as suas velhas e novas necessidades, tendo, como regra, o Estado como o agente mais vigoroso (Corrêa, 2007) no processo de (re) organização espacial.

O desafio de articular o território brasileiro, sempre aos moldes da primazia do capital, historicamente encontrou limites diante, sobretudo, das dimensões geográficas a serem “superadas”. Para Santos e Silveira (2006), as dificuldades que os países de dimensões continentais enfrentavam em virtude da ausência de uma rede nacional de transporte foi evidenciada na Segunda Guerra Mundial. Nesse sentido, a ideologia do consumo, do crescimento econômico e do planejamento foram os grandes instrumentos que guiaram a reconstrução ou a remodelação dos espaços nacionais. Para realizar qualquer desses desígnios, impunha-se equipar o território, integrá-lo mediante recursos modernos, garantindo a presença e o controle do Estado.

Quando o transporte marítimo era o modal de transporte predominante, no momento da dependência do Brasil ao mercado estrangeiro, reforçava-se a centralidade das cidades portuárias; no século XX, o desenvolvimento dos transportes terrestres passa a privilegiar São Paulo, que se firmava como a metrópole industrial do país. O “império do caminhão” se ergue em virtude da dificuldade financeira para o equipamento dos navios, e do fato de várias ferrovias do Brasil terem sido levadas a tornarem-se antieconômicas (Santos; Silveira, 2006).

E, concomitantemente, o traçado das novas estradas obedeciam às exigências da indústria e do comércio, reforçando a centralidade da metrópole paulista. A constituição da indústria automobilística e a construção de Brasília também foram fatores importantes na consolidação da rede urbana nacional em torno da centralidade de São Paulo, e fundada no transporte rodoviário, alinhado os interesses estatais e capitalistas. Nas palavras de Santos e Silveira (2006, p. 45-46): “[...] a rede de estradas, indispensáveis à afirmação do Estado sobre o conjunto do território, também era imprescindível para a expansão do consumo do que era produzido internamente”.

A preocupação, diante desse quadro, com a integração nacional é questão recorrente no Brasil, e seus impulsos se renovam no momento da (re)estruturação produtiva proporcionada

no período técnico-científico-informacional<sup>61</sup>. Passando a informação à centralidade do processo social, os territórios vão sendo equipados para facilitar, também, sua circulação. Os espaços assim requalificados atendem aos interesses dos atores hegemônicos da economia, da cultura e da política, sendo incorporados às novas correntes mundiais. Neste processo globalizante, ao mesmo tempo em que se aumenta a importância das estradas, das pontes, das terras, amplia-se também a demanda por maquinários, por veículos, por sementes, por fertilizantes, por agrotóxicos etc.; no mesmo sentido, eleva-se a necessidade do movimento, expandindo a importância dos fluxos: dos objetos, das pessoas, das informações e do capital (Santos, 1994; 2006).

Diante desse quadro deflagrado na segunda metade do século XX, intensifica-se o papel do Estado brasileiro de orientar a integração e a mobilidade no interior do Brasil, tendo como pano de fundo, ainda, o fortalecimento da presença do Estado no território nacional. Destacando-se na escala interurbana ações como o Plano de Integração Nacional (PIN)<sup>62</sup>, I Plano Nacional de Desenvolvimento (1972-1974)<sup>63</sup>, II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975-1979) e III Plano Nacional de Desenvolvimento (1980-1985) (BRASIL, 2023c).

No momento de “reabertura” do país, a atenção estatal com a integração interurbana mergulha na doutrina neoliberal, que já se ouriçava na expectativa da expansão de parcelas do capital sobre a malha interurbana. À vista disso, o I Plano Nacional de Desenvolvimento da Nova República (1986 -1989) trazia um diagnóstico de que, apesar dos êxitos obtidos pela política de transporte do período, o setor convivía com problemas crônicos, como a escassez de recursos e postergação de soluções, sendo o principal deles a deterioração crescente do capital fixo de todas as modalidades (rodovias, ferrovias, hidrovias, aeroportos, portos, terminais, etc.) (BRASIL, 2023c).

A partir da década de 1990, tem-se o acirramento das políticas neoliberais, inicialmente no Governo Collor, passando pelo Governo Itamar Franco, e de forma mais incisiva no Governo

---

<sup>61</sup> Para Milton Santos (1994, 2006) o período técnico-científico-informacional desenvolve-se em escala global após a segunda guerra mundial e especialmente a partir da década de 1970, com a incorporação da informação ao paradigma da técnica-ciência (tecnociência), que se dá sob a égide do mercado. Nele, os objetos técnicos tendem a ser ao mesmo tempo técnicos e informacionais, ou seja, já surgem como informação e dela dependem para seu funcionamento. Nesse sentido, a informação é o vetor fundamental do processo social e os territórios são equipados para facilitar a sua circulação.

<sup>62</sup> Criado pelo regime militar brasileiro, por meio do Decreto-lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970, que tinha como principais objetivos a construção das rodovias transamazônica e Cuiabá-Santarém, e a colonização de faixas em torno das rodovias (BRASIL, 1970).

<sup>63</sup> Dentre outros, tratava da integração Norte-Sul e Leste-Oeste em vista a redistribuição do exército industrial de reserva a fim de limitar sua concentração no Centro-Sul do Brasil, da mesma forma em que visava a criação de estruturas especializadas de transporte para o escoamento da produção agrícola e manufaturados.

de Fernando Henrique Cardoso. Naquele período, a busca em diminuir o “Custo Brasil” e melhorar a integração das regiões do país, tendo em vista a competição internacional, foram o pano de fundo dos processos de privatizações e concessões que, entre outros, atingiram os setores de transporte e comunicação.

Processo que, para Rodrigues e Jurgensfeld (2019), voltava-se em atender prioritariamente os interesses do capital oligopolista privado estrangeiro, e que conduziram a uma importante desnacionalização e financeirização da economia brasileira<sup>64</sup>. O primeiro grande impulso às privatizações, no período, deu-se após a promulgação do Plano Nacional de Desestatização (PND)<sup>65</sup>, concomitantemente avança a política de concessão de bens e serviços públicos para exploração por agentes financeiros privados, o que teve especial impacto sobre o modal rodoviário no país<sup>66</sup>.

Contudo, as políticas de integração nacional, que entre outras buscavam dotar as infraestruturas para o transporte, não necessariamente privilegiam a mobilidade das pessoas. Desta maneira, o histórico de “planejamento” da mobilidade espacial em escala nacional (interurbano) pode ser considerado pautado no interesse dos grandes agentes econômicos, tendo em mente a implantação da infraestrutura para alocação das forças produtivas e acesso ao exército de reserva da força de trabalho ou, ainda, à outorga de bens e serviços públicos em benefício de corporações e fundos de investimentos privados.

Um quadro não muito distante do momento atual, onde podemos citar como instrumentos de políticas públicas contemporâneos o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI) e a Política Nacional de Transporte (PNT), os quais continuam voltados basicamente à circulação de *commodities*, matérias-primas

---

<sup>64</sup> A estimativa de Rodrigues e Jurgensfeld (2019) é de que durante o Governo Collor as privatizações do patrimônio nacional renderam US\$ 3,6 milhões aos cofres públicos; no Governo Itamar, US\$ 3,2 milhões; e no Governo FHC I, US\$ 31,9 milhões, cifras que não correspondiam ao real valor dos ativos que eram sistematicamente “saneados” antes de serem entregues a iniciativa privada.

<sup>65</sup> Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, alterada pela Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997.

<sup>66</sup> O início do Programa de Concessões se deu por meio da criação da Portaria Ministerial nº 10, de 21 de janeiro de 1993, sendo aperfeiçoado por meio de outros instrumentos legais, como a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que estabeleceu o regime geral de concessões, e a Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, que definiu as normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos; os quais tiveram nova fase já no ano de 2000, com a Resolução nº 8, de 5 de abril de 2000 – CND, que revisava a política de Concessões. E durante os Governos do Partido dos Trabalhadores (2003-2016) a concessão de importantes trechos rodoviários federais continuaram, assim como no âmbito das rodovias estaduais, tendo novo impulso a partir do golpe constitucional de 2016, com a criação no mesmo ano da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, que permite a implantação do Programa de Parceria de Investimentos - PPI e da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, sobre a relicitação de contratos, o que permitiu um novo período de concessões nos Governos que se seguiram (BRASIL, 2023e).

e mercadorias, embora no PNT se identifique algum nível de preocupação com a mobilidade espacial das pessoas (BRASIL, 2018).

Essa perspectiva pelo privilégio à dimensão econômica no planejamento da mobilidade em escala interurbana, invariavelmente, encontra limites nas contradições dentro de nossa sociedade, pois o próprio planejamento estatal responde majoritariamente a estímulos que definitivamente não são os da maioria da população, havendo sempre privilégio aos interesses da classe dominante. Isto posto, “O Estado sempre tende a adotar os preceitos da classe dominante, ou seja, ele é burguês em sua essência” (Gregório, 2019, p. 12).

Um quadro que não é muito diferente quando analisamos as políticas públicas pensadas para a escala intraurbana, onde a mobilidade tende a ser vista como um problema urbano a ser minimizado.

A cidade contemporânea, sobretudo em países de economia dependente como o Brasil, é marcada pelos “problemas urbanos”, percebidos em vários níveis desde às metrópoles até às cidades de porte pequeno. Para Sposito (2022), seja pela ausência, pela precariedade ou pela indisponibilidade de acesso, habitação, saneamento básico, transporte coletivo, creche, escolas, hospitais, áreas de lazer etc., eventualmente tornam-se setores problemáticos ao cotidiano urbano.

Nesse sentido, a mobilidade não está desvinculada de tais problemas urbanos. A falta/limitação de mobilidade se constitui ela própria um “problema”, no que tange a desigual distribuição dos equipamentos urbanos pela cidade, a periferização das moradias populares - em relação aos equipamentos públicos e aos locais de trabalho e estudo -, a violência, as questões diretamente relacionadas ao transporte intraurbano, entre outras. Aspectos que são invariavelmente experimentadas de forma particular por cada sujeito ou grupo.

Nesta perspectiva, Sposito (2022, p.74) questiona: “O que acontece com o descanso de um trabalhador se ele gasta quatro horas por dia para se deslocar de casa para o trabalho e de volta pra casa?” Complementamos a reflexão: o que acontece com quem tem que peregrinar pelos postos de saúde, UPAs e hospitais em busca de um atendimento médico? E quem tem que levar o filho até uma creche em outro bairro porque na creche mais próxima não há vagas? E a estudante que tem que tomar um ônibus da Universidade para casa ao fim da última aula do período noturno? São questões que irremediavelmente se apresentam, ainda que nem sempre as percebemos em nossa jornada cotidiana. Para sermos mais ousados, nas questões que envolvem a mobilidade temos, de toda sorte, os reflexos de grande parte dos problemas urbanos.

E diante da complexidade envolvida nas cotidianas ações de ir e vir pela cidade, nas últimas décadas, empreendeu-se grande esforço para subsidiar intervenções em busca da

melhoria da mobilidade urbana; seja em grandes cidades com permanentes conflitos em torno da mobilidade, como no contexto brasileiro, Rio de Janeiro, Salvador, Porto Alegre e na Região Metropolitana de São Paulo (Gomide; Galindo, 2013), seja em outras que já se tornaram reconhecidas pelos avanços na questão, como Amsterdã, Londres, Singapura e Tóquio, no contexto internacional, e Curitiba, no Brasil (Denardi *et al.*, 2011).

De modo geral, os desajustes da mobilidade urbana na atualidade derivam da urbanização e crescimento desordenado das cidades, aliados ao uso cada vez mais crescente do transporte particular, em detrimento à utilização do transporte coletivo, ocasionando o aumento das vítimas de acidentes de trânsito, dos congestionamentos e da poluição veicular (Carvalho, 2016).

Conceitualmente, a mobilidade urbana, segundo Bergman e Rabi (2005, p. 11):

“[...] pode ser entendida como resultado da interação dos fluxos de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, contemplando tanto os fluxos motorizados quanto os não motorizados. Ela é, portanto, um atributo da cidade e é determinada, principalmente, pelo desenvolvimento socioeconômico, pela apropriação do espaço e pela evolução tecnológica [...]”.

Neste sentido, a mobilidade urbana distingue-se do transporte urbano, o qual se refere estritamente aos modos e serviços utilizados nos deslocamentos no espaço urbano (Bergman; Rabi, 2005). Diante disso, a percepção de que a experiência da mobilidade transcende o transporte em sentido estrito necessita de constante aperfeiçoamento, sobretudo quando se trata de políticas públicas em torno da mobilidade.

Contudo, como afirmou Martínez, Valdéz e Suazo (2010), é a promoção do movimento que está no centro do planejamento urbano. Ou seja, a forma urbana tem sido desenvolvida para aumentar e facilitar a circulação, sobretudo, como destaca Baldraia (2017), na ampliação das áreas destinadas à circulação automobilística.

Segundo Martínez, Valdéz e Suazo (2010), as análises do fenômeno urbano tendem a ser estáticas, buscam compreender as pessoas nos locais fixos, seja de moradia, de trabalho, de lazer; e a conexão desses espaços no dia a dia sendo pensada a partir da ação, do movimento, da circulação, do deslocamento em si. Disso, predominam os estudos ligados ao transporte, acionando as ciências como Engenharia, Geografia e Economia, visando um modelo de comportamento que pressupõe decisões racionais, em busca de ordenamento e disciplina ao movimento cotidiano.



E como alternativa a esse quadro, o estudo da mobilidade deve agregar e superar a ação do movimento, passando seu entendimento à prática social, exigindo também informações de outros campos como da Psicologia, do Urbanismo, e outras ciências sociais. Logo, estaria na junção destas duas perspectivas a ideia de que, sim, a conectividade e eficiência são importantes, mas as implicações da conexão, as experiências das viagens e as relações com os processos sociais são mais amplos (Martínez; Valdéz; Suazo, 2010).

Ao observarmos a complexidade da questão, torna-se importante lançarmos mão da principal política para a mobilidade na escala intraurbana no Brasil: a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) - Lei 12.587/12. A preocupação quanto ao “ordenamento” dos deslocamentos é uma característica central da política, ao passo que apresenta toda uma classificação e exemplificação dos modos e serviços de transporte e as estruturas que compõem o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

A PNMU apresenta, ainda, diretrizes para a Política Tarifária no Transporte Público Coletivo, os direitos dos usuários dos sistemas de transporte e o que compete à União, Estados e Municípios. Há, também, a preocupação com a mobilidade “sustentável” ao passo em que enumera diversas ações para redução dos poluentes veiculares, como incentivo a instalação de ciclovias, calçadas acessíveis e transporte coletivo de qualidade e com baixo custo. A PNMU<sup>67</sup> ainda estabelece que os municípios acima de vinte mil habitantes, e todos aqueles obrigados na forma da lei à elaboração do Plano Diretor, terão que elaborar seus Planos de Mobilidade Urbana integrados ao Plano Diretor do município. Fixando três anos (até 2015) para implantação dos planos municipais, e revisão e atualização no prazo máximo de dez anos.

Contudo, frente a recorrente inércia dos municípios na elaboração do PNMU<sup>68</sup>, o prazo foi alterado, por meio da Lei 14.000/2020, até 12 de abril de 2022, para municípios com mais de 250.000 habitantes; e até 12 de abril de 2023, para municípios com até 250.000 habitantes, o que “regularizou”, ao menos temporariamente, a não aplicação do dispositivo de planejamento pelos municípios.

No contexto do estado de Mato Grosso do Sul, os dados do Ministério do Desenvolvimento Regional (BRASIL, 2022) apontam que vinte e três municípios deveriam ter implantado o Plano de Mobilidade Urbana (PMU). Contudo, apenas cinco o fez até agosto de 2022: Campo Grande (Decreto Municipal 12.681/2015); Corumbá (Lei Complementar

---

<sup>67</sup> Sobre os desdobramentos da PNMU em diversos centros urbanos pelo País consulta-se Baldráia (2017).

<sup>68</sup> Conforme Moura e Moura (2016), expirado o prazo original, 2015, mais de 70% dos municípios brasileiros obrigados a elaborar o PMU não o fizeram no prazo estabelecido.

199/2016); Jardim (Lei Complementar 106/2013); Naviraí (Lei Complementar 200/2019); e Três Lagoas (Lei Complementar 199/2016).

Os municípios de Anastácio e Aquidauana, que fazem parte do recorte territorial de nossa pesquisa, juntam-se a Amambai, Aparecida do Taboado, Caarapó, Chapadão do Sul, Coxim, Dourados, Itaporã, Maracaju, Miranda, Nova Andradina, Paranaíba, Ponta Porã, Ribas do Rio Pardo, Rio Brilhante, São Gabriel do Oeste e Sidrolândia, como aqueles com mais de 20 mil habitantes que deveriam, mas que ainda não implantaram o Plano (BRASIL, 2022).

A falta de adesão dos municípios à Política Nacional de Mobilidade Urbana, por meio da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, tem consequências que podem ser entendidas em duas perspectivas. A primeira em relação a administração dos municípios, uma vez que a principal sanção aos que não o façam é de ordem fiscal, ficando impedidos de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana, salvo os casos em que os recursos sejam utilizados para a elaboração do próprio Plano (Lei 14.000/2020). A segunda, se refere aos agravos à mobilidade urbana nas cidades o que, em última análise, reforça processos de exclusão social, limitando a mobilidade e, assim, restringindo o acesso ao espaço urbano.

A ausência da implantação da PMU, por um lado, frustra o debate da sociedade em torno do tema e, por outro, limita avanços no sentido da democratização da mobilidade. Como destaca Moura e Moura (2016), a elaboração do Plano contribui para a edificação e re/organização de um espaço urbano que seja mais democrático e que possa, assim, ser utilizado por todos e que ao mesmo tempo atenda as peculiaridades de cada indivíduo<sup>69</sup>.

No que concerne à PNMU, podemos afirmar que há um esforço para o fomento da utilização de outros meios de transporte não motorizados (como utilização de bicicletas e mobilidade a pé) ou motorizados coletivos, passando, inclusive, por ações coercitivas que desestimulem a utilização do automóvel, principalmente nas metrópoles e grandes cidades.

Mas tais ações encontram limites em virtude do apelo ideológico do automóvel. Objeto-piloto do mundo da mercadoria (Lefebvre, 2001), o automóvel é instrumento (e ele mesmo uma mercadoria) para superação da última barreira<sup>70</sup>, a cidade, pela mercadoria; não apenas como forma de colocar as pessoas em relacionamento, mas também como lógica, uma linguagem, um mundo.

---

<sup>69</sup> As autoras têm enfoque nos impactos da não implantação da PMU em relação as pessoas com deficiência, contudo, entendemos que tal preocupação pode ser expandida, em suas particularidades, a outros grupos a depender da idade, ciclo de vida, gênero, estrato social, entre outros.

<sup>70</sup> Barreiras que antes do grande relançamento da mercadoria eram limitadas as estruturas agrárias e urbanas.

No contexto nacional, Vasconcellos (2016) aponta que o crescente número de usuários de automóveis, no Brasil, deu-se a partir da implantação da indústria automobilística na década de 1960, em que o crescimento acelerado da frota de automóveis, nas mãos dos grupos sociais de maior renda e poder de influência, impactou diretamente sobre as políticas de transporte, moldando-as para adaptar as cidades ao uso do automóvel.

A prioridade aos automóveis que vigora até os dias atuais decorre de um conjunto de fatores econômicos e políticos, dentre os quais se destacam dois: o primeiro é o grande poder ideológico e de influência das classes médias dependentes do automóvel; o segundo é a relevância econômica da indústria automobilística, tanto para a reprodução ampliada do capital, quanto para a arrecadação de impostos pelo governo. O Estado tornou-se, na prática, sócio e refém da indústria automobilística<sup>71</sup>.

E como consequência, além de ter um papel destacado no imaginário social, o automóvel tomou, assim, a reflexão daqueles que pensa(va)m a estruturação do espaço (Baldraia, 2017). Por conseguinte, o planejamento da mobilidade urbana tende a ter como pressuposto a manutenção do transporte individual motorizado como o centro e a mola propulsora da cidade, meio e condição da mobilidade. Relegando, aos que não possuem as bases materiais para encontrar seu espaço nessa engrenagem, a um sistema de transporte coletivo, as vezes clandestino e geralmente deficitário; à ínfima estrutura ciclovária; e às calçadas - desniveladas, esburacadas e, quando não, ocupadas por postes, *banners* de propagandas, mesas e cadeiras dos bares e produtos que não se cabem nas lojas. A cidade é ambiente inóspito, da porta para fora do automóvel.

Em sua análise sobre as políticas de mobilidade aplicadas nas cidades brasileiras desde a década de 1950, Vasconcellos (2016) é contundente em suas conclusões e nos dá uma síntese geral sobre a questão:

[...] o grande crescimento urbano e a criação de áreas metropolitanas de grande extensão foram acompanhados da organização de um sistema de mobilidade iníquo e insustentável. As várias formas de transporte disponíveis para as pessoas foram tratadas de forma desigual, com atenção prioritária ao uso do automóvel, representada principalmente pelo investimento na expansão do sistema viário. O transporte coletivo foi organizado no seu nível mínimo de eficiência, suficiente para transportar diariamente as pessoas para os seus locais de trabalho, com a qualidade e a acessibilidade claramente prejudicadas. A caminhada e a bicicleta foram simplesmente abandonadas nos planos e projetos. Adicionalmente, a liberdade do mercado urbano de terras, associada à ausência de planos diretores urbanísticos adequados, reforçaram a exclusão

---

71 A indústria automobilística brasileira, em 2020, empregava direta e indiretamente 1,2 milhão de pessoas e gerou diretamente (IPI, PIS/COFINS, ICMS, IPVA) R\$ 62,5 bilhões em impostos (Anfavea, 2022).

e o isolamento geográfico dos grupos sociais de renda mais baixa (Vasconcellos, 2016, p. 78).

Ao tratamos da mobilidade campo-cidade na perspectiva da vida cotidiana, temos em mente que esse fenômeno é expressão e prática social e se realiza no limiar dos espaços rural e urbano. Ou seja, os deslocamentos que partem do campo não se encerram na cidade destino; enquanto na cidade, os rurais participam da mobilidade urbana. Por outro lado, a ação do deslocamento realiza-se majoritariamente via sistema viário rural, que articula campo, cidade e rede urbana. Nesse sentido, seria então conveniente a existência de uma política pública voltada à mobilidade no campo? É o que discutimos na próxima seção.

#### **4.2.1 Uma perspectiva para políticas públicas em torno da mobilidade no campo?**

Para introduzir a questão, inicialmente, destacamos como a mobilidade espacial dos moradores do campo está posta, ainda que tangencialmente, no debate do planejamento público no Brasil.

A partir da promulgação do Estatuto da Cidade, ficaram os municípios com mais de 500 mil habitantes obrigados a elaboração do Plano de Transporte e Trânsito, rebatizado pelo Ministério das Cidades como Plano Diretor de Mobilidade (PlanMob)<sup>72</sup>. Com a adoção de um conceito ampliado de mobilidade, o de Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2007) buscava fornecer metodologias e auxiliar os municípios em busca de superar o planejamento limitado às propostas de intervenções na infraestrutura e na organização espacial dos serviços de transporte público, quando muito, estimando os investimentos necessários para a sua execução (BRASIL, 2007).

Apesar de versar sobre a realidade urbana, o Caderno dedica algum espaço para o entendimento da importância do planejamento da mobilidade no ambiente rural; uma vez que comum a todos moradores do campo está o fato de possuírem necessidades básicas similares aos habitantes das cidades:

[...] necessitam fazer compras, ir ao médico, estudar, resolver problemas pessoais, passear, receber amigos e todas outras atividades econômicas e sociais. Algumas destas necessidades podem ser providas na própria região (escolas, postos de saúde, pequenos comércios), outras só são encontradas no núcleo urbano; e mesmo para o acesso aos equipamentos existentes na área

---

<sup>72</sup> Obrigatórios para as cidades com mais de 500 mil habitantes, fundamental para as com mais de 100 mil habitantes e importantíssimo para todos os municípios brasileiros.

rural, muitas vezes é preciso percorrer grandes distâncias, impossíveis de serem vencidas a pé (BRASIL, 2007, p. 136).

Reconhece, Brasil (2007), ser importante que os municípios tenham um planejamento de curto, médio e longo prazo para a mobilidade na zona rural, detectando os problemas mais graves com antecedência e buscando soluções para eles. Metodologicamente, propõe aos municípios:

1. Cadastro e mapeamento de todas as estradas rurais, vicinais e servidões existentes no município;
2. Identificação e mapeamento dos padrões de deslocamento da população da zona rural (necessidades, motivações e meios de transporte utilizados nos deslocamentos).

Aliada a mobilidade humana, encontra-se a preocupação com a economia rural, pois como destaca a peça institucional de Brasil (2007, p. 63): “Tão importante quanto o deslocamento das pessoas é o transporte de cargas”<sup>73</sup>, propondo que se reconheça o perfil e as necessidades, principalmente para o escoamento da produção agrícola e industrial, no caso das indústrias localizadas na área rural. Afirmar ser necessário conhecer a sazonalidade do transporte de cargas, o volume de produção e as características especiais para o transporte de cada produto, os quais, podem exigir tipos de veículos específicos e “cuidados especiais”. Uma preocupação que não se observa no que se refere a mobilidade humana. Mais uma vez, a dimensão econômica prevalece sobre a social.

Siqueira e Souza (2020) destacam que a mobilidade rural necessita da mesma atenção da mobilidade urbana, devendo ser considerada a necessidade de acesso ao ambiente rural, mas que também corresponda aos interesses dos camponeses. Desafio aumentado, segundo Fernandes, Souza e Fonseca (2009), pelo fato de o espaço rural não possuir a mesma dinâmica das cidades, assim como não possuir uma densidade igual/superior ao urbano, o que tende a dificultar as soluções de transporte públicos, sobretudo, coletivos.

Sobre isto, Brasil (2009) deixa claro que, com exceção do transporte escolar<sup>74</sup>, permanecem as dificuldades dos moradores que precisam ser atendidos pelos serviços de

---

<sup>73</sup> Afirmação da qual discordamos frontalmente. Apesar de reconhecermos a importância do transporte das coisas, dos produtos e mercadorias, a mobilidade das pessoas, entendemos, sempre deve ser privilegiada.

<sup>74</sup> O transporte escolar em áreas rurais foi completamente impactado positivamente nos últimos anos a partir da implantação do Programa Caminho da Escola, durante o Governo Lula II (Resolução/CD/FNDE nº 3, de 28 de março de 2007). O Programa consiste no apoio técnico e financeiro da União aos sistemas públicos de educação básica de Estados, Municípios e Distrito Federal, para a aquisição de veículos para transporte dos estudantes da zona rural (BRASIL, 2023b).

transporte coletivo regular. A baixa densidade demográfica, a dispersão espacial da população residente e as limitações do sistema viário dificultam a manutenção de uma oferta regular por linhas de transporte, sobretudo, dentro das regras usuais de financiamento destes sistemas nas cidades (ou seja, coberto exclusivamente pelas tarifas pagas pelos usuários diretos). Fatores que inviabilizam economicamente o atendimento às áreas rurais ou limita a oferta a poucos horários durante o dia.

E para termos uma dimensão dos desafios postos para a oferta de transporte coletivos nos municípios de Anastácio e Aquidauana, trazemos algumas características do contexto local. O primeiro são as distâncias impostas pela dimensão geográfica e espacialização das principais localidades rurais em ambos municípios, como distritos, assentamentos e colônias rurais (como demonstramos no mapa disponível na Figura 8, p. 134).

A título de comparação, deslocamentos partindo dos distritos de Cipolândia ou Taunay, ambos localizados no município de Aquidauana, devem superar a distância de 67 e 53 quilômetros de distância, respectivamente, até a cidade. Partindo do assentamento Monjolinho, município de Anastácio, são 45 quilômetros até a cidade. Em outros casos, são menores as distâncias físicas a serem transpostas, como no caso da Colônia Pulador (Anastácio) e do distrito de Camisão (Aquidauana), distantes, respectivamente, dezoito e dez quilômetros da cidade. Confronta-se a essa realidade, ainda, o fato dessas localidades apresentarem demanda variada a partir de suas particularidades internas, como quantitativo e concentração/dispersão populacional, assim como dinâmica produtiva e de ocupação dos trabalhadores.

Os exemplos colocados são apenas para uma reflexão inicial, uma vez que trataremos de forma mais específica sobre o transporte coletivo nessas localidades na seção 6.2, mas nos dão a tônica da complexidade da questão. Ideal, em todo caso, seriam estudos específicos junto às comunidades para se obter um parâmetro da demanda atual, ou da demanda virtual em caso de implementação do sistema público onde hoje não ocorrem. Acreditamos que tal debate poderia ser estabelecido a partir da formulação de uma política de mobilidade das populações do campo a nível do município que esteja disposto a discutir efetivamente a questão.

Ainda que estejamos conjecturando um devir da questão em escala local, podemos ter por base que o próprio Caderno dedicado a Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (Brasil, 2007) identifica um conjunto de ferramentas para o fomento ao transporte público que integre as áreas rurais às cidades, quer seja: o emprego de recursos do planejamento dos sistemas de transporte - como subsídio público -, mecanismos de compensação tarifária, tarifas diferenciadas, sistemas integrados, utilização de veículos diferenciados, estímulo ao uso de transporte não motorizado, implantação de serviços de transporte alternativo complementares,

etc.; definindo que ao poder público municipal caberia analisar as alternativas, considerando as especificidades e restrições locais (BRASIL, 2007).

Mas esse quadro é ainda mais desafiador, pois ambos municípios, Anastácio e Aquidauana, não contam com serviço de transporte público urbano. Ou seja, presenciemos um momento em que o debate acerca da mobilidade está completamente inerte nos municípios no que tange o serviço de transporte público coletivo. As exceções são as linhas de transporte coletivo que ligam os distritos de Aquidauana a cidade (trataremos de forma específica desse tema no item 6.2).

É fato que, nos últimos anos, não houve avanços significativos a nível federal para a construção de uma política pública voltada especificamente para a mobilidade no campo, e parece não haver o que se esperar sobre o amadurecimento desse debate a nível municipal. Porém, destacamos que há tramitando no Congresso Nacional um projeto de Lei que imaginamos poder ajudar a começar a reverter tal tendência. Trata-se do PL nº1.146/21, que cria a Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira (BRASIL, 2021).

O texto, aprovado na comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural (CAPADR) e na comissão de Viação e Transportes (CVT), da Câmara dos Deputados, trata mais especificamente da manutenção e viabilidade das “vias da produção”, termo que substitui “estradas” do texto original. Conforme a proposta, a política busca assegurar a locomoção e o bem-estar socioeconômico das pessoas e suas famílias, por meio de estradas vicinais que permitam a mobilidade contínua de veículos, com a garantia do escoamento dos produtos de origem agrossilvopastoril. Deverá garantir condições adequadas de tráfego nas vias de produção rurais, pavimentadas ou não, por meio da manutenção, recuperação, revitalização, desobstrução e construção de pontes.

O conceito de mobilidade que o projeto de lei compreende se restringe ao tráfego, ao deslocamento, dando ênfase exclusiva às estradas e aos meios para transporte, sobretudo, para o escoamento da produção agrícola. Não há uma evidente preocupação sobre a mobilidade das pessoas. Como proposta de política pública no Brasil, não poderia faltar o “verniz” de uma pseudopreocupação ecológica, neste caso, prevendo o uso de materiais naturais e resíduos de construção civil.

Prevê, também, que um conselho consultivo coordenará a nova política, contendo representantes dos entes federativos e das confederações do transporte (CNT), da agricultura e pecuária (CNA) e dos trabalhadores rurais e agricultores familiares (Contag). O projeto tramita

em caráter conclusivo e ainda será analisado pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (BRASIL, 2021).

Aludimos, porém, que habitualmente o “debate” público acerca dos projetos legislativos é revestido de uma pseudodemocracia, considerando que as instâncias decisórias do Estado capitalista são voltadas basicamente aos interesses do capital em detrimento as pessoas, as quais, deveriam ser privilegiadas nos atos decisórios. O que reflete a observação de Mészáros (1996) sobre como a ideologia dominante tende a controlar as instituições políticas da sociedade, que respondem não apenas aos interesses da burguesia local, mas também, como pontua Osorio (2014), aos agentes, aos conglomerados estrangeiros e a seus Estados sedes<sup>75</sup>.

E, mesmo havendo as instâncias de participação popular, esbarra-se em obstáculos como, entre outros, a problemática da cooptação, que se refere a instrumentalização das instâncias participativas por forças políticas no poder do Estado, a fim de se eliminar críticas e oposições perfazendo, assim, uma pseudoparticipação; e o problema da desigualdade, que impõe dificuldades à participação voluntária da parcela da população mais pobre, que em geral dispõe de menos tempo e recurso para tal (Souza, 2010)<sup>76</sup>.

Colocados os principais desafios em relação as políticas públicas para a mobilidade, avançamos na sequência em direção às análises que esta pesquisa propõe. Como consequência, poderemos compreender a profundidade da questão nos municípios de Anastácio e Aquidauana e, quiçá, vislumbrar alternativas para o debate em torno da mobilidade das populações do campo.

---

<sup>75</sup> Para saber mais sobre os processos que limitam a soberania dos países da América Latina, sugerimos Osorio (2014).

<sup>76</sup> Para compreender melhor o processo de participação popular nas políticas públicas em suas possibilidades e limitações, sugerimos o Capítulo 11 contido em Souza (2010).



## 5 A RELAÇÃO CAMPO-CIDADE NA PERSPECTIVA DOS MORADORES DO CAMPO

Neste capítulo, nos dedicamos a atender os objetivos de: 1. Caracterizar a dinâmica socioeconômica do campo nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS; 2. Identificar as atividades cotidianas realizadas na cidade pelos moradores do campo; e 3. Analisar o uso do espaço urbano pelos moradores do campo e sua contribuição quanto à espacialização e oferta de equipamentos públicos e privados nas cidades de Anastácio e Aquidauana/MS.

### 5.1 O VELHO NOVO RURAL NOS MUNICÍPIOS DE ANASTÁCIO E AQUIDAUANA/MS

A nossa meta nesta seção é construir um panorama atual da dinâmica socioeconômica no espaço rural dos municípios de Anastácio e Aquidauana, para isso, lançamos mão à contextualização do nosso objeto frente ao processo de formação sócio/econômico/espacial (Santos, 1977; 2006), para abordar aspectos referentes à produção econômica e da sociabilidade humana nesses espaços e, assim, seus desdobramentos sobre a mobilidade cotidiana campo-cidade. Sobre a pertinência desse enfoque, Santos (1977, p. 84) destaca, “[...] está na possibilidade que eles oferecem de permitir o conhecimento de uma sociedade na sua totalidade e nas suas frações, mas sempre um conhecimento específico, apreendido num dado momento de sua evolução”.

O município de Aquidauana atualmente conta com quatro distritos<sup>77</sup>, que estão representados na Figura 8.

1. Distrito de Camisão: localizado a dezenove quilômetros da sede municipal, em percurso em trecho pavimentado da rodovia MS-450. Possui população de 665 moradores, 341 na vila sede do distrito e 324 nos sítios, chácaras e fazendas do setor censitário (IBGE, 2010)<sup>78</sup>.
2. Distrito de Cipolândia: localizado a 67 quilômetros da sede municipal, em percurso em trecho rodoviário não pavimentado da rodovia MS-345. Possui população de 814 moradores, 377 na vila sede do distrito e 437 nos sítios, chácaras e fazendas que compreende o setor censitário (IBGE, 2010).

---

<sup>77</sup> Os mapas de localização dos distritos de Camisão, Cipolândia, Piraputanga e Taunay encontram-se apensados a esta tese, respectivamente, Apêndices B, C, D e I.

<sup>78</sup> Utilizamos os dados do Censo Demográfico de 2010 referentes aos setores censitários das localidades pesquisadas pois, até o momento da finalização da tese (dezembro de 2024), o IBGE ainda não havia disponibilizado tais informações baseadas no Censo Demográfico de 2022.

3. Distrito de Piraputanga: localizado a trinta quilômetros da sede municipal, em trajeto em trecho pavimentado da rodovia MS-450. Possui população 673 moradores, 269 na vila sede do distrito e 404 nos sítios, chácaras e fazendas do setor censitário (IBGE, 2010).
4. Distrito de Taunay: localizado distante 53 quilômetros da sede municipal, em trajeto em trecho pavimentado da rodovia BR-262 (42 quilômetros) e MS-442 (11 quilômetros). Possui população de 4.742 moradores<sup>79</sup>, 421 na vila sede do distrito, 1.143 nos sítios, chácaras e fazendas do setor censitário e, ainda, 3.599 moradores na Terra Indígena Taunay-Ipegue (IBGE, 2010).

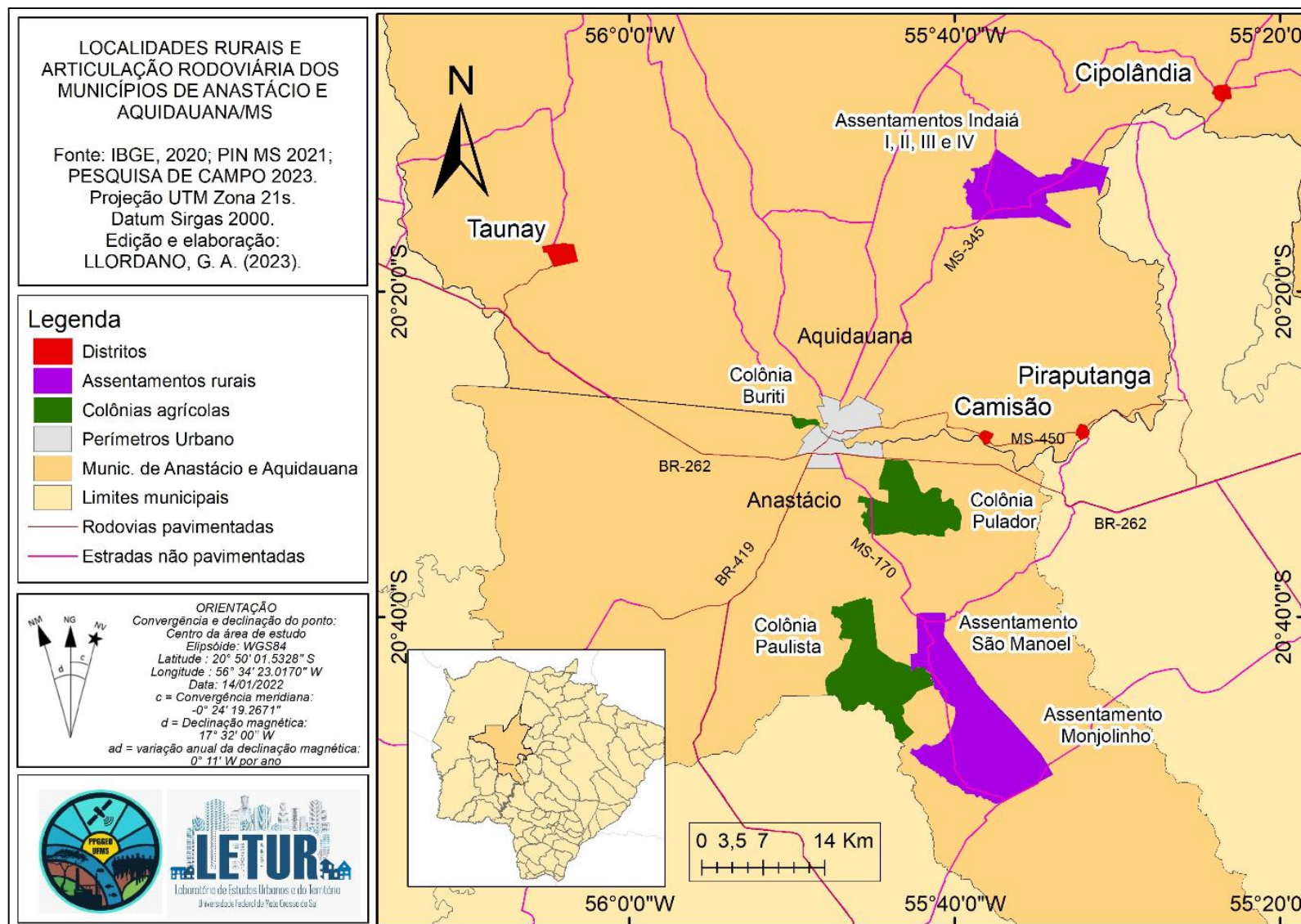
A estrutura fundiária do município de Aquidauana ainda conta com os assentamentos rurais Indaiá I, II, III, e IV, que se localizam em torno de 35 quilômetros da cidade de Aquidauana, em percurso por trecho não pavimentado da rodovia MS-345. Os assentamentos Indaiás são provenientes de diversos movimentos de luta pela reforma agrária, os quais: Central Única dos Trabalhadores (CUT), Federação da Agricultura familiar (FAF), Federação dos Trabalhadores na Agricultura (FETAGRI) e Movimento dos Trabalhadores sem Terra (MST).

E com base em informações do INCRA (2013), Cunha e Bacani (2018) apontam que os lançamentos dos quatro projetos de reforma agrária ocorreram de forma simultânea em 15 de dezembro de 2009, beneficiando 252 famílias em um complexo que perfaz 6,4 mil hectares. Segundo o Incra (2018) *apud* Brunet, Freitas e Albuquerque (2019), são 253 o número de lotes distribuídos em torno de 6,7 mil hectares. No Indaiá I, são 70 lotes em área total de 1.804,7021 ha; no Indaiá II, 60 lotes, em área de 1.674,3778 ha; já o Indaiá III, conta com 72 lotes, totalizando 1.635,0456 ha; e no Indaiá IV, são 51 lotes, perfazendo 1.636,1332 ha.

---

<sup>79</sup> A população total do distrito de Taunay é impactada consideravelmente pela população indígena da Terra Indígena Taunay-Ipegue, que compõe o setor censitário. Contudo, como descrito na metodologia, nossa pesquisa se desenvolveu apenas na sede do distrito de Taunay e nos setores que não compõe a terra indígena.

Figura 8 -Mapa das localidades rurais e articulação rodoviária dos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS.



Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

O município de Aquidauana ainda conta com a Colônia Buriti, localizada imediatamente conurbada a sede municipal; tendo o acesso à área central da cidade pela prolongação da Rua 7 de Setembro, em trajeto em torno de dois quilômetros. Não podemos precisar a população da colônia, pois a mesma não compreende um setor censitário exclusivo, contudo, o setor no qual a colônia Buriti está inserida conta com 327 moradores.

O município de Anastácio, por seu turno, não conta com distritos, tendo destaque em sua estrutura rural dois assentamentos rurais. Implantados na passagem da década de 1980 para 1990, o assentamento Monjolinho, localizado a 45 quilômetros da cidade, em trajeto em trecho não pavimentado da rodovia MS-170, assentou originalmente 285 famílias e conta com população de 876 moradores; e assentamento São Manoel, localizado a trinta quilômetros da cidade, em trajeto não pavimentado da rodovia MS-170, com população em torno de 473 moradores, onde 147 famílias originalmente foram assentadas, em sua maioria famílias oriundas da luta pela terra provenientes de ocupações na região (IBGE, 2010; Santos, 2020).

O município de Anastácio ainda conta com dois “complexos” de colônias agrícolas (Figura 8). A Colônia Pulador<sup>80</sup>, distante aproximadamente dez quilômetros da cidade em um trecho não pavimentado da rodovia MS-170 e outros de estradas vicinais. A população da colônia não pode ser precisada uma vez que não constitui um setor censitário exclusivo, mas sim, faz parte de dois setores que somados apresentam 831 moradores.

E a Colônia Paulista<sup>81</sup>, distante em torno de 35 quilômetros da sede do município em percurso por trecho não pavimentado da MS-170 e estradas vicinais. A colônia também não pode ter sua população precisada com exatidão, em virtude de não constituir um setor censitário exclusivo, mas, para uma aproximação, o setor censitário que está inserido contém população de 719 moradores.

A implantação dos assentamentos nas últimas décadas não foi suficiente para reverter a tendência de urbanização dos municípios, percebida pelo aumento proporcional da população urbana frente a população rural. A série histórica (1970-2022) aponta para uma leve tendência de ampliação da diferença entre população urbana e rural em ambos os municípios. No caso de Anastácio, a população rural é de 3.253 pessoas residindo na área rural, ante 20.861 residindo em área urbana em 2022, perfazendo uma população total de 24.114. Enquanto em Aquidauana,

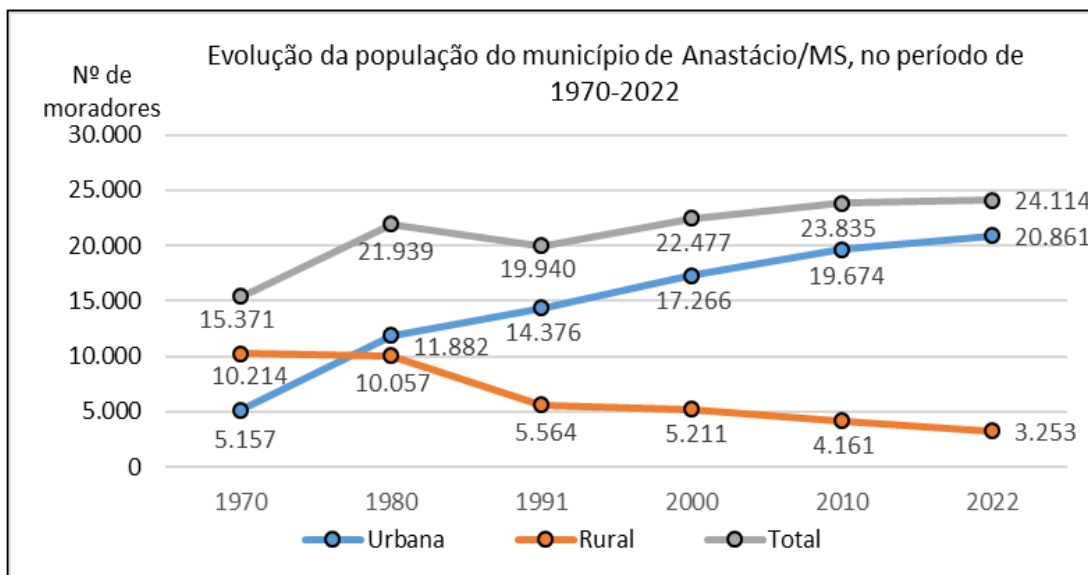
---

<sup>80</sup> Tratamos nessa tese como região da colônia Pulador o conjunto das colônias Pulador, Veredão, Morro do Chapéu, Chora-chora e Caramujo. Seu mapa de localização encontra-se no Apêndice E.

<sup>81</sup> Tratamos nessa tese como região da colônia Paulista o conjunto que compreende as Colônias Paulista, e Lajeado/Reforma. Seu mapa de localização encontra-se no Apêndice J.

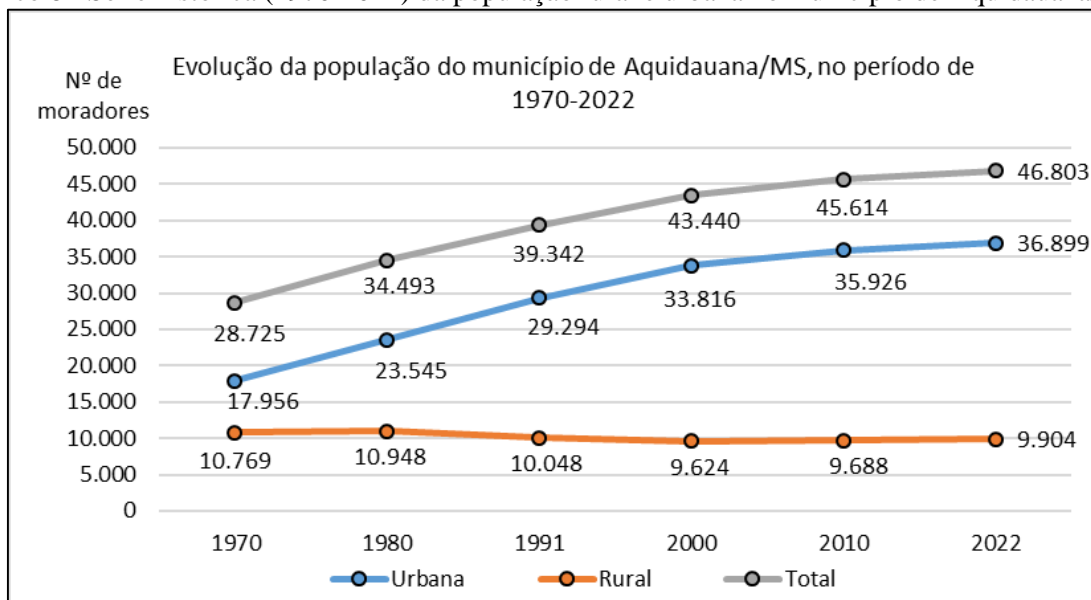
a população rural perfaz 9.904, enquanto a população urbana 36.899, somando 46.803 moradores, no mesmo ano, como demonstramos nos Gráficos 7 e 8.

Gráfico 7 – Série histórica (1970-2022) da população rural e urbana no município de Anastácio/MS.



Fonte: IBGE (2024a; 2024b), Sidra (2024). Organizado pelo autor (2024).

Gráfico 8 - Série histórica (1970-2022) da população rural e urbana no município de Aquidauana/MS.

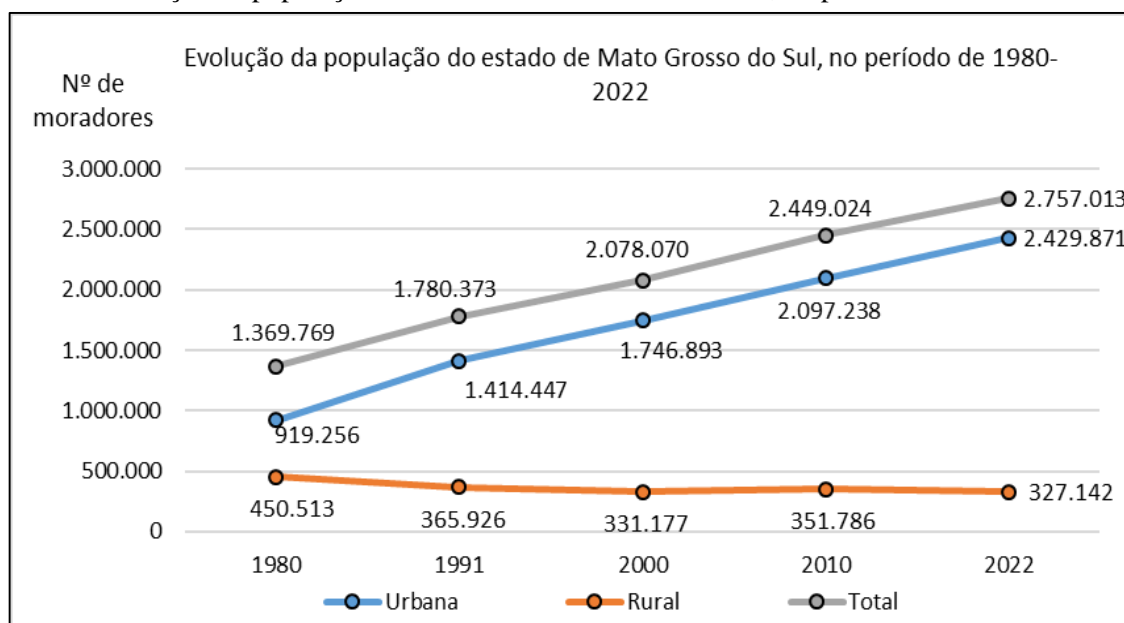


Fonte: IBGE (2024a; 2024b), Sidra (2024). Organizado pelo autor (2024).

Nota-se que o crescimento populacional nos municípios entre os dois últimos levantamentos (2010 e 2022) são relativamente similares em sua população total, uma variação positiva de 1,17% em Anastácio (23.835 para 24.114) e de 2,61% em Aquidauana (45.614 para 46.803), indicadores, contudo, inferiores ao percebido no conjunto do estado de Mato Grosso

do Sul no mesmo período, o qual teve variação positiva de 12,57% (2.449.024 para 2.757.013), como demonstra o Gráfico 9).

Gráfico 9 - Evolução da população do estado de Mato Grosso do Sul, no período de 1980-2022.



Fonte: IBGE (2024a; 2024b), Sidra (2024). Organizado pelo autor (2024).

Outro ponto de destaque é em relação ao decréscimo da população rural experimentado em Anastácio, onde a população rural diminuiu em 21,82% no mesmo período, passando de 4.161 no censo de 2010 para 3.253 em 2022; indicador muito superior ao experimentado no estado de Mato Grosso do Sul, que teve variação negativa de 7,01%, passando de 351.786 para 327.142. Por outro lado, o município de Aquidauana teve leve aumento de 2,23% de sua população rural, passando de 9.688 para 9.904.

Quanto à população urbana, nota-se que os municípios de Anastácio e Aquidauana apresentaram aumento populacional em níveis similares, respectivamente, 6,03% e 2,71%. Indicadores muito inferiores ao apresentado no conjunto do estado de Mato Grosso do Sul, em que houve acréscimo de 15,86% da população urbana, no período de 2010 a 2022.

No que se refere à dinâmica socioeconômica nos municípios, esta relaciona-se umbilicalmente com a pecuária bovina como atividade econômica predominante. Desde a ocupação da região de Aquidauana, que remonta ao período de dominação espanhola da região Nordeste do Paraguai<sup>82</sup> a partir do século XVI, tratou-se da pecuária extensiva com atividade

<sup>82</sup> Atual estado de Mato Grosso do Sul.

central, tendo na figura do fazendeiro o “pioneiro” na ocupação das vastas áreas fisicamente “vazias” até o momento (Joia, 2005; Leite, 2009; Jesus; Lima; Hoff, 2018). Para Leite (2009), essa visão de pioneirismo pode justificar-se no discurso empreendedor e desbravador do homem branco que se aventuraram por territórios desconhecidos.

Por ser uma atividade econômica em que a mão-de-obra é restrita, a pecuária implantada no Mato Grosso contribuiu para a expansão do conjunto sócio-mental do “branco”. Praticada em grandes áreas de terras, essa atividade tem como marca a utilização dos chamados peões para o manejo do rebanho, o que a torna empregadora de poucos homens que se responsabilizam por um grande trabalho. Assim, na visão dos fazendeiros, as áreas ocupadas jamais foram tomadas e sim desbravadas “corajosamente”. Os fazendeiros encarnaram a figura do homem destemido, portadores da civilização e do progresso inexistentes naquele lugar. A mentalidade que justificava a expansão estava fundamentada pela necessidade de integrar novas áreas para a atividade econômica da pecuária, tornando os territórios indígenas terras aproveitáveis e rentáveis. Subordinadora e subordinada, a pecuária gerou e reproduziu padrões, valores, enfim, um complexo de relações em que a mentalidade conservadora dos fazendeiros coadunou-se com a economia, assentada na pecuária, ali desenvolvida (Leite, 2009, p. 43).

A pecuária bovina manteve centralidade por todo período da formação socioeconômica e territorial de Aquidauana e Anastácio, apesar da introdução da agricultura por meio da migração em meados do século XX. Almeida (2004) destaca o papel da cultura da mandioca e de seus derivados, introduzida na região do Morro do Paxixi, suscitando um núcleo urbano no local, atual distrito de Camisão<sup>83</sup>; por seu turno, Joia (2005) destaca a inserção da cultura do café na colônia agrícola de Cipolândia (atualmente distrito de Cipolândia), por colonos que originalmente foram migrantes em busca do garimpo no local (Robba, 1992). Ribeiro (2005, 2006) aponta o desenvolvimento de culturas de subsistência como a cana de açúcar, algodão, feijão, mandioca, e seus derivados, desenvolvidas na região do distrito de Piraputanga, no mesmo período.

O plantio de culturas temporárias como milho e mandioca e o processamento de seus derivados também ocorreu na região da Colônia Pulador (atual município de Anastácio/MS), com a participação de pequenos agricultores migrantes nordestinos que chegaram gradativamente na região, a partir do início do século XX até a década de 1960, com a mesma característica de se realizar simultaneamente com a pecuária bovina leiteira e de corte (Silva, 1999; Silva, 2003; Trevizan, 2011).

---

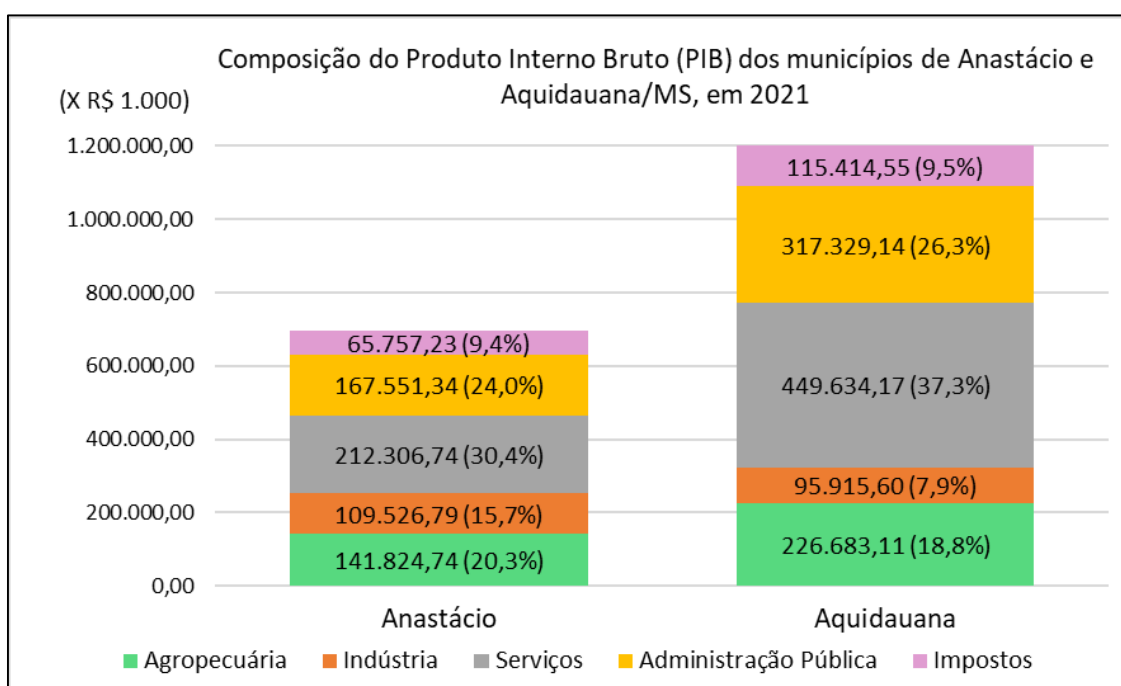
<sup>83</sup> Todas localidades citadas neste parágrafo localizam-se no município de Aquidauana/MS.

Contudo, a agricultura comercial em grande escala não se desenvolveu nos municípios, havendo a consolidação da pecuária bovina de corte como atividade agrícola predominante. O que se reflete na composição do PIB dos municípios, no qual a agropecuária, apesar de superar o setor industrial, tem menor peso que os setores de serviços e administração pública.

No ano de 2021, o setor de serviços (30,4%) e administração pública (24,0%) representam o maior incremento ao produto interno bruto do município de Anastácio; seguidos pela agropecuária (20,3%), com destaque ao rebanho de gado bovino que perfaz 274.627 cabeças; e, por fim, pelo setor industrial (15,7%), no qual se destaca a presença da indústria frigorífica com uma planta que emprega diretamente cerca de 600 pessoas, além da arrecadação de impostos que representam 9,4% do PIB municipal. O salário médio dos trabalhadores formais no município é de 1,6 salário mínimo (IBGE, 2024a).

No município de Aquidauana, também são os setores de serviços (37,3%) e administração pública (26,3%) que representam o maior incremento ao produto interno bruto municipal, no mesmo ano (Gráfico 10); seguidos pela agropecuária (18,8%), com destaque ao rebanho de gado bovino de 748.882 cabeças (em 2019); pela arrecadação de impostos (9,5%) e, por fim, pelo setor industrial (7,9%), no qual se destaca a presença das indústrias frigorífica e siderúrgica, como demonstramos no Gráfico 10. O salário médio dos trabalhadores formais no município é de 1,9 salário mínimo (IBGE, 2024b).

Gráfico 10 - Composição do Produto Interno Bruto (PIB) dos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS, em 2021.



Fonte: IBGE (2024a; 2024b). Organizado pelo autor (2024).



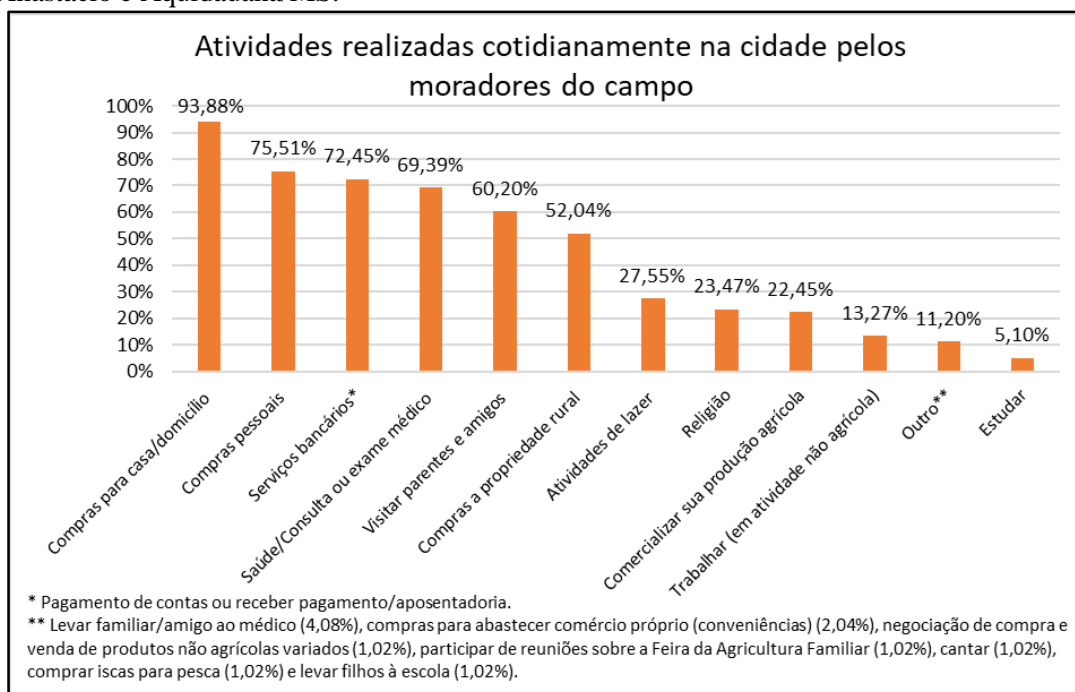
## 5.2 DO TRABALHO AO COTIDIANO: A CIDADE PARA QUE E PARA QUEM?

Ao abordar as relações estabelecidas entre campo e cidade nos municípios de Anastácio e Aquidauana, buscamos durante o roteiro das entrevistas identificar, na prática das relações cotidianas, como a cidade funcionalmente é acionada diante das demandas de (re) produção dos trabalhadores do campo, de maneira a identificar sua contribuição à reprodução do espaço urbano; pois, como esclareceu Corrêa (2018), a cidade é um espelho de sua região ou, então, a região é resultado da ação motora da cidade.

E como propomos, a mobilidade vai nos revelar a dimensão da vida cotidiana. Assim como nosso cotidiano é construído permanentemente por meio de estímulos, que partem desde as necessidades fisiológicas básicas até àquelas engendradas na lógica do capital, a mobilidade, de forma similar, tende a responder aos estímulos do cotidiano, que guardará especificidades sob a lógica do capital. No Gráfico 11, que segue, apresentamos o quadro geral dos motivos que levam os moradores do campo nos municípios de Anastácio e Aquidauana a, cotidianamente, deslocarem-se até a cidade.

A realização de compras para casa/domicílio é realizada na cidade por 93,88% dos entrevistados, as compras pessoais são realizadas na cidade por 75,51% dos entrevistados, 72,45% dos participantes da pesquisa também na cidade realizam serviços bancários, já 69,39% costumam deslocar-se à cidade para realizar atividade ligada saúde/consulta ou exame médico.

Gráfico 11 – Atividades realizadas cotidianamente na cidade pelos moradores do Campo nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS.



Fonte: Dados da Pesquisa (2022,2023). Organizado pelo autor (2024).

Com base nos dados do Gráfico 11, ir até a cidade para visitar parentes/familiares ou amigos é parte do cotidiano de 60,20% dos nossos entrevistados; e realizar na cidade compras para a propriedade rural é atividade para 52,04% dos moradores do campo. Outras atividades também fazem parte do cotidiano na cidade de uma parcela significativa dos participantes da pesquisa, como atividades de lazer, que são realizadas por 27,55%; as atividades ligadas a religião, que são realizadas por 23,47%; a comercialização na cidade de produção agrícola, que está no horizonte de 22,45% dos entrevistados; e o trabalho na cidade em atividade não agrícola, que é realizado por 13,27% dos participantes da pesquisa. Por fim, 5,10% costumam ir até a cidade para atividades ligadas a educação e, ainda, 11,20% afirmaram realizar outras atividades na cidade<sup>84</sup>.

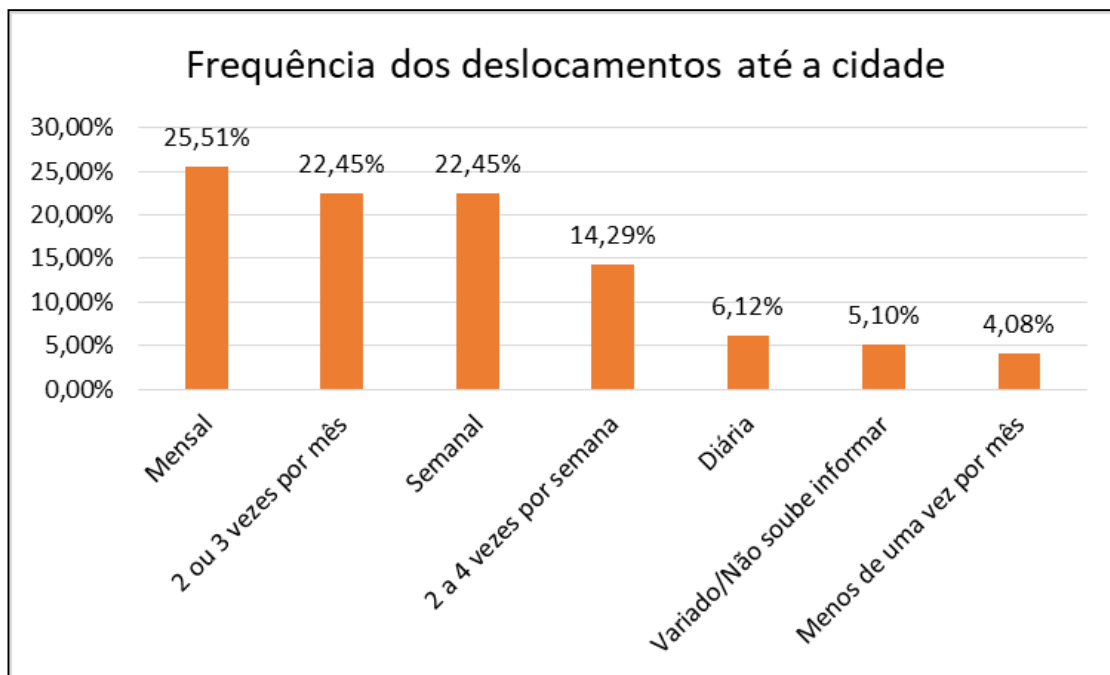
No que diz respeito a frequência da mobilidade para cidade, prevalece entre os participantes a realização de um único deslocamento por mês (25,51%), sendo também muito representativas as parcelas que realizam o deslocamento duas ou três vezes no mês (22,45%) e os que vão semanalmente até a cidade (22,45%), como demonstra o Gráfico 12.

Quanto os que têm mobilidade campo-cidade mais intensa, perfazem 14,29% os que vão a cidade de duas a quatro vezes na semana e 6,12% os que diariamente realizam o deslocamento. Outros 5,10% afirmaram variar ou não souberam informar a frequência dos deslocamentos, e apenas 4,08% tem uma mobilidade em frequência inferior a uma vez por mês.

---

<sup>84</sup> Salientamos que os sujeitos tendem a combinar variadas atividades a cada deslocamento até a cidade, sendo assim, os indicadores apresentados no Gráfico 11 representam valores que superam 100%.

Gráfico 12 - Frequência dos deslocamentos até a cidade pelos moradores do campo nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS.



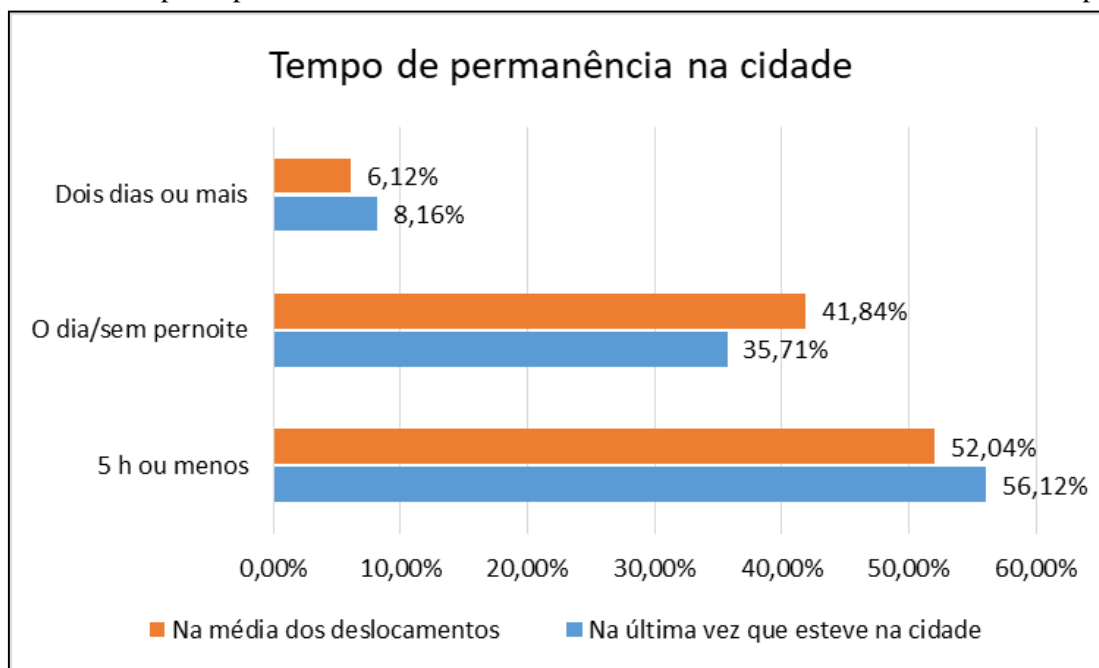
Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

Os elementos para a explicação dos padrões de frequência identificados serão apresentados mais adiante, no capítulo 6; por hora, traremos à baila outro aspecto da temporalidade envolvida na mobilidade cotidiana, que é o tempo de permanência dos trabalhadores na cidade, que em suas particularidades nos possibilita a superação da visão reducionista que trata da mobilidade como deslocamento em si.

Em vista disso, questionamos os entrevistados sobre o tempo médio que costumam permanecer na cidade a cada deslocamento. Como resultado, podemos observar que os trabalhadores habitualmente permanecem na cidade por poucas horas.

Para 52,04% dos participantes da pesquisa a permanência na cidade costuma não superar cinco horas a cada deslocamento; 41,84 % permanecem um período maior, geralmente o dia todo, mas regressando para pernoitar no campo; e apenas 6,12% costumam pernoitar na cidade, ou seja, nela ficam no mínimo dois dias. Há, todavia, alguma variação quando o questionamento se relaciona a última vez que estiveram na cidade, constatando-se um indicador maior dos que permaneceram até cinco horas, 56,12%; e entre os que ficaram no mínimo dois dias, 8,16%; havendo um decréscimo entre os que permanecem o dia sem pernoite, 35,71%, como apresentamos no Gráfico 13.

Gráfico 13 – Tempo de permanência na cidade durante os deslocamentos dos moradores do campo.



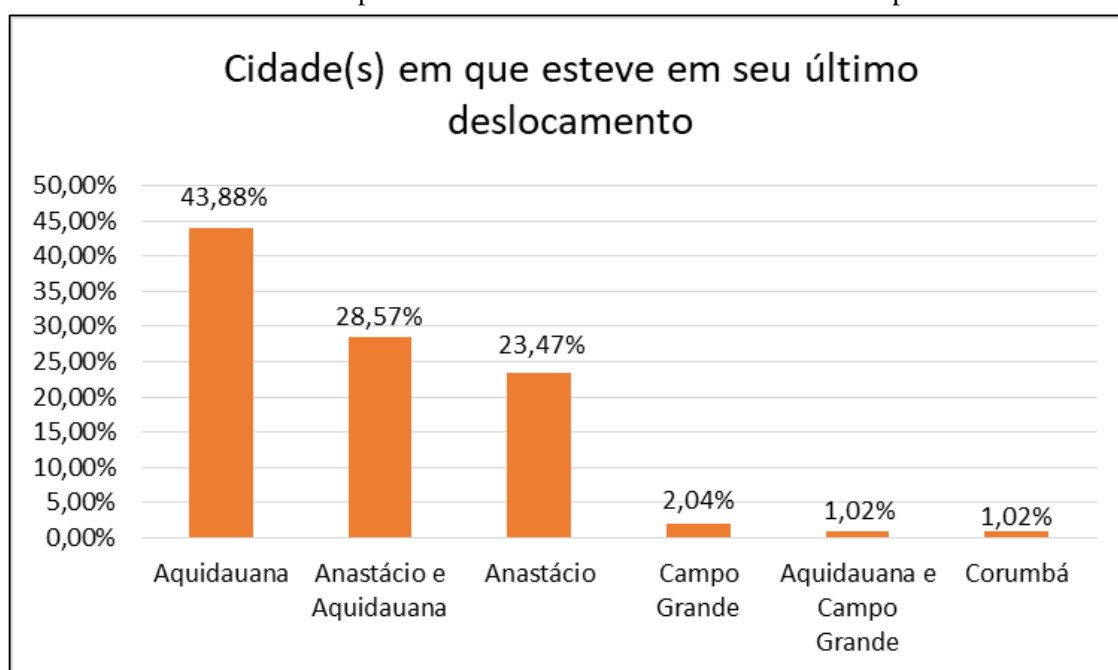
Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

Em síntese, temos um quadro que aponta para mobilidade mensal, quando não com uma frequência que é no máximo semanal, com um tempo breve de permanência na cidade, geralmente poucas horas. Mas desse quadro geral, reconhecemos, são as especificidades que tem mais a nos dizer. A mobilidade vista como parte da prática social, pontua Martínez, Valdéz e Suazo (2010), supera a conectividade via deslocamento em sentido estrito, pois abarca suas experiências e relações com os processos sociais que são mais amplos e, assim, que revelam histórias particulares.

Outro aspecto importante a ser trazido à tona é identificar quais são as cidades acessadas na mobilidade cotidiana campo-cidade. Nesse propósito, questionamos os trabalhadores quanto a identificação de qual/is cidade/s estiveram em seu último deslocamento, abordagem que entendemos ser mais capaz de nos apresentar uma leitura fiel desta questão.

Assim, verificou-se que grande parte dos entrevistados (73,47%) estiveram em algum momento na cidade de Aquidauana (43,88% exclusivamente na cidade de Aquidauana), enquanto 52,04% estiveram, em algum momento de seu deslocamento, na cidade de Anastácio; sendo que 23,47% dos entrevistados estiveram exclusivamente nesta cidade. Destaca-se, ainda, que 28,57% dos entrevistados associaram atividades em ambas as cidades coirmãs, em seu último deslocamento até a cidade, como demonstra o Gráfico 14.

Gráfico 14 – Cidades acessadas pelos rurais em seu último deslocamento campo-cidade.



Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

Os entrevistados em Anastácio são os que mais se apropriam das cidades de Anastácio e Aquidauana para a realização de suas atividades cotidianas, 43,48% em seu último deslocamento (Tabela 8), uma tendência que foi menor entre os entrevistados em Aquidauana (15,38%), fato que pode ser explicado pela maior centralidade que Aquidauana exerce na rede urbana, sobretudo, por deter um centro comercial tradicional que historicamente atende aos moradores de ambos municípios, fato que discutiremos de forma mais detalhada nas próximas seções.

Tabela 8 – Cidades acessadas durante o último deslocamento até a cidade, considerando o município de moradia.

| Cidades acessadas         | Moradores em Anastácio | Moradores em Aquidauana | Total Geral |
|---------------------------|------------------------|-------------------------|-------------|
| Anastácio                 | 50,00%                 | 0,00%                   | 23,47%      |
| Anastácio e Aquidauana    | 43,48%                 | 15,38%                  | 28,57%      |
| Aquidauana                | 4,35%                  | 78,85%                  | 43,88%      |
| Aquidauana e Campo Grande | 0,00%                  | 1,92%                   | 1,02%       |
| Campo Grande              | 0,00%                  | 3,85%                   | 2,04%       |
| Corumbá                   | 2,17%                  | 0,00%                   | 1,02%       |
| Total Geral               | 100,00%                | 100,00%                 | 100,00%     |

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

Entre os entrevistados em Aquidauana, 78,85% se deslocaram com destino a própria cidade do município de origem, indicador que é inferior entre os entrevistados em Anastácio

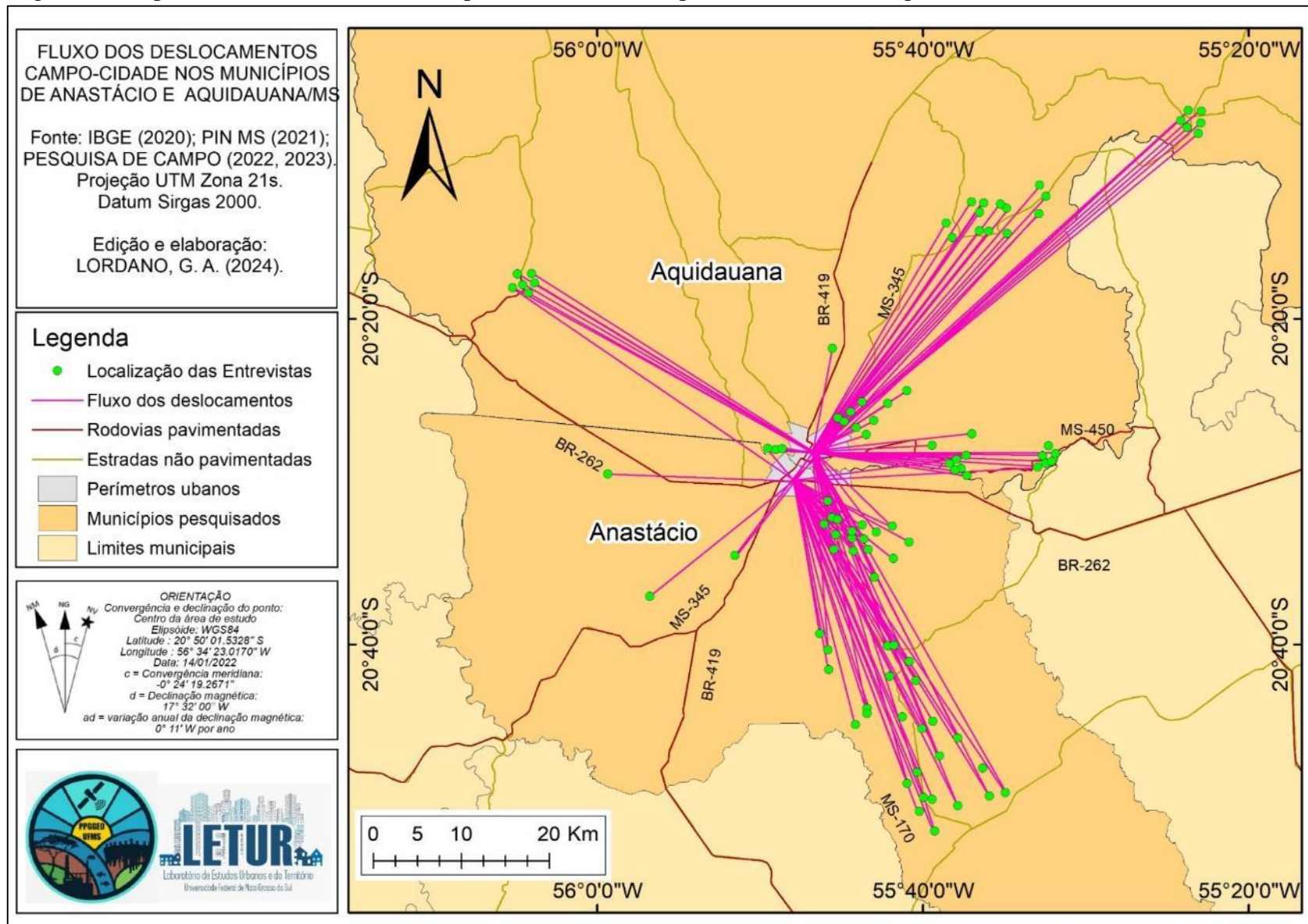
50,00%. Houve, ainda, 5,77% dos entrevistados em Aquidauana que estiveram na capital do Estado, Campo Grande, em seu último deslocamento, aspecto que é parte do cotidiano basicamente de moradores dos distritos de Piraputanga e Cipolândia, o que passa pela localização geográfica dessas localidades em relação a Capital, fato já identificado em Lordano (2019). Constatamos, também, que 2,17% dos trabalhadores entrevistados em Anastácio estiveram em Corumbá/MS em seu último deslocamento a cidade. Nestes últimos casos, verificou-se que a apropriação dessas cidades decorreu da utilização, nelas, de serviços de saúde de maior complexidade.

Na Figura 9, apresentamos o fluxo que adquire essa mobilidade em sua totalidade quantitativa, o que permite visualizar como as cidades de Anastácio e Aquidauana absorvem os moradores do campo em busca da satisfação de suas demandas. Aspectos que serão detalhados e, inclusive, espacializados nas seções que seguem, em que procuramos demonstrar a cidade como espaço da busca pelo comércio, dos serviços públicos e como espaço de sociabilidade dos moradores do campo.

Essas informações são nosso ponto de partida. Indicam a importância do comércio local na reprodução da vida cotidiana dos moradores do campo, assim como outras demandas que são satisfeitas na cidade pelos entrevistados em seus deslocamentos, os quais, obviamente, tendem a combinar objetivos e tempo de permanência na cidade variados. Desencadeando, à vista disso, infinitas combinações de motivações, temporalidades (frequência e permanência) e apropriações do espaço urbano. Questões que serão particulares a cada pessoa, expressando as diferenças entre os sujeitos e as desigualdades sociais que operam nesse processo.

Neste sentido, alguns realizam compras para a casa e aproveitam a estadia na cidade para visitar um familiar; outros vendem produção agrícola, realizam serviços bancários e fazem compras; outros cotidianamente vão ao médico, à igreja, às compras. Nas próximas seções, apresentaremos de forma detalhada essa relação campo-cidade engendrada pela mobilidade em vista às especificidades, a partir dos recortes como de gênero, geração, local de moradia, renda familiar e ocupação dos trabalhadores.

Figura 9 – Mapa do fluxo da mobilidade campo-cidade nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS.



Fonte: O próprio autor (2024).

### 5. 2. 1 Da produção material à reprodução social

A pesquisa foi realizada com 98 moradores em sítios, chácaras, fazendas, colônias, assentamentos rurais e distritos nos municípios de Anastácio e Aquidauana. Por se tratar de escolha dos participantes por lugar geográfico, como detalhado na seção 1.2.1, esperávamos a representatividade dos diferentes grupos sociais e, quiçá, de classes sociais distintas. Por mais que obtivemos uma amostra relativamente heterogênea em relação a gênero, faixa etária e local de moradia, na prática, nossos entrevistados basicamente compõe a classe trabalhadora<sup>85</sup>.

Nesse sentido, para sermos mais objetivos tratamos os participantes da pesquisa como trabalhadores, no sentido de sua classe social, fazendo as devidas ressalvas no que concerne aos diferentes estratos de renda ou ocupação que se apresentam. Por outro lado, não nos utilizamos da categoria campesinato<sup>86</sup> para tratar da totalidade dos entrevistados, pois temos grande número dos que se ocupam em atividades não agrícolas, em alguns casos, exercendo a atividade laboral na cidade. De modo geral, constatamos que há proporção similar entre o quantitativo de trabalhadores no campo ocupados em atividades agrícolas e não agrícolas nos municípios de Anastácio e Aquidauana, como demonstra o Gráfico 15.

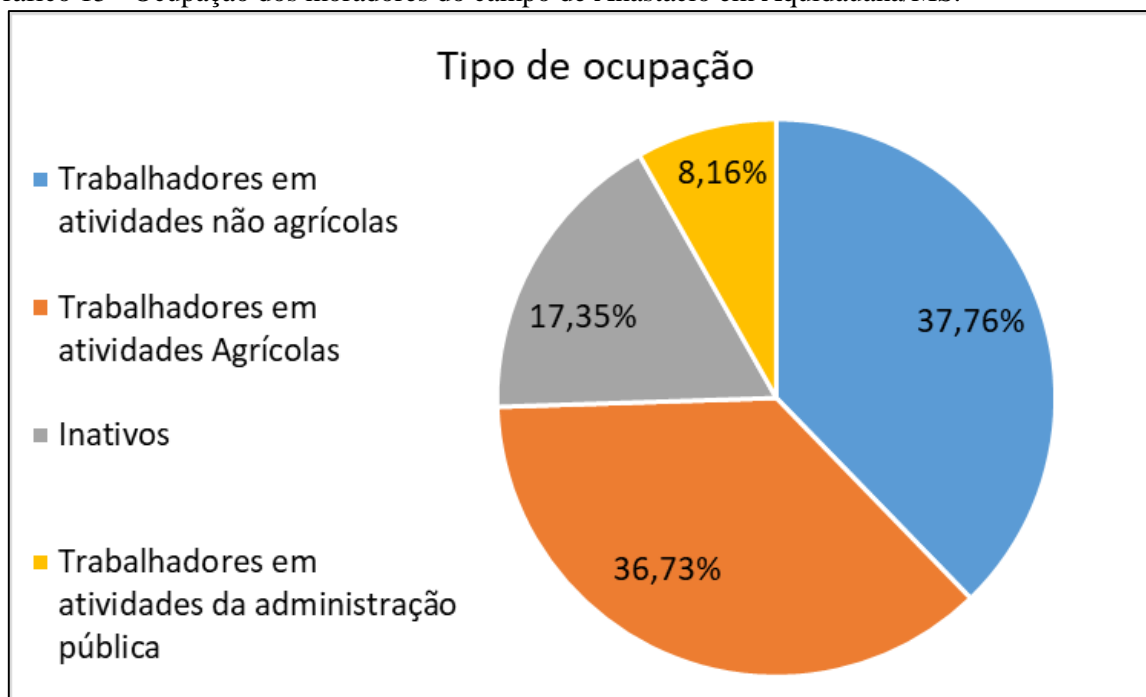
---

<sup>85</sup> Nos termos de Marx e Engels (2017), a classe trabalhadora é formada pelos que necessitam de vender sua força de trabalho: proletários, os assalariados modernos que, por não terem seus próprios meios de produção, são obrigados a vender sua força de trabalho para sobreviver; e pequena burguesia, que apesar de constituindo-se de donos dos seus meios de produção, precisa neles trabalhar para igualmente sobreviver. O que os distingue dos burgueses, que são os capitalistas modernos, os proprietários dos meios de produção social e que, consequentemente, empregam o trabalho assalariado.

<sup>86</sup> Segundo Wanderley (2014), o campesinato corresponde a um modo de vida e à uma cultura. A categoria “capesinato” em conjunto com a de “agricultura familiar” atuam na constituição de um setor de agricultores não patronais e não latifundiários, e que exercitam formas próprias de viver e trabalhar.



Gráfico 15 - Ocupação dos moradores do campo de Anastácio em Aquidauana/MS.



Fonte: Dados da pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

Como já especificado no Capítulo 1, destinado a descrição metodológica, os participantes foram classificados em quatro estratos referentes a ocupação no mercado de trabalho: trabalhadores em atividades agrícolas, trabalhadores em atividades não agrícolas, trabalhadores em atividades da administração pública e inativos.

Os trabalhadores **em atividades agrícolas** perfazem 36,73% da amostra (36 entrevistados), em sua extensa maioria (27,55%) ocupados em produção própria, havendo, ainda, empregados em atividades agrícolas (5,10%), os que se ocupam na diária/bico em atividade agrícola (2,04%) e os que se declararam produtores agropecuários (2,04%).

A agricultura comercial nos municípios é pouco desenvolvida, com exceção do cultivo de abacaxi, sobretudo no assentamento Indaiá IV, e de outras culturas temporárias como hortaliças, mandioca, banana, abóbora, etc. e seus derivados. Quadro não muito distante ao narrado por Leite (2009, p. 48), que relata que a Aquidauana do século XX ligava-se ao desenvolvimento econômico do Leste brasileiro; uma economia subsidiária de outras áreas mais desenvolvidas economicamente do País, onde a pecuária bovina extensiva “[...] representava a vida e a morte de Aquidauana”, uma vez que as crises nesse setor eram gravemente sentidas em nível local, expondo a fragilidade daquele modelo de desenvolvimento assentado na pecuária bovina. Logo, “[...] a própria insignificância de outras atividades rurais existentes, mas em menor escala, contribuía para essa situação”.

Os dados dos Censos Agropecuários dos anos de 2006 e 2017 nos dão um parâmetro daquilo que pudemos observar a campo. Segundo o levantamento, o rebanho bovino nos municípios de Anastácio e Aquidauana são perenes, com tendência de aumento de 12% e 11%, respectivamente, no período de 2006 a 2017. Movimento oposto ao observado no estado de Mato Grosso do Sul, onde o rebanho bovino regrediu 6%, no mesmo período. Assim, enquanto em 2006 o rebanho de Anastácio perfazia 1,14% do total do rebanho do Estado, essa participação chegou a 1,35% no ano de 2017; simultaneamente, o rebanho bovino em Aquidauana passou de 3,48% do rebanho total do Estado em 2006 para 4,08% em 2017, fato que aumenta a participação da pecuária bovina local no contexto regional, como demonstra a Tabela 9.

Tabela 9 – Evolução do rebanho bovino nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS (2006-2017).

|                    | 2006       | (*)   | 2017       | (*)   | Varição no período |
|--------------------|------------|-------|------------|-------|--------------------|
| Anastácio          | 235.849    | 1,14% | 263.304    | 1,35% | 12%                |
| Aquidauana         | 717.811    | 3,48% | 794.825    | 4,08% | 11%                |
| Mato Grosso do Sul | 20.634.817 | -     | 19.485.201 | -     | -6%                |

\* Proporção em relação ao rebanho total do Estado

Fonte: IBGE (2024a e 2024b). Organizado pelo autor (2024).

Para Teixeira (2015), apesar da redução do efetivo bovino em Mato Grosso do Sul, essa atividade ainda é muito importante na economia do Estado, concentrada, sobretudo, em médios e grandes estabelecimentos e tendo a produção voltada em mais de 90% para o corte.

E em contrapartida, no mesmo período os municípios de Anastácio e Aquidauana seguem tendência contrária ao experimento na totalidade do Estado no que se refere aos cultivos de lavouras permanentes e temporárias. Enquanto Mato Grosso do Sul registrou vertiginoso crescimento da área cultivada, passando de 2.051.256 para 3.628.356 (ha) (Tabela 10), um incremento de 76,88% na área de cultivo<sup>87</sup>, nos municípios de Anastácio e Aquidauana a variação foi negativa quanto a área total cultivada (-3,18% em Anastácio e -7,16% em Aquidauana), apesar de um pequeno crescimento das lavouras temporárias em Anastácio (+2,37%) e um grande crescimento proporcional das lavouras permanentes em Aquidauana (na ordem de 478%).

<sup>87</sup> Onde se destaca o avanço das lavouras temporárias, variação positiva de 80,50%, em detrimento das lavouras permanentes, que variaram negativamente em 40%, no período de 2006 a 2017 (IBGE, 2024a; 2024b).

Tabela 10 - Evolução das áreas de lavouras nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS (2006-2017).

| 2006                      | Anastácio      | Aquidauana      | Mato Grosso do Sul  |
|---------------------------|----------------|-----------------|---------------------|
| Lavouras permanentes (ha) | 276            | 121             | 61.593              |
| Lavouras temporárias (ha) | 4.811          | 1.750           | 1.989.663           |
| Total (ha)                | 5.087          | 1871            | 2.051.256           |
| 2017                      | Anastácio      | Aquidauana      | Mato Grosso do Sul  |
| Lavouras permanentes (ha) | *              | 700 (+478,5%)   | 36.968 (-40%)       |
| Lavouras temporárias (ha) | 4.925 (+2,37%) | 1.037 (-40,74%) | 3.591.388 (+80,50%) |
| Total (ha)                | 4.925 (-3,18%) | 1737 (-7,16%)   | 3.628.356 (+76,88%) |

\* Dados não informados/disponíveis

Fonte: IBGE (2024a e 2024b). Organizado pelo autor (2024).

Essa diferença experimentada em relação ao conjunto do Estado pode ser explicada, entre outros, pelo significativo avanço das lavouras temporárias e permanentes (principalmente, soja, milho, cana-de-açúcar e a silvicultura) em substituição a pecuária bovina; dinâmica observada sobretudo na bacia hidrográfica do rio Ivinhema, onde a transição produtiva acompanhou principalmente a instalação do complexo agroindustrial em torno das usinas de álcool e açúcar, como apontou Teixeira (2015)<sup>88</sup>.

A resiliência da pecuária bovina nos municípios de Anastácio e Aquidauana também aponta para uma prática que envolve os pequenos produtores familiares e vai no sentido do quadro exposto por Bezerra e Silva (2018), qual seja, que no bojo das alterações do território rural brasileiro coexistem; por um lado, a espacialização de algumas atividades econômicas tradicionais como a pecuária e a agricultura com emprego, ainda, de técnicas rudimentares; por outro, a presença das “novas economias”, que têm acionado o território em favor do capital.

De modo geral, a observação a campo nos proporcionou identificar que a agricultura nos municípios é muito incipiente em comparação com a pecuária bovina extensiva que domina o espaço rural e, ainda, quando posta em comparação com o conjunto do Estado. Fica a cargo da agricultura familiar a produção de alimentos no âmbito local, o que irá refletir na dinâmica de mobilidade em torno, sobretudo, da comercialização cotidiana de parte dessa produção na cidade, como demonstraremos ao longo do texto.

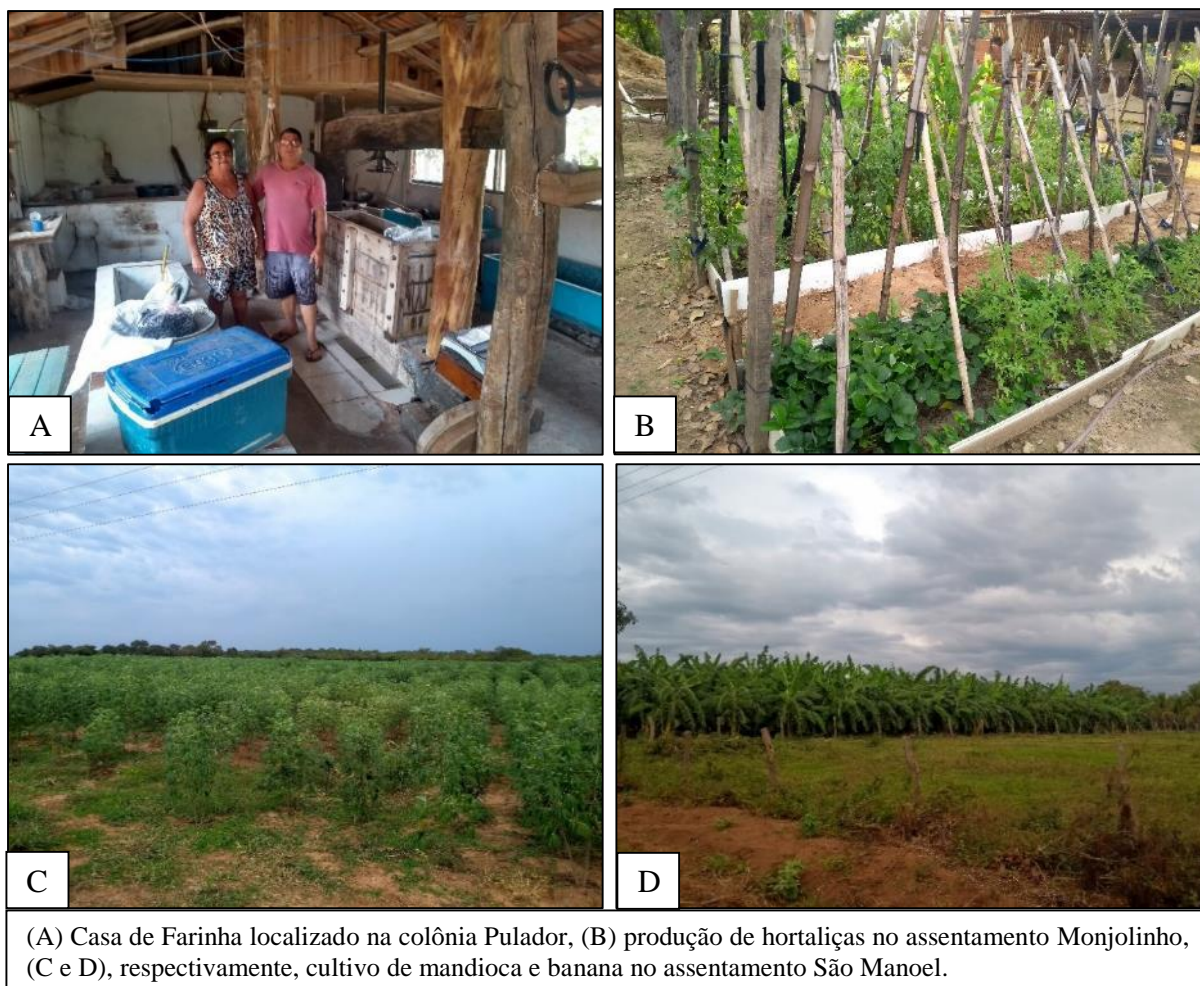
Os destaques nesse sentido são, principalmente, os assentamentos Monjolinho e São Manoel, município de Anastácio, onde as “roças” (como de hortaliças, mandioca, abóbora, banana, etc.) são comuns, como demonstram as Figuras 10 B, 10 C e 10 D. Assim como são

---

<sup>88</sup> Segundo Teixeira (2015), das 24 usinas de álcool e açúcar que operavam no Estado em 2014, 17 localizavam-se na bacia hidrográfica do Rio Ivinhema. Já a região do Pantanal sul-mato-grossense, onde localizam-se Anastácio e Aquidauana, pela lei 328/1982 acabou protegida da exploração da cana-de-açúcar em larga escala, em virtude da proibição da instalação de destilarias de álcool ou de usinas de açúcar na Bacia do Paraguai e em seus tributários.

percebidas atividades como a pecuária bovina leiteira, a produção de derivados do leite, a produção de farinha de mandioca e outros derivados, em ambos assentamentos anastacianos assim como na região da colônia Pulador (Figura 10 A).

Figura 10 – Agricultura familiar e beneficiamento nos municípios de Anastácio/MS.



Fonte: O próprio autor (2022).

Os impactos sobre a mobilidade vão se revelar quando consideramos que 41,67% dos trabalhadores em atividades agrícolas cotidianamente comercializam parte de sua produção na cidade. Geralmente são pequenos criadores de gado bovino, associados a outras criações (como aves, ovinos e suínos) e ao desenvolvimento da agricultura familiar em pequena escala (hortas e roças), que tem na cidade a oportunidade de realizar os excedentes agrícolas.

Por outro lado, são 58,33% os trabalhadores agrícolas que não tem em seu cotidiano a prática do comércio de produção agrícola na cidade, o que se justifica pela característica da pecuária bovina, a atividade agrícola predominante, onde a própria comercialização da produção geralmente se realiza em transações campo-campo. Como podemos perceber no

relato, entre outros, de Aristides<sup>89</sup>, 60 anos de idade, morador do assentamento Monjolinho: “Eu crio bezerro. Quando tá novinho eu vendo na região mesmo”. Ou ainda no caso dos que trabalham com a pecuária de leite, que por meio da instalação de resfriadores no campo têm permitido o recolhimento da produção pelo caminhão refrigerado e, assim, o envio diretamente para a indústria de derivados. Uma transação que pode ser considerada campo-cidade, mas realizada no campo (Tabela 11).

Tabela 11 – Quantitativo dos que costumam ir até a cidade para comercializar produção agrícola por ocupação.

| Costuma comercializar produção agrícola na cidade    | Não     | Sim    | Total Geral |
|--|---------|--------|-------------|
| Inativos   | 70,59%  | 29,41% | 100,00%     |
| Trabalhadores em atividades Agrícolas                | 58,33%  | 41,67% | 100,00%     |
| Trabalhadores em atividades da administração pública | 100,00% | 0,00%  | 100,00%     |
| Trabalhadores em atividades não agrícolas            | 94,59%  | 5,41%  | 100,00%     |
| Total Geral  | 77,55%  | 22,45% | 100,00%     |

Fonte: Dados da pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

A comercialização da produção agrícola na cidade pelos trabalhadores do campo apresenta particularidade substancial e terá seus reflexos explícitos no espaço urbano de ambas cidades, quando comparamos a proporção considerando os trabalhadores de Anastácio e de Aquidauana.

Dentre os entrevistados no município de Anastácio, a taxa dos que cotidianamente comercializam produtos agrícolas na cidade é muito superior ao registrado entre os trabalhadores agrícolas em Aquidauana. Enquanto a venda na cidade da produção agrícola é parte do cotidiano de 51,85% dos trabalhadores de Anastácio, em Aquidauana é realidade de apenas 11,11% dos trabalhadores em atividades agrícolas (Tabela 12).

Tabela 12 - Comercialização de produção agrícola na cidade pelos trabalhadores agrícolas nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS.

| Comercialização de produção por Município | Não    | Sim    | Total Geral |
|---|--------|--------|-------------|
| Anastácio                                 | 48,15% | 51,85% | 100,00%     |
| Aquidauana                                | 88,89% | 11,11% | 100,00%     |
| Total Geral                               | 58,33% | 41,67% | 100,00%     |

Fonte: Dados da pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

<sup>89</sup> Todos os nomes dos entrevistados foram substituídos por nomes fictícios diferentes daqueles que compõe a listagem dos participantes da pesquisa.

A desproporção explica-se por diferenças que remetem a formação socioespacial da área rural dos municípios. Anastácio, após a constituição das colônias de migrantes nordestinos e com a implantação dos Assentamentos São Manoel e Monjolinho na década de 1990, conta com localidades que historicamente desenvolveram a produção familiar, tendo a cidade como seu mercado consumidor na forma da venda direta.

Em Aquidauana, as colônias agrícolas nos distritos de Camisão, Cipolândia e Piraputanga assistiram seu apogeu e declínio ainda no século XX (Almeida, 2004; Joia, 2005). Já os trabalhadores dos assentamentos Indaiás ainda sofrem as mazelas que vão desde as dificuldades de infraestrutura, auxílio e cooperação técnica para a produção até a falta de apoio público para a realização da produção na cidade, como constatamos a partir dos relatos obtidos por meio das entrevistas com os trabalhadores assentados. Os principais problemas nos assentamentos Indaiás passam pela falta d'água para consumo e para a produção agrícola, dificuldades para o escoamento da produção via políticas públicas, ausência de apoio para o transporte e pela falta de espaço para comercialização em feiras na cidade.

Sobre isto, merece destaque que, se entre os trabalhadores agrícolas em Aquidauana a falta de apoio para a realização da produção na cidade é evidente, em Anastácio se destaca a base já consolidada para que agricultores familiares realizem a venda de seus produtos no núcleo urbano, tendo como seu principal instrumento a Feira da Agricultura Familiar de Anastácio.

A Feira da Agricultura Familiar de Anastácio é um espaço de uso exclusivo dos agricultores familiares do município para comercialização de sua produção, com funcionamento regular todas as sextas-feiras, no fim da tarde e início da noite. Os trabalhadores agrícolas dos assentamentos Monjolinho e São Manoel contam, ainda, com transporte público por meio de um ônibus dedicado ao transporte dos feirantes (Figura 11 A).

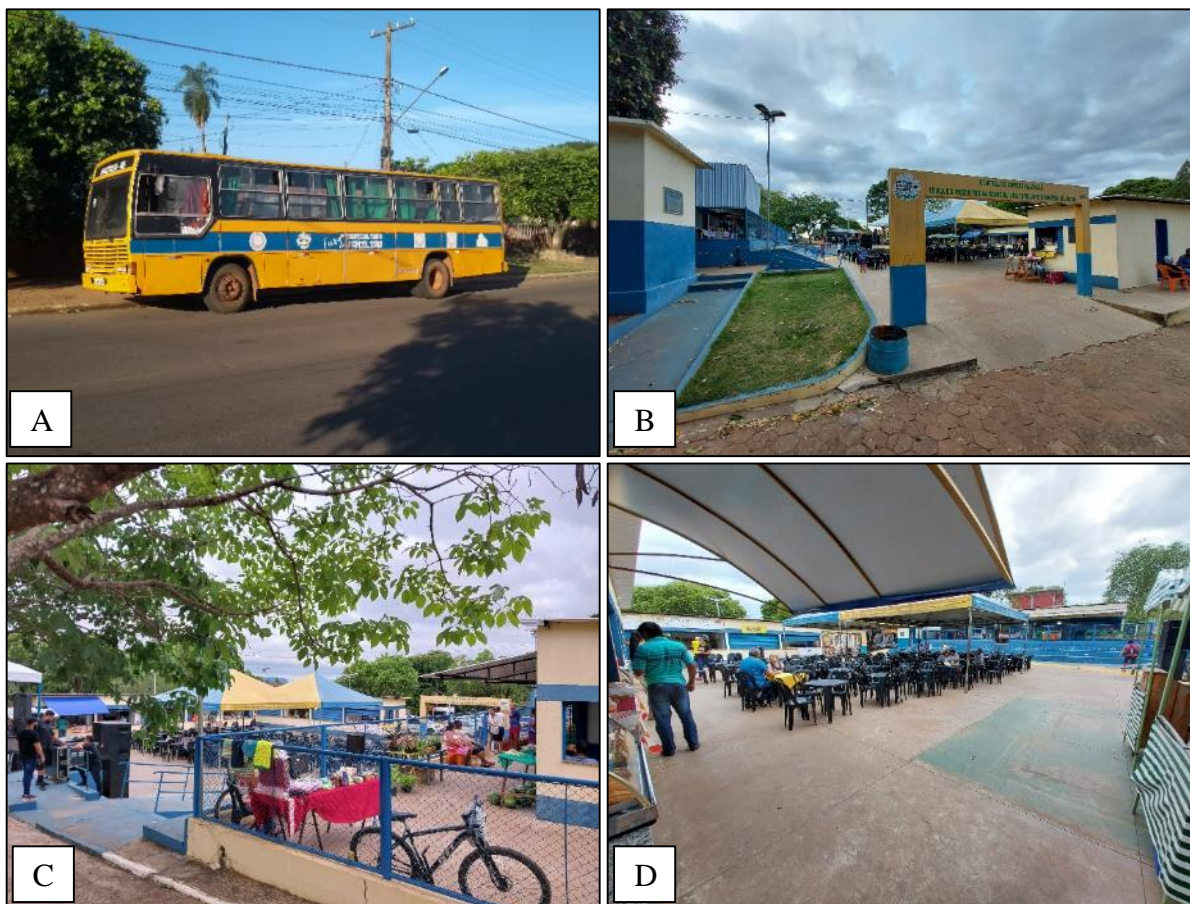
A Feira da Agricultura Familiar de Anastácio tem se tornado um importante mecanismo para a realização de parte da produção agrícola familiar no município. Além de ótima alternativa para os cidadãos terem acesso a alimentos mais frescos e com menor, ou nenhuma, utilização de agrotóxicos, também é espaço de sociabilidade para as populações urbana e rural. A feira conta também com atrações musicais e com praça de alimentação (Figura 11 B, C e D).

Casagrande (2014), ao debater as Feiras do Produtor rural (FPR) em municípios da Costa Oeste paranaense, destaca que as feiras se tornam ponto de encontro, local onde antigos moradores de áreas rurais e/ou descendentes frequentam para cultivar as lembranças do campo, além de adquirir produtos da terra e de reaproximar-se do cotidiano rural. Portanto, as feiras tornam-se efetivamente um ponto de encontro entre o urbano e o rural.



No mesmo sentido, em sua pesquisa sobre a feira-livre como mercado para a agricultura familiar no município de Conceição do Mato Dentro/MG, Pereira, Brito e Pereira (2017) apontam que ela gera trabalho e renda no campo, dinamiza a economia local, auxilia na soberania e segurança alimentar da população urbana e é espaço privilegiado de organização e participação social, de trocas de conhecimento e informações.

Figura 11 – Feira da Agricultura Familiar do município de Anastácio/MS.



Fonte: O Próprio Autor (2022).

Verano, Figueiredo e Medina (2021), em um trabalho quantitativo com uma amostra de 59 feiras em municípios goianos, revelam dois pontos fundamentais quanto a importância e consolidação das feiras na geração de renda aos agricultores familiares. O primeiro é que quanto menor a porcentagem de atravessadores e maior participação dos próprios agricultores na organização, maior é a probabilidade de a feira ter um número elevado de bancas dedicadas à agricultura familiar. Outro ponto, é de que quanto maior a relevância da feira como espaço de articulação, entre os diversos agentes e para a catalisação de novos negócios entre os próprios agricultores, maior a possibilidade de ela exercer influência na criação ou no fortalecimento de políticas públicas.

Na cidade de Aquidauana, a Feira da Estação é o espaço dedicado a comercialização da agricultura familiar, mas com a particularidade de não ser destinada exclusivamente a esse público, contando principalmente com produtores artesanais variados, sobretudo da cidade, além de um maior foco em sua praça de alimentação. Considerando o baixo indicador dos trabalhadores agrícolas de Aquidauana que afirmam comercializar na cidade, concluímos que a iniciativa não tem sido assertiva a ponto de possibilitar, principalmente aos assentados da reforma agrária, que ela se torne um espaço acessível para geração de renda, manifestação cultural e sociabilidade desses trabalhadores.

Por outro lado, outros aspectos quanto a comercialização de produção agrícola no espaço urbano se tornam evidentes e também merecem reflexão. Um deles é a presença da comercialização da produção agrícola, artesanal e extrativista na cidade por parte dos Indígenas, os quais não são nosso objeto de pesquisa, mas que merecem o apontamento. Além da venda itinerante (porta em porta), são ao menos três locais das cidades em que se nota perenemente a comercialização agrícola pela população Indígena, seja em espaços públicos especializados (Figura 12 A), seja de forma improvisada.

Figura 12 – Comercialização de produtos agrícolas nas ruas da cidade de Aquidauana/MS.



Fonte: O Próprio Autor (2022).

A mobilidade dessa parcela majoritariamente é realizada via transporte coletivo (ônibus), como observado a campo. No caso do distrito de Taunay, o transporte também serve a parcela não indígena e até mesmo pela parcela indígena não aldeada residente no distrito. Em outros casos, o transporte também possibilita a mobilidade de moradores de outras áreas rurais, que se utilizam do mesmo transporte vindo das aldeias, como no caso da linha da Aldeia Limão verde.



Outro aspecto que chama atenção é o grande número de “bancas” de comercialização de frutas, verduras e hortaliças em ambas cidades; mas com uma característica muito particular sobre elas (Figura 12 B). Em contato com esses comerciantes, podemos constatar que não se trata da comercialização da produção agrícola por parte dos trabalhadores agrícolas da região; tampouco se trata, na maioria massiva dos casos, de alimentos produzidos nos municípios, mas sim adquiridos principalmente via Centrais de Abastecimento de Mato Grosso do Sul (Ceasa/MS), em Campo Grande. Em pesquisa de campo realizada em 14/10/2022, foram identificados ao menos quinze pontos de comércio desse tipo nas cidades de Anastácio e Aquidauana, dentre os quais, treze comercializavam exclusivamente produtos advindos do Ceasa/MS.

A dinâmica de comercialização de produção agrícola na cidade pelos trabalhadores participantes da pesquisa é uma prática relativamente consolidada nos municípios, e tende a se realizar por meio da venda direta, de porta a porta ou sob encomendas, como podemos identificar nas entrevistas. Ovos, leite, queijos e hortaliças são os principais produtos comercializados com essa prática, que envolve não apenas os que se qualificam como trabalhadores em atividades agrícolas, mas também outras parcelas, como os inativos no mercado de trabalho, sobretudo aposentados.

O estrato dos trabalhadores **inativos**, que perfazem 17,35% dos participantes da pesquisa (17 pessoas), é composto majoritariamente aposentados, pensionistas ou segurados (14,28%), mas comportando também 2,04% que se declarou desempregado e 1,02% estudante.

Os inativos são o segundo estrato, em proporção, dos que declararam comercializar produção agrícola na cidade (29,41%), tendo assim sua mobilidade cotidiana relacionada com o trabalho. Esse fato se explica pela tendência observada em parte dos trabalhadores inativos (aposentados, pensionistas ou segurados do INSS) de continuar se dedicando, ainda que de forma parcial, à atividade agrícola. Ou seja, trabalhador rural, após lograr seu direito à aposentadoria, opta em permanecer na terra, ainda que dela não mais diretamente dependa para sobreviver.

Sobre isso, Asari e Tsukamoto (2015), no contexto dos aposentados rurais da microrregião de Faxinal/PR, pontuam que a aposentaria rural tem impacto preponderante na fixação das famílias no campo e possibilita a inserção do idoso beneficiário no grupo social e familiar, dando-o valorização perante o núcleo familiar, uma vez que sua renda, estável e vitalícia, torna-se muitas vezes imprescindível para toda família. Por outro lado, os aposentados idosos muitas vezes encontram dificuldade para se adaptar ao meio urbano, o que colabora para sua permanência no campo, dinâmica que tende a ser oposta nos estratos mais jovens.

Nas palavras de Júlio, 57, agricultor da Colônia Pulador: “A Colônia virou lugar de aposentado”, em referência a gradual transferência dos mais jovens para a cidade. O que vem a refletir, em outra perspectiva, o poder de atração da cidade sobre uma parcela da população da região, ocasionando as migrações que podem ser definitivas, temporárias e alternadas ou de trabalho (Côrrea, 2018). Como demonstramos nos Gráficos 7 e 8, a perda de população rural no período de 2010 a 2022 (os dois últimos Censos Demográficos) foi fragante em Anastácio, onde a população rural diminuiu em 21,82% no período (4.161 em 2010 e 3.253 em 2022)

Em Aquidauana, por outro lado, houve um leve acréscimo de 2,23% na população rural (9.688 em 2010 e 9.904 em 2022), tendência que não nos afasta da observação sobre a dinâmica de migração definitiva para a cidade, muitas vezes, síntese da vulnerabilidade social de parcela da população rural e da falta de políticas públicas que busquem diminuir tais vulnerabilidades, como podemos constatar em parte dos assentamentos Indaiás. No relato de Julieta, 71, aposentada moradora do assentamento Indaiá: “A maioria (dos assentados) foi embora [...] o problema aqui é a (falta) água. Eu puxava água do córrego todo dia numa carroça. Ele (córrego) tá aqui até perto de mim, mas quem não guento vendeu e foi embora. Vai passar fome? Deixar as criação morrer tudo? (*Sic.*)”.

Quanto aos trabalhadores em **atividades da administração pública**, perfazem 8,16% do total<sup>90</sup> (oito dos entrevistados), não constatamos que em seu cotidiano esteja o deslocamento a cidade para a comercialização de produção agrícola, o que demonstra que nesse estrato a relação com o trabalho na terra por meio da agricultura familiar não se realiza, necessariamente, enquanto fonte de renda.

Dessa maneira, é outra dinâmica que irá se desenvolver quanto a mobilidade cotidiana desses trabalhadores; que é o deslocamento cotidiano para trabalhar na cidade, parte da vida cotidiana de 37,50% desses trabalhadores (Tabela 13). Ainda que a maioria dos ocupados na administração pública desempenhem suas funções no próprio ambiente rural, como nos serviços de correios, de saúde e nas escolas, são estes os trabalhadores que proporcionalmente mais têm a cidade como *locus* de seu trabalho, como no caso de Moacir, 62, policial militar residente no distrito de Piraputanga, mas que realiza seu trabalho na cidade de Aquidauana.

---

<sup>90</sup> O estrato dos trabalhadores em atividades da administração pública é composto por agentes de saúde 2,04%, atendentes ao público 3,06%, professores 2,04% e policial militar 1,02%.

Tabela 13 - Variação dos que habitualmente na cidade trabalham em atividade não agrícola.

| Costuma trabalhar na cidade (em atividade não agrícola) | Não    | Sim    | Total |
|---|--------|--------|-------|
| Inativos  | 94,12% | 5,88%  | 100%  |
| Trabalhadores em atividades Agrícolas                   | 94,44% | 5,56%  | 100%  |
| Trabalhadores em atividades da administração pública    | 62,50% | 37,50% | 100%  |
| Trabalhadores em atividades não agrícolas               | 81,08% | 18,92% | 100%  |
| Total Geral   | 86,73% | 13,27% | 100%  |

Fonte: Dados da pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

O trabalho na cidade em atividade não agrícola é algo que também perpassa a mobilidade cotidiana campo-cidade dos **trabalhadores em atividades não agrícolas**, que são 37,76%<sup>91</sup> do total dos participantes da pesquisa (37 entrevistados), dentre os quais 18,92% costumam trabalhar na cidade.

O estrato dos trabalhadores em atividades não agrícolas é composto: por Auxiliar de cozinha, 1,02%; Cabelereiro, 1,02%; Caminhoneiro, 1,02%; Caseiro, 2,04%; Cutedeiro (artesanal), 1,02%; Guia de turismo, 1,02%; Manicure, 1,02%; Mecânico de automóveis, 1,02%; Comerciante (bar, lanchonete, restaurante), 2,04%; Trabalhador na construção civil (construtores civis, pedreiro e servente de obras), 5,10%; Trabalhador doméstico - empregados e diaristas, (6,12%); e Trabalhador doméstico – próprio lar, 15,31% do total dos trabalhadores entrevistados.

O indicador desse grupo que trabalha na cidade, 18,92% (Tabela 13), em um primeiro momento pode não parecer tão representativo, mas ganha relevância quando consideramos alguns pontos. O primeiro é que o estrato dos trabalhadores em atividades não agrícolas é o com maior número de indivíduos, dessa forma, numericamente comporta a maioria relativa dos que trabalham na cidade, sete (53,84%) do universo de treze trabalhadores que cotidianamente trabalham na cidade em atividade não agrícola.

O segundo, é que essa parcela de trabalhadores, em grande parte, é formada por trabalhadores domésticos no próprio lar (40,54% dos trabalhadores em atividades não agrícolas). Ou seja, entre aqueles que o próprio lar não é seu ambiente de trabalho, é alta a proporção dos que trabalham na cidade, ao passo que, se considerarmos apenas os trabalhadores em atividades não agrícolas que não tem em sua residência o local de trabalho (como o caso

<sup>91</sup> Excluídos os trabalhadores em atividades ligadas à administração pública.

das trabalhadoras do lar, por exemplo), o indicador dos que se deslocam cotidianamente para trabalhar na cidade chega a 31,81%.

Na maioria dos casos são trabalhadores na construção civil e trabalhadores domésticos diaristas, que não necessariamente trabalham exclusivamente na cidade, em alguns casos alternando períodos de trabalho na cidade e outros no campo. Schneider e Fialho (2000), no contexto dos dados da PNAD referente ao estado do Rio Grande do Sul nas décadas de 1980 e 1990, já pontuavam que o emprego doméstico e a construção eram importantes setores para a ocupação da população rural em atividades não agrícolas. No mesmo contexto, Schneider e Fialho (2000) também verificam o aumento dos trabalhadores “duplo ativos”<sup>92</sup>, que combinavam trabalhos agrícolas e não agrícolas.

No quadro analisado em nossa pesquisa, são vários os casos dos que desempenham ocupações distintas e que mesclam atividades não agrícolas às atividades agrícolas. No caso de Alfredo, 49, morador do assentamento Monjolinho, a pecuária bovina e o comércio se combinam em seu cotidiano: “Eu crio gado e mexo com o bar”. No caso de Paulo, 47, morador do Assentamento Indaiá IV, as múltiplas ocupações agrícola e não agrícola, em seu dia a dia, se apresentam na combinação pecuária, comércio e serviços: “Olha, hoje eu trabalho mais na mecânica, mas as vezes abro o bar...mais no fim de semana [...] tenho minha criação (gado bovino) também...”.

Contudo, essa dupla (ou múltipla) atividade fica mais evidente principalmente no caso das mulheres, que combinam o trabalho em atividades domésticas e agrícolas. No relato de Ramona, 55, moradora no assentamento São Manoel: “Eu trabalho na casa. Tem as coisas da chácara também. Meu marido que mexe mais (na chácara), mas o serviço aqui tem de tudo, né? A gente não para”.

Por conseguinte, descartamos que esse caráter de múltipla jornada encampada pelas mulheres (destacando que todas trabalhadoras domésticas no próprio lar são mulheres) é uma característica histórica de como a mulher, no Brasil, é inserida na divisão social do trabalho, sobretudo no campo.

Segundo Rosas (2014, p. 70-71), ao versar sobre a cultura social das comunidades camponesas, na clara divisão das tarefas cabe aos filhos homens e ao pai a produção do grupo

---

<sup>92</sup> Schneider e Fialho (2000) utilizam-se do termo duplo ativos para descrever as pessoas com domicílio rural que combinam o exercício de um trabalho principal (ou aquele considerado indispensável), com outras formas de ocupação ou de obtenção de renda secundárias, as quais, muitas vezes, podem ser “bicos” ou trabalhos temporários, mas, não raro, também trabalhadores que de fato possuem duas ocupações.

em campo; às mulheres, cabem as tarefas domésticas, o cuidar da casa (alimentos, roupas), dos “elementos não-produtivos da família” (crianças, velhos, doentes), do quintal (aves, porcos), da horta, etc. Característica que é bem marcante ainda hoje, mas, principalmente, no momento de consolidação da formação regional de uma localidade “[...] formando sua cultura em meio a atividades econômicas e políticas, muitas vezes relacionando-as”.

### 5.2.2 A busca pelo comércio na cidade

Em nossa pesquisa, 93,88% dos entrevistados deslocam-se cotidianamente à cidade para realizar **compras para casa/domicílio**<sup>93</sup> (Tabela 14). O que não significa, contudo, que os demais (6,12%) produzam esses itens básicos no campo, mas, sim, que tal atividade é realizada na cidade geralmente por outro familiar, como a esposa ou mãe, ou ainda satisfeita no comércio dos distritos. No caso de Edimar, 43, morador do assentamento São Manoel: “Minha mãe que faz a compra [...]”, salienta. Já Ieda, 46, moradora do distrito de Cipolândia, revela: “Eu compro aqui mesmo. É coisa pouca [...] (é) difícil eu comprar na cidade”.

As informações obtidas revelam que a função de atender sua área de influência com os itens básicos para a reprodução social é uma característica das cidades de Anastácio e Aquidauana (com especificidades que apontaremos adiante). Os moradores do campo têm uma dependência cotidiana da cidade para o acesso a itens básicos para a manutenção do ambiente familiar, como alimentação, itens de limpeza e higiene, por exemplo.

A busca dos produtos para casa/domicílio na cidade é mais acentuada entre os trabalhadores em atividades agrícolas e não agrícolas, respectivamente 97,22% e 97,30%; mas também muito praticada entre os trabalhadores em atividades da administração pública, 87,50%, sendo um pouco inferior entre os inativos, 82,35%, fato que pode ser explicado pela maior busca desses produtos, por esse estrato, no próprio local de moradia (Tabela 14).

O recorte por local de moradia nos permite observar que o indicador dos que procuram a cidade para as compras para casa/domicílio é menor entre os entrevistados nos distritos (86,96%), justamente por essas localidades conterem alguma estrutura comercial, como mercados e mercearias. Entre os moradores dos assentamentos rurais, o indicador dos que realizam essas compras na cidade chega a 93,94% e a 97,62% entre os moradores das colônias, sítios, chácaras e fazendas (Tabela 14).

---

<sup>93</sup> Entendidas nesta pesquisa como todo item relacionado ao dia a dia da família, como alimentação, produtos de limpeza e objetos de uso coletivo na residência.

Tabela 14 - Quantitativo dos moradores do campo que cotidianamente realizam na cidade compras para casa/domicílio.

| Costuma realizar na cidade compras para casa         | Não    | Sim     |
|--|--------|---------|
| <b>Ocupação</b>                                      |        |         |
| Inativos   | 17,65% | 82,35%  |
| Trabalhadores em atividades Agrícolas                | 2,78%  | 97,22%  |
| Trabalhadores em atividades da administração pública | 12,50% | 87,50%  |
| Trabalhadores em atividades não agrícolas            | 2,70%  | 97,30%  |
| <b>Local de moradia</b>                              |        |         |
| Assentamento Rural                                   | 6,06%  | 93,94%  |
| Sede de Distrito                                     | 13,04% | 86,96%  |
| Colônia, sítio, chácara ou fazenda                   | 2,38%  | 97,62%  |
| <b>Faixa etária</b>                                  |        |         |
| 18 a 29 anos   | 6,67%  | 93,33%  |
| 30 a 39 anos   | 0,00%  | 100,00% |
| 40 a 49 anos   | 20,00% | 80,00%  |
| 50 a 59 anos   | 0,00%  | 100,00% |
| 60 anos ou mais                                      | 4,55%  | 95,45%  |
| <b>Renda Familiar (x1000)</b>                        |        |         |
| Até R\$ 1  | 15,38% | 84,62%  |
| De R\$ 1 a R\$ 2                                     | 6,25%  | 93,75%  |
| De R\$ 2 a R\$ 5                                     | 2,86%  | 97,14%  |
| Mais de R\$ 5  | 0,00%  | 100,00% |
| <b>Gênero</b>  |        |         |
| Feminino   | 4,26%  | 95,74%  |
| Masculino  | 7,84%  | 92,16%  |
| Total Geral  | 6,12%  | 93,88%  |

Fonte: Pesquisa de campo (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

Os dados reforçam o aspecto de terem, os distritos, maior estrutura para o atendimento das demandas básicas dos moradores do campo, em comparação com as demais áreas rurais no interior dos municípios (como nos assentamentos, colônias e demais áreas rurais), reforçando o papel dos distritos como um primeiro contato dos moradores do campo com a rede urbana, consequentemente aos bens, produtos e serviços “urbanos”. Constatação que corrobora o observado por Lordano (2019) e Rastrello e Silva (2008), que destacam o papel do comércio dos distritos como auxiliar ao comércio da cidade no atendimento dos rurais, mas sem, contudo, a capacidade de competir com àquele. Na Figura 13 podemos verificar a estrutura comercial em diferentes localidades pesquisadas.

Figura 13 – Comércio de alimentos e variedades presente no ambiente rural nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS.



Fonte: O próprio autor (2024).

Nessa seara, a oferta do comércio para obtenção de produtos para casa/domicílio é historicamente incipiente nas comunidades rurais, sendo sua presença mais expressiva nas vilas dos distritos, como observou Candido (2010), ainda que, empiricamente, cultivamos a lembrança dos “Bolichos<sup>94</sup>” no ambiente rural com população mais dispersa. No momento atual, estabelecimentos desse tipo, apesar da perda de seu papel de suprir a comunidade local, ainda sobrevivem como espaços de sociabilidade e como comércio de “emergência” para aquisição de produtos de primeira ordem, como observamos a campo.

Ao retomar a análise da busca do comércio para compras para casa/domicílio na cidade, consideramos o recorte por faixa etária, temos que entre os trabalhadores de 30 a 39 e de 50 a 59 anos, todos (100,00%), afirmam realizar na cidade suas compras para casa. Ao passo que o percentual decai a 80% entre os entrevistados na faixa de 40 a 49 anos de idade, não demonstrando, assim, um padrão claro a partir da faixa etária.

A nosso ver, evidencia-se, contudo, que a busca na cidade pelo comércio para casa/domicílio varia consideravelmente conforme a renda familiar dos participantes. Entre os que têm renda familiar de até R\$ 1 mil, 84,62% afirma realizar nas cidades as compras para casa/domicílio; avançando para 93,75% entre os que têm renda de R\$ 1 mil a R\$ 2 mil; para 97,14% entre os trabalhadores com renda familiar de R\$ 2 mil a R\$ 5 mil; chegando à totalidade (100,00%) entre os com renda superior a R\$ 5 mil, evidenciando que a busca desses produtos na cidade é condicionada às bases materiais a disposição dos diferentes estratos de renda da classe trabalhadora. Por fim, o recorte por gênero mostrou uma leve variação entre mulheres (95,74%) e homens (92,16%), sendo elas mais vinculadas a essas atividades (Tabela 14).

O papel desenvolvido pelo comércio em cidades pequenas e médias para a reprodução social dos moradores do campo é assunto abordado de forma ampla na Geografia. Lomba (2011), ao trabalhar a relação campo-cidade no município de Caarapó/MS, evidenciou como a “compra na caderneta” e notas promissórias, assim como outras formas sem a mediação monetária imediata, eram importantes para que os trabalhadores rurais pudessem aguardar o fim de colheita para realizar o pagamento.

As relações de crédito estabelecidas na confiança, como apontado por Lomba (2011), facilitavam àqueles que não dispunham de renda mensal e/ou as formas modernas de crédito.

---

<sup>94</sup> Bolicho, venda ou bodega, são sinônimos de pequenos estabelecimentos comerciais que outrora tiveram significativo papel no abastecimento dos produtos para casa/domicílio no ambiente rural de Anastácio e Aquidauana/MS, mas que com a maior oferta de transporte no campo e, conseqüentemente, maior acesso as cidades, seu papel tornou-se mais restrito ao comércio de bebidas, gás de cozinha, e de industrializados como doces e salgadinhos, por exemplo, e itens de primeira ordem, como óleo de soja, café, açúcar.



Contudo, como destacado pela Associação Brasileira de Supermercados (Abbras)<sup>95</sup>, nos últimos anos a expansão do crédito por parte dos varejistas, sobretudo dos supermercados, tem sido estratégia para o aumento das vendas e para a fidelização dos clientes. Dinâmica que vem ocorrendo até nos menores centros urbanos do interior, movimento que em nossa perspectiva une visceralmente o setor varejista ao financeiro. Vende-se o produto e lucra-se com o crédito. A exemplo disso, pontua Alcir, 53 anos, morador da Colônia pulador em Anastácio: “Eu compro no Seriemá<sup>96</sup>, tenho o cartão (de crédito) deles”.

A importância dos Supermercados na cidade para a reprodução da população do campo é corroborada por Casagrande (2014) para quem, atualmente, a população rural está mais dependente dos serviços e produtos urbanos, ao contrário das décadas anteriores em que a população rural se dirigia a cidade somente para a compra e venda (compra de insumos e venda de produtos), pois a satisfação de necessidades básicas como alimentação e vestimentas eram providas por uma produção no campo.

Isso, na prática, significa a reafirmação da centralidade da cidade como lugar de satisfação de parte das necessidades cotidianas de toda a região imediata. Essa dependência da cidade para o suprimento de itens básicos a reprodução da vida familiar, como alimentação, por exemplo, vai ser explicada por Rastrelo e Silva (2008) no sentido da convergência de dois fatores: o fato de que nas propriedades rurais, na atualidade, já não se produz tudo que é necessário ao consumo da família; e a maior frequência com que os moradores do campo vão a cidade, levando a incorporação de hábitos alimentares tipicamente urbanos, composto basicamente por produtos industrializados.

Em sua pesquisa acerca dos hábitos alimentares de agricultores familiares assentados do município de Abelardo Luz/SC, Salami (2009) afirma que quanto mais diversificada for a produção agrícola comercializada pelo núcleo familiar rural, mais diversificada será sua alimentação. De forma similar, famílias cujos sistemas produtivos se baseavam em monocultivos obtinham parte significativa de seus alimentos nos supermercados. Já aquelas cujos sistemas produtivos baseiam-se em policultivos obtinham grande parte dos alimentos através da produção própria. Nas mesas para as refeições, dividem espaço os alimentos produzidos e processados artesanalmente e os industrializados.

---

<sup>95</sup> <https://www.abras.com.br/clipping/redes-de-supermercados/56992/cartao-proprio-impulsiona-as-vendas-em-supermercados>

<sup>96</sup> Supermercado localizado na cidade de Anastácio.

Em nossa pesquisa, não é difícil relacionar a dependência dos moradores do campo no que tange a obtenção dos produtos industrializados na cidade, e até mesmo nos distritos, com a pouca diversidade da produção de alimentos no ambiente rural, como destacamos na seção 5.1.

O setor comercial para as compras para casa/domicílio e para as compras pessoais assume particularidades, que seguem tanto a questões mercadológicas de cada seguimento comercial, como também peculiaridades da formação socioeconômica local, o que leva a espacializações diferentes dos moradores no campo quando no acesso ao comércio nas cidades.

Do ponto de vista do comércio para as compras para a casa/domicílio, a espacialização do uso da cidade para esse fim aponta para uma dinâmica que é mais “desconcentrada”, em virtude da distribuição espacial das principais instalações varejistas e atacadista de alimentos. Ainda assim, há equipamentos que assumem a preferência dos moradores no campo para a realização dessas compras, como pode ser visualizado na Figura 14.

O maior número de interações<sup>97</sup> dos moradores para realização das compras para a casa aponta para a centralidade de três varejistas em Aquidauana e para um varejista e um atacadista de alimentos em Anastácio. Estes equipamentos comerciais, além de importantes para a satisfação das compras para o domicílio, se constituem fixos que absorvem boa parte dos deslocamentos campo-cidade, formando pequenas centralidades em virtude do comércio variado que vai se formando em sua órbita. Neste sentido, ganham destaque na dinâmica urbana.

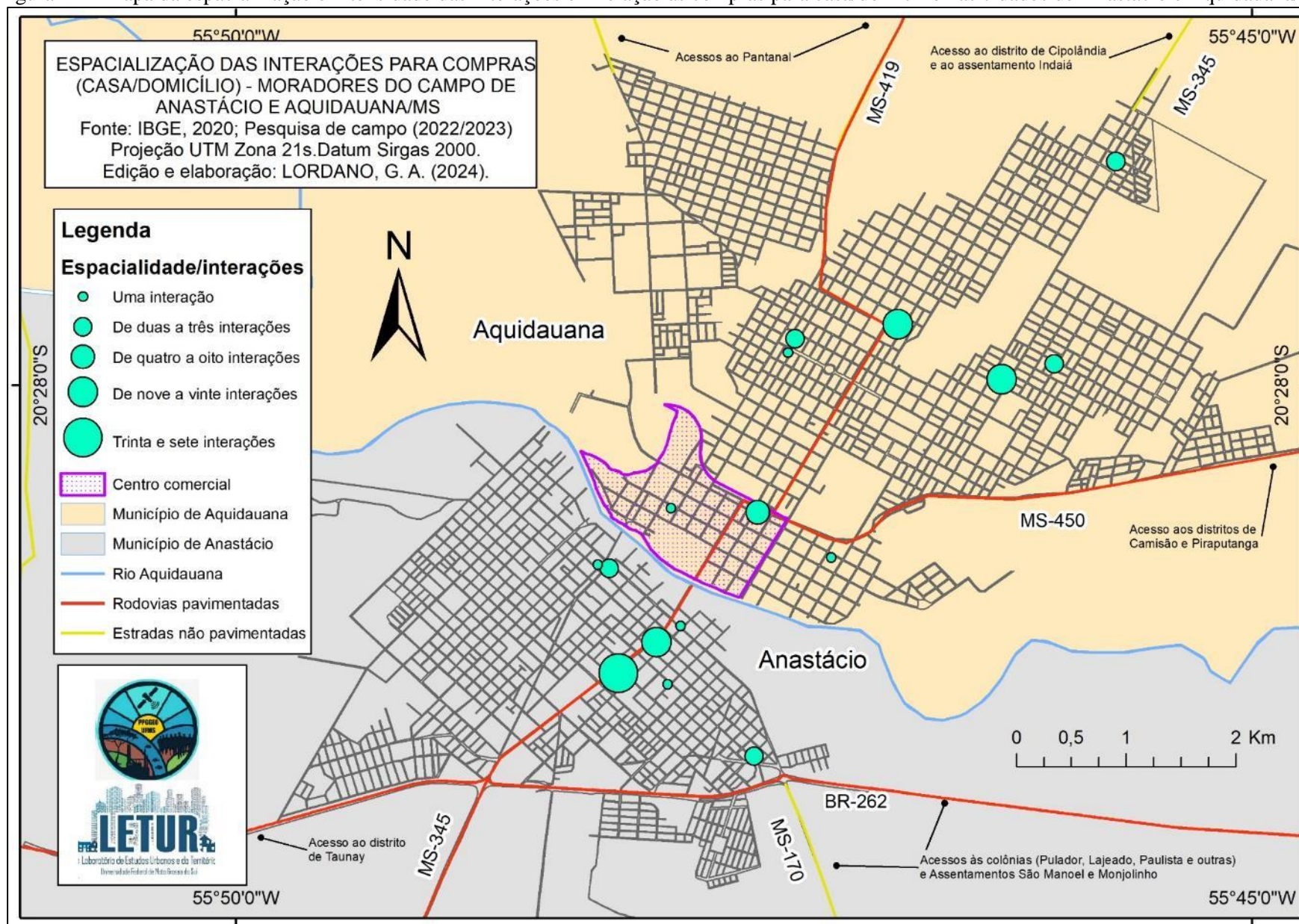
O estabelecimento dessas “novas centralidades”, dinamizadas em torno do varejo de alimentos, pode ser percebido como no caso do eixo comercial que se consolidou nos últimos anos na Avenida Integração em Anastácio, por exemplo (Figura 15). A Avenida, que historicamente vem concentrando parte significativa do comércio da cidade, teve impulsos nos últimos anos com a inauguração do primeiro<sup>98</sup> atacadista de alimentos de Anastácio e Aquidauana (Figura 15 A). Atualmente a Avenida da Integração pode ser considerada o centro comercial da cidade, deslocando gradativamente essa espacialidade que anteriormente se fazia nas proximidades da prefeitura, rua João Leite Ribeiro.

---

<sup>97</sup> Na observação da espacialidade produzida pela presença dos moradores do campo na cidade, utilizamos o termo interações no sentido de localizar espacialmente os destinos dos deslocamentos para a realização de determinada atividade (motivação), ou seja, o momento onde determinadas localizações urbanas cumprem o papel de suprir os rurais em suas demandas, afastando, nesse sentido, maior rigor conceitual sobre o termo.

<sup>98</sup> Primeiro e, por cerca de seis anos (2018-2024), o único atacadista de alimentos em operação em ambas as cidades. No ano de 2024, contudo, outras duas lojas atacadistas de alimentos passaram a operar na cidade de Aquidauana.

Figura 14 – Mapa da espacialização e intensidade das interações em relação às compras para casa/domicílio nas cidades de Anastácio e Aquidauana/MS.



Fonte: O próprio autor (2024).



Figura 15 – Estrutura comercial na Avenida da Integração, Anastácio/MS.



Fonte: O próprio autor (2023).

Para além da dinâmica das compras para casa e domicílio, notou-se também que o comércio local é impactado pelo acentuado deslocamento até a cidade para obtenção dos itens de ordem pessoal. **No que se refere as compras pessoais**<sup>99</sup> na cidade, essa é uma prática para 75,51% dos entrevistados (Tabela 15), ratificando o papel do comércio local na vida cotidiana dos moradores do campo, tendo uma significativa variação quando considerados os locais de moradia dos participantes.

Enquanto essa atividade faz parte do cotidiano de 83,33% dos moradores entrevistados nas colônias e demais áreas rurais (sítios, chácaras e fazendas), entre os moradores dos assentamentos rurais perfaz 72,73% e entre os moradores dos distritos essa proporção se retrai ainda mais, chegando 65,22%, o que parece se explicar pelo acesso, ainda que incipiente, à parte desses produtos no comércio dos distritos. Para Lordano e Joia (2020) o distrito tem um

<sup>99</sup> Considerado nesta pesquisa como itens particulares e de uso pessoal os produtos como roupas, calçados, cosméticos e outros objetos de uso pessoal.

potencial de representar um primeiro contato dos moradores do campo com a rede urbana e, assim, aos bens materiais de uso pessoal e outros.

Tabela 15 – Quantitativo dos moradores do campo que cotidianamente realizam na cidade compras pessoais.

| Costuma realizar na cidade compras pessoais          | Não    | Sim     |
|--|--------|---------|
| <b>Ocupação</b>                                      |        |         |
| Inativos   | 58,82% | 41,18%  |
| Trabalhadores em atividades agrícolas                | 19,44% | 80,56%  |
| Trabalhadores em atividades da administração pública | 0,00%  | 100,00% |
| Trabalhadores em atividades não agrícolas            | 18,92% | 81,08%  |
| <b>Local de Moradia</b>                              |        |         |
| Assentamento Rural                                   | 27,27% | 72,73%  |
| Distrito   | 34,78% | 65,22%  |
| Colônia, Sítio, Chácara e Fazenda                    | 16,67% | 83,33%  |
| <b>Faixa Etária</b>                                  |        |         |
| 18 a 29 anos   | 13,33% | 86,67%  |
| 30 a 39 anos   | 20,00% | 80,00%  |
| 40 a 49 anos   | 20,00% | 80,00%  |
| 50 a 59 anos   | 19,05% | 80,95%  |
| 60 anos ou mais                                      | 45,45% | 54,55%  |
| <b>Renda Familiar (x1000)</b>                        |        |         |
| Até R\$ 1  | 30,77% | 69,23%  |
| De R\$ 1 a R\$ 2                                     | 25,00% | 75,00%  |
| De R\$ 2 a R\$ 5                                     | 22,86% | 77,14%  |
| Mais de R\$ 5  | 0,00%  | 100,00% |
| <b>Gênero</b>  |        |         |
| Feminino   | 25,53% | 74,47%  |
| Masculino  | 23,53% | 76,47%  |
| <b>Total Geral</b>                                   |        |         |
|  | 24,49% | 75,51%  |

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

Ao analisarmos os dados, significativa variação se apresenta quando o recorte de referência é a renda familiar, ficando evidente que quanto maior a renda, maior é a proporção dos que buscam na cidade produtos de ordem pessoal. Realizar esse tipo de atividade na cidade está no horizonte de 100% daqueles com renda familiar acima de R\$ 5 mil; o indicador decresce concomitante ao nível de renda, perfazendo 69,23% entre os que possuem renda de até R\$1 mil.

Contudo, a maior variação verificada é quando analisamos os dados por faixa etária, sendo o indicador dos que realizam as compras de produtos pessoais na cidade de 86,67% entre os jovens de 18 a 29 anos; de 80,00% entre os adultos de 30 a 39 anos; também de 80,00% entre os adultos de 40 a 59 anos; de 80,95% entre os adultos de 50 a 59 anos; reduzindo-se

substancialmente dentre os com 60 anos ou mais, 54,55% (Tabela 15), apesar desta não ser a faixa etária de menor renda familiar.

Os números encontrados em nossa pesquisa são muito similares ao que Gomes, Fiúza e Pinto (2020) obtiveram no município mineiro de Araponga, havendo contraste apenas na parcela da população idosa em nossa pesquisa. Enquanto no trabalho citado, a proporção de maiores de 60 anos que realizam compras pessoais na cidade foi da ordem de 67,85% (85,70% entre as idosas e 50% entre os idosos), em nosso caso não passou de 54,55%. Outra variação, em comparação ao contexto das autoras, foi o fato de serem as mulheres substancialmente mais ativas nessa atividade em relação aos homens, em torno de 88,07% ante 71,33% dos homens<sup>100</sup> (Gomes, Fiúza e Pinto, 2020); já em nossa pesquisa, os dados apurados demonstram uma leve inversão nessa ordem, 74,47% entre as mulheres e 76,47% entre os homens.

Neste sentido, enquanto Gomes, Fiúza e Pinto (2020) constataam que a dinâmica de deslocamento para o consumo voltado para o uso pessoal se efetivava com claro recorte de sexo e geração, em nossa pesquisa uma variação abrupta entre homens e mulheres não é percebida; mas coincidem, ambas pesquisas, no que se refere as diferenças entre as faixas etárias.

Em relação a tendência do menor consumo (na cidade) de itens pessoais pelos maiores de 60 anos, destacamos que Melo, Teixeira e Silveira (2017) pontuam, a partir de dados da Pesquisa de Orçamentos Familiares (2008/2009-IBGE), que gastos com habitação, assistência à saúde e alimentação dentro do domicílio comprometem parte considerável da renda dos idosos no Brasil, ocasionando que menos recursos financeiros estejam disponíveis para despesas com lazer e produtos de higiene e vestuário.

Por seu turno Lopes *et al.* (2013) expõem que alterações biológicas (como mobilidade dificultada), psicológicas (como alterações emocionais que afetam sua resposta aos estímulos de marketing) e sociais (mudanças dos papéis sociais realizados) têm capacidade de modificar/condicionar o hábito de consumo dos idosos em relação aos mais jovens.

O fato de os idosos serem menos ativos nas compras pessoais na cidade explica o menor indicador encontrado entre os declarados inativos no mercado de trabalho, para os quais, essa atividade é prática cotidiana de apenas 58,82% (bem inferior aos trabalhadores em atividades agrícolas, 80,56%, trabalhadores em atividades não agrícolas 81,08% e trabalhadores da administração pública 100%), uma vez que os idosos compõe 64,71% do estrato de inativos<sup>101</sup>.

---

<sup>100</sup> Feita a média dos deslocamentos de mulheres e homens em todas as faixas etárias.

<sup>101</sup> Outros aspectos, como falta e/ou dependência em relação ao transporte nesse estrato, são melhor trabalhados no capítulo 6.

A alta participação dos jovens nesse tipo de comércio na cidade não elimina outras possibilidades para obtenção de produtos pessoais. Sobre a população mais jovem, Bandeira (2017) destaca que vem surgindo, seja na juventude urbana quanto rural, novos hábitos de compras pela *internet*. Suas consequências, caso essa tendência se fortaleça, passam pela relação campo-centro urbano maior sem a intermediação da cidade local, a qual perderá as condições de articulação com o campo diante da incapacidade de competir em preços com lojas virtuais, que vendem em maior quantidade e têm custo de operação menores, como alugueis, impostos, empregados, etc.

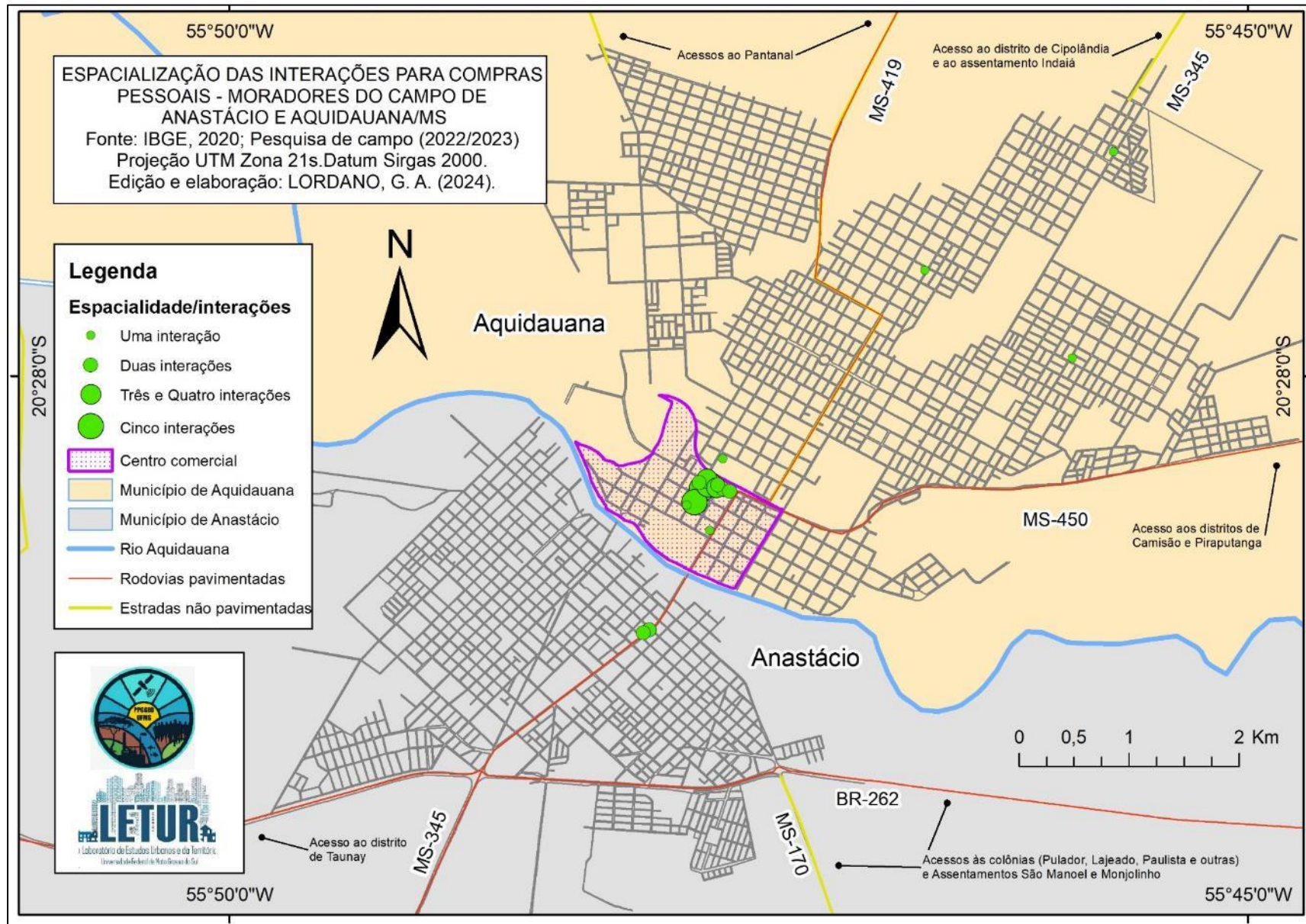
Assim se apresentam as contradições do avanço técnico que reverberam no âmbito do trabalho e da reprodução social e que, nesse sentido, podem ser percebidas em escala interna e externa, da cidade à rede urbana. Acerca dos dilemas da cultura técnica industrial, Moreira (2016) nos oferece que, se por um lado jamais a revolução técnica foi tão favorável a solução dos problemas do homem em sociedade quanto no momento atual; por outro, o mundo globalizado a partir da tecnificação assiste contradições que acompanham seu modo de vida.

A dinâmica que experimentamos na cidade, de expansão do comércio eletrônico (*e-commerce*), de uma variedade de produtos cada vez maior, já pôde ser constatada em nossa pesquisa, mas apenas entre moradores dos distritos. Talvez por alguma limitação logística no que se refere as entregas no ambiente rural disperso. Contudo, as possibilidades de transações virtuais, que se irradiam impulsionadas por um momento ímpar das comunicações, da logística e da informática, já tem seus impactos percebidos de forma mais ampla no ambiente rural pesquisado, principalmente sobre os serviços bancários, como veremos a seguir.

Do ponto de vista da apropriação da cidade em busca das compras pessoais, a dinâmica de interações dos entrevistados aponta para a consolidação do centro comercial “tradicional” da cidade de Aquidauana na oferta desses produtos aos moradores do campo, com exceção ao arranjo comercial que se tem formado na cidade de Anastácio no eixo da Avenida da Integração, como pode ser visualizado na figura 16.



Figura 16 - Mapa da espacialização e intensidade das interações em relação às compras pessoais nas cidades de Anastácio e Aquidauana/MS.

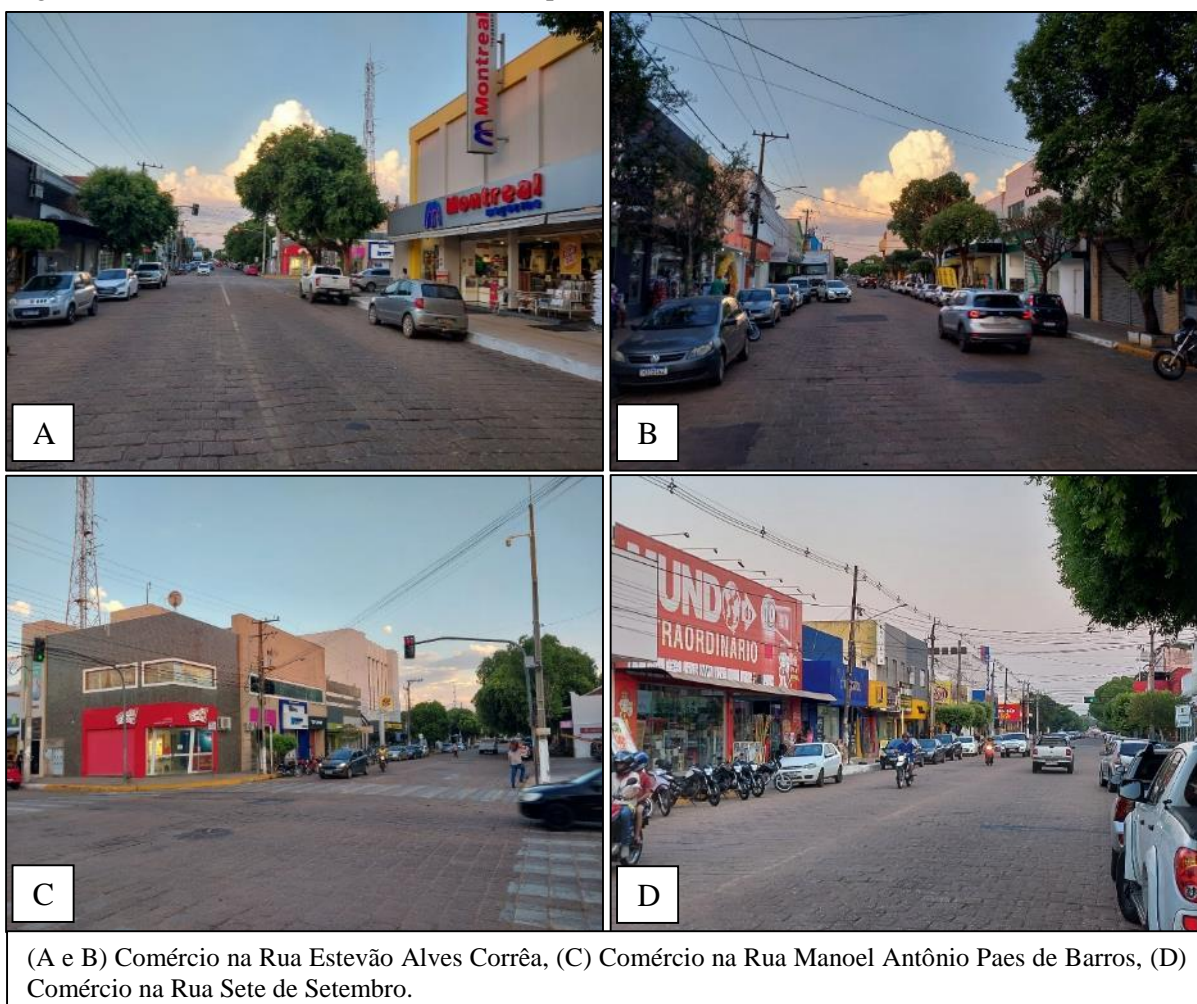


Fonte: o próprio autor (2024).



A consolidação do centro comercial de Aquidauana, em detrimento a formação de um centro comercial mais pujante na cidade de Anastácio, remete ao histórico de formação socioespacial de ambas cidades. Se em um primeiro momento da urbanização local foi a margem esquerda (atual cidade de Anastácio) que recebeu a fixação das primeiras e principais casas comerciais há época, em virtude de maior vantagem geográfica em relação ao eixo Nioaque-Campo Grande (Neves, 2007), a partir da implantação da ferrovia na atual cidade de Aquidauana a centralidade comercial foi rapidamente deslocada à margem direita; o que perdurou mesmo após a emancipação de Anastácio, na década de 1960. Atualmente, o centro comercial tradicional de Aquidauana ainda pode ser entendido como majoritário na função comercial das cidades, agrupando os principais estabelecimentos para compras pessoais (Figura 17).

Figura 17 – Centro comercial da cidade de Aquidauana/MS.



Fonte: O Próprio autor (2023).

O outro fator importante em relação ao centro de Aquidauana concentrar a atividade comercial de ambos municípios é a proximidade geográfica entre as cidades, as quais são conurbadas, ainda que separadas pelo rio Aquidauana. “Obstáculo” que é superado por meio de três pontes, que possibilitam o trânsito entre as cidades (Figura 18), quais sejam:

1. Ponte Coronel Antônio Trindade: popularmente conhecida como Ponte Nova, é a principal via de acesso à cidade de Aquidauana e, como seu nome sugere, é a mais moderna das três, tendo sido inaugurada na década de 1970;

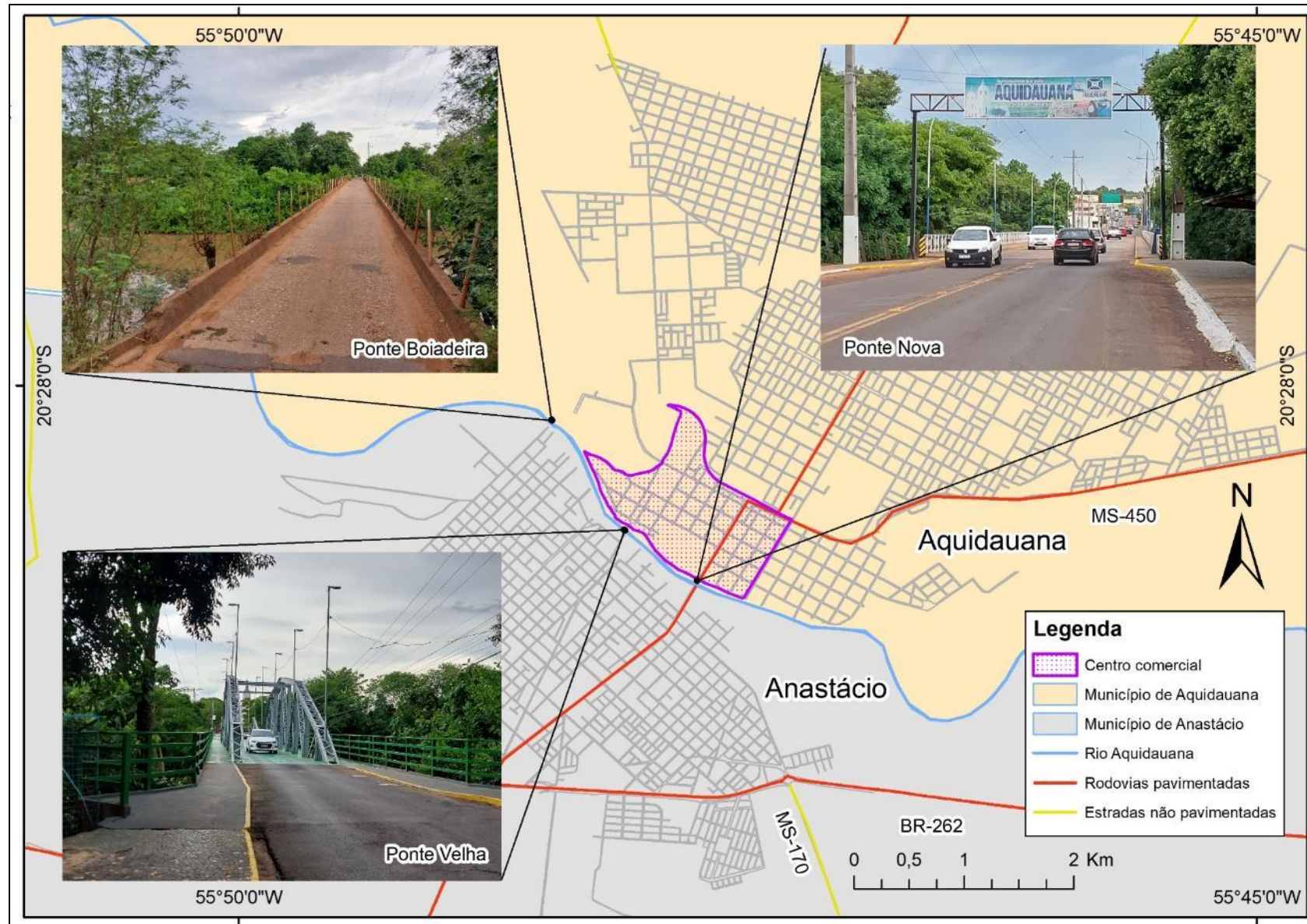
2. Ponte Roldão de Oliveira: popularmente conhecida como Ponte Velha, foi a primeira ponte que ligou as duas margens do rio Aquidauana, sendo inaugurada na década de 1920, originalmente em estrutura de pedra, aço e madeira, atualmente com trânsito livre a todos tipos de veículos exceto ônibus e caminhões; e

3. Ponte Boiadeira: como o nome sugere, foi concebida para dar vazão ao trânsito das comitivas que cruzavam ambas as cidades ao longo do século XX. Apesar de uma estrutura precária<sup>102</sup>, a ponte Boiadeira é ativamente utilizada pela população em geral e, sobretudo, para acesso a planta frigorífica localizada na cidade de Aquidauana.

---

<sup>102</sup> A falta de manutenção e a arquitetura desfavorável à mobilidade humana, como ausência de parapeito e passeio para pedestres, podem ser apontadas como determinantes na ocorrência dos acidentes graves e fatais que ocorreram na ponte Boiadeira nos últimos anos.

Figura 18 – Pontes sobre o rio Aquidauana que ligam as cidades de Anastácio e Aquidauana/MS.



Fonte: O próprio autor (2024).



Em alternativa ao protagonismo do centro comercial de Aquidauana, na cidade de Anastácio ocorre a fixação de outros equipamentos que, para além do centro comercial “tradicional”, tem lhe dado centralidade, sobretudo em virtude de sua posição e articulação na rede urbana, como pode ser observado em relação ao setor bancário, por exemplo.

Constatamos que é considerável a parcela dos entrevistados que costumam ir até a cidade para realizar **serviços bancários** (72,45%), como indicado na Tabela 16.

Tabela 16 - Variação do indicador dos que realizam cotidianamente na cidade serviços bancários.

| Costuma realizar na cidade Serviços bancários        | Não           | Sim           |
|--|---------------|---------------|
| <b>Ocupação</b>                                      |               |               |
| Inativos   | 29,41%        | 70,59%        |
| Trabalhadores em atividades Agrícolas                | 27,78%        | 72,22%        |
| Trabalhadores em atividades da administração pública | 25,00%        | 75,00%        |
| Trabalhadores em atividades não agrícolas            | 27,03%        | 72,97%        |
| <b>Local de Moradia</b>                              |               |               |
| Assentamento Rural                                   | 21,21%        | 78,79%        |
| Sede de Distrito                                     | 39,13%        | 60,87%        |
| Colônia, sítio, chácara ou fazenda                   | 26,19%        | 73,81%        |
| <b>Faixa Etária</b>                                  |               |               |
| 18 a 29 anos   | 46,67%        | 53,33%        |
| 30 a 39 anos   | 25,00%        | 75,00%        |
| 40 a 49 anos   | 30,00%        | 70,00%        |
| 50 a 59 anos   | 14,29%        | 85,71%        |
| 60 anos ou mais                                      | 27,27%        | 72,73%        |
| <b>Renda Familiar (x1000)</b>                        |               |               |
| Até R\$ 1  | 23,08%        | 76,92%        |
| De R\$ 1 a R\$ 2                                     | 25,00%        | 75,00%        |
| De R\$ 2 a R\$ 5                                     | 28,57%        | 71,43%        |
| Mais de R\$ 5  | 100,00%       | 0,00%         |
| <b>Gênero</b>  |               |               |
| Feminino   | 25,53%        | 74,47%        |
| Masculino  | 29,41%        | 70,59%        |
| <b>Total Geral</b>                                   | <b>27,55%</b> | <b>72,45%</b> |

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

Há significativa variação quanto a faixa etária dos participantes. Os maiores indicadores foram encontrados entre os adultos com idade de 50 e 59 anos (85,71%); entre os participantes da faixa entre 30 e 39 anos foi de 75,00%; de 40 a 49 anos de idade, 70,00%; entre os entrevistados com 60 anos ou mais, 72,73%; e se reduzindo substancialmente entre os mais jovens, perfazendo 53,33% entre a população de 18 a 29 anos. O que pode estar ligado a maior adaptabilidade dos mais jovens às novas tecnologias que possibilitam superar a necessidade da

presença em uma agência física bancária, como veremos nos próximos parágrafos. Quanto ao gênero, não houve variação significativa, sendo esse um hábito entre 74,47% das mulheres e 70,59% dos homens.

A parcela formada pelos moradores dos distritos é a que menos desloca-se a cidade para realizar serviços bancários, 60,87%; já os moradores dos assentamentos rurais são mais dependentes da cidade para essa atividade, 78,79%. Entre os moradores das colônias e demais áreas rurais o percentual é de 73,81%. A variação, qualitativamente, pode ser interpretada pelo fato dos moradores dos distritos terem mais acesso a representantes bancários nas sedes distritais, que geralmente atendem essa população com o pagamento de boletos, contas de água e de energia elétrica, ainda que a falta desse serviço seja uma queixa recorrente nos distritos<sup>103</sup>. Para Josefa, 67, distrito de Cipolândia: “Tinha que ter um caixa (eletrônico) [...] ou um lugar pra gente tirar dinheiro pelo menos, né? [...] Passa cartão no mercado, na conveniência, lá no material de construção, mas não devolve o dinheiro, né? Só pra você gastar”.

E, por outro lado, também são essas localidades (os distritos) que tem maior acesso a conexões de *internet*, ainda que verificamos a crescente, mas ainda insuficiente, cobertura dos provedores via rádio nas localidades mais dispersas, como assentamentos rurais. Segundo Cristiano, 26, morador do distrito de Piraputanga, “A gente faz tudo no celular”; para Augusto, 72, morador do assentamento Monjolinho, “O que tem que pagar a gente paga daqui pelo celular”.

Contudo, ao passo que as demais comunidades (como colônias e assentamentos) passam a ser assistidas pela disponibilidade de *internet* de melhor qualidade, também se constata a disseminação dos serviços bancários *online*. Nesse sentido, a falta de serviços bancários físicos no campo passa a não ser vista de forma negativa, como no caso de Agostinho, 38, morador do Assentamento Monjolinho, que assevera: “Aqui não tem nada pra isso (serviços bancários), mas num precisa mais [...] hoje já faz tudo pelo telefone, com o Pix agora, então! Paga, recebe e tudo... Ia ficar à toa [...] Quando tem alguma coisa mais difícil a gente faz quando vai na cidade (*Sic*)”.

Os relatos desse tipo corroboram com o movimento expressivo que ocorre no Brasil nos últimos anos, onde se verifica a multiplicação de bancos que operam em canais digitais, alguns exclusivamente nessas plataformas. Uma aceleração, talvez um novo momento do período

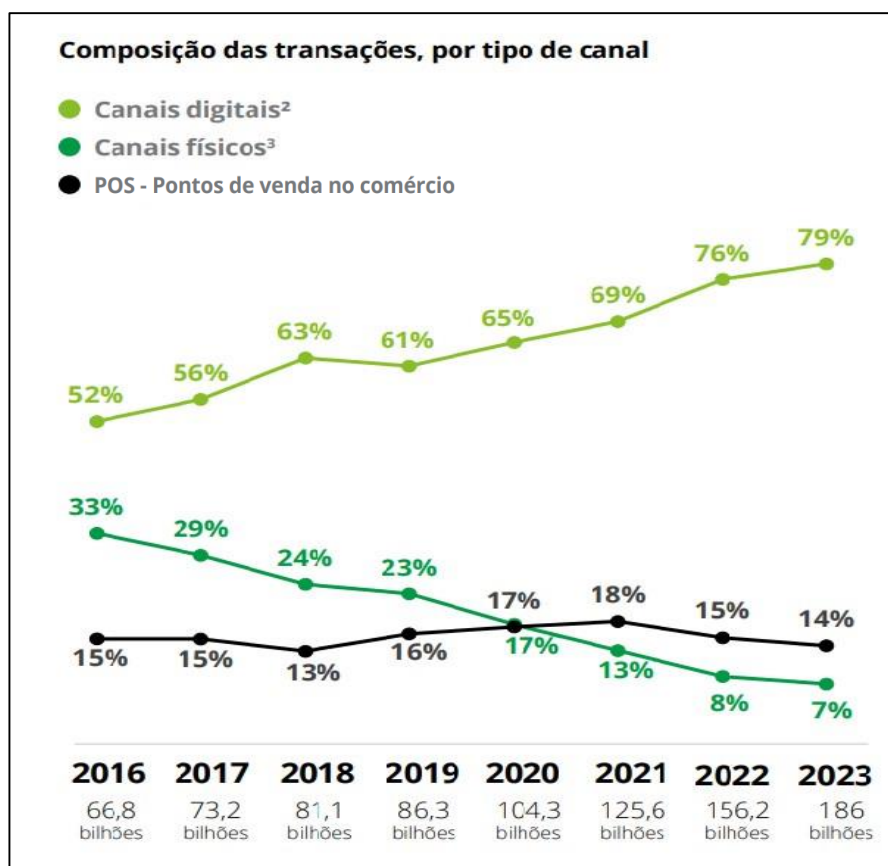
---

<sup>103</sup> Como já havíamos identificado anteriormente em Lordano (2019a).

técnico-científico-informacional (Santos, 1994; 2006), com um estágio de financeirização da vida cotidiana jamais visto.

Dados da Federação Brasileira de Bancos (Febraban) revelam que as transações por meio dos canais digitais já alcançam 79%; enquanto os canais mais “tradicionais”, como agência, caixa eletrônico (ATM) e correspondentes (pontos de venda no comércio), passaram a ser as modalidades menos utilizadas (Gráfico 16). Associa-se, nesse sentido, ao aumento das possibilidades de movimentação de valores monetários exclusivamente em ambiente virtual como o PIX, ferramenta criada pelo Banco Central do Brasil em 2020 e que alcançou em junho de 2023 impressionantes 138.282.640 usuários cadastrados (BANCO CENTRAL DO BRASIL, 2023).

Gráfico 16 – Evolução das transações financeiras por tipo de canal de atendimento no Brasil (2016 a 2023).



<sup>2</sup>Internet banking, Mobile banking e App de mensagens instantâneas; <sup>3</sup>Agências, ATMs, Correspondentes e Contact center.

Fonte: Febraban (2024).

Os impactos desse processo para a mobilidade campo-cidade passam pela tendência em curso no Brasil do fechamento de agências físicas em decorrência do aumento do uso das novas

tecnologias<sup>104</sup>, o que poderá limitar o acesso a um serviço essencial aos trabalhadores do campo que tenham limitações materiais para acesso a essas tecnologias (computador, *smartphone*, *internet*, etc.). Por outro lado, o acesso a essas tecnologias e funcionalidades permite que a necessidade de deslocamento para realizar esses serviços na cidade seja superada.

No centro, em ambos os casos, possibilidades ou constrangimentos que se dão a partir da renda, dos recursos financeiros disponíveis aos sujeitos para aproveitarem dessa experiência da compressão espaço-tempo (Massey, 1991), podendo essa nova experiência ser um aspecto de superação da exclusão pela mobilidade limitada (Martínez; Valdéz; Suazo, 2010); mas também podendo a intensificar, em virtude da posição no estrato social ou ainda pela falta de adaptação individual ao novo momento. Ou seja, as experiências com os “bancos virtuais” são particulares a cada sujeito, mas determinadas pela lógica do capital financeiro.

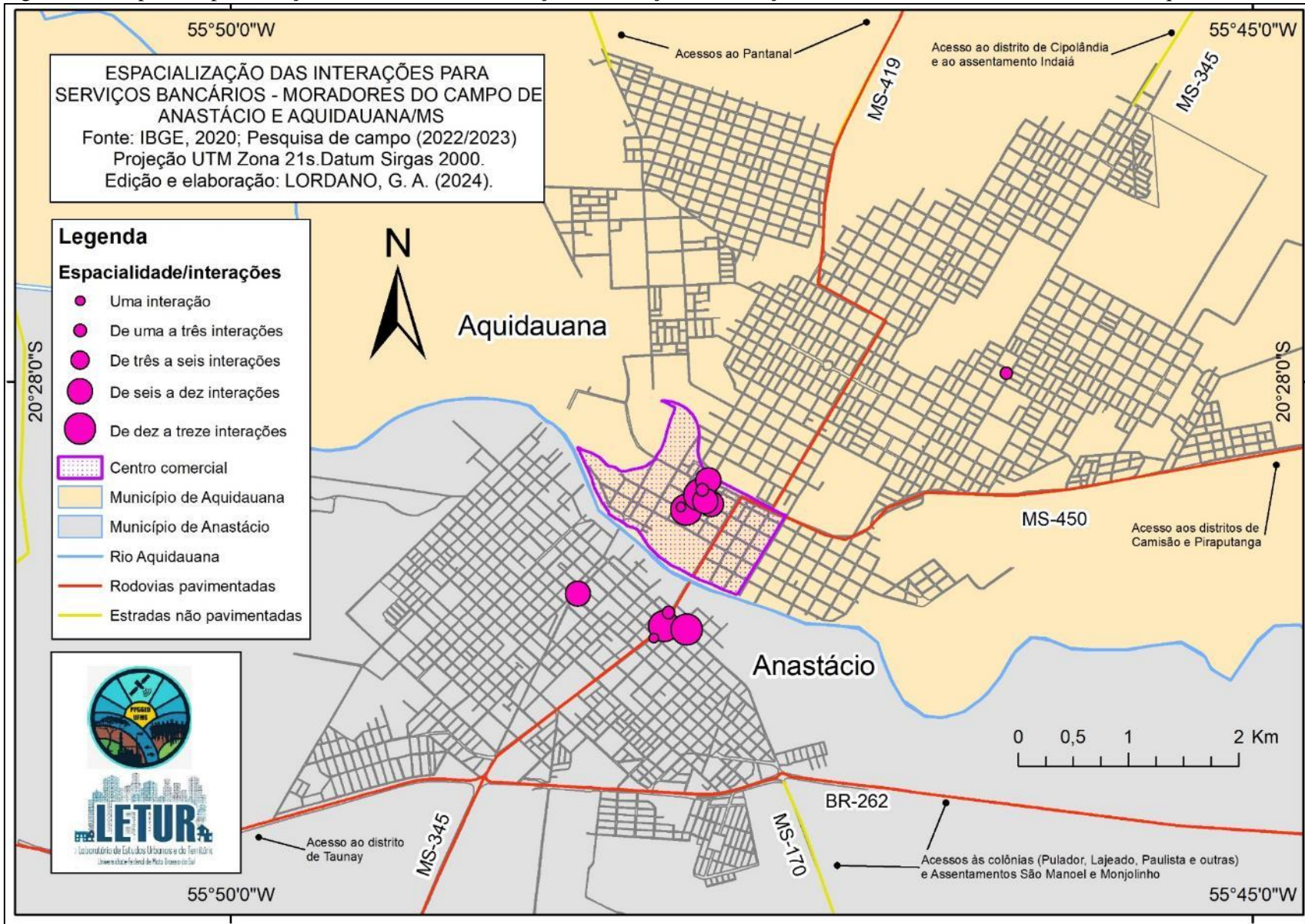
Apesar de todas as possibilidades para a utilização dos serviços bancários digitais, a massiva utilização desses serviços nas cidades aponta para uma dinâmica de apropriação da cidade para esse fim, pelos cidadãos e pelos trabalhadores do campo no momento da mobilidade cotidiana.

A massiva utilização dos serviços bancários na cidade reforça a utilização das agências bancárias e lotéricas localizadas no centro comercial tradicional de Aquidauana, mas também se refletem na utilização de bancos, lotéricas e correspondentes bancários na cidade de Anastácio (Figura 19).

---

<sup>104</sup> A partir de dados do Dieese e do Sindicato dos Bancários de São Paulo, Osasco e Região, nos últimos dez anos (janeiro de 2014 a abril de 2023), os bancos fecharam 5.716 agências e extinguiram cerca de 70 mil postos de trabalho no País (SPBANCÁRIOS, 2023).

Figura 19 - Mapa da espacialização e intensidade das interações em relação aos serviços bancários nas cidades de Anastácio e Aquidauana/MS.



Fonte: O próprio autor (2024).



Como principais equipamentos relacionados aos serviços bancários, destaca-se que atualmente a cidade de Aquidauana concentra agências bancárias de bancos públicos, como Caixa Econômica Federal e Banco do Brasil; e privados, como Bradesco, Santander, Sicredi e Itaú; e, ainda, três lotéricas.

Por seu turno, a cidade de Anastácio conta com agências da Caixa Econômica Federal, e do Sistema de Cooperativas de Crédito do Brasil – Sicoob, e uma lotérica<sup>105</sup>. Constatamos que os trabalhadores entrevistados são muito ativos na utilização das lotéricas<sup>106</sup>, tanto em Anastácio quanto em Aquidauana, equiparando-se, neste, a utilização dos principais correspondentes bancários, como Bradesco, Caixa Econômica Federal e Banco do Brasil.

E destacamos, ainda, a relação cotidiana com a realização na cidade de **compras para a propriedade rural**<sup>107</sup>. Se em Casagrande (2014) o quantitativo dos que compravam na cidade alimentos, produtos pessoais e produtos agropecuários eram praticamente idênticos (30; 30 e 29, respectivamente, em uma amostra de 30 entrevistados), em nossa pesquisa esses indicadores são descolados, ao passo que pouco mais da metade dos entrevistados (52,04%) realizam na cidade compras para propriedade rural, como exposto na Tabela 17, (ante 93,88% que realizam compras para casa e 75,51% que realizam compras pessoais, como já demonstramos anteriormente).

Uma diferença crucial nessa comparação é o fato de Casagrande (2014) trabalhar exclusivamente com agricultores, enquanto em nossa pesquisa a ocupação dos participantes é extremamente variada. Dentre os que trabalham em atividades agrícolas, 66,67% realizam compras para a propriedade rural na cidade (o que também não se aproxima do indicador de Casagrande); já dentre os que trabalham em atividades não agrícolas o percentual é substancialmente reduzido, 35,14%; voltando a crescer entre os que trabalham na administração pública, 50,00%; e alcançando o patamar de 58,82% dentre os inativos, os quais em muitos casos, ainda que aposentados, desenvolvem atividade agrícola, principalmente a pecuária bovina.

---

<sup>105</sup> As agências do banco Bradesco e do Banco do Brasil estiveram em operação na cidade de Anastácio até o ano de 2022, tendo seu atendimento encerrado após esse período.

<sup>106</sup> 30% dos entrevistados de Anastácio e 40% dos entrevistados de Aquidauana afirmam realizar serviços bancários nas lotéricas localizadas nas sedes dos respectivos municípios.

<sup>107</sup> Em nossa pesquisa, entendemos como as compras de itens como sementes, agrotóxicos, rações, sal mineral, vacinas e ferragens em geral.

Tabela 17 - Variação do indicador dos que realizam cotidianamente na cidade compras para propriedade rural.

| Costuma realizar na cidade compras para propriedade rural | Não           | Sim           |
|---|---------------|---------------|
| <b>Ocupação</b>   |               |               |
| Inativos  | 41,18%        | 58,82%        |
| Trabalhadores em atividades Agrícolas                     | 33,33%        | 66,67%        |
| Trabalhadores em atividades da administração pública      | 50,00%        | 50,00%        |
| Trabalhadores em atividades não agrícolas                 | 64,86%        | 35,14%        |
| <b>Local de Moradia</b>                                   |               |               |
| Assentamento Rural  | 30,30%        | 69,70%        |
| Sede de Distrito  | 65,22%        | 34,78%        |
| Colônia, sítio, chácara ou fazenda                        | 52,38%        | 47,62%        |
| <b>Faixa Etária</b>                                       |               |               |
| 18 a 29 anos  | 53,33%        | 46,67%        |
| 30 a 39 anos  | 55,00%        | 45,00%        |
| 40 a 49 anos  | 55,00%        | 45,00%        |
| 50 a 59 anos  | 47,62%        | 52,38%        |
| 60 anos ou mais   | 31,82%        | 68,18%        |
| <b>Renda Familiar (x1000)</b>                             |               |               |
| Até R\$ 1   | 53,85%        | 46,15%        |
| De R\$ 1 a R\$ 2  | 52,08%        | 47,92%        |
| De R\$ 2 a R\$ 5  | 42,86%        | 57,14%        |
| Mais de R\$ 5   | 0,00%         | 100,00%       |
| <b>Gênero</b>   |               |               |
| Feminino  | 63,83%        | 36,17%        |
| Masculino   | 33,33%        | 66,67%        |
| <b>Total Geral</b>  | <b>47,96%</b> | <b>52,04%</b> |

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

A diferença dos números encontrados em nossa pesquisa em relação aos apresentados por Casagrande (2014), acreditamos, se dá em virtude das diferenças da matriz produtiva de cada espaço. Em Casagrande (2014), a dinâmica produtiva dos agricultores parece ligada à agricultura de ciclo curto, como soja, milho, hortaliças, mandioca; e a criação de animais com uma maior variedade, como aves, suínos e pecuária leiteira. Sendo que 50% de seus entrevistados combinam duas ou mais atividades agrícolas, o que tende a intensificar a busca pelos insumos para a produção no comércio local. Contexto que se opõe a dinâmica que identificamos (melhor relatada no item 5.2.1) de uma produção agrícola majoritariamente ligada à pecuária bovina de corte.

E esse fator vem a corroborar o maior número dos que compram na cidade produtos para a propriedade entre os moradores dos assentamentos rurais, 69,70%, ante 47,62% dentre os moradores das colônias, sítios, chácaras e fazendas, e 34,78% entre os moradores dos distritos (Tabela 17). Diferença que podemos perceber em virtude de os trabalhadores dos

assentamentos atuarem na produção própria; ou seja, controlam todo o processo produtivo que passa pela compra dos insumos e produtos. Enquanto entre os que são empregados em produção agrícola (como parte dos entrevistados nas fazendas e chácaras), geralmente a tarefa de suprir a propriedade com esses insumos é de terceiros. No caso dos distritos, entendemos ser natural o indicador em virtude da menor taxa dos que trabalham com atividades agrícolas<sup>108</sup>.

E quanto o recorte por faixa etária, não há grandes variações entre os mais jovens (46,67% na faixa entre 18 e 29 anos) e os adultos (45,00% nas faixas de 30 a 39 anos e 40 a 49 anos, e de 52,38% entre os de 50 a 59 anos), havendo um aumento entre os maiores de 60 anos, entre os quais 68,18% costumam comprar produtos para a propriedade rural na cidade.

No que se refere a renda familiar, como previsível, o número daqueles que compram para propriedade na cidade se eleva concomitantemente ao aumento do rendimento familiar: 46,15% dentre os que têm renda de até R\$ 1 mil; 47,92% entre os que têm renda de R\$ 1 mil a R\$ 2mil; 57,14%, entre os com renda familiar de R\$ 2 mil a R\$ 5 mil; e 100% para quem têm renda superior a R\$ 5 mil.

Os indicadores mais dissonantes, contudo, são os registrados entre mulheres e homens. Enquanto para elas realizar na cidade compras para propriedade rural é atividade para 36,17% das entrevistas, esse número chega a 66,67% dos homens. Nesse sentido, apresenta evidente recorte de gênero.

A variação significativa entre homens e mulheres também foi constatada por Coutinho (2014). Em pesquisa com os moradores rurais no município de Cajuri e Coimbra/MG, Coutinho busca elencar o nível de prioridade de cada atividade sobre a motivação para o deslocamento cotidiano campo-cidade, constatando que enquanto para os homens realizar as compras para a propriedade é a segunda prioridade dos deslocamentos (compras domésticas é a primeira), entre as mulheres é apenas a oitava (atrás das compras domésticas, de ir ao banco e levar alguém, de atividades ligadas a saúde, a religião, visitas, lazer, e reuniões) (Coutinho, 2014).

A maior variedade de motivos para os deslocamentos pelas mulheres, e a tendência de os homens serem os que mais se ligam as compras para a propriedade, é explicada por Coutinho (2014) considerado os papéis que mulheres e homens desempenham no meio rural e na sociedade. Essa correlação será percebida em muitos pontos em nossa tese.

Os principais equipamentos comerciais utilizados pelos trabalhadores entrevistados para obtenção dos itens e produtos para o dia a dia da propriedade rural são as casas agropecuárias,

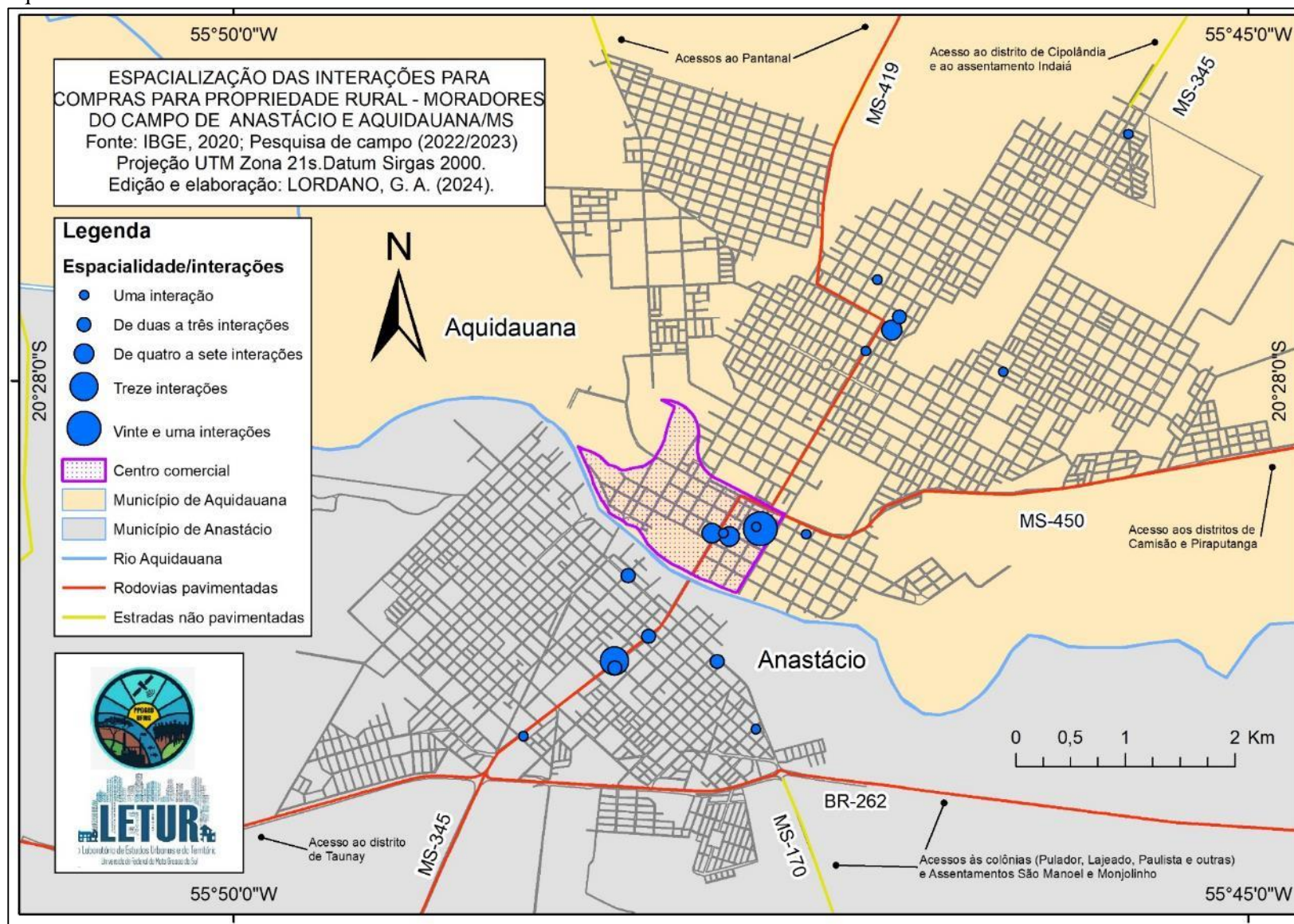
---

<sup>108</sup> Apenas 13,04% dos entrevistados nos distritos se ocupam em atividades agrícolas, ante 40,48% entre os moradores das colônias, sítios, chácaras e fazendas e 48,48% nos assentamentos rurais.

lojas de ferramentas e equipamentos, materiais de construção e até supermercados e atacadista de alimentos, revelando a diversidade de produtos adquiridos e de estabelecimentos que atendem esse público.

As maiores interações foram percebidas em relação as casas agropecuárias do centro de Aquidauana, na área de consolidação do centro comercial de Anastácio e nas vias que ascendem às rodovias que conectam à rede urbana a hinterlândia rural. Outra centralidade, que se apresenta nesse seguimento, orbita um grande varejista de ferramentas, materiais elétricos e hidráulicos localizado na porção Norte da cidade de Aquidauana, como podemos visualizar na espacialização que consta na Figura (20).

Figura 20 - Mapa da espacialização e intensidade das interações em relação as compras para propriedade rural nas cidades de Anastácio e Aquidauana/MS.



Fonte: O próprio autor (2023).

### 5.2.3 A mobilidade em torno dos serviços públicos

Ao conter as esferas pública e privada, a cidade para além do comércio de itens básicos a vida e a produção/reprodução dos moradores do campo exerce a função de responsabilidade, como Beaujeu-Garnier (1997) nomeou, ligada à administração pública, ao ensino e à saúde. É por meio desses serviços que a cidade desempenha papel essencial à vida de seus habitantes e se faz chegar às áreas mais vastas; reafirmando seu poder externo, realizando-se de forma direta ou indireta.

Nesse sentido, contudo, os setores de saúde e de educação aparecem de forma essencialmente distintas nos dados que obtivemos na pesquisa. Por um lado, é elevado o quantitativo dos que cotidianamente buscam na cidade serviços **ligados à saúde**<sup>109</sup>, 69,39% dos participantes. Com números mais acentuados entre as mulheres (74,47%) em relação aos homens (64,71%); tendo maior expressão entre os participantes da faixa etária de 50 a 59 anos (85,71%) e menor entre os mais jovens, sendo de 60% tanto entre os moradores de 18 a 29 anos quanto entre os adultos de 30 a 39 anos de idade, como demonstra a Tabela 18.

No que se refere ao recorte por ocupação, ir até a cidade para realizar atividades ligadas à saúde é parte do cotidiano de 75,00% dos que se declaram trabalhadores em atividades da administração pública, tendo números similares entre os trabalhadores em atividades agrícolas (69,44%) e trabalhadores em atividades não agrícolas (70,27%) e uma menor expressão entre os inativos (64,71%).

E quando nos referimos ao recorte por renda, temos que os entrevistados de renda familiar de até R\$ 1 mil são os que mais habitualmente recorrem as cidades na busca por serviços de saúde (84,62%). No outro extremo, entre os de renda familiar superior a R\$ 5 mil, encontramos o menor indicador, 50%. Nos estratos intermediários, a realização cotidiana de serviços ligados a saúde na cidade não apresenta grande variação, perfazendo 62,50% entre os que tem renda familiar de R\$ 1 mil a R\$ 2 mil e de 74,29% entre os participantes com renda entre R\$ 2 mil a R\$ 5 mil (Tabela 18).

---

<sup>109</sup> Consultas, exames e/ou tratamentos médicos.

Tabela 18 - Variação do indicador dos que realizam cotidianamente na cidade atividades ligadas à saúde.

| Costuma realizar na cidade atividades ligadas à saúde | Não           | Sim           |
|---|---------------|---------------|
| <b>Ocupação</b>                                       |               |               |
| Inativos  | 35,29%        | 64,71%        |
| Trabalhadores em atividades Agrícolas                 | 30,56%        | 69,44%        |
| Trabalhadores em atividades da administração pública  | 25,00%        | 75,00%        |
| Trabalhadores em atividades não agrícolas             | 29,73%        | 70,27%        |
| <b>Local de Moradia</b>                               |               |               |
| Assentamento Rural                                    | 36,36%        | 63,64%        |
| Sede de Distrito                                      | 43,48%        | 56,52%        |
| Colônia, sítio, chácara ou fazenda                    | 19,05%        | 80,95%        |
| <b>Faixa Etária</b>                                   |               |               |
| 18 a 29 anos  | 40,00%        | 60,00%        |
| 30 a 39 anos  | 40,00%        | 60,00%        |
| 40 a 49 anos  | 25,00%        | 75,00%        |
| 50 a 59 anos  | 14,29%        | 85,71%        |
| 60 anos ou mais                                       | 36,36%        | 63,64%        |
| <b>Renda Familiar (x1000)</b>                         |               |               |
| Até R\$ 1   | 15,38%        | 84,62%        |
| De R\$ 1 a R\$ 2                                      | 37,50%        | 62,50%        |
| De R\$ 2 a R\$ 5                                      | 25,71%        | 74,29%        |
| Mais de R\$ 5   | 50,00%        | 50,00%        |
| <b>Gênero</b>   |               |               |
| Feminino  | 25,53%        | 74,47%        |
| Masculino   | 35,29%        | 64,71%        |
| <b>Total Geral</b>                                    | <b>30,61%</b> | <b>69,39%</b> |

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

Schiavo (2015), no quadro de sua pesquisa no município de Matipó/MG, constata a permanente busca na cidade por serviços ligados a saúde pelos moradores do campo, observando que apesar de ser um serviço prestado no campo os núcleos centrais do sistema encontram-se na cidade, inclusive, naquele contexto, a sede referência do ESF Rural. Logo, apesar da realização das consultas médicas e visitas dos agentes de saúde nas comunidades rurais, por vezes, remédios e serviços de urgência e emergência devem ser buscados na área urbana. É nesse sentido que a necessidade de deslocamento à cidade em busca de serviços médicos revela, sobremaneira, o atendimento público em relação à saúde das famílias nas comunidades rurais.

Em nossa pesquisa, os dados mais significativos sobre esse aspecto se revelam quando consideramos o local de moradia dos participantes, uma vez que nesse recorte podemos confrontá-los com a percepção dos trabalhadores quanto ao serviço de saúde disponível na localidade de moradia.

Como destacado na Tabela 18, são os moradores das colônias, sítios, chácaras e fazendas os que mantêm maior relação com a cidade na busca pelos serviços de saúde, 80,95%; dentre os moradores dos assentamentos rurais esse número é de 63,64%; e de apenas 56,52% entre os moradores dos distritos. Apesar dos moradores dos distritos serem os que em menor quantidade afirmaram cotidianamente buscar serviços de saúde na cidade, são eles os mais críticos em relação a disponibilidade desse serviço público no local de moradia.

Não obstante de ser encontrado nos distritos o maior número dos que consideram a estrutura e serviço de saúde disponível como ótimo, 8,70% (indicador muito similar ao encontrado entre os moradores dos assentamentos rurais, 6,06% e demais áreas rurais, 7,14%), nessas localidades encontramos, também, os indicadores mais elevados dos que os avaliam como péssimo (8,70%) e ruim (8,70%). Por outro lado, 39,13% consideram bom e 30,43% regular (Tabela 19).

Tabela 19 – Avaliação em relação ao serviço de saúde no local de moradia.

| Avaliação do serviço de saúde | Assentamento Rural | Sede de Distrito | Colônia, sítio, chácara ou fazenda | Total Geral |
|-------------------------------|--------------------|------------------|------------------------------------|-------------|
| Ótimo                         | 6,06%              | 8,70%            | 7,14%                              | 7,14%       |
| Bom                           | 54,55%             | 39,13%           | 30,95%                             | 40,82%      |
| Regular                       | 36,36%             | 30,43%           | 26,19%                             | 30,61%      |
| Ruim                          | 0,00%              | 8,70%            | 2,38%                              | 3,06%       |
| Péssimo                       | 3,03%              | 8,70%            | 0,00%                              | 3,06%       |
| Não utiliza                   | 0,00%              | 4,35%            | 7,14%                              | 4,08%       |
| Inexistente                   | 0,00%              | 0,00%            | 26,19%                             | 11,22%      |
| Total Geral                   | 100,00%            | 100,00%          | 100,00%                            | 100,00%     |

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

Entre os moradores das colônias, sítios, chácaras e fazendas corrobora, com a maior disposição a realização dos serviços de saúde na cidade, o alto número dos que afirmaram ser inexistente esse tipo de serviço em seu local de moradia, 26,19%; e o indicador dos que mesmo reconhecendo a oferta do serviço no local de moradia não o utilizam (7,14%). A avaliação parece mais positiva entre os moradores dos assentamentos, dentre os quais 54,55% consideram boa a estrutura e serviços de saúde dispostos nos assentamentos, contanto ainda com 36,36% que consideram tal aspecto como regular (Tabela 19).

Ganha destaque, entretanto, que a percepção geral dos participantes da pesquisa sobre a estrutura e atendimento de saúde no campo pode ser considerada positiva, ao passo que 40,82% avaliaram como bom e 30,61% como regular. O fato de haver atendimento médico e odontológico regular nas ESFs e o trabalho dos Agentes Comunitários de Saúde (ACS) são os



pontos de maior destaque conferidos, como nas palavras de Simone, 36, moradora de Assentamento rural<sup>110</sup>.

Pra mim tá bom (o atendimento de saúde). Toda vez que fui lá (no ESF) fui bem atendida. Quando levo as meninas lá, o pessoal... a médica, funcionários todos que trabalham lá, fui muito bem recebida [...] (tem) remédio, você tira as dúvidas... Tem o *zap* (Sic), você liga pra eles, com a agente nossa mesmo, ela responde, ela vai ver se tem ou não tem, né? A gente tira dúvida muito com ela, porque o posto é longe daqui. A gente ocupa a condução do ônibus daqui, o ônibus da escola que passa lá na frente [...] daí a gente pega o ônibus (para ir ao ESF) [...] porque é longe pra ir, daí a gente conversa com o motorista, daí ele dá carona até no posto.

Ainda que sejam muitas as avaliações positivas, também foram encontrados relatos que não deixam escamotear as limitações no atendimento nessas comunidades, como nas observações sobre a estrutura física precária do ESF Indaiá III (Figura 21 A). Já Adelaide, 46, moradora do distrito de Piraputanga/Aquidauana, quando questionada sobre sua avaliação do serviço de saúde no distrito afirma:

Péssimo, tem nada, só o básico do básico, e as vezes não tem uma dipirona. Se alguém passa mal aqui com falta de ar, não tem nenhum trem (Sic) daquele de inalação [...] Ainda bem que hoje em dia eles vem rápido (bombeiros, Samu), se ligar rapidinho eles vem (da cidade)<sup>111</sup>.

Para outros é a falta permanente ou temporária de uma ESF, ou ponto de apoio no local de moradia, que orienta a necessidade de deslocamento a outras comunidades rurais ou até mesmo a cidade para o atendimento em saúde. Destacamos, nesse sentido, o caso dos moradores da região da colônia Lajeado/Reforma e da colônia Paulista, município de Anastácio, que frente ao declínio populacional local tiveram seu posto de saúde, assim com a escola municipal, fechados (Figuras 21 C e D); passando o entendimento da comunidade ao ponto de apoio do assentamento São Manoel<sup>112</sup> (Figura 21 B) - sobretudo entre os moradores da Colônia Paulista

---

<sup>110</sup> Optamos, nesse relato, em ocultar a localidade de moradia da participante em virtude do conteúdo apresentado.

<sup>111</sup> Cumpre lembrar, que a presença de ambulância e/ou veículo para transporte de pacientes até a cidade foi constatada, conforme observação direta e relatos de participantes, nos distritos de Taunay e Cipolândia/Aquidauana e no assentamento Monjolinho/Anastácio. Na Colônia Pulador/Anastácio, constatamos haver o transporte regular de paciente para tratamento na cidade com veículo destacado semanalmente da cidade para esse uso. No mais, é bem mais comum apenas o transporte dos profissionais de saúde (médicos, ACS e enfermeiros) da cidade para o trabalho no atendimento no campo.

<sup>112</sup> Os equipamentos de saúde rural no município de Anastácio são formados pelo ESF Monjolinho, o qual tem três pontos de apoio: Veredão, Pulador e São Manuel (ANASTÁCIO, 2023).

- ou ainda a ESFs localizados na cidade (mais comum entre os moradores da colônia Lajeado/Reforma).

Figura 21 - Equipamentos de saúde e educação, ativos e inativos, localizados em assentamentos e colônias nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS.



A) ESF Assentamento Indaiá III, Aquidauana/MS, (B) ESF Monjolinho, Ponto de Apoio Assentamento São Manoel, Anastácio/MS, (C e D) Respectivamente, Posto de Saúde da Colônia Paulista e Escola Municipal Rural Colônia Paulista Anastácio/MS, ambos desativados.

Fonte: O Próprio Autor (2022).

No caso dos moradores da Colônia Buriti, Aquidauana, a proximidade com o núcleo urbano da cidade jamais ensejou a fixação de equipamentos públicos de saúde na comunidade, que tem seus moradores atendidos no ESF Vila Trindade, localizado no bairro homônimo na cidade de Aquidauana<sup>113</sup>, o que torna a mobilidade para a cidade obrigatória para a obtenção da atenção básica de saúde pública.

E quanto aos moradores dos sítios, chácaras e fazendas atendidos pelo ESF Morrinho, em Aquidauana, têm sofrido com o atendimento limitado na ESF em virtude da reforma de sua

<sup>113</sup> A estrutura de saúde rural em Aquidauana é formada pelos equipamentos: ESF Morrinho, ESF Cipolândia, ESF Modesto Pereira (Taunay), ESF Assentamento Indaiá III, ESF Piraputanga e ESF Camisão.

estrutura física, o que também tem levado a necessidade de deslocamentos até a cidade para o atendimento básico, como destaca Joana, 53, moradora em sítio na região rural do Morrinho<sup>114</sup>/Aquidauana: “Aqui mesmo a gente nem posto tá tendo agora né? Porque tá em reforma ali. Diz (*sic*) que vai terminar mês que vem, não sei [...] Agora posto nós não temos aqui [...] a gente usa lá... lá no Aeroporto (ESF Célia Vaz, localizado no bairro Jardim Aeroporto) ”.

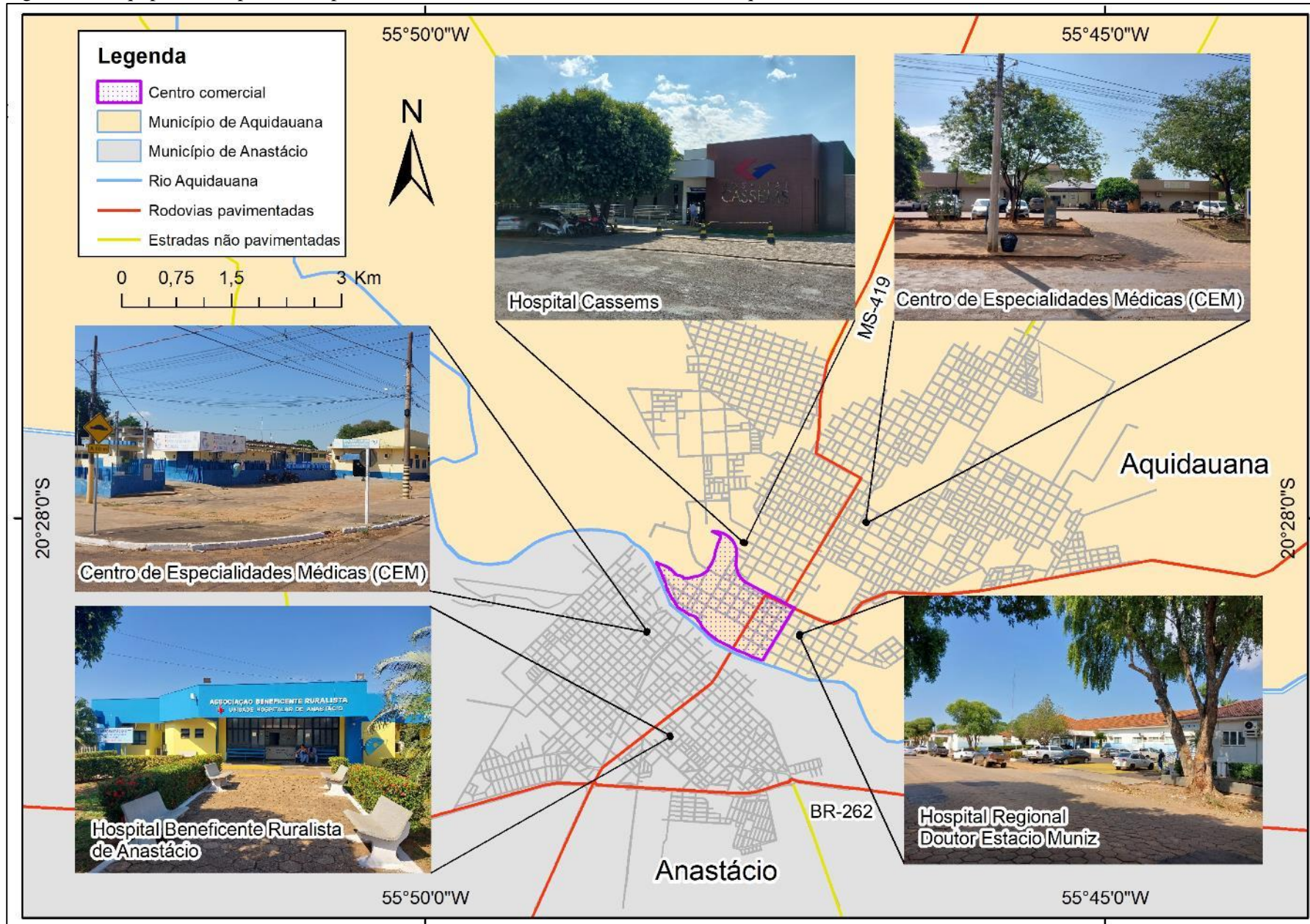
Os principais equipamentos públicos de saúde acessados na cidade pelos entrevistados, no caso dos trabalhadores de Anastácio, são o Hospital Municipal (Associação Beneficente Ruralista de Anastácio - Abramastácio) e o Centro de Especialidades Médicas do município (CEM). No caso dos residentes na área rural de Aquidauana, os principais equipamentos buscados na cidade são o Hospital Regional Doutor Estácio Muniz e o Centro de Especialidades Médicas de Aquidauana (CEM). Além daqueles, observou-se uma grande utilização de laboratórios e clínicas privadas, sobretudo localizadas na região do centro comercial de Aquidauana. Alguns dos principais equipamentos públicos e privados de saúde nas cidades de Aquidauana e de Anastácio podem ser visualizados na Figura 22.

---

<sup>114</sup> A região conhecida como Morrinho é composta por uma série de sítios e chácaras localizadas na borda Nordeste da área urbana de Aquidauana. Devido as imprecisões quanto sua delimitação, optamos por não tratá-la como uma localidade exclusiva para realização das entrevistas, mas, de forma aproximada, acreditamos que cinco entrevistas foram realizadas nessa área.



Figura 22 – Equipamentos públicos e privados de saúde nas cidades de Anastácio e Aquidauana/MS.



Fonte: O próprio autor (2024)

De toda forma, na maioria dos casos o que observamos é a mobilidade campo-cidade em torno dos serviços de saúde orientados pelo serviço público de saúde, ou seja, a partir do encaminhamento dos atendimentos prestados nas unidades de saúde presentes no campo, o que revela a importância do serviço de saúde de atenção primária no ambiente rural.

A implantação e manutenção dos equipamentos de saúde no campo tende a ser concomitante com os equipamentos de educação em localidades rurais. Mas as diferenças entre os indicadores de deslocamentos motivados por ambas as demandas não coincidem, em virtude de diferenças primordiais na natureza dos serviços de educação e de saúde.

Do lado dos serviços de saúde no campo, Soares *et al.* (2020), em sua pesquisa realizada em municípios de porte pequeno no Norte e Nordeste do estado de Minas Gerais, pontuam que a construção de pontos de apoio e a organização das equipes, para a oferta de consultas, visitas domiciliares e de realização de alguns procedimentos no território rural, são algumas das estratégias para a ampliação do acesso da população rural às ações no contexto da Atenção Primária de Saúde (APS) - porta de entrada prioritária do usuário no Sistema Único de Saúde (SUS). Contudo, pela baixa complexidade da oferta no ambiente rural, fica restrito o acesso dos moradores do campo, por exemplo, a exames, fisioterapia e consultas especializadas, que se centralizam nas áreas urbanas. Neste sentido, a população rural assume o ônus do deslocamento até a cidade para realizar tais procedimentos, tornando a continuidade do cuidado pouco acessível.

Esse panorama também foi constatado em trabalho anterior (Lordano, 2019a), quando pesquisamos a mobilidade campo-cidade dos moradores do distrito de Cipolândia, Aquidauana/MS, em que salientamos que se o sistema de atendimento à saúde enseja o deslocamento cotidiano dos pacientes à cidade de uma forma mais ampliada<sup>115</sup>, ao passo que o atendimento em educação é realizado de forma completa aos estudantes em determinados estágios de escolarização, fato que diminui a necessidade da mobilidade cotidiana do campo para a cidade, mas que demanda alta mobilidade no interior do ambiente rural.

No mesmo sentido, Gomes *et al.* (2014), em sua pesquisa com os moradores rurais do município de Araponga/MG, obteve dados que também lhe permitiu concluir que os deslocamentos campo-cidade não mostram relação com o estudo.

Em nossa pesquisa, observamos que a realização de atividades ligadas a educação na cidade é comum a apenas 5,10% dos participantes da pesquisa. Em alguns casos, estudantes de

---

<sup>115</sup> Nos referimos que a necessidade da busca pelos serviços ligados à saúde nas cidades que acometem os moradores em todas as faixas etárias.

Graduação, como no caso de Jairo, 22, morador do distrito de Taunay, que periodicamente desloca-se ao Campus de Aquidauana da UFMS: “Eu vou no ônibus dos acadêmicos umas três vezes na semana (*Sic*)”, pontua. Em outros casos, a mobilidade em torno da educação na cidade tem relação com a formação continuada de trabalhadores da área da saúde e na capacitação dos trabalhadores agrícolas, como em cursos oferecidos pelo Serviço Nacional de Aprendizagem Rural (SENAR).

Pontuamos, todavia, que nossa moldura da amostragem (Babbie, 1999) é composta por maiores de 18 anos de idade, o que inviabilizou que aferíssemos a situação dos estudantes de ensino médio, os quais em algumas áreas de nossa pesquisa são transportados pelas prefeituras para estudar na cidade. A mobilidade de estudantes para a cidade, assim como no ambiente rural, é oportunizada pela consolidação do transporte escolar enquanto política pública para mobilidade dos estudantes no campo e do campo para a cidade, por meio do programa Caminhos da Escola (BRASIL, 2023b), que pode ser percebido como a maior política pública voltada para a mobilidade nos espaços rurais.

No que tange à procura dos moradores do campo por outros equipamentos públicos na cidade, é importante destacar que de maneira geral, como já demonstramos, a mobilidade costuma reunir uma série de atividades que são desempenhadas na cidade pelos moradores do campo a cada deslocamento. Ou seja, em muitos casos, são múltiplas as motivações para cada deslocamento empreendido.

#### **5.2.4 A cidade como espaço de sociabilidade para os moradores do campo**

Mais do que para realização de compras, a relação campo-cidade nos municípios de Anastácio e Aquidauana pode ser entendida por meio de outras demandas, que não se ligam necessariamente a esfera do trabalho agrícola ou com o trabalho na cidade, mas, sim, que parecem associadas às relações familiares e sociais de modo geral.

A gradual transferência de parcelas da população rural para a cidade - parte e fruto da reestruturação produtiva que jogou uma gama de trabalhadores superexplorados a própria sorte no mercado de trabalho (Thomaz Júnior, 2004), assim como o movimento de retorno ao campo por parte dos cidadãos (Carneiro, 2012; Coutinho, 2014; Rosas, 2014; Wanderley, 2000) - vai, historicamente, engendrando uma dinâmica que é muito presente, sobretudo em municípios de porte pequeno, que são as relações familiares, parentais ou de amizade entre moradores do campo e da cidade.

Nesse sentido, buscamos identificar a parte dos moradores que costumam na cidade deliberadamente **visitar ou encontrar-se como familiares ou amigos**, sendo esses momentos de encontro uma realidade para 60,20% dos pesquisados, como demonstra a Tabela 20. Essa é a atividade com o quinto maior indicador dentre todas realizadas na cidade pelos entrevistados, revelando, assim, grande importância desse aspecto de sociabilidade em sua vida cotidiana.

Esses dados corroboram com os obtidos por Coutinho (2014), que identificou em sua pesquisa que visitar parentes e amigos é a terceira motivação prioritária dos rurais em seus deslocamentos até a cidade, sendo as compras domésticas/ pessoais e saúde as mais prioritárias. Para Gomes (2015), as relações de parentesco e amizade contribuem para a circulação dos rurais pela cidade e subscrevem a mobilidade campo-cidade com o objetivo de visitar parentes e amigos.

Tabela 20 - Variação do indicador dos que vão habitualmente na cidade visitar parentes e amigos.

| Costuma na cidade visitar familiares e/ou amigos     | Não           | Sim           |
|--|---------------|---------------|
| <b>Ocupação</b>                                      |               |               |
| Inativos   | 47,06%        | 52,94%        |
| Trabalhadores em atividades Agrícolas                | 38,89%        | 61,11%        |
| Trabalhadores em atividades da administração pública | 25,00%        | 75,00%        |
| Trabalhadores em atividades não agrícolas            | 40,54%        | 59,46%        |
| <b>Local de Moradia</b>                              |               |               |
| Assentamento Rural                                   | 45,45%        | 54,55%        |
| Sede de Distrito                                     | 47,83%        | 52,17%        |
| Colônia, sítio, chácara ou fazenda                   | 30,95%        | 69,05%        |
| <b>Faixa Etária</b>                                  |               |               |
| 18 a 29 anos   | 26,67%        | 73,33%        |
| 30 a 39 anos   | 45,00%        | 55,00%        |
| 40 a 49 anos   | 30,00%        | 70,00%        |
| 50 a 59 anos   | 47,62%        | 52,38%        |
| 60 anos ou mais                                      | 45,45%        | 54,55%        |
| <b>Renda Familiar (x1000)</b>                        |               |               |
| Até R\$ 1  | 46,15%        | 53,85%        |
| De R\$ 1 a R\$ 2                                     | 41,67%        | 58,33%        |
| De R\$ 2 a R\$ 5                                     | 34,29%        | 65,71%        |
| Mais de R\$ 5  | 50,00%        | 50,00%        |
| <b>Gênero</b>  |               |               |
| Feminino   | 38,30%        | 61,70%        |
| Masculino  | 41,18%        | 58,82%        |
| <b>Total Geral</b>                                   | <b>39,80%</b> | <b>60,20%</b> |

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

De modo geral, em nossa pesquisa não há grande alteração entre os que realizam visitas a familiares e amigos na cidade considerando o recorte de gênero. Entre as mulheres o indicador

encontrado foi de 61,70% e de 58,82% entre os homens. Quando o recorte é de renda, também não temos grandes variações entre os que ganham até R\$ 1 mil (53,85%) e entre os que têm renda familiar de R\$ 1 mil a R\$ 2 mil (58,33%); sendo percebido um aumento no estrato que compreende R\$ 2 mil a R\$ 5 mil (65,71%), mas decaindo no estrato de renda mais elevada, perfazendo 50% dos que tem renda superior a R\$ 5 mil, o que não indica por si só uma tendência (Tabela 20).

E quando o recorte considera a faixa etária, podemos constatar que os entrevistados com idade superior a 60 anos apresentam indicador muito similar aos adultos entre 30 e 39 anos de idade e entre os adultos de 50 a 59 anos, respectivamente, 54,55%, 55,00% e 52,38%, sendo os maiores indicadores encontrados entre os adultos entre 40 e 49 anos de idade 70,00% e entre os mais jovens 73,33%.

Já o recorte por ocupação (Tabela 20), vai revelar que os inativos são os que menos visitam pessoas na cidade (52,94%), seguidos pelos trabalhadores em atividade não agrícolas (59,46%), em nível similar aos trabalhadores em atividade agrícolas (61,11%), havendo uma variação maior entre os trabalhadores da administração pública, 75,00%, o que pode se explicar pelo fato de ser esse o estrato (37,50%) que proporcionalmente mais trabalha na cidade, fato que tende a estreitar os vínculos com os cidadãos e proporcionar mais tempo disponível na cidade para cultivo de amizades e de laços familiares. A isso soma-se o fato de ser o estrato dos que trabalham na administração pública o de maior renda (12,50% com renda superior a R\$ 5 mil e 87,50% com renda familiar de R\$ 2 a R\$ 5 mil) fato que lhes proporcionam as bases materiais para a mobilidade e as interações na cidade<sup>116</sup>.

O recorte que se refere ao local de moradia nos põe diante de outra particularidade. Enquanto a visita a familiares ou amigos na cidade é parte do cotidiano de 54,55% dos moradores dos assentamentos rurais e de 52,17% dos moradores dos distritos, dentre os moradores das colônias, sítios, chácaras e fazendas os números chegam a 69,05%. Acréscimo que julgamos estar ligado a diferentes processos experimentados nesses espaços, no que se refere a formações socioespaciais.

Os trabalhadores das colônias, sítios e chácaras das proximidades das cidades de Aquidauana e Anastácio demograficamente possuem a característica comum de pertencerem, em boa parte, à comunidade descendente da corrente de migração nordestina experimentada nos municípios ao longo do século XX, como demonstramos parcialmente no item 5.1.

---

<sup>116</sup> O debate sobre como a renda impacta a frequência dos deslocamentos será realizado no capítulo 6.



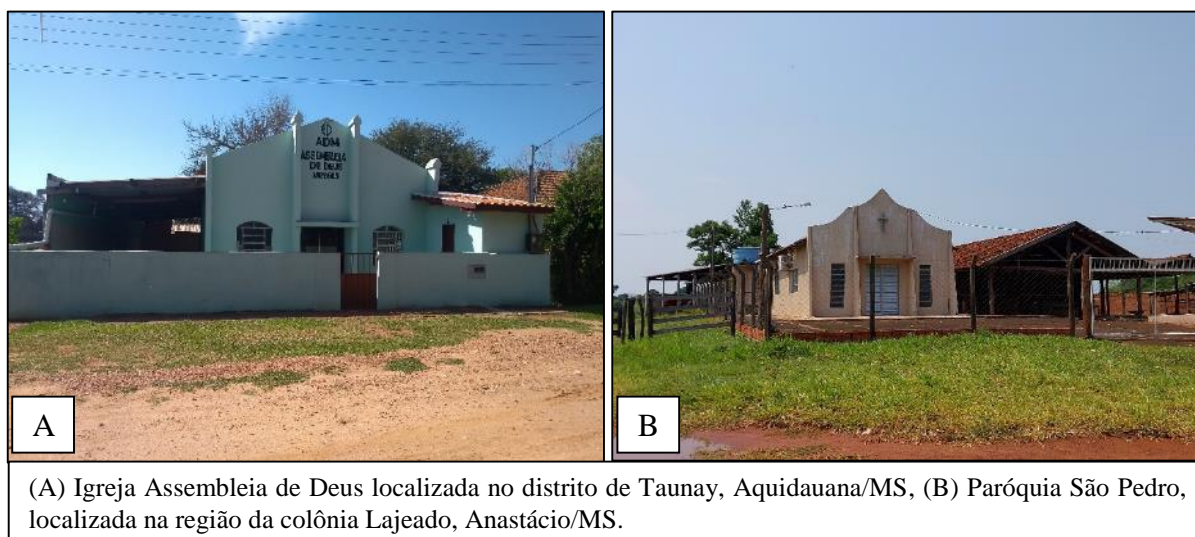
Característica que para Trevizan (2011) foi pautada em fortes redes familiares criadas desde o momento das migrações para os municípios e mantidas no movimento de reprodução sociocultural pelos descendentes, o que reforça a estreita manutenção dos laços familiares entre moradores do campo e da cidade.

O outro aspecto importante, que fala sobre a sociabilidade dos moradores do campo na cidade, pode ser percebido em relação a prática religiosa dos participantes da pesquisa. Segundo Candido (2010), a religiosidade, ao longo da história, é importante aspecto para a sociabilidade rural em virtude de seu caráter sincrético, ao mesmo tempo recreativo e religioso, que por meio de seus rituais e festas geram uma divisão das tarefas que tendem a envolver boa parte das comunidades.

Para Setubal (2005), a religiosidade, assim como hábitos alimentares, de vestuário e costumes, também se tem alterado acompanhando tendências captadas pela sociologia a partir de meados do século XX. Os propulsores dessas mudanças vão desde a produção comercial voltada a cidade e o aumento da importância dos núcleos urbanos, o enfraquecimento dos costumes mais conservadores, até o aparecimento de religiões ou seitas que quebram a homogeneidade da Igreja Católica no Brasil.

Aspectos como esses podem explicar como a igreja, principalmente de filiações (neo)pentecostais, são os equipamentos mais presentes no ambiente rural pesquisado. Em todas as comunidades, como povoação mais concentrada ou dispersa, os templos religiosos se fazem presente, em alguns casos em profusão, como nos distritos (Figura 23).

Figura 23 – Templos religiosos no ambiente rural de Anastácio e Aquidauana/MS.



Fonte: O próprio autor (2022).

A relação dos trabalhadores com esses equipamentos ligados a religião em seu local de moradia parece satisfatória para grande parte dos entrevistados, ao passo que 52,05% consideram a estrutura local ligada à religião como ótima ou boa (respectivamente 13,27% e 38,78%). Indicador superior, mas muito próxima da avaliação sobre a estrutura ligada aos serviços de saúde, à qual é avaliada como ótimo ou boa por 47,96% (respectivamente 7,14% e 40,82%). A estrutura ligada à educação também apresentou bons indicadores de satisfação, sendo considerada ótima ou boa por 42,85% dos entrevistados (ótima para 6,12% e boa para 36,73%) (Tabela 21).

Tabela 21 – Avaliação dos principais equipamentos e serviços disponíveis no campo nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS.

|                   | Comércio para compras para casa | Comércio para compras pessoais | Serviço de saúde | Educação | Lazer   | Religião |
|-------------------|---------------------------------|--------------------------------|------------------|----------|---------|----------|
| Ótimo             | 4,08%                           | 1,02%                          | 7,14%            | 6,12%    | 1,02%   | 13,27%   |
| Bom               | 19,39%                          | 4,08%                          | 40,82%           | 36,73%   | 11,22%  | 38,78%   |
| Regular           | 17,35%                          | 4,08%                          | 30,61%           | 12,24%   | 9,18%   | 17,35%   |
| Ruim              | 6,12%                           | 5,10%                          | 3,06%            | 4,08%    | 10,20%  | 0,00%    |
| Péssimo           | 7,14%                           | 4,08%                          | 3,06%            | 3,06%    | 4,08%   | 0,00%    |
| Não utiliza       | 10,20%                          | 8,16%                          | 4,08%            | 13,27%   | 7,14%   | 17,35%   |
| Não soube avaliar | 1,02%                           | 0,00%                          | 0,00%            | 1,02%    | 0,00%   | 0,00%    |
| Inexistente       | 34,69%                          | 73,47%                         | 11,22%           | 23,47%   | 57,14%  | 13,27%   |
| Total             | 100,00%                         | 100,00%                        | 100,00%          | 100,00%  | 100,00% | 100,00%  |

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

No entanto, os equipamentos e serviços que demonstraram maior fragilidade a partir da avaliação foram o comércio para compras pessoais, que é inexistente no ambiente rural para 73,47% entrevistados, e a estrutura para lazer no local de moradia, que é inexistente para 57,14%. A falta do comércio para compras pessoais no campo aparentemente se traduz e se reflete na mobilidade cotidiana, uma vez que a busca desses produtos na cidade é realidade de 75,51% dos trabalhadores entrevistados (Tabela 15).

Na observação a campo, constatamos que a oferta de equipamentos públicos para lazer e prática esportiva está presente, em alguma medida, nos distritos de Aquidauana. De forma mais acentuada nos distritos de Piraputanga e Cípolândia (Figura 24), onde tal estrutura era uma demanda que há tempos vinha sendo requerida pela comunidade, como havíamos constatado em pesquisa anterior (Lordano, 2019a). Com a reforma da antiga praça, podemos *in loco* observar seu impacto na comunidade, o que ficou ainda mais evidente na fala de Josefa, 67 anos, moradora do distrito de Cípolândia:

Então, agora tem a praça toda arrumadinha. Fez tudo novo, passa lá de tardinha pra você ver como tá bonito [...] e o pessoal usa, enche de gente, uns tomando tereré, jogando bola, tem os brinquedos pras crianças, aquelas coisas pro velhos como eu (risos). Ficou bem bom [...] Ah, a gente pedia tanto (à prefeitura) pra ajeitar aquilo, agora fizeram (*Sic*).

Já nos assentamentos e colônias os únicos espaços dedicados a esse fim são as quadras esportivas das escolas (que geralmente também são apropriadas pela comunidade externa) e os campos de futebol em áreas públicas e privadas. Nessas localidades, não foi percebido qualquer estrutura pública com fim específico voltado ao lazer da comunidade, como praças, parques, academias ou quadras esportivas.

Neste sentido, são comuns nos assentamentos, colônias e demais áreas rurais outras opções para lazer: como as festas religiosas; festas de laço (laçadas); o uso de espaços naturais, como córregos e rios; e, ainda, os bares e as igrejas, as quais, em alguns casos, vistas com tal finalidade (Figura 24). Como podemos notar na fala de Maísa, 48, moradora do assentamento São Manoel: “Pra lazer aqui tem as igrejas, os barzinhos, o campo (de futebol), a quadra da escola ... mas eu mesma não frequento”. Para Rosalina, 35, Moradora do Assentamento Monjolinho: “Oh, aqui é difícil alguma coisa pra divertir. Hoje tá tendo laçada no clube de laço, mas normalmente tem quase nada. Tem o córrego que é bom e o pessoal gosta, dá pra passar o dia, tem o rio também... (*Sic*)”.

Figura 24 – Equipamentos públicos, recursos naturais e festa do laço são opções de lazer no campo em Anastácio e Aquidauana/MS.



Fonte: O próprio autor (2024).



Apesar disso, as reduzidas opções de equipamentos de lazer para a população do campo não necessariamente se traduzem na busca por esses momentos na cidade, uma vez que apenas 27,55% dos trabalhadores buscam cotidianamente na cidade **atividades ligadas ao lazer**. Indicador que revela forte variação quanto a ocupação, sendo parte do cotidiano de 62,50% dos trabalhadores na administração pública, enquanto entre os inativos esse indicador perfaz apenas 11,76%. Revela-se também grande variação quando consideramos a faixa etária, ao passo que entre os mais jovens a busca de lazer na cidade é de 46,67%, regredindo progressivamente até perfazer 4,55% ente os participantes com mais de 60 anos de idade, como aponta a Tabela 22.

Tabela 22 - Variação do indicador dos que habitualmente na cidade realizar atividades de lazer.

| Costuma realizar na cidade atividades de lazer       | Não     | Sim    |
|--|---------|--------|
| <b>Ocupação</b>                                      |         |        |
| Inativos   | 88,24%  | 11,76% |
| Trabalhadores em atividades Agrícolas                | 66,67%  | 33,33% |
| Trabalhadores em atividades da administração pública | 37,50%  | 62,50% |
| Trabalhadores em atividades não agrícolas            | 78,38%  | 21,62% |
| <b>Local de Moradia</b>                              |         |        |
| Assentamento Rural                                   | 78,79%  | 21,21% |
| Sede de Distrito                                     | 73,91%  | 26,09% |
| Colônia, sítio, chácara ou fazenda                   | 66,67%  | 33,33% |
| <b>Faixa Etária</b>                                  |         |        |
| 18 a 29 anos   | 53,33%  | 46,67% |
| 30 a 39 anos   | 65,00%  | 35,00% |
| 40 a 49 anos   | 70,00%  | 30,00% |
| 50 a 59 anos   | 71,43%  | 28,57% |
| 60 anos ou mais                                      | 95,45%  | 4,55%  |
| <b>Renda Familiar (X1000)</b>                        |         |        |
| Até R\$ 1  | 84,62%  | 15,38% |
| De R\$ 1 a R\$ 2                                     | 70,83%  | 29,17% |
| De R\$ 2 a R\$ 5                                     | 68,57%  | 31,43% |
| Mais de R\$ 5  | 100,00% | 0,00%  |
| <b>Gênero</b>  |         |        |
| Feminino   | 68,09%  | 31,91% |
| Masculino  | 76,47%  | 23,53% |
| Total Geral  | 72,45%  | 27,55% |

Fonte: Dados da Pesquisa (2023). Organizado pelo autor (2024).

Os indicadores sobre a busca por lazer na cidade também apresentam variações considerado o recorte por renda, constituindo parte do cotidiano de 15,38% dos trabalhadores com renda de até R\$ 1 mil, passando a 29,17% entre os com renda entre R\$ 1 mil a R\$ 2 mil e tendo maior expressão entre os trabalhadores em que a renda familiar está entre R\$ 2 mil a R\$

5 mil, 31,43%. A ressalva quanto ao recorte por renda cabe aos trabalhadores com renda familiar superior a R\$ 5 mil, estrato em que não houve quem afirmasse buscar na cidade atividades de lazer.

O recorte por local de moradia nos indica que a busca por lazer na cidade é maior entre os moradores das colônias, sítios, chácaras e fazendas (33,33%) e menor entre os moradores dos assentamentos rurais (21,21%). O recorte de gênero demonstra que as mulheres buscam mais o lazer na cidade em relação aos homens, respectivamente 31,91% e 23,53% (Tabela 22).

O outro ponto de destaque é que a boa avaliação em torno dos equipamentos para a prática religiosa no campo não suprime a busca desta atividade na cidade, ao passo que 23,47% dos entrevistados afirmaram realizar na cidade **atividades ligadas a religião** (Tabela 23).

Tabela 23 - Variação do indicador dos que habitualmente na cidade realizam atividades ligadas a religião.

| Costuma realizar na cidade atividades ligadas à Religião | Não           | Sim           |
|--|---------------|---------------|
| <b>Ocupação</b>  |               |               |
| Inativos   | 70,59%        | 29,41%        |
| Trabalhadores em atividades Agrícolas                    | 75,00%        | 25,00%        |
| Trabalhadores em atividades da administração pública     | 62,50%        | 37,50%        |
| Trabalhadores em atividades não agrícolas                | 83,78%        | 16,22%        |
| <b>Local de Moradia</b>                                  |               |               |
| Assentamento Rural                                       | 87,88%        | 12,12%        |
| Sede de Distrito   | 73,91%        | 26,09%        |
| Colônia, sítio, chácara ou fazenda                       | 69,05%        | 30,95%        |
| <b>Faixa Etária</b>                                      |               |               |
| 18 a 29 anos   | 86,67%        | 13,33%        |
| 30 a 39 anos   | 85,00%        | 15,00%        |
| 40 a 49 anos   | 60,00%        | 40,00%        |
| 50 a 59 anos   | 71,43%        | 28,57%        |
| 60 anos ou mais  | 81,82%        | 18,18%        |
| <b>Renda Familiar (X1000)</b>                            |               |               |
| Até R\$ 1  | 76,92%        | 23,08%        |
| De R\$ 1 a R\$ 2   | 77,08%        | 22,92%        |
| De R\$ 2 a R\$ 5   | 77,14%        | 22,86%        |
| Mais de R\$ 5  | 50,00%        | 50,00%        |
| <b>Gênero</b>  |               |               |
| Feminino   | 74,47%        | 25,53%        |
| Masculino  | 78,43%        | 21,57%        |
| <b>Total Geral</b>                                       | <b>76,53%</b> | <b>23,47%</b> |

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

A prática de atividade religiosa na cidade se dá majoritariamente em torno da participação em cultos de uma gama variada de filiações (neo)pentecostais e missas nas

paróquias de Anastácio e Aquidauana, o que não necessariamente representa uma falta ou descontentamento com essa estrutura interna específica, como representa a fala de Tadeu, 66 anos, morador da Colônia Lajeado: “Eu vou sempre na missa, mais na Matriz de Anastácio, mas também as vezes na de Aquidauana. [...] Nós temos aqui a Comunidade (São Pedro), pessoal bem ativo, muito católico a maioria daqui, somos bem unidos nisso... Aí participa aqui, mas também vou na missa na cidade, sempre que dá certo”.

Par outros, a atividade religiosa não é um aspecto de sua vida cotidiana, nem em seu local de moradia, o que acaba por afastar essa demanda em sua estadia na cidade. Sobre isto, consideramos as palavras de Gilvan, 69, morador em sítio no município de Anastácio, “Tem aí (igreja) mas eu não frequento... tem evangélica e a católica acho que tá meio parada, mas não sei bem [...] também não vou na cidade (em igrejas), não é do uso nosso não”.

A mobilidade cotidiana que contempla a prática religiosa na cidade é maior entre os trabalhadores na administração pública (37,50%) e menos presente entre os trabalhadores em atividades não agrícolas (16,22%); em maior intensidade entre os moradores das colônias, sítios, chácaras e fazendas (30,95%) e menos representativa entre os moradores dos assentamentos rurais (12,12%), como demonstra a Tabela (23).

O recorte por faixa etária permite observar que essa prática é mais presente na faixa de 40 a 49 anos de idade (40,00%) e de forma menos intensa entre entrevistados mais jovens e mais velhos - perfazendo 13,33% na faixa de 18 a 29 anos de idade, 15,00% na faixa de 30 a 39 anos e 18,18% entre os entrevistados com mais de 60 anos de idade.

Os dados da tabela ainda apontam uma forte variação considerando a renda familiar, uma vez que a realização de atividades ligadas a religião na cidade é parte do cotidiano de 50,00% dos que detêm renda familiar superior a R\$5 mil, indicador muito superior a todas as outras faixas de rendimento (23,08% dos que têm renda familiar de até R\$1 mil, 22,92% dos que têm renda de R\$ 1 mil a R\$ 2 mil e 22,86% dos trabalhadores com renda familiar na faixa de R\$2 mil a R\$ 5 mil).

O recorte por gênero vai demonstrar, ainda, que há uma leve tendência das mulheres (25,53%) terem mais práticas religiosas na cidade em relação aos homens (21,57%) (Tabela 23).

Do ponto de vista das práticas de religião na cidade, pode-se perceber uma espacialidade em torno das Igrejas Católicas das cidades de Aquidauana e de Anastácio e, em maior proporção, de variadas igrejas protestantes em ambas cidades. Quanto a realização de atividades de lazer na cidade, os entrevistados demonstram que essa demanda geralmente é satisfeita no comércio local, como sorveterias, shopping, lanchonetes etc., em festas e shows, assim como

em espaços públicos como praças e parques urbanos. Na Figura 25, podem ser visualizados alguns dos principais equipamentos públicos de lazer e prática esportiva e equipamentos para prática religiosa nas cidades de Anastácio e Aquidauana/MS.



Figura 25 – Equipamentos públicos de lazer e prática esportiva e equipamentos para prática religiosa nas cidades de Anastácio e Aquidauana/MS.



Fonte: O próprio autor (2024).

## 6 A MOBILIDADE DO COTIDIANO E O COTIDIANO NA MOBILIDADE CAMPO-CIDADE

No presente capítulo que se inicia, buscamos atender aos seguintes objetivos da pesquisa: 1. Investigar as temporalidades envolvidas nos deslocamentos (permanência e frequência); e 2. Demonstrar as condições para mobilidade, as diferenças e as desigualdades no uso e apropriação dos meios para mobilidade cotidiana pelos moradores do campo.

### 6.1 AS PARTICULARIDADES DA FREQUÊNCIA DOS DESLOCAMENTOS E DO TEMPO DE PERMANÊNCIA NA CIDADE

Na tentativa de observar a mobilidade campo-cidade em sua dimensão explicativa da realidade da população estudada, não nos basta identificar as atividades e/ou demandas que cotidianamente ensejam a busca pelas cidades pelos moradores do campo. Neste desafio, compreendemos a vida cotidiana enquanto totalidade que escapa a dimensão da produção, transbordando à reprodução social apreendida em todos seus momentos, quer seja o próprio trabalho, o lazer ou vida privada, englobando o plano individual e coletivo (Carlos, 2007). À vista disto, em que dimensão a própria mobilidade é parte do cotidiano das pessoas? De que forma o cotidiano se reflete na mobilidade?

Como demonstrado na seção anterior, a mobilidade cotidiana campo-cidade dos participantes de nossa pesquisa pode envolver a realização simultânea de múltiplas atividades na cidade. O que vale destacar que em boa parte das entrevistas podemos identificar a estratégia no sentido de otimizar os deslocamentos à cidade, tanto para minimizar a necessidade dos deslocamentos quanto para a realização do maior número de atividades no tempo disponível ou desejável para permanência.

Como apresentamos na seção 5.2, de forma mais específica no Gráfico 12, prevalece a realização de um único deslocamento até a cidade no mês, realidade de 25,51% dos trabalhadores participantes da pesquisa. Para 22,45% a mobilidade é um pouco mais acelerada, dois ou três deslocamentos a cidade por mês. E os deslocamentos semanais são do cotidiano de 22,45% dos entrevistados.

Embora os indicadores gerais sejam muito importantes no entendimento da mobilidade cotidiana, são as particularidades a partir dos recortes socioeconômicos que nos permitem enxergar as diferenças entre os sujeitos e as desigualdades sociais expressas nesse processo.

Isto posto, consideramos inicialmente o recorte a partir do local de moradia, e algumas diferenças já nos chamam atenção. Entre os moradores das colônias, sítios, chácaras ou

fazendas, o deslocamento com padrão mensal é menos acentuado, realidade de apenas 9,52% desse estrato; e a mobilidade diária (11,90%) é mais expressiva, em comparação com os demais estratos de moradia, ficando majoritariamente a cargo dos trabalhadores em ocupações não agrícolas<sup>117</sup> que residem em áreas rurais nos arredores das cidades e que, por essa localização, tem sua mobilidade facilitada, sobretudo nos casos dos moradores da Colônia Buriti e da região do Morrinho, ambos em Aquidauana (Tabela 24).

Tabela 24 – Frequência dos deslocamentos considerando o local de moradia.

| Frequência dos deslocamentos | Assentamento Rural | Sede de Distrito | Colônia, sítio, chácara ou fazenda | Total Geral |
|------------------------------|--------------------|------------------|------------------------------------|-------------|
| Diária                       | 0,00%              | 4,35%            | 11,90%                             | 6,12%       |
| 2 a 4 vezes por semana       | 3,03%              | 17,39%           | 21,43%                             | 14,29%      |
| Semanal                      | 12,12%             | 17,39%           | 33,33%                             | 22,45%      |
| 2 ou 3 vezes por mês         | 30,30%             | 21,74%           | 16,67%                             | 22,45%      |
| Mensal                       | 42,42%             | 30,43%           | 9,52%                              | 25,51%      |
| Menos de uma vez por mês     | 6,06%              | 8,70%            | 0,00%                              | 4,08%       |
| Variado/Não soube informar   | 6,06%              | 0,00%            | 7,14%                              | 5,10%       |
| Total Geral                  | 100,00%            | 100,00%          | 100,00%                            | 100,00%     |

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

Segundo Laura, diarista doméstica moradora em sítio próximo à cidade de Aquidauana: “Vou pelo menos três vezes na semana, as vezes mais [...] tenho os clientes fixos já na cidade, cada dia trabalho numa casa”; já Marlene, 42 anos de idade, auxiliar de cozinha em um frigorífico na cidade de Anastácio e também residente em sítio em Aquidauana: “Vou todo dia quase, né? Tem o serviço lá em Anastácio”.

E para entender a mobilidade dessa parcela trabalhadora na cidade e residente nos sítios e chácaras próximas ao núcleo urbano, recorremos a ideia de descontinuidades territoriais da cidade, presente em Sposito (2006, 2020). A autora parte da observação do aumento das áreas de transição entre cidade e campo, que pela indefinição e dificuldade de distinção desses espaços no plano morfológico conformam-se em áreas de transição. Um contínuo cidade/campo não com o desaparecimento desses espaços como unidades espaciais distintas, mas como a formação de áreas de transição. Nas palavras de Sposito, 2006, p. 121, “[...] caracterizam pelo compartilhamento, no mesmo território ou em micro parcelas territoriais justapostas e

<sup>117</sup> 60% do total de deslocamentos diários entre os moradores das colônias, sítios, chácaras e fazendas são realizados por trabalhadores em atividades não agrícolas.

sobrepostas, de usos de solo, de práticas socioespaciais e de interesses políticos e econômicos associados ao mundo rural e urbano”.

Em nossa concepção, pensar em contínuos cidade/campo na realidade dos arrabaldes das cidades de Anastácio e Aquidauana nos parece prematuro, posto que as formulações de Sposito referem-se predominantemente a fenômenos associados com a expansão territorial descontínua, sobretudo experimentadas na forma da implantação de condomínios, conjuntos habitacionais, de equipamentos industriais e de comércio e serviços de grande porte; mas que denotam também uma continuidade que é espacial, ou seja, qualitativa, subjetiva da urbanização (Sposito, 2006, 2020), sendo essa dimensão da continuidade espacial das cidades sobre as áreas de transição que temos percebido na escala local.

Podemos observar de forma mais intensa nas áreas rurais da colônia Buriti e na região dos sítios e chácaras da região do Morrinho, ambos em Aquidauana, a constituição de núcleos familiares que não apresentam quaisquer elementos de ligação com a terra produtora, no sentido de Bagli (2006). Em muitos casos, são habitações em lotes de dimensões reduzidas, geralmente divididas em virtude de heranças familiares, onde o trabalho na terra já não é mais possível/rentável às famílias originalmente rurais, levando a incorporação dessas parcelas ao exército de reserva de trabalhadores que, sem alternativa de trabalho no campo, buscam os trabalhos urbanos; ponto central nos processos migratórios em sociedades capitalistas (Vendramini, 2018), mas nesses casos sem a migração definitiva para a cidade.

O fenômeno da mobilidade para o trabalho urbano nessas localidades (Morrinho e Colônia Buriti) aparece em um sentido complementar de um novo rural (Carneiro, 2009). A particularidade nestes casos é de que não se tratam necessariamente de moradores da cidade que buscaram o campo como local de moradia, e que nele mantêm seus hábitos e ritmos urbanos (Rosa, 2014); nem de novas atividades não agrícolas desenvolvidas no ambiente rural (Gómez, 2006), mas da manutenção da residência familiar em ambiente rural associada aos ritmos de vida e de trabalho majoritariamente ligados a cidade. Nesse sentido, revela-se uma ruralidade própria e particular, onde a perda do conteúdo social de uma parcela familiar historicamente rural se dá em medida do afastamento do trabalho agrícola ou ainda em seu fazer concomitante ao trabalho “urbano” na cidade.

Ainda no contexto dos moradores das colônias, sítios, chácaras ou fazendas (retomando os dados da Tabela 24) também é significativa a parcela dos que vão a cidade com frequência que varia de duas a quatro vezes na semana, perfazendo 21,43%, parcela que é composta

majoritariamente por trabalhadores em atividades agrícolas<sup>118</sup> entre os quais a comercialização dos produtos agrícolas na cidade é uma dinâmica no contexto familiar, impactando sua mobilidade, como pontua Mirian, 29, moradora em sítio no município de Anastácio: “Meu marido vai quase todo dia pra vender...entregar no mercado, ou pra ver alguma coisa daqui [...] daí eu já vou com ele (para a cidade)”.

E também são os moradores das colônias, sítios, chácaras e fazendas os que mais habitualmente se deslocam semanalmente à cidade, 33,33%, que se refere desde àqueles que comercializam sua produção na cidade, como Denilson, 60, morador na colônia Pulador, que nos apresenta o relato que segue: “Toda sexta eu vou. Vou cedo e faço as coisas que têm pra fazer... comprar alguma coisa, leva alguma coisa pra alguém (encomendas de produtos agrícolas) [...] daí a tarde já fica na feira (Feira da Agricultura Familiar) até a noite”; até a parcela inativa no mercado de trabalho, como Daniele, 44, moradora na colônia Pulador, que afirma semanalmente visita os filhos que vivem na cidade.

Já a tendência majoritária de ir à cidade uma única vez no mês se faz de forma mais predominante entre os moradores dos assentamentos rurais, 42,42% (Tabela 24). O padrão de deslocamento mensal entre os assentados geralmente se realiza sob condições que associam as necessidades para a produção *stricto sensu* e para reprodução da vida cotidiana dessas parcelas.

Como destacado na seção anterior, ocorre o predomínio da pecuária bovina de corte como setor produtivo nas áreas rurais de ambos municípios, assim como nos assentamentos rurais, cultura que não demanda necessariamente um ciclo acelerado de trabalho, no sentido da produção e realização da produção no mercado, em comparação com a agricultura de ciclo curto, por exemplo. Característica que vai de encontro a própria noção das interações espaciais necessárias ao processo de produção capitalista, as quais para Corrêa (2012) são fluxos orientados invariavelmente no interior do ciclo de reprodução do capital e no contexto da divisão territorial do trabalho.

Nesse contexto, a compra de produtos como sal mineral, ração, vacinas, arames para cercas e outros necessários à cultura da pecuária bovina de corte podem ser associadas a realização da “compra do mês”, e em alguns casos, com o recebimento de benefícios, aposentadorias e o pagamento de contas na cidade.

Sobre a experiência da “compra do mês”, já havíamos constatado entre os moradores do distrito de Cipolândia/Aquidauana (Lordano, 2019a), em que destacamos se tratar de uma

---

<sup>118</sup> 44,33% dos que se deslocam de duas a quatro vezes por semana entre os moradores das colônias, sítios, chácaras e fazendas são trabalhadores em atividades agrícolas.

estratégia de otimização de um único deslocamento mensal à cidade para a realização do maior número de atividades possíveis, associadas àquelas que tem uma previsibilidade cíclica, como o recebimento de benefício, salário ou aposentadoria e o pagamento de contas<sup>119</sup>. No contexto dos moradores dos distritos aquidauanenses na pesquisa atual, os deslocamentos mensais perfazem 30,43% e outros 21,74% realizam dois ou três deslocamentos mensais (Tabela 24).

Retomamos aos moradores das colônias, sítios, chácaras e fazendas, que são os que proporcionalmente mais frequentemente vão a cidade, para destacar que também é este o grupo que menos tempo permanece na cidade a cada deslocamento empreendido; constituindo 71,43% que ficam no máximo cinco horas na cidade em cada deslocamento, 28,57% que costumam passar o dia na cidade, não havendo quem, neste estrato, tenha por hábito pernoitar na cidade (Tabela 25).

Permanecer poucas horas na cidade também é uma constante entre os moradores dos distritos, entre os quais 73,91% afirmam que permanecem em média até 5 horas na cidade, 13,04% costumam passar o dia, havendo, contudo, o maior quantitativo (13,04%) daqueles que costumam permanecer na cidade no mínimo dois dias, como apresentamos na Tabela 25.

Tabela 25 – Tempo de permanência na cidade, considerando o local de moradia.

| Permanência na cidade              | 5 h ou menos | O dia/sem pernoite | Dois dias ou mais |
|------------------------------------|--------------|--------------------|-------------------|
| Assentamento Rural                 | 12,12%       | 78,79%             | 9,09%             |
| Sede de Distrito                   | 73,91%       | 13,04%             | 13,04%            |
| Colônia, sítio, chácara ou fazenda | 71,43%       | 28,57%             | 0,00%             |
| Total                              | 52,04%       | 41,84%             | 6,12%             |

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

Por outro lado, os moradores dos assentamentos rurais tendem a passar o dia todo na cidade, sendo esta a realidade de 78,79% dos assentados. Apenas 12,12% desse estrato costumam ficar na cidade menos de cinco horas e, ainda, 9,09% permanecem na cidade dois dias ou mais (Tabela 25).

As diferenças entre as tendências a partir do local de moradia podem ser lidas no conjunto das particularidades de cada subespaço. A característica de ir à cidade uma vez por mês e de nela permanecer o dia todo é marcante entre os assentados e reflete a necessidade da realização das atividades cíclicas, como realizar os serviços bancários e as compras para a casa,

<sup>119</sup> O caráter cíclico mensal para realização de serviços bancários pelos rurais na cidade também foi constatado por Gomes *et al.* (2018).

e para a propriedade rural, associadas em boa parte com o trabalho agrícola; em um deslocamento longo e geralmente desgastante, em virtude da distância entre os assentamentos e a cidade<sup>120</sup> e a falta de pavimentação das estradas.

E se pensada diante do quadro teórico da Geografia Urbana, são diferenças que não se explicam apenas no conjunto dos sujeitos, mas que remontam a condicionamentos espacialmente impostos - como a posição geográfica de cada localidade em relação a cidade e as condições das vias de acesso - e que não necessariamente respondem a desigualdades sociais, como rendimento, por exemplo. Neste sentido, podemos falar em um quadro de desigualdade socioespacial, aqui pensada para além da escala intraurbana, no conjunto das relações campo-cidade.

Entretanto, por mais que os deslocamentos sejam longos e o tempo seja limitado para realizar todas as tarefas pretendidas na cidade, há múltiplos outros fatores que impedem/constrangem a permanência mais prolongada na cidade, o que muitas vezes passa pelas dinâmicas que envolvem o trabalho no local de moradia, como percebido no relato de Joselito, 61, morador do assentamento São Manoel:

Vai e faz o que tem que fazer e já volta. Esses dias eu fui... comprar vacina e tal...comprei o que comer também. Por essa semana tem que ir de novo, tem que cadastrar a nota (das vacinas) lá no Iagro, mas eu vou direto no escritório, eu mexo com o escritório [...]. Fico só durante o dia, num pouso (na cidade) porque se largar sozinho aqui é perigoso roubar [...] com esse negócio de tá roubando criação não pode largar sozinho (*Sic*)”.

Em outro extremo, temos os que voluntariamente não fazem qualquer questão de permanecer por um período superior na cidade, pelo contrário, preferem regressar ao campo o mais breve possível. Nas palavras de Amadeu, 70, morador da Colônia Paulista/Anastácio: “Eu não aguento ficar lá. Faz o que tem que fazer e já volto pra traz [...]. Nunca gostei da cidade [...]. A gente vai (na cidade) porque precisa (*Sic*)”. Nestes casos, são as particularidades socialmente construídas que compõe a subjetividade que opera na relação do sujeito com a cidade, neste sentido, diferenças que se evidenciam na mobilidade cotidiana.

Corroborando, neste mesmo sentido, Massey (1991) que diante do momento de acirramento da compressão espaço-tempo afirma que as experiências de mobilidade para além do capital se orientam, na escala do indivíduo, também a outras condicionantes que fogem a dimensão

---

<sup>120</sup> O assentamento Indaiá está distante em torno de 35 quilômetros da cidade de Aquidauana. Os Assentamentos São Manoel e Monjolinho, em torno de 30 e 45 quilômetros, respectivamente, da cidade de Anastácio.

econômica em sentido estrito. Ou seja, as particularidades ganham evidência, ainda que estejam sob a lógica do capital. A compreensão de Martínez, Valdéz, Suazo (2010) é similar e ainda mais expandida, ao passo que identificam muitas outras singularidades que influenciam a mobilidade física, como a idade dos sujeitos, seu momento no ciclo de vida, as particularidades físicas (como deficiências), entre outros.

E quando partimos para o recorte de faixa etária, podemos constatar uma variação entre as diferentes faixas, mas sem, contudo, o estabelecimento de um padrão que permita indicar que a mobilidade cotidiana para a cidade aumente ou decresça em relação a idade dos sujeitos.

Os entrevistados da faixa etária de 18 a 29 anos de idade são os que têm maior interação com a cidade no que se refere a frequência de deslocamentos; 66,77% vão a cidade ao menos uma vez na semana (13,33% de forma diária, 26,67% de duas a quatro vezes por semana e 26,67% semanal). Indicador semelhante ao encontrado entre os participantes da faixa de 50 a 59 anos de idade, também 66,77% que apresentam no mínimo um deslocamento na semana, mas com uma predominância acentuada nos deslocamentos semanais, 42,86%, enquanto 9,52% vão até a cidade diariamente e 14,29% de duas a quatro vezes por semana (Tabela 26).

Tabela 26 – Frequência dos deslocamentos até a cidade considerando a faixa etária.

| Frequência dos deslocamentos | 18 a 29 anos | 30 a 39 anos | 40 a 49 anos | 50 a 59 anos | 60 anos ou mais | Total Geral |
|------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|-------------|
| Diária                       | 13,33%       | 0,00%        | 5,00%        | 9,52%        | 4,55%           | 6,12%       |
| 2 a 4 vezes por semana       | 26,67%       | 10,00%       | 5,00%        | 14,29%       | 18,18%          | 14,29%      |
| Semanal                      | 26,67%       | 15,00%       | 10,00%       | 42,86%       | 18,18%          | 22,45%      |
| 2 ou 3 vezes por mês         | 20,00%       | 25,00%       | 35,00%       | 19,05%       | 13,64%          | 22,45%      |
| Mensal                       | 13,33%       | 30,00%       | 25,00%       | 14,29%       | 40,91%          | 25,51%      |
| Menos de uma vez por mês     | 0,00%        | 5,00%        | 15,00%       | 0,00%        | 0,00%           | 4,08%       |
| Variado/Não soube informar   | 0,00%        | 15,00%       | 5,00%        | 0,00%        | 4,55%           | 5,10%       |
| Total Geral                  | 100,00%      | 100,00%      | 100,00%      | 100,00%      | 100,00%         | 100,00%     |

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

O estrato que mantém menor interação com a cidade, em termos de frequência dos deslocamentos, são os adultos entre 40 e 49 anos de idade, em que 75% se deslocam a cidade menos de uma vez por semana (35,00% de duas ou três vezes por mês, 25% de forma mensal e 15% com frequência inferior a uma vez por mês). Entre os participantes de 30 a 39 anos de idade foi constatada, de forma semelhante, uma baixa frequência de deslocamentos, ao ponto em que apenas 15% deste estrato se deslocam a cidade no mínimo uma vez na semana e 60% têm frequência inferior a uma vez por semana (25% de duas a três deslocamentos no mês, 30% de forma mensal e 5% menos de uma vez por mês); um caráter mensal acentuado, que vai ser



superado apenas entre os entrevistados com idade superior a 60 anos, em que 40,91% têm o padrão de deslocamento mensal e outros 40,91% que têm mobilidade de no mínimo um deslocamento para a cidade por semana, como apontado na Tabela 26.

Em relação ao tempo de permanência na cidade, tomado pelo recorte de faixa etária, temos que os jovens de 18 a 29 anos - estrato de maior frequência de deslocamentos - foram os que mais afirmaram permanecer 5h ou menos na cidade (66,67%), tendência que se apresenta também nas demais faixas etárias, exceto no estrato de 30 a 39 anos de idade. A característica de permanecer o dia todo na cidade é mais percebida no estrato de 30 a 39 anos (50,00%), de 40 a 49 anos, (45,00%) e de 50 a 59 anos (42,86%). O indicador dos que afirmam habitualmente pernoitar na cidade é maior na faixa de 30 a 39 anos (15,00%) e entre os maiores de 60 anos de idade (9,09%) (Tabela 27).

Tabela 27 - Tempo de permanência na cidade considerando faixa etária.

| Permanência na cidade | 5 h ou menos | O dia/sem pernoite | Dois dias ou mais |
|-----------------------|--------------|--------------------|-------------------|
| 18 a 29 anos          | 66,67%       | 33,33%             | 0,00%             |
| 30 a 39 anos          | 35,00%       | 50,00%             | 15,00%            |
| 40 a 49 anos          | 50,00%       | 45,00%             | 5,00%             |
| 50 a 59 anos          | 57,14%       | 42,86%             | 0,00%             |
| 60 anos ou mais       | 54,55%       | 36,36%             | 9,09%             |
| Total Geral           | 52,04%       | 41,84%             | 6,12%             |

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

O que os dados referentes a faixa etária nos demonstram, reiteramos, é que aparentemente não é a idade em si um fator determinante quanto a frequência dos deslocamentos ou o tempo de permanência na cidade, justamente pelo fato de que cada sujeito em cada faixa etária tem experiências particulares em relação a dialética tempo-espaço. Ou seja, respondem às oportunidades e às barreiras espaciais e sociais de formas diferentes, muito mais pelas condições materiais e estágio dos sujeitos dentro ciclo de vida, combinado com os papéis historicamente construídos para todos na sociedade capitalista.

Nessa perspectiva, trazemos ao debate o que o recorte por gênero tem a nos dizer. Para Vasconcellos (2016), há diferença da mobilidade em relação ao gênero, pois existe, em cada sociedade, uma divisão de tarefas entre homens e mulheres. Em sua tese de doutoramento, Rosas (2010) pesquisou a relação urbano-rural em municípios do Extremo Noroeste Paulista, destacando o fato de que, por um lado, aos homens camponeses cabem majoritariamente os trabalhos ligados à terra. As mulheres, por outro, tendem a se direcionar, também, às atividades artesanais e de beneficiamento, como a produção de doces e derivados, de maneira a aumentar

a renda familiar. Isso, contudo, não as excluem das tarefas socialmente impostas, como cuidar das crianças, dos enfermos e dos mais velhos, e do próprio lar.

Nesse sentido, podemos colocar que o poder coercitivo sobre a mobilidade das mulheres, nos termos destacados por Massey (1991), pode ser lido de forma mais ampla; ou seja, não se trata necessariamente de uma coerção fragrante, explícita, literal, mas de condicionantes que são historicamente naturalizadas e construídas de modo que a mobilidade física da mulher acabe tolhida ou, ainda, subordinada a outras dimensões.

Para ilustrar a questão, em nossa pesquisa, 50,98% dos homens vão a cidade ao menos uma vez na semana (9,80% de forma diária, 17,65% de duas a quatro vezes na semana e 23,53% semanalmente). Entre as mulheres, esse quantitativo é de apenas 34,05% (2,13% com frequência diária, 10,64% de duas a quatro vezes na semana e 21,28% com deslocamentos semanais). Resta, entre elas, 63,83% que afirmam ir à cidade menos de uma vez por semana (com destaque as que apresentam dois ou três deslocamentos no mês, 31,91%, e 29,79% com deslocamentos mensais), quantitativo que é bem menor nesse conjunto entre os homens, 41,18% (Tabela 28).

Tabela 28 – Frequência dos deslocamentos por gênero.

| Rótulos de Linha           | Feminino | Masculino | Total Geral |
|----------------------------|----------|-----------|-------------|
| Diária                     | 2,13%    | 9,80%     | 6,12%       |
| 2 a 4 vezes por semana     | 10,64%   | 17,65%    | 14,29%      |
| Semanal                    | 21,28%   | 23,53%    | 22,45%      |
| 2 ou 3 vezes por mês       | 31,91%   | 13,73%    | 22,45%      |
| Mensal                     | 29,79%   | 21,57%    | 25,51%      |
| Menos de uma vez por mês   | 2,13%    | 5,88%     | 4,08%       |
| Variado/Não soube informar | 2,13%    | 7,84%     | 5,10%       |
| Total Geral                | 100,00%  | 100,00%   | 100,00%     |

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

No quadro das coerções sociais, que restringem a frequência dos deslocamentos e/ou restringem o tempo disponível para permanência na cidade, temos casos como de Simone, 36, assentamento Indaiá, que devido suas “obrigações” com os filhos menores de idade afirma não se sentir confortável em se ausentar dos cuidados em relação as atividades cotidianas dos dependentes, como ir à escola e fazer as tarefas escolares e domésticas. Por outro lado, deslocar-se com toda família é alternativa onerosa em virtude dos gastos com transporte coletivo e com a estadia na cidade.

No caso de Olinda, 50, assentamento Indaiá, as coerções sociais ficam expressas, por exemplo, em suas obrigações no cuidado com familiar acamado que, da mesma forma, lhe

impedem ausências prolongadas: “[...] eu queria ir mais (na cidade), mas a questão do meu familiar<sup>121</sup>...tenho que voltar rápido”.

Estas particularidades corroboram no entendimento de que o cotidiano se faz coletiva e individualmente. Com determinações que se referem as relações de classes e a lógica do capital, mas também dotadas das variáveis individuais e que dizem respeito às experiências individuais, ainda que muitas delas sejam concebidas e perpetuadas pela organização social capitalista, como nos papéis historicamente impostos a mulheres e homens na sociedade (Rosas, 2010).

E por outro lado, cumpre destacar um outro ponto de vista para esse debate, o qual considera a parcela dos que voluntariamente não desejam manter maior contato com o espaço urbano. Ou seja, que veem uma pretensa “imobilidade” voluntária como algo positivo em seu cotidiano. Neste sentido, não nos afastamos desta percepção, ao contrário, podemos em muitas entrevistas constatar esse sentimento, como nas palavras de Estevão, 69 anos de idade, morador da Colônia Pulador:

Hoje a gente vai bem pouco, né? Por conta que a gente não tem praticamente mais nada pra levar pra vender e comprar a gente compra logo o que precisa de uma vez e tal [...] Quando eu vendia as coisas tinha semana que ia quatro, cinco vezes na cidade, de carroça, nunca vendi de carro, só de carroça, mas daí acabou a produção de roça, a gente foi deixando [...] Ultimamente se 11h eu já não tô de volta (da cidade) eu já tô agoniado. Tem coisa que não dá pra resolver, mas pra mim eu volto logo, faço de tudo pra fica pouco tempo. Cidade pra mim é um trauma, você me entende? (*Sic*).

Diante disso, cabe a reflexão de que a mobilidade campo-cidade mais restrita pode sinalizar aspecto intencional e positivo para parte dos entrevistados. Ou seja, resta interpretar que quando a mobilidade traz mais experiências negativas do que positivas ela impõe um processo de exclusão aos sujeitos. O que passa pela repulsa em estar na cidade, pela mobilidade e por seus desdobramentos, que se afirmam no antes, no durante e no depois da interação com o espaço urbano.

Sentimento corroborado na experiência de Paulo, 47, morador do Assentamento Indaiá IV:

Olha, eu trabalhei muito tempo na cidade (em Campo Grande), chefiava uma oficina mecânica grande. Fiquei doente cara! minha cabeça ficou mal, tive doença mental grave, achei que ia morrer, vivia só no remédio. Daí decidi vir pra cá, mexo com o bar, arrumo uns carros velhos [...] Não vou na cidade nem pra comprar peça (para os carros), peço na internet e o povo traz aqui pra mim.

---

<sup>121</sup> O parentesco foi ocultado para evitar quaisquer constrangimentos.

Peço todas minhas coisas pelo telefone e mandam aqui pra mim, pro bar, pra mim, tudo. Quero nem saber daquilo (da cidade), nem pra passear (*Sic*).

No caso de Rosalina, 35, moradora no Assentamento Monjolinho, sua relação de distanciamento atual da cidade é nítida e, para além das bases materiais para a realização da mobilidade, sua mobilidade campo-cidade reduzida apreça ancorada em sua subjetividade particular, naquilo que aquele espaço lhe tem representado: “Não tem lugar nenhum na cidade que quero ir, não. Tenho casa na cidade que era dos meus pais [...] eles faleceram na pandemia da *Covid*. Mas não consigo ir mais lá (na casa), daí já nem vou (na cidade)”.

São aspectos que remontam às experiências particulares e que dizem muito sobre a trajetória de vida das pessoas, nos permitindo superar ideias pré-concebidas, como na premissa de que a frequência reduzida dos deslocamentos necessariamente seria algo negativo; de fato não é.

Isso reforça a necessidade de que as comunidades do campo sejam dotadas das infraestruturas e equipamentos públicos e privados mínimos para a reprodução da vida cotidiana, e para a realização da mobilidade cotidiana campo-cidade, em níveis que permitam aos sujeitos optarem pela mobilidade. Ou seja, que a mobilidade não se torne uma obrigação devido as carências internas das localidades; da mesma forma em que não seja dificultada, em virtude do conjunto material que compõe o sistema viário.

No que se refere ao tempo de permanência na cidade, a contradição é que os indicadores não são muito diferentes entre mulheres e homens, quando questionados quanto tempo costumam permanecer na cidade em cada deslocamento. Para 51,06% das mulheres, a permanência na cidade não supera as cinco horas, indicador que é levemente superior entre os homens (52,94%) (Tabela 29). Permanecer na cidade o dia todo é realidade para 40,43% das mulheres e para 43,14% dos homens, havendo maior diferença na proporção dos que permanecem dois dias ou mais na cidade, 8,51% entre as mulheres e 3,92% entre os homens.

Tabela 29 - Tempo de permanência na cidade considerando gênero.

| Permanência na cidade | 5 h ou menos | O dia/sem pernoite | Dois dias ou mais |
|-----------------------|--------------|--------------------|-------------------|
| Feminino              | 51,06%       | 40,43%             | 8,51%             |
| Masculino             | 52,94%       | 43,14%             | 3,92%             |
| Total Geral           | 52,04%       | 41,84%             | 6,12%             |

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

O que se demonstra uma contradição, pois, se por um lado a diferença na frequência dos deslocamentos fica evidente entre mulheres e homens o mesmo não ocorre em relação ao tempo de permanência na cidade. Contudo, temos a dimensão de que, em boa medida, os homens têm maior autonomia para mobilidade em relação às mulheres, em virtude de terem os homens maior acesso aos meios de transporte como o carro e a moto, enquanto as mulheres são mais dependentes do transporte coletivo, quando há, e aos ritmos de deslocamentos dos próprios homens. Essa conjectura já foi realizada, entre outros, por Gomes *et al.* (2018), Gomes (2015) e Lordano (2019a).

Nesta perspectiva, a frequência da mobilidade à cidade difere por gênero por serem os homens mais “livres” para os deslocamentos em relação ao seu papel social desvinculado às tarefas cotidianas da casa e da família; e por sê-los os que detêm a posse efetiva dos meios materiais para o transporte individual, sobretudo carro e moto. Sendo assim, o tempo de permanência na cidade das mulheres tende a se igualar ao dos homens, pois não sendo autônomas na utilização do transporte familiar, estariam subordinadas ao ritmo familiar e dos homens<sup>122</sup>.

Na flexão das individualidades no interior da estrutura social, nos aproximamos novamente da sustentação teórica de base materialista pois, como bem pontou Vendramini (2018), o sujeito se constitui coletivamente, uma vez que incorpora as individualidades e identidades que são construídas em grupo e a partir de sua identidade de classe; nesse sentido, convergindo as dimensões objetiva e subjetiva. Em outras palavras, independente da dimensão da vida social que oriente a mobilidade, ou que privilegiamos para observá-la, podemos afirmar que elas sempre respondem à lógica de re/produção capitalista.

Neste viés, tomemos agora o recorte de ocupação para visualizar as temporalidades da mobilidade dos trabalhadores. Constatamos que entre os trabalhadores na administração pública há o comportamento mais homogêneo quanto a frequência dos deslocamentos, uma vez que 62,50% dos entrevistados neste estrato desloca-se semanalmente, como destaca a Tabela 30.

E diante disso, presumimos que esse fato se relaciona diretamente com a dinâmica do trabalho na administração pública - que eventualmente exige a presença do trabalhador na cidade ou que, por outro lado, exige sua permanência no campo em horários rígidos, geralmente segunda as sextas-feiras - associado com a maior renda familiar nesse estrato, permitindo a realização de outras atividades nas cidades em seus dias “livres” da obrigação laboral.

---

<sup>122</sup> Retomaremos a esse debate no item 6.2.

Tabela 30 – Frequência dos deslocamentos até a cidade considerando a ocupação dos moradores do campo.

| Frequência dos deslocamentos | Inativos | Trab. em atividades Agrícolas | Trab. em atividades da adm. pública | Trab. em atividades não agrícolas | Total Geral |
|------------------------------|----------|-------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|-------------|
| Diária                       | 11,76%   | 2,78%                         | 0,00%                               | 8,11%                             | 6,12%       |
| 2 a 4 vezes por semana       | 17,65%   | 16,67%                        | 12,50%                              | 10,81%                            | 14,29%      |
| Semanal                      | 23,53%   | 16,67%                        | 62,50%                              | 18,92%                            | 22,45%      |
| 2 ou 3 vezes por mês         | 11,76%   | 33,33%                        | 12,50%                              | 18,92%                            | 22,45%      |
| Mensal                       | 23,53%   | 13,89%                        | 12,50%                              | 40,54%                            | 25,51%      |
| Menos de uma vez por mês     | 5,88%    | 5,56%                         | 0,00%                               | 2,70%                             | 4,08%       |
| Variado/Não soube informar   | 5,88%    | 11,11%                        | 0,00%                               | 0,00%                             | 5,10%       |
| Total Geral                  | 100,00%  | 100,00%                       | 100,00%                             | 100,00%                           | 100,00%     |

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

Entre os inativos no mercado de trabalho, destaca-se a alta mobilidade para a cidade, em comparação as demais ocupações, uma vez que 29,41% realizam deslocamentos diários ou com frequência que varia de duas a quatro vezes na semana (11,76% e 17,65% respectivamente), destacando que esse estrato comporta desde estudantes na cidade até aposentados ou segurados do INSS, os quais teoricamente usufruem de mais tempo disponível para a mobilidade, assim como para assumir obrigações familiares que exigem a presença no centro urbano.

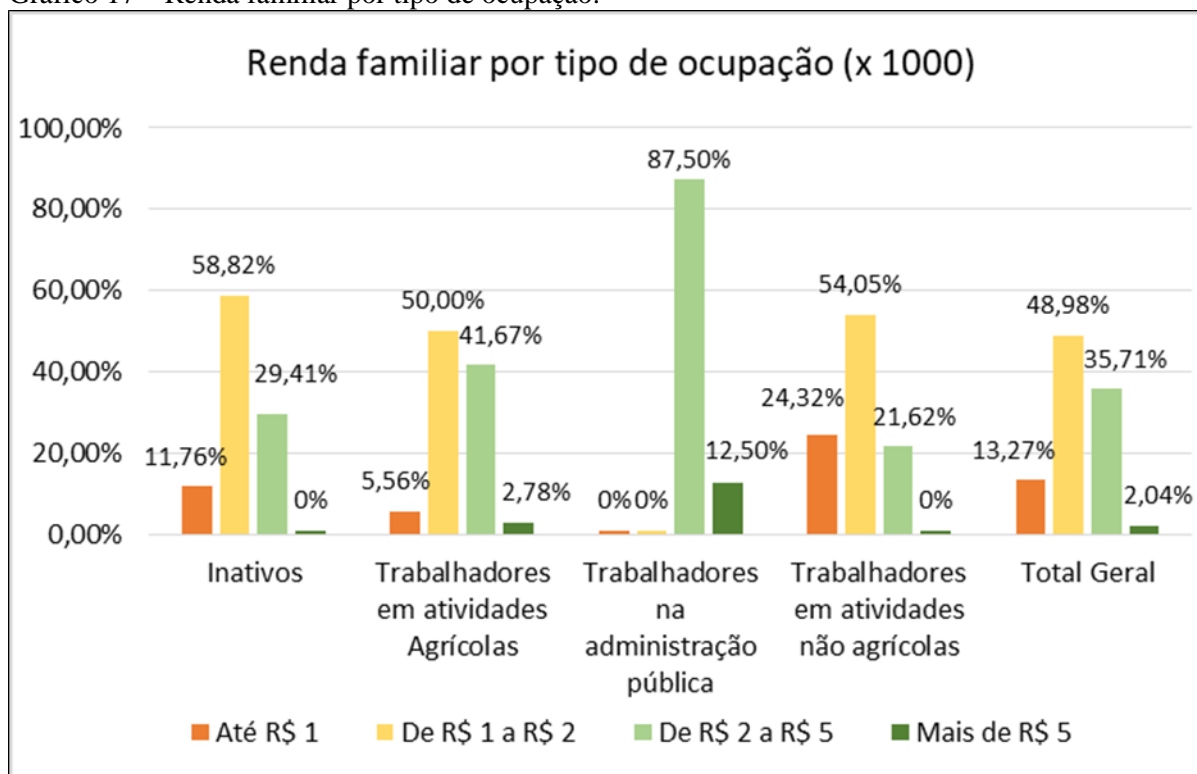
Esse aspecto foi observado, como exemplo, no caso de Igor, 58, morador da colônia Pulador: “Vem o carro da saúde (secretária de saúde) toda quarta pra pegar a gente [...] pra levar o menino pra fazer fisioterapia...o tratamento, né? (Sic)”. Relato de sua rotina semanal, que orbita em torno de levar seu neto até a cidade de Anastácio para realizar tratamento médico no Centro Ambulatorial Especializado em Transtorno do Espectro Autista (CEAME-TEA).

Já entre os que declaram trabalhar em atividades não agrícolas, os dados (Tabela 30) apontam que são os que tendem a ir apenas uma vez por mês à cidade, 40,54%, destacando-se ainda 18,92% que realizam deslocamentos semanais e 18,92% que frequentam a cidade de duas a três vezes no mês.

Sobre isto, vale lembrar que nesse estrato, trabalhadores em atividades não agrícolas, a renda familiar em 78,37% dos casos não ultrapassa a faixa de R\$ 2 mil (24,32% com renda de até R\$ 1 mil e 54,05% com renda de R\$ 1 mil a R\$ 2 mil), a menor em comparação com as demais ocupações. Se por um lado, Graziano da Silva (1997) observou, no contexto brasileiro do início da década de 1990, que as rendas das atividades agropecuárias estavam entre as menores remunerações, quer seja em comparação com o meio urbano ou rural. Entre os participantes de nossa pesquisa, a ocupação em atividades não-agrícolas não é sinônimo de

aumento da renda familiar, uma vez que apresenta os menores rendimentos entre todas as ocupações (Gráfico 17).

Gráfico 17 – Renda familiar por tipo de ocupação.



Fonte: Dados da pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

No mesmo sentido, os trabalhadores em atividades agrícolas comparativamente são o segundo estrato de maior rendimento, com 41,67% na faixa de rendimento de R\$ 2 mil a R\$ 5 mil e 50,00% com renda familiar de R\$ 1 mil a R\$ 2 mil. No entanto, os trabalhadores com maior rendimento são os ocupados em atividades da administração pública, entre os quais 87,50% têm renda familiar de R\$ 2 mil a R\$ 5 mil e 12,50% renda superior a R\$ 5 mil. Entre os inativos, predomina os com rendimento entre R\$1 mil e R\$ 2 mil mensais, 58,82% (Gráfico 17).

Esse baixo rendimento familiar experimentado, sobretudo pelos trabalhadores em atividades não agrícolas, leva a estratégias para a otimização dos recursos disponíveis a mobilidade: seja dinheiro, seja o tempo disponível ao deslocamento ou, ainda, meio de transporte disponível.

Neste sentido, o relato de Alberto, 53, trabalhador na construção civil e agricultor para subsistência residente no Assentamento Indaiá II, é revelador dos processos de exclusão por renda a que muitos trabalhadores estão submetidos quanto a mobilidade cotidiana campo-cidade:

Uma vez por mês. Nessa ida já é a ida pra gente pagar água, pagar luz e telefone e fazer compra pro mês. Aproveita pra ir de uma vez e fazer tudo [...] Vendo (produção agrícola), quando tem a gente vende...muitas vezes é gente de casa mesmo, né? Encomenda e eu levo: mandioca, maxixe, abóbora... geralmente é gente da casa mesmo. O ônibus deixa aqui na rodoviária (rodoviária da cidade de Aquidauana), aí pra ir lá (atacadista de alimento localizado na cidade de Anastácio) nós vai a pé, aí a compra eles levam e deixa na rodoviária [...] a gente tá acostumado andar, dá uns dez quilômetros (risos). Já vai fazendo tudo que tem que fazer (na caminhada entre a rodoviária de Aquidauana e o comércio atacadista em Anastácio), vai pagando conta, sabe? Chegou lá no atacadão é só fazer a compra, não pode perder tempo senão você fica dois, três dias lá esperando dar o próximo dia do ônibus vir. Ela mesmo (em referência a esposa) foi segunda, ficou lá segunda, terça, pra vim na quarta... a não ser que aparece alguém que tem carro e venha pra cá e dá uma carona (*Sic*).

Relatos como este revelam aspectos importantes sobre a autonomia, ou a falta dela, em relação aos meios materiais para a mobilidade, seja para posse dos meios de transporte individuais, seja dos recursos que permitam a utilização do transporte coletivo nas localidades onde esse serviço está disponível, ou ainda na utilização de outras formas de transporte comercial (como locações, fretes, etc.). E ainda mais, recursos que permitam a mobilidade no espaço urbano e uso do espaço urbano: como transporte intraurbano, alimentação e descanso na cidade, entre outros. Aspectos que refletem a desigualdade imposta pelo baixo nível de rendimento de boa parte dos trabalhadores entrevistados.

Se os inativos no mercado de trabalho são os que apresentam a mobilidade mais acelerada, em relação a frequência dos deslocamentos, são também um dos estratos que menos tempo permanece na cidade, havendo 58,82% dos inativos que permanecem na cidade no máximo cinco horas a cada deslocamento. Entretanto, são os trabalhadores em atividades da administração pública os que proporcionalmente têm a estadia mais curta na cidade, sendo que 62,50% desse estrato fica na cidade no máximo até cinco horas. Contraditoriamente, também é entre os trabalhadores na administração pública que se encontra a maior parcela daqueles que permanecem na cidade dois dias ou mais, perfazendo 12,50% nesse estrato. Já os trabalhadores em atividades agrícolas e trabalhadores em atividades não agrícolas, os que se configuram de menor frequência nos deslocamentos, são os que costumam permanecer na cidade o dia todo a cada deslocamento, respectivamente 44,44% e 45,95% (Tabela 31).



Tabela 31 – Tempo médio de permanência na cidade por ocupação dos trabalhadores.

| Rótulos de Linha                          | Até 5 horas | O dia/sem pernoite | Dois dias ou mais | Total Geral |
|---|-------------|--------------------|-------------------|-------------|
| Inativos                                  | 58,82%      | 35,29%             | 5,88%             | 100,00%     |
| Trabalhadores em atividades Agrícolas     | 52,78%      | 44,44%             | 2,78%             | 100,00%     |
| Trabalhadores na administração pública    | 62,50%      | 25,00%             | 12,50%            | 100,00%     |
| Trabalhadores em atividades não agrícolas | 45,95%      | 45,95%             | 8,11%             | 100,00%     |
| Total Geral                               | 52,04%      | 41,84%             | 6,12%             | 100,00%     |

Fonte: Dados da pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

E quando consideramos as diferentes faixas de rendimento, percebemos uma considerável variação entre os deslocamentos nas diferentes faixas. Apesar de ser entre os que têm renda familiar de até R\$1 mil os que apresentam o maior indicador de deslocamentos diários (15,38%), é nesta faixa de rendimento que o deslocamento com um padrão mensal é mais percebido (38,46%), assim como os que apresentam menos de um deslocamento até a cidade por mês (7,69%). O estrato de entrevistados que têm renda mensal de R\$ 1 mil a R\$2 mil é o que apresenta maior heterogeneidade no que concerne a frequência de seus deslocamentos, ainda que neste estrato também prevaleçam os deslocamentos mensais (33,33%), como demonstra a Tabela 32.

Tabela 32 – Frequência da mobilidade campo-cidade considerando a renda familiar.

| Frequência dos deslocamentos por renda (x1000) | Até R\$ 1 | De R\$ 1 a R\$ 2 | De R\$ 2 a R\$ 5 | Mais de R\$ 5 | Total Geral |
|--|-----------|------------------|------------------|---------------|-------------|
| Diária   | 15,38%    | 6,25%            | 2,86%            | 0,00%         | 6,12%       |
| 2 a 4 vezes por semana                         | 7,69%     | 14,58%           | 14,29%           | 50,00%        | 14,29%      |
| Semanal  | 15,38%    | 14,58%           | 37,14%           | 0,00%         | 22,45%      |
| 2 ou 3 vezes por mês                           | 15,38%    | 22,92%           | 25,71%           | 0,00%         | 22,45%      |
| Mensal   | 38,46%    | 33,33%           | 11,43%           | 0,00%         | 25,51%      |
| Menos de uma vez por mês                       | 7,69%     | 4,17%            | 2,86%            | 0,00%         | 4,08%       |
| Variado/Não soube informar                     | 0,00%     | 4,17%            | 5,71%            | 50,00%        | 5,10%       |
| Total Geral                                    | 100,00%   | 100,00%          | 100,00%          | 100,00%       | 100,00%     |

Fonte: Dados da pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

Já no estrato de rendimento familiar de R\$ 2 mil a R\$ 5 mil o padrão de deslocamentos mensais não é predominante, perfazendo apenas 11,43% dos entrevistados, tendo destaque que os que vão a cidade uma vez na semana (37,14%). Entre os trabalhadores com maior renda, mais de R\$ 5 mil mensais, predomina absoluta a parcela que realiza de dois a quatro deslocamentos à cidade por semana, 50% (Tabela 32), sendo que a outra parte dos entrevistados

desta faixa de rendimentos não foi capaz de informar a frequência dos deslocamentos, o que pode indicar uma maior flexibilidade para a mobilidade, nas palavras de Carmelita, 39, assentamento Monjolinho, “Varia muito, não tem assim.... (frequência) determinado. Vai (à cidade) quando precisa. Tem que ir, vai”.

A variação do tempo de permanência na cidade, considerando as diferentes faixas de rendimentos, revela que os entrevistados que têm rendimento de até R\$ 1 mil possuem indicadores idênticos entre os que permanecem na cidade no máximo cinco horas e os que permanecem na cidade o dia todo em cada deslocamento (46,15%). Indicadores similares ao percebido no estrato dos com rendimentos de R\$ 1mil a R\$ 2 mil, 50% que permanecem no máximo cinco horas e 47,92% que permanecem na cidade o dia todo (Tabela 33).

Entre os trabalhadores com rendimento de R\$ 2mil a R\$ 5mil prevalece a parcela que tem tempo mais estreito para apropriação do espaço urbano, ao ponto de 60% destes ficarem na cidade no máximo cinco horas a cada deslocamento. Por outro lado, os que declaram rendimento familiar superior a R\$ 5 mil mensais, unanimemente, permanecem na cidade dois dias ou mais a cada deslocamento (Tabela 33), o que indica maior autonomia para não apenas se ausentar do local de moradia, mas, sobretudo, em deter os meios materiais para ficar mais tempo na cidade.

Tabela 33 – Tempo médio de permanência na cidade considerando a renda familiar.

| Rendimento familiar (x1000) | Até 5 horas | O dia/sem pernoite | Dois dias ou mais | Total Geral |
|-----------------------------|-------------|--------------------|-------------------|-------------|
| Até R\$ 1                   | 46,15%      | 46,15%             | 7,69%             | 100,00%     |
| De R\$ 1 a R\$ 2            | 50,00%      | 47,92%             | 2,08%             | 100,00%     |
| De R\$ 2 a R\$ 5            | 60,00%      | 34,29%             | 5,71%             | 100,00%     |
| Mais de R\$ 5               | 0,00%       | 0,00%              | 100,00%           | 100,00%     |
| Total Geral                 | 52,04%      | 41,84%             | 6,12%             | 100,00%     |

Fonte: Dados da pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

O tempo menor de permanência no espaço urbano e, conseqüentemente, mais estreito para a realização das atividades na cidade encontra um duplo caminho para interpretação, conforme o constatado nas entrevistas. Por um lado, temos aqueles que realmente não fazem questão de permanecer mais tempo na cidade, que se orgulham em pontuar que apenas fazem na cidade o que tinham para fazer e logo retornam ao campo; e outros, ainda, que se pudessem nem na cidade iriam. Observa-se, entretanto, outra parcela que deixa claro ser insuficiente o tempo disponível na cidade; quer seja para a realização das atividades cotidianas mais comuns, como a realização das compras, serviços bancários, etc., quanto para se permitirem a utilização dos espaços urbanos públicos com alguma autonomia.

## 6.2 A UTILIZAÇÃO DIFERENCIAL DOS MEIOS DE TRANSPORTE

A questão dos meios de transportes para os deslocamentos à cidade é de fato um ponto contraditório. O privilégio dentro das políticas públicas concedido ao automóvel como meio de transporte, uma constatação como apresentamos no capítulo 4, apesar de ser observado em maior profusão a partir do contexto das cidades, em virtude dos problemas desencadeados pela individualização dos transportes, merece ser considerado também em seus impactos sobre as populações rurais.

Schor (1999) chama atenção no sentido de que o desenvolvimento da indústria automobilística, dentro do sistema capitalista, é tão central que passa a designar maneiras de organizar a produção (*fordismo, pós-fordismo, toyotismo*).

Sobre esse assunto, Moreira (2016) nos apresenta que a indústria automobilística ganha centralidade no período da segunda revolução industrial, momento em que a metalurgia e a siderurgia tornaram o aço o material cêntrico na produção de objetos e que uma nova “era da energia”, apoiada na energia elétrica e no petróleo, proporcionava as bases da produção da indústria, ao mesmo tempo em que também o são do sistema de comunicação e transporte. Proporcionando o domínio das distâncias, organizando territorialmente o arranjo de espaços em uma nova escala e permitindo uma capacidade de interação e rapidez de trocas de produtos nunca antes vista, “A indústria automobilística, ramo que assume o centro de gravidade do sistema, é a expressão simbólica dessa sociedade criada à imagem e semelhança da engrenagem maquinica da nova revolução industrial [...]” (Moreira, 2006, p. 68).

A criação do automóvel é resultado do desenvolvimento técnico científico aplicado à produção, associado a necessidade objetiva de melhoria das condições de locomoção, permitiu autonomia em relação ao tempo e principalmente ao espaço. O que não impede a criação de contradições, uma vez que no limiar da urbanização capitalista o automóvel torna-se também, e principalmente, mercadoria (Schor, 1999).

A mercadoria, que para Marx (1988, p. 97), é, antes de tudo, algo que por meio de suas propriedades satisfaz as necessidades humanas de quaisquer tipos, sejam elas “do estômago ou da imaginação”. Nesse sentido, é a utilidade de algo que faz dela um valor de uso que se efetiva no uso ou no consumo como valor de troca no modelo capitalista de produção.

No caso do automóvel, retomando Schor (1999), seu consumo como mercadoria se caracteriza por ocorrer na esfera pública da vida, nas ruas, e é por isto que seu uso social como um objeto técnico determinante da vida cotidiana não é neutro, pois carrega consigo e revela

muitas contradições, sendo uma delas exposta em sua generalização, por um lado, e na negação de seu consumo, por outro.

Nos permitimos, nesse sentido, trazer à tona que o automóvel como forma individualizada de locomoção vai se tornar “acessível” a parcela da população que dispõe dos recursos financeiros necessários a aquisição<sup>123</sup> de tal mercadoria; relegando, conseqüentemente, os estratos menos abastados, aos quais restam alternativas como a utilização dos meios coletivos de transporte (quando há) ou ainda de motocicletas.

Para ilustrar a questão, chamamos atenção que, considerando todos os participantes da pesquisa, os automóveis estão presentes em 65,31% dos núcleos familiares, em detrimento de 34,69% dos que não os possuem. Mas, quando consideramos o recorte por renda familiar, temos a dimensão de que a posse do automóvel é unânime entre os que têm renda superior a R\$ 5 mil e vai se reduzindo ao patamar de 38,46% dentre os que dispõe de renda familiar de até R\$ 1 mil, como consta na Tabela 34.

A bicicleta também foi um meio de transporte presente de forma relativamente homogênea nas residências dos estratos de renda mais baixos e intermediário, respectivamente, 30,77% entre os que recebem até R\$ 1 mil, 29,17% entre os de R\$ 1 mil a R\$ 2 mil e 40% entre os de renda na faixa de R\$ 2 mil a R\$ 5 mil. Sendo mais presente no estrato de renda mais alto, 100% entre os que recebem mais de R\$ 5 mil (Tabela 34).

Importante, sobre isto, é destacar que a bicicleta parece assumir papéis diferentes entre os estratos pesquisados. Se entre os de renda inferior em alguns casos ela realmente se torna um meio de transporte para acesso à cidade, sobretudo entre os que residem em áreas próximas a cidade, assim como para mobilidade interna no campo (Figura 26 A e B); em outros casos, ela se restringe a mobilidade interna ou ainda ao lazer de membros da família, como destaca Margarete, 31, moradora de da colônia Pulador: “Tenho aí (bicicleta), mas é mais para as crianças andarem [...] as vezes usa numa precisão (*Sic*)”.

Um cenário muito distante de um passado rememorado por Augusto, 72, morador do assentamento Monjolinho, sobre as dificuldades em se deslocar até a cidade, de bicicleta, na época da ocupação e implantação do assentamento: “Eu ia, logo que nós começamos aqui (final

---

<sup>123</sup> A título de exemplo, um automóvel marca/modelo Fiat Mobi 1.0, que pode ser considerado um “popular” de entrada no mercado, tem custo de aproximadamente R\$ 74.990,00, em outubro de 2024, conforme informações da fabricante, disponível em: [https://mobi.fiat.com.br/monte.html?gclid=EA1aIQobChMIrcDbwu6ngQMVAW6RCh158QVhEAAYAiAAEgLSN\\_D\\_BwE&gclid=aw.ds#versao](https://mobi.fiat.com.br/monte.html?gclid=EA1aIQobChMIrcDbwu6ngQMVAW6RCh158QVhEAAYAiAAEgLSN_D_BwE&gclid=aw.ds#versao)

da década de 1980) a gente ia de bicicleta, cinco horas viajando... 45 quilômetros [...] quarenta minutos era só pra subir aquela serrinha empurrando a bicicleta [...] hoje tá uma beleza”.

Tabela 34 – Presença de meios de transporte no núcleo familiar considerando renda familiar.

| Renda familiar (x1000)    | Não     | Sim     | Total Geral |
|---------------------------|---------|---------|-------------|
| <b>Automóvel</b>          |         |         |             |
| Até R\$ 1                 | 61,54%  | 38,46%  | 100,00%     |
| De R\$ 1 a R\$ 2          | 47,92%  | 52,08%  | 100,00%     |
| De R\$ 2 a R\$ 5          | 8,57%   | 91,43%  | 100,00%     |
| Mais de R\$ 5             | 0,00%   | 100,00% | 100,00%     |
| Total Geral               | 34,69%  | 65,31%  | 100,00%     |
| <b>Motocicleta</b>        |         |         |             |
| Até R\$ 1                 | 38,46%  | 61,54%  | 100,00%     |
| De R\$ 1 a R\$ 2          | 27,08%  | 72,92%  | 100,00%     |
| De R\$ 2 a R\$ 5          | 22,86%  | 77,14%  | 100,00%     |
| Mais de R\$ 5             | 50,00%  | 50,00%  | 100,00%     |
| Total Geral               | 27,55%  | 72,45%  | 100,00%     |
| <b>Bicicleta</b>          |         |         |             |
| Até R\$ 1                 | 69,23%  | 30,77%  | 100,00%     |
| De R\$ 1 a R\$ 2          | 70,83%  | 29,17%  | 100,00%     |
| De R\$ 2 a R\$ 5          | 60,00%  | 40,00%  | 100,00%     |
| Mais de R\$ 5             | 0,00%   | 100,00% | 100,00%     |
| Total Geral               | 65,31%  | 34,69%  | 100,00%     |
| <b>Charrete / carroça</b> |         |         |             |
| Até R\$ 1                 | 100,00% | 0,00%   | 100,00%     |
| De R\$ 1 a R\$ 2          | 97,92%  | 2,08%   | 100,00%     |
| De R\$ 2 a R\$ 5          | 85,71%  | 14,29%  | 100,00%     |
| Mais de R\$ 5             | 100,00% | 0,00%   | 100,00%     |
| Total Geral               | 93,88%  | 6,12%   | 100,00%     |

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

Quanto as tradicionais carroças (charretes), destacamos que elas ainda se constituem um “artefato” presente no ambiente rural entre 6,12% dos participantes da pesquisa, indicador que pode ser considerado baixo em comparação com os meios mais “tecnológicos” e modernos, como o automóvel e a motocicleta. Isto nos permite um duplo sentido de interpretação.

O primeiro que se refere ao fato de que, ainda que não tenhamos aferido entre os participantes da pesquisa, este ainda é um meio de transporte utilizado para a mobilidade campo-cidade, como podemos identificar durante as observações a campo (Figura 26 C); em que pese o fato de que empiricamente percebemos enorme declínio da presença das carroças no espaço urbano de ambas as cidades, cenário que era recorrente há 15 ou 20 anos.

Figura 26 – Utilização de motocicletas, bicicletas e carroças no ambiente rural de Anastácio e Aquidauana/MS.



A e B) Ciclistas transitam pela rodovia MS-170 na altura da Colônia Pulador, Anastácio/MS; C) Carroceiros trafegam na MS-170 em direção a cidade de Anastácio/MS; e D) Motociclista transita na rodovia MS-345 na região do Assentamento Indaiá, Aquidauana/MS.

Fonte: O próprio autor (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

O segundo é a forma como a carroça ainda é um “objeto” presente no ambiente rural, ainda que não mais como meio de transporte majoritário. Passam, desta forma, a compor o conjunto simbólico de parte dos rurais, na maioria das vezes remontando ao passado vivido em suas comunidades. Como podemos identificar na fala de Estevão, 69, morador da Colônia Pulador, que fez questão de nos levar até a pequena garagem de madeira onde repousa sua carroça em excelente estado de conservação: “Eu uso ainda, tem uma meia dúzia aqui (na colônia) que ainda tá usando, tenho o maior capricho por ela (a carroça) [...] foi da onde a gente arrumou o básico da vida, foi em cima de uma carroça, daqui pra lá, pra Anastácio, foi feito tudo com ela”. Já em outros casos, a presença carroça nos núcleos familiares parece não representar maiores simbologias, nem mesmo uma utilidade prática no cenário atual, como

demonstra Luzia, 46, moradora no Assentamento Indaiá: “Tem aí (a carroça). Fica parada, não acha pra quem vender, fica aí se acabando”.

Por outro lado, a motocicleta é o meio de transporte com maior penetração entre as famílias, tendo seu uso muito disseminado no cotidiano rural (Figura 26 D), sendo presente em 72,45% dos núcleos familiares, tendo maior predominância nos estratos de renda intermediários: 77,14% entre os de renda familiar de R\$ 2 mil a R\$ 5 mil e 72,92% entre os de renda de R\$ 1 mil a R\$ 2 mil. A motocicleta também está muito presente entre as famílias de menor renda, 61,54% entre os que possuem rendimento de até R\$ 1 mil, constituindo-se também nesse estrato o meio de transporte mais presente. Na contramão dessa tendência, entre as famílias de maior renda a motocicleta está presente em 50,00% dos casos (Tabela 34).

O que podemos concluir é que, havendo a base material que permita a escolha, será o automóvel o meio de transporte a ser adquirido na busca de possibilitar o transporte individualizado; quando àquela não há, a motocicleta surge como opção mais “barata e econômica”.

No mesmo sentido, quando questionamos os participantes sobre o meio de transporte que majoritariamente utilizam para acessar a cidade, podemos perceber variações importantes em relação a renda familiar.

Como demonstra a Tabela 35, a motocicleta é o meio de transporte majoritariamente utilizado entre os moradores dos estratos de renda mais baixos, 30,77% entre os de renda familiar de até R\$ 1 mil e 37,50% entre os de renda que varia de R\$ 1 a R\$ 2 mil. Contudo, neste último, em percentual muito similar aos que utilizam o carro próprio como meio para mobilidade (35,42%). Dentre os estratos de renda mais altos, o uso do carro próprio é majoritário, perfazendo 68,57% entre os que detêm renda familiar de R\$ 2 a R\$ 5 mil, e unânime entre os que detêm renda superior a R\$ 5 mil.

Tabela 35 – Meio de transporte utilizado nos deslocamentos à cidade, por renda familiar.

| Renda familiar   | Bicicleta | Carro de terceiro* | Carro próprio | Motocicleta | Transporte Coletivo (ônibus) |
|------------------|-----------|--------------------|---------------|-------------|------------------------------|
| Até R\$ 1        | 7,69%     | 15,38%             | 23,08%        | 30,77%      | 23,08%                       |
| De R\$ 1 a R\$ 2 | 2,08%     | 10,42%             | 35,42%        | 37,50%      | 14,58%                       |
| De R\$ 2 a R\$ 5 | 0,00%     | 2,86%              | 68,57%        | 25,71%      | 2,86%                        |
| Mais de R\$ 5    | 0,00%     | 0,00%              | 100,00%       | 0,00%       | 0,00%                        |
| Total Geral      | 2,04%     | 8,16%              | 46,94%        | 31,63%      | 11,22%                       |

\* Carro de terceiro/Carona/Fretamento/Serviço de Saúde.

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

E por outro lado, no estrato de renda mais baixo (até R\$ 1 mil), os meios de transporte utilizados são mais heterogêneos, pois, além da motocicleta como já destacado, é expressiva a parcela dos que utilizam o carro próprio (23,08%), igualmente os que se deslocam mediante a utilização do transporte coletivo (23,08%), destacando-se também os que se utilizam majoritariamente veículo de terceiro<sup>124</sup> (15,38%), e, ainda, significativo número dos que se deslocam de bicicleta (7,69%). Heterogeneidade que também se apresenta no estrato dos que têm renda entre R\$ 1 mil a R\$ 2 mil, mas com números inferiores no que diz respeito ao uso da bicicleta (2,08%), do veículo de terceiro (10,42%) e do transporte coletivo (14,58%) (Tabela 35).

A utilização predominante da motocicleta para os deslocamentos até a cidade, entre os trabalhadores de nossa pesquisa, pode ser explicada pelo momento que esse meio de transporte encontra na sociedade brasileira. Para Vasconcellos (2008) a motocicleta como meio de transporte vem ganhando nas últimas décadas destaque na expansão da frota no Brasil. Seu impulso maior se deu a partir da onda do liberalismo econômico, expresso em suas forças de desregulamentação e privatização, que ocorre no país a partir do início da década de 1990.

Se compararmos a evolução da frota nacional de automóveis<sup>125</sup> e de motocicletas<sup>126</sup> nos últimos 25 anos, podemos constatar tanto a vertiginosa proliferação dos automóveis, que saem de 19,2 milhões de unidades em 1998 para 74,7 milhões em 2023, um aumento de 388% na frota de automóveis no período; concomitantemente à evolução do número de motocicletas, que apresenta um crescimento ainda mais exponencial, passando de 2,7 milhões de unidades em 1998 para 32,4 milhões em 2023, quantitativo que supera 1.163% em relação ao início da série histórica (Senatran, 2023), como demonstramos no Gráfico 18.

---

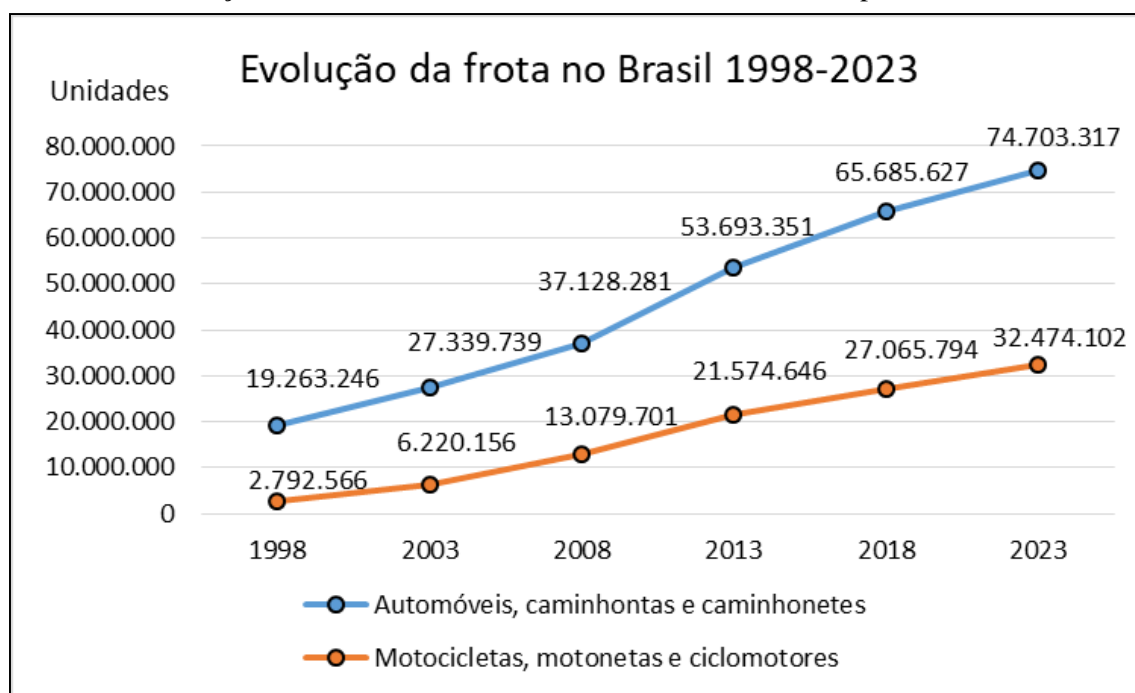
<sup>124</sup> Seja mediante um serviço público, uma carona ou até mesmo fretamento

<sup>125</sup> Aqui considerados automóveis, caminhonetes e caminhonetas.

<sup>126</sup> Aqui considerados motocicletas, motonetas e ciclomotores.



Gráfico 18 – Evolução da frota de automóveis e motocicleta no Brasil no período de 1998 a 2023.



Fonte: Senatran (2023). Organizado pelo autor (2024).

Para evidenciar melhor o ritmo diferenciado do avanço das frotas, observamos que no ano de 1998 para cada motocicleta em circulação havia 6,9 automóveis; já em 2023, para cada motocicleta há 2,3 automóveis (SENATRAN, 2023). Estamos, nesse sentido, diante de uma transição que não é apenas quantitativa, mas também qualitativa em relação ao sistema de transporte de pessoas, assim como das próprias especificidades do sistema viário. Os meios de transporte clássicos e menos tecnológicos perdem espaço no campo: cavalos, carroças e bicicletas vão saindo da cena, embora ainda sejam utilizados na mobilidade campo-cidade e na mobilidade interna (rural-rural).

Sobre o avanço da motocicleta, Vasconcellos (2008) descreve que sendo notadamente o meio de transporte mais perigoso e letal para o usuário, sua propagação no Brasil se deve em grande parte a postura irresponsável das autoridades públicas com rápida e irrestrita aceitação da motocicleta. Aceitação amparada na ideia da industrialização como um “bem em si” e da motorização da sociedade como “progresso”. Soma-se a isto, a ganância da indústria que invariavelmente esquiva-se da discussão dos riscos sociais desse modal, algo semelhante às indústrias do cigarro e do álcool.

As estratégias de publicidade para a efetivação de novos produtos como um desejo popular foi apresentado por Harvey (2008) como condição intrínseca e essencial na aceleração do tempo de reprodução do capital, em que a superação do espaço pelo tempo torna possível a distribuição das mercadorias a todos os lugares e, neles, a criação de sua demanda. O que passa

pelo papel da imagem, que por meio da indústria cultural orienta a disseminação do consumo de massas.

Santos *et al.* (2021), ao pesquisar a motivação da escolha da motocicleta por parte de motociclistas que sofreram acidentes, revela que aspectos como economia financeira na aquisição, manutenção e custo de operação, associada a economia de tempo (agilidade nos deslocamentos, facilidade para estacionamento) apareceram juntos como os motivos mais relatados para utilização das motocicletas. Isso remete à ideia de que esses dois fatores estão interligados, na decisão dos motociclistas em escolher a motocicleta como meio de transporte, por permitir a compressão do espaço e do tempo, gerando conseqüentemente benefícios econômicos. Ainda que a pesquisa se refira a dinâmica das cidades, acreditamos que essa lógica seja em alguma medida similar no espaço rural.

A compressão do tempo-espaço, Harvey (2008), apresenta as bases para se pensar a maneira em que a vida cotidiana se encontra no centro da aceleração e efemeridade conduzidas a partir do ciclo de reprodução do capital, ou do giro do capital, para ser mais preciso com Harvey. Diante da aceleração generalizada dos tempos de giro do capital, da produção, da troca e do consumo, suas conseqüências recaem também sobre as maneiras pós-modernas de pensar, de sentir, de agir, em que se constata a perda de um sentido do futuro, exceto e na medida em que o futuro possa ser descontado do presente.

Neste sentido, concluímos, a própria ideia de economia ou otimização do tempo futuro passa a orientar, e porque não justificar, a decisão da aquisição da motocicleta como um meio de transporte que lhe permita colocar-se “competitivo” num futuro acelerado, representação e projeção do presente, em que a agilidade e a economia proporcionada pela motocicleta também sejam requeridas pelas dinâmicas de produção e reprodução no espaço rural.

A utilização dos meios de transporte, contudo, apresenta outras variações a partir de outros recortes, como em relação à ocupação dos trabalhadores.

Destaca-se que o automóvel é o meio de transporte utilizado de forma mais ampliada entre os trabalhadores em atividades agrícolas, 58,33% desse estrato, sendo menos utilizado entre os trabalhadores em atividades não agrícolas (37,84%). A utilização da motocicleta como meio de transporte predominante para acesso à cidade é relativamente homogênea entre todos os tipos de ocupação, sendo menos utilizada pelos trabalhadores na administração pública (25,00%) e mais utilizada entre os trabalhadores em atividades agrícolas (33,33%) e entre os trabalhadores em atividades não agrícolas (32,43%). Os inativos são os que apresentaram maior dependência da utilização do transporte coletivo (23,53%), como demonstra a Tabela 36.

Os dados chamam atenção, também, para o fato de o uso da motocicleta não ser tão dissonante entre a maioria das faixas etárias (33,33% entre os entrevistados de 18 a 29 anos, 40,00% no estrato de 30 a 39 anos, 30,00% entre os de 40 a 49 anos de idade e 38,10% entre os de 50 a 59 anos), com exceção dos idosos (60 anos ou mais), que são os que menos utilizam a motocicleta na mobilidade campo-cidade (18,18%).

Tabela 36 - Meio de transporte utilizado nos deslocamentos a cidade por ocupação, local de moradia, faixa etária e gênero.

|   | Bicicleta | Carro de terceiro* | Carro próprio | Motocicleta | Transporte Coletivo (ônibus) |
|---|-----------|--------------------|---------------|-------------|------------------------------|
| <b>Ocupação</b>                           |           |                    |               |             |                              |
| Inativos                                  | 0,00%     | 5,88%              | 41,18%        | 29,41%      | 23,53%                       |
| Trabalhadores em atividades Agrícolas     | 2,78%     | 0,00%              | 58,33%        | 33,33%      | 5,56%                        |
| Trabalhadores na administração pública    | 0,00%     | 12,50%             | 50,00%        | 25,00%      | 12,50%                       |
| Trabalhadores em atividades não agrícolas | 2,70%     | 16,22%             | 37,84%        | 32,43%      | 10,81%                       |
| <b>Local de moradia</b>                   |           |                    |               |             |                              |
| Assentamento Rural                        | 0,00%     | 15,15%             | 51,52%        | 27,27%      | 6,06%                        |
| Sede de Distrito                          | 0,00%     | 4,35%              | 43,48%        | 13,04%      | 39,13%                       |
| Sítio, chácara ou fazenda                 | 4,76%     | 4,76%              | 45,24%        | 45,24%      | 0,00%                        |
| <b>Faixa etária</b>                       |           |                    |               |             |                              |
| 18 a 29 anos                              | 0,00%     | 6,67%              | 40,00%        | 33,33%      | 20,00%                       |
| 30 a 39 anos                              | 0,00%     | 15,00%             | 35,00%        | 40,00%      | 10,00%                       |
| 40 a 49 anos                              | 0,00%     | 10,00%             | 45,00%        | 30,00%      | 15,00%                       |
| 50 a 59 anos                              | 9,52%     | 4,76%              | 42,86%        | 38,10%      | 4,76%                        |
| 60 anos ou mais                           | 0,00%     | 4,55%              | 68,18%        | 18,18%      | 9,09%                        |
| <b>Renda familiar (x1000)</b>             |           |                    |               |             |                              |
| Até R\$ 1                                 | 7,69%     | 15,38%             | 23,08%        | 30,77%      | 23,08%                       |
| De R\$ 1 a R\$ 2                          | 2,08%     | 10,42%             | 35,42%        | 37,50%      | 14,58%                       |
| De R\$ 2 a R\$ 5                          | 0,00%     | 2,86%              | 68,57%        | 25,71%      | 2,86%                        |
| Mais de R\$ 5                             | 0,00%     | 0,00%              | 100,00%       | 0,00%       | 0,00%                        |
| <b>Gênero</b>                             |           |                    |               |             |                              |
| Feminino                                  | 2,13%     | 10,64%             | 40,43%        | 36,17%      | 10,64%                       |
| Masculino                                 | 1,96%     | 5,88%              | 52,94%        | 27,45%      | 11,76%                       |
| Total Geral                               | 2,04%     | 8,16%              | 46,94%        | 31,63%      | 11,22%                       |

\* Carro de terceiro/Carona/Fretamento/Serviço de Saúde.

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

A utilização dos meios de transporte irá conter um recorte de renda muito claro, ao passo que a utilização da bicicleta é maior na faixa de renda mais baixa, 7,69% entre os que ganham até R\$ 1 mil, sendo também nas faixas de menor rendimento onde se encontram maior parte dos que se deslocam por meio de carro de terceiro/carona: 15,38% entre os que ganham até R\$ 1 mil e 10,42% entre os que possuem renda de R\$ 1 a R\$ 2 mil. Nas faixas de menor renda, ainda, concentram-se os que se utilizam do transporte coletivo para acesso a cidade, 23,08 % na faixa de renda mais baixa. A motocicleta é mais utilizada pelos entrevistados de renda familiar intermediária, 37,50% na faixa dos que têm renda de R\$ 2 a R\$ 5 mil, e o automóvel próprio é utilizado nos deslocamentos à cidade pela totalidade (100,00%) dos entrevistados com renda familiar superior a R\$ 5 mil.

E quando o recorte dos meios para transporte utilizados por gênero, temos que o uso do automóvel é mais recorrente entre os homens (52,94%) em relação às mulheres (40,43%). Indicador que no caso das mulheres se assemelha a utilização da motocicleta como meio de transporte predominante nos deslocamentos à cidade, 36,17%, reduzindo-se a apenas 27,45% entre os homens.

Em Lordano (2019a) também identificamos que os homens cotidianamente se utilizam mais do automóvel para os deslocamentos até a cidade em relação as mulheres, mas naquela oportunidade em uma proporção ainda mais dissonante (50,00 % entre os homens e apenas 22,50 % entre as mulheres), havendo considerável diferença na utilização da motocicleta em relação à pesquisa presente, uma vem que sua utilização havia sido constatada apenas entre os homens (8,70%).

Acreditamos que essa diferença decorra do fato de que em Lordano (2019a) a pesquisa foi realizada em um distrito (sede e entorno rural), que contava com a oferta do serviço de transporte coletivo, o qual era amplamente utilizado pelas mulheres<sup>127</sup>. Aspecto que difere substancialmente do recorte da pesquisa atual, uma vez que envolve trabalhadores de localidades diferentes, que possuem particularidades, sobretudo, em relação a oferta de transporte coletivo, a distância até a cidade, a qualidade diferencial das estradas e rodovias de acesso, entre outros.

Neste sentido, o recorte do local de moradia nos dá a dimensão da influência de um sistema de transporte coletivo sobre a mobilidade.

---

<sup>127</sup> Em Lordano (2019a) o transporte coletivo era o meio de transporte predominante para os deslocamentos para a cidade para 65,00% das mulheres participantes da pesquisa.

A utilização do automóvel próprio para acesso à cidade é majoritária, com indicador mais elevado entre os moradores dos assentamentos rurais (51,52%), mas também muito presente entre os moradores dos distritos (43,48%) e entre os que residem nas colônias, sítios, chácaras e fazendas (45,24%). Neste último, em nível idêntico aos que utilizam a motocicleta em seus deslocamentos cotidianos (45,24%); havendo redução muito representativa na utilização da motocicleta entre os moradores dos assentamentos rurais (27,27%) e, sobretudo, dos distritos (apenas 13,04%) (Tabela 36).

Imaginamos que esta diferença na utilização da motocicleta está diretamente ligada ao fato da presença da oferta de transporte coletivo nos distritos, em oposição a sua ausência na maioria das localidades estudadas, como veremos adiante. O transporte coletivo é meio predominante de deslocamento até a cidade para 39,13 % dos moradores dos distritos, enquanto perfaz o meio de transporte de 6,06% dos moradores dos assentamentos rurais, não tendo constado sua utilização pelos entrevistados residentes nas colônias, sítios, chácaras e fazendas.

A dependência das bases materiais para a posse dos meios de transporte individualizados somada a falta do transporte coletivo na maioria das localidades pesquisadas expõe e explica a parcela de 15,15% dos moradores dos assentamentos que utilizam de carro de terceiro<sup>128</sup> para seus deslocamentos, ao passo que essa estratégia é utilizada por apenas 4,35% dos moradores dos distritos e 4,76% dos moradores nas demais áreas rurais. A utilização de carro de terceiro também é muito percebida entre as mulheres (10,64%) e entre os trabalhadores na administração pública (12,50%) (Tabela 36).

A frequência dos deslocamentos varia de acordo com o meio de transporte majoritariamente utilizado nos deslocamentos. Os que se utilizam do carro próprio são o grupo que demonstram maior heterogeneidade quanto à frequência, ainda que o maior número seja dos que vão a cidade duas ou três vezes no mês (28,26%) e que o deslocamento mensal também seja muito acentuado (23,91%). Há também significativa parcela deste estrato que vai à cidade de duas a quatro vezes na semana (17,39%). Entre os motociclistas, o padrão de deslocamento mensal é pouco percebido, apenas 9,68%, e se destacam os deslocamentos semanais (35,48%) e os que de duas a quatro vezes na semana frequentam a cidade (19,35%), como demonstra a Tabela 37.

---

<sup>128</sup> Carro de terceiro/Carona/Fretamento/Serviço de Saúde.

Tabela 37 – Frequência dos deslocamentos considerando os meios de transporte utilizados nos deslocamentos a cidade.

| Frequência dos deslocamentos   | Bicicleta | Carro de terceiro* | Carro próprio | Motocicleta | Transporte Coletivo (ônibus) | Total Geral |
|--------------------------------|-----------|--------------------|---------------|-------------|------------------------------|-------------|
| Diária                         | 50,00%    | 0,00%              | 2,17%         | 9,68%       | 9,09%                        | 6,12%       |
| 2 a 4 vezes por semana         | 0,00%     | 0,00%              | 17,39%        | 19,35%      | 0,00%                        | 14,29%      |
| Semanal                        | 50,00%    | 12,50%             | 19,57%        | 35,48%      | 0,00%                        | 22,45%      |
| 2 ou 3 vezes por mês           | 0,00%     | 12,50%             | 28,26%        | 12,90%      | 36,36%                       | 22,45%      |
| Mensal                         | 0,00%     | 75,00%             | 23,91%        | 9,68%       | 45,45%                       | 25,51%      |
| Menos de uma vez por mês       | 0,00%     | 0,00%              | 4,35%         | 3,23%       | 9,09%                        | 4,08%       |
| Variado/<br>Não soube informar | 0,00%     | 0,00%              | 4,35%         | 9,68%       | 0,00%                        | 5,10%       |
| Total Geral                    | 100,00%   | 100,00%            | 100,00%       | 100,00%     | 100,00%                      | 100,00 %    |

\* Carro de terceiro/Carona/Fretamento/Serviço de Saúde.

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

A Tabela 37 também permite visualizar que a parcela que apresenta menor mobilidade no que se refere a frequência dos deslocamentos é justamente a que não detém os meios próprios de transporte. Entre os usuários do transporte coletivo prevalecem os deslocamentos mensais (45,45%), com uma incidência considerável dos que vão a cidade duas ou três vezes no mês (36,36%), o que pode ser explicado pelo impacto dos custos que o transporte coletivo tem sobre a renda dos usuários, uma vez que esse estrato é majoritariamente composto pelos entrevistados de menor renda familiar. Mas nenhuma restrição pode ser comparada ao percebido entre os que se utilizam de carro de terceiro/carona para a prática da mobilidade. Nesse estrato, 75% dos entrevistados se deslocam à cidade uma única vez no mês.

A utilização diferencial dos meios de transporte entre os recortes apresentados torna-se ainda importante quando podemos confrontá-lo diretamente com a influência que exercem sobre o ritmo da estadia dos sujeitos na cidade; o que pode ser visualizado, em um primeiro momento, no tempo que o usuário de cada meio de transporte costuma permanecer na cidade.

A Tabela 38 apresenta os dados que, aliados aos relatos dos participantes da pesquisa, nos permitem afirmar que a utilização do transporte coletivo restringe consideravelmente o tempo disponível para os trabalhadores realizarem suas atividades pretendidas em seus deslocamentos à cidade. Entre os que se utilizam do transporte coletivo, 81,82% declararam permanecer na cidade no máximo cinco horas a cada deslocamento.

Tabela 38 – Tempo de permanência na cidade por meio de transporte utilizado para os deslocamentos.

| Tempo médio de permanência na cidade | Bicicleta | Carro de terceiro* | Carro próprio | Motocicleta | Transporte Coletivo (ônibus) | Total Geral |
|--------------------------------------|-----------|--------------------|---------------|-------------|------------------------------|-------------|
| Até 5 horas                          | 50,00%    | 50,00%             | 43,48%        | 54,84%      | 81,82%                       | 52,04%      |
| O dia/sem pernoite                   | 50,00%    | 37,50%             | 47,83%        | 41,94%      | 0,00%                        | 41,84%      |
| Dois dias ou mais                    | 0,00%     | 12,50%             | 8,70%         | 3,23%       | 18,18%                       | 6,12%       |
| Total Geral                          | 100,00%   | 100,00%            | 100,00%       | 100,00%     | 100,00%                      | 100,00%     |

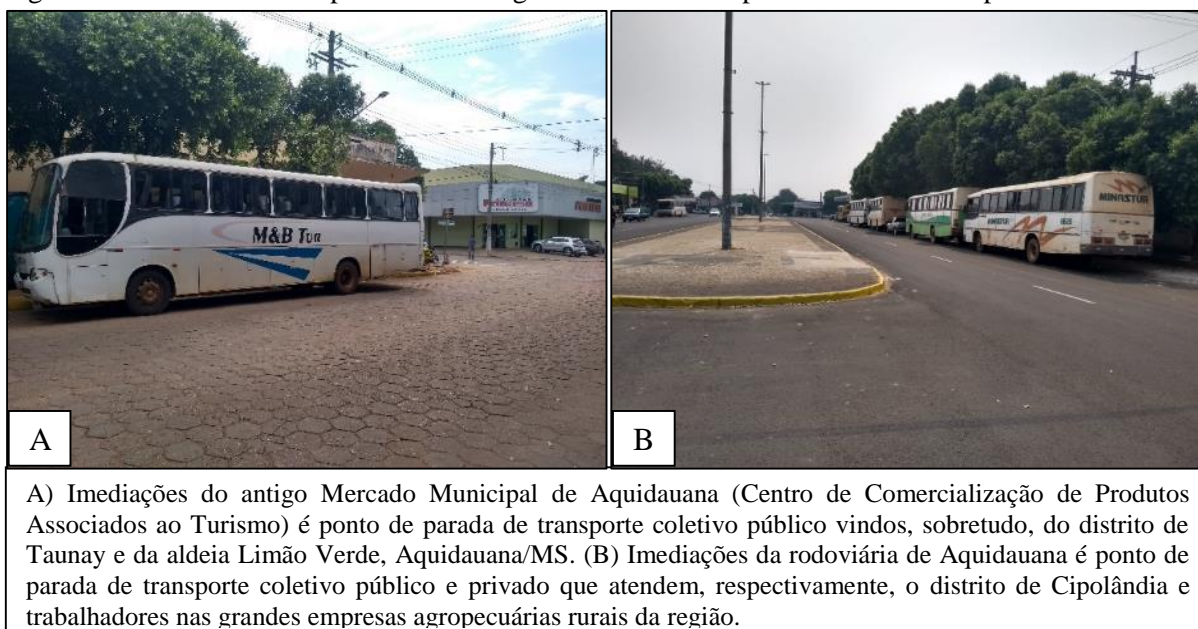
Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

O que explica essa característica são os horários dos ônibus nos distritos, que partem na maioria dos casos no início da manhã, permanecendo inerte no “ponto de parada” até seu retorno no início da tarde, imprimindo imensa restrição ao uso da cidade pelos passageiros. Para aqueles que podem pousar na cidade, regressar em outro dia torna-se opção, como para os 18,18% que utilizam os coletivos públicos e que permanecem dois dias ou mais na cidade, maior indicador entre todos os meios de transporte constatados.

Do ponto de vista da cidade, o transporte coletivo consolida duas espacialidades urbanas que são impactadas por esse transporte em específico. Um em torno da rodoviária de Aquidauana, que recebe três vezes por semana o coletivo público vindo do distrito de Cipolândia, assim como de forma alternada o transporte público vindo das aldeias indígenas da região, sobretudo da aldeia Limão verde e da terra Indígena Taunay-Ipegue, ambos Aquidauana.

A rodoviária de Aquidauana também costuma ser o ponto de parada dos ônibus privados que transportam mensalmente os empregados de grandes fazendas da região, além de obviamente ser o destino dos ônibus de linha intermunicipal disponíveis aos moradores dos distritos de Camisão e Piraputanga (Figura 27 B). Nesse sentido, no espaço entorno a rodoviária se fortalece uma microcentralidade comercial com supermercados, farmácias, postos de combustíveis, restaurantes, lojas de vestuários, local de comercialização da produção indígena, entre outros.

Figura 27 – Ônibus de transporte coletivo aguardam na cidade para retornar ao campo.



A) Imediações do antigo Mercado Municipal de Aquidauana (Centro de Comercialização de Produtos Associados ao Turismo) é ponto de parada de transporte coletivo público vindos, sobretudo, do distrito de Taunay e da aldeia Limão Verde, Aquidauana/MS. (B) Imediações da rodoviária de Aquidauana é ponto de parada de transporte coletivo público e privado que atendem, respectivamente, o distrito de Cipolândia e trabalhadores nas grandes empresas agropecuárias rurais da região.

Fonte: O próprio autor (2022).

A segunda espacialidade em torno do transporte coletivo campo-cidade gira em torno do antigo Mercado Municipal de Aquidauana (atual Centro de Comercialização de Produtos Associados ao Turismo), o qual é ponto de parada recorrente dos ônibus que prestam o transporte coletivo público vindo do distrito de Taunay (Figura 27 A), da Terra indígena Limão Verde e, de forma intermitente, da van que realiza o transporte disponível aos moradores dos distritos de Piraputanga e Camisão.

Por localizar-se na região do centro comercial tradicional de Aquidauana, esse ponto de parada permite aos usuários contato mais direto com os serviços comerciais de bens e serviços, pessoais e para o domicílio, serviços bancários e outros, assim como configura um ponto de comercialização de parte da produção agrícola indígena nos quiosques junto à Estação Ferroviária.

Mas, mesmo diante da possibilidade de acesso ao comércio, o horário limitado de permanência na cidade possibilitado pelo transporte coletivo público leva a tomada de outras alternativas para a mobilidade campo-cidade. Algumas dessas, advém do momento da expansão dos serviços de transporte privado possibilitada pelo momento técnico e informacional. Serviços como *Uber* e *Ubzero*, são plataformas em plena operação nas cidades de Anastácio e Aquidauana e que começam a ditar novas tendências à mobilidade no ambiente rural.

Como podemos constatar nas palavras de Jairo, 22, estudante residente no distrito de Taunay, que afirma utilizar em sua dinâmica familiar os deslocamentos por meio do ônibus, nos casos em que precisar voltar rápido ou que tenha que transportar grandes volumes da cidade,



como nas compras de supermercado; mas que, quando necessita permanecer mais tempo na cidade para suas atividades, o fretamento compartilhado torna-se alternativa: “Às vezes compensa ir de Uber [...] tem gente aqui que faz Uber, dá pra dividir entre quatro, sai o mesmo preço do ônibus e dá tempo de fazer as coisas, fica o dia todo lá. Banco, essas coisas assim não dá pra fazer quando vai de ônibus. Não dá tempo (*Sic*)”.

E diante das limitações impostas e ao passo que automóveis e motocicletas ganham espaço como meio de transporte entre os moradores do campo, verifica-se o declínio da oferta do transporte coletivo público no campo. Em Lordano (2019a), verificamos que no caso específico do distrito de Cipolândia, Aquidauana/MS, operavam empresas que prestavam o serviço de transporte até as cidades de Aquidauana e Campo Grande (o que na pesquisa atual ainda se verifica), mas já sendo percebida a diminuição da demanda pelo serviço. Na perspectiva dos representantes das empresas que prestam o serviço, o aumento da frota de veículos seria a causa da diminuição do número dos usuários, dificultando a manutenção do serviço.

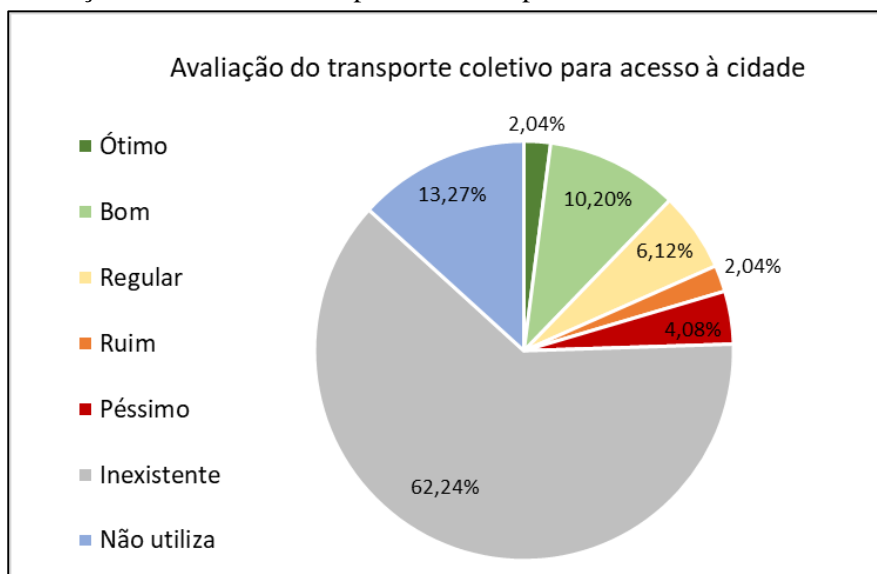
Fato similar constatamos nos assentamentos São Manoel e Monjolinho e em parte das colônias Paulista e Pulador, que foram atendidos pelo transporte coletivo de passageiros até o ano de 2020, quando o serviço foi encerrado em virtude do agravamento das consequências econômicas impostas pela restrição à mobilidade durante a pandemia *Covid19* (momento em que o distanciamento social era fundamental para a contenção do quadro pandêmico). No relato de Inácio, 76, morador do assentamento Monjolinho: “Tinha, mas parou (o transporte coletivo para a cidade). Já tinha diminuído o movimento bastante [...] de um tempo pra cá todo mundo tem carro, quase. Daí parou na época do *Covid* ... aquela coisa toda, e não voltou mais (*sic*)”.

Na atualidade (ano de 2024), no município de Anastácio não há serviço de transporte coletivo público para deslocamento até a cidade. No município de Aquidauana, todos os quatro distritos (Camisão, Piraputanga, Cipolândia e Taunay) e, em alguma medida, o assentamento Indaiá são atendidos por esse serviço.

No Gráfico 19, apresentamos a avaliação geral dos entrevistados acerca do sistema de transporte coletivo nos municípios, destacando-se que para 62,24% dos entrevistados o serviço é inexistente; outros 13,27% afirmaram não utilizar o transporte coletivo existente em sua localidade; 2,04% classificou o serviço disponível como ótimo; 10,20% como de boa qualidade;

6,12% como um serviço de qualidade regular; 2,04% como ruim; e 4,08% como de péssima qualidade<sup>129</sup>.

Gráfico 19 – Avaliação do sistema de transporte coletivo para acesso à cidade.



Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

Para grande parte dos entrevistados, a falta do transporte coletivo nestas localidades não é vista como um problema central para os trabalhadores. Quando questionados sobre qual o principal problema que enfrentam para realizar seus deslocamentos cotidianos até a cidade, a falta de transporte coletivo não foi citada por nenhum trabalhador entrevistado. Contudo, aspectos em torno do transporte coletivo foram citados, sobretudo entre aqueles que o utilizam cotidianamente, questões que envolvem principalmente os custos das tarifas e os horários de operação do transporte.

Neste sentido, entre os entrevistados que utilizam o transporte coletivo para acessar a cidade, 27,27% afirmaram ser o custo com o transporte coletivo o principal problema enfrentado para a mobilidade cotidiana; outros 27,27% citaram os horários e a frequência das viagens como principal dificuldade para a mobilidade; e 18,18% disseram que sua maior dificuldade para a mobilidade é a falta de meio de transporte individual, ou seja, a dependência do transporte coletivo. Outros 9,09% pontuaram a má qualidade do transporte coletivo como

<sup>129</sup> Quando consideramos apenas os entrevistados que efetivamente utilizam regularmente o transporte coletivo público para ir até a cidade, a avaliação obtida é que o sistema é regular para 55,56%, bom para 33,33% e de péssima qualidade para 11,11%.

aspecto que mais dificulta a mobilidade; e, por fim, 9,09% citaram a falta de transporte na cidade<sup>130</sup> como a maior dificuldade a ser superada na mobilidade, como destaca a Tabela 39.

Tabela 39 – Principais dificuldades para a mobilidade cotidiana campo-cidade entre os usuários do transporte coletivo, bicicleta ou veículo de terceiro.

| Principal problema enfrentado para a mobilidade até à cidade |         |
|--|---------|
| Transporte coletivo  |         |
| Custo com o transporte coletivo                              | 27,27%  |
| Falta de meio de transporte individual                       | 18,18%  |
| Falta de transporte na cidade                                | 9,09%   |
| Horários/frequência do transporte coletivo                   | 27,27%  |
| Má qualidade do transporte coletivo                          | 9,09%   |
| Nenhum   | 9,09%   |
| Total Geral  | 100,00% |
| Bicicleta  |         |
| Falta de meios de transporte individual                      | 100,00% |
| Total  | 100,00% |
| Carro terceiro   |         |
| Conciliar a viagem com o trabalho no local de moradia        | 12,50%  |
| Distância até à cidade                                       | 12,50%  |
| Falta de meio de transporte individual                       | 25,00%  |
| Horários/frequência do transporte coletivo                   | 12,50%  |
| Má conservação das estradas                                  | 12,50%  |
| Nenhum   | 25,00%  |
| Total  | 100,00% |

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

A falta de um veículo próprio é um aspecto tido como problema a ser enfrentado para a mobilidade por todos (100%) que se utilizam da bicicleta e por 25% dos que dependem de carro de terceiro para a mobilidade. Neste último, outros aspectos ainda são citados, como a dificuldade em conciliar a viagem com o trabalho no local de moradia (12,5%), a distância até a cidade (12,5%), os horários e frequência do transporte coletivo (12,5%) e a má conservação das estradas (12,5%) (Tabela 39).

As questões relativas ao estado de conservação das estradas para acesso à cidade ficam mais evidentes entre os que utilizam a motocicleta ou o carro próprio em seus deslocamentos. A avaliação de que a má conservação das estradas é o principal aspecto que dificulta o acesso à cidade está presente entre 45,16% dos que utilizam a motocicleta. Para outros 16,13% dos

<sup>130</sup> Sobre isto, salientamos que nas cidades de Anastácio e Aquidauana operou, no final da década de 1990, um sistema de transporte coletivo que perdurou por poucos anos. Atualmente, as cidades não contam com esse serviço público.

motociclistas, o principal fator são as más condições da viagem em dias de chuva, como consta na Tabela 40.

Tabela 40 – Principais dificuldades para a mobilidade cotidiana campo-cidade para os que se utilizam de carro próprio ou motocicleta.

| Principal problema enfrentado para a mobilidade até à cidade |                |
|--|----------------|
| <b>Carro Próprio</b>   |                |
| Cansaço da viagem  | 2,17%          |
| Conciliar a viagem com o trabalho no local de moradia        | 4,35%          |
| Custo com o transporte individual*                           | 10,87%         |
| Disponibilidade de motorista para carro próprio              | 2,17%          |
| Distância até à cidade                                       | 2,17%          |
| Falta do comércio de combustíveis no distrito                | 2,17%          |
| Horários/frequência do transporte coletivo                   | 4,35%          |
| Má conservação das estradas                                  | 43,48%         |
| Más condições da viagem em dias de chuva                     | 2,17%          |
| Nenhum   | 26,09%         |
| <b>Total</b>   | <b>100,00%</b> |
| <b>Motocicleta</b>   |                |
| Custo com o transporte individual*                           | 3,23%          |
| Falta de meio de transporte individual                       | 9,68%          |
| Má conservação das estradas                                  | 45,16%         |
| Más condições da viagem em dias de chuva                     | 16,13%         |
| Nenhum   | 25,81%         |
| <b>Total Geral</b>   | <b>100,00%</b> |

\* Como combustível e manutenção veicular.

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

Entre os que realizam a mobilidade cotidiana como uso de carro próprio, também é expressiva a parte que cita o mau estado de conservação das estradas como aspecto que dificultam seus deslocamentos, 43,48%, sendo o custo como transporte individual (principalmente com combustível<sup>131</sup> e manutenção dos veículos) citado por 10,87% dos entrevistados nesse estrato.

O que chama atenção, nesse cenário, é a maneira com a qual os trabalhadores dispensam centralidade ao automóvel, e também a motocicleta em alguns casos, enquanto mercadorias

<sup>131</sup> A título de esclarecimento, todas as entrevistas dos que citaram os preços dos combustíveis como fator que impactavam significativamente o custo com o transporte individual foram realizadas nos meses de maio, junho e julho de 2022, período em que a gasolina chegou a ser comercializada a R\$7,79 o litro, nos municípios de Anastácio e Aquidauana. Com a eminência do pleito eleitoral que testaria, e reprovava, a então atual Gestão Federal (2019-2022), foram articuladas inúmeras medidas eleitoreiras para baixar o preço dos combustíveis, sendo as principais a promulgação das Leis Complementares 192 e 194/2022. Após as medidas, a gasolina já era encontrada a preço de R\$5,50 em ambos os municípios (Pesquisa de campo, 2022).

tidas como “emancipatórias” para mobilidade e, da mesma forma, para a vida cotidiana, em detrimento ao transporte coletivo. Ora, se entre os trabalhadores que detêm os meios de transporte individuais o custo financeiro com o transporte individual (seja quanto ao preço dos combustíveis quanto aos gastos com a manutenção veicular em virtude das más condições físicas das estradas) representa um aspecto negativo na experiência da mobilidade, por que esses mesmos trabalhadores não sinalizaram o desejo pela disponibilidade de meios de transportes coletivos satisfatórios para sua demanda cotidiana, os quais, eventualmente, representariam uma alternativa menos onerosa?

E para dar conta dessa aparente contradição, retomamos ao papel do automóvel em nossa sociedade, o qual é consequência do poder ideológico dominante (burguês neoliberal), amparado no consumo como signo de diferenciação social e na individualização da vida social. Neste quadro, o automóvel/motocicleta representa “não depender de ninguém” e maior autonomia para a mobilidade.

A pesquisa nos apresentou dados e relatos que indicam a retração da demanda pelo transporte coletivo, concomitantemente ao aumento da posse de meios de transporte individual no campo. Nas palavras de Inácio, 76 anos de idade, morador no assentamento Monjolinho:

Hoje quase tudo tem carro, né? Antigamente dependia do ônibus, mais aí foi melhorando... hoje todo mundo tem carro [...] o ônibus mesmo parou faz uns dois anos [...] Ah, de carro é melhor, não depende de nada, vai direitinho onde quer, não tem que ficar esperando nada. Hoje eu dependo mais de ter alguém pra dirigir pra mim, porque eu não dirijo.

Cumpre lembrar, contudo, que encontramos relatos que vão na direção contrária, ou seja, na afirmação do desejo de apropriação do transporte coletivo para mobilidade cotidiana, o que nos dá a dimensão das contradições inerentes. Para Josefa, 67, distrito de Cipolândia: “Eu só uso o ônibus, né? [...] eu nunca tive vontade (de possuir meio de transporte individual). Pra que? Só pra me amostrar? Eu não preciso, só vou uma vez por mês (na cidade). Pra ficar parado aqui se acabando? (*Sic*)”.

Para dar conta a interpretação desse fenômeno, temos que visualizar que a individualização é um signo referencial nas relações socioeconômicas na sociedade capitalista contemporânea. Sobre isso, recorreremos inicialmente a Elliott (2018), que trabalha a noção de um novo individualismo experimentado na contemporaneidade, considerando quatro pontos principais:

- 1) No século XXI, o novo individualismo é marcado por uma ênfase implacável em auto reinvenção (a nível dos sujeitos, das organizações e das instituições);

- 2) O novo individualismo é movido por uma fome infindável de mudança instantânea. Esta tendência individualista é discernível em todas as sociedades contemporâneas e expressa, dentre outras, no consumismo compulsivo, “O mundo do consumidor feito de desejos frustrados e pitadas de esperanças, a enganação – as promessas quebradas dos produtores – é o *sine qua non* do consumismo e o terreno cada vez maior das novas necessidades, vontades e desejos” (p. 474);
- 3) O novo individualismo é constituído por um fascínio pela rapidez. No momento de aumento da aceleração social, da velocidade, do dinamismo e mudança, dos fluxos de alta velocidade da cultura cosmopolita, o consumo surge como o fenômeno mais sublime, tentando conciliar as forças aparentemente contraditórias de desejo e desapontamento, beleza e terror;
- 4) O novo individualismo é moldado como – e através de – uma preocupação com curto prazo e a episodicidade. A cultura do curto prazo promovida pela globalização pressiona as pessoas a tentarem “melhorar”, “transformar” e “reinventar” a si mesmas. Impulsionados pelo desejo e pelo medo de tal metamorfose, os indivíduos tentam desesperadamente fazer um *up date* de si mesmos para se tornarem mais eficientes, mais rápidos, mais enxutos, mais inventivos e mais autorrealizados do que eram anteriormente.

Sendo o novo individualismo constituído por um fascínio pela rapidez, imediatismo e constante reinvenção a nível dos sujeitos, organizações e instituições (Elliott, 2018), seus reflexos impactam, sobretudo, o consumo e os modos de vida dos sujeitos. Neste processo se ancora o domínio dos meios de transporte individual sobre o sistema viário de modo geral. Um domínio que vai ser construído, mantido e expandido por meio do domínio midiático da indústria cultural exercido pela primazia do capital.

Para Baptista (2008), diante da ideologia do consumo, a indústria cultural por meio da manipulação reforça o aprisionamento das subjetividades em necessidades alienadas, tendo destaque no quadro das relações sociais:

A gravidade disso reflete-se na violência, na crise da solidariedade, na ressignificação da cidadania, no declínio do homem público, no esvaziamento da política, na banalização e naturalização das desigualdades. Quando se mistura arte, religião e filosofia com anúncios de queda da taxa de juros para compra de um carro novo, as consequências são alarmantes. Insatisfação social destituída de coletividade e o acirramento da desigualdade, no concernente a distribuição da riqueza, fazem emergir conflitos sociais novos, nas cidades e no campo, cuja complexidade nos assombra cotidianamente. (Baptista, 2008, p. 211).

Sousa (2012) pontua que ao mercantilizar todos os aspectos da vida, o capitalismo impõe limites a socialização, ou seja, a relação com o outro sem que o filtro da mercadoria seja utilizado para mensurar os relacionamentos. Nesse viés, encontramos elementos para entender a forma com a qual os participantes de nossa pesquisa, em sua maioria, não apresentaram uma perspectiva “comunitária” em sua relação com os meios de transporte. Em outros termos, não enxergam, em muitos casos, o sistema coletivo como uma alternativa viável.

Aspecto que, como outros, encontra-se submerso no discurso ideológico capitalista dominante que tem no automóvel, historicamente, e na motocicleta, nas últimas décadas no Brasil, signos de um momento de urbanização ancorada na indústria automobilística e suas subsidiárias, hegemonia alicerçada na morfologia urbana e mantida por meio de indústria da propaganda<sup>132</sup> (Sousa, 2012).

Mészáros (1996) aponta que a ideologia dominante do sistema social estabelecido se afirma violentamente em todos os níveis e que, de fato, os vários níveis do discurso ideológico se intercomunicam de várias maneiras. E é a ideologia dominante que controla efetivamente as instituições culturais e políticas da sociedade. Neste cenário, a ideologia não é ilusão nem superstição religiosa de indivíduos mal orientados, mas uma forma específica de consciência social, materialmente ancorada e sustentada, como tal, insuperável nas sociedades de classe.

Nesse sentido, as instituições políticas, responsáveis pelo planejamento das ações que efetivamente podem suplantam o “problema” da mobilidade campo-cidade, acabam por negligenciá-la por serem (re)produtoras da ideologia que opera e comanda desde o cerne o Estado burguês, em quaisquer de seus níveis administrativos. Fator que se reflete nas peças jurídicas/institucionais que orientam as políticas públicas de mobilidade interurbana e intraurbana no Brasil, como destacado na seção 4.2.

Desta feita, a mesma base ideológica que sustenta a individualização, que propaga a idealização da imagem dos meios de transportes individuais como signos de diferenciação social, em detrimento do transporte coletivo, é a que sustenta o “debate” em torno do planejamento das políticas públicas. Planejamento que, apesar de revestido de uma pseudodemocracia, não atua em sintonia com os interesses orgânicos da ampla maioria da sociedade.

---

<sup>132</sup> É praticamente impossível, no cenário atual, navegarmos na internet, nas redes sociais, ouvir um programa de rádio ou assistir televisão sem nos depararmos com propagandas de marcas de automóveis e motocicletas e/ou de suas concessionárias.

E nessa dinâmica, o que leva parte dos trabalhadores a dissociarem-se das pautas que lhe são objetivamente benéficas? Qual o véu que escamoteia a diferença entre a maneira em que o sistema de transporte público coletivo e os meios de transporte individuais são (des)valorizados pelos trabalhadores?

Podemos interpretar essa diferença pela particularidade que reside na maneira em que cada sujeito responde aos diferentes estímulos da indústria cultural/midiática, assim como do mundo de modo geral. Neste sentido, recorreremos a Žižek (2008), que aponta que a realidade é sempre mutável, pois um fato social varia de acordo com a posição do observador. Sobre isto, Araújo (2020) pontua que o ângulo da paralaxe segundo Žižek interage com três elementos: o Real, o Simbólico e a Ideologia.

Segundo Žižek, é por meio do Simbólico que acessamos, ainda que indiretamente, o Real. Como este se divide em múltiplos pontos de vista (diversos ângulos da visão em paralaxe), dificultando o nosso acesso direto a ele, o que temos é uma fração de sua totalidade, e só conseguimos chegar a essa fração pela via do Simbólico (Araújo, 2020, p. 322).

Neste sentido, Žižek (2008) aponta que o real é intrínseco ao simbólico, sendo por meio deste que nos aproximamos daquele. Logo, a realidade é construída simbolicamente e não pode ser confundida com o real (Araújo, 2020); pois a realidade é concebida de forma particular, por meio da ideologia que atua como uma lente a partir daquele que a observa.

Nesta perspectiva, emergem as contradições que encontramos na relação dos entrevistados com a mobilidade e na maneira que particularmente cada sujeito se enxerga nessa dinâmica. Nossa observação como pesquisador, diante da realidade material pesquisada, nos dá as bases que nos orientam a tais questionamentos. Entretanto, a visão em paralaxe indica que a realidade apreendida pelos rurais é diversa em virtude da orientação simbólica/ideológica que orienta sua realidade, a qual se faz e se ampara na materialidade em detrimento de quaisquer idealismos.

Seguindo, da mesma forma em que as bases materiais para acesso aos diferentes meios de transporte imprimem experiências distintas de mobilidade, e conseqüentemente sua percepção, as estradas que possibilitam a ação do deslocamento também materialmente têm protagonismo distinto em cada contexto observado.

Todas as questões levantadas, quanto as oportunidades e as limitações encontradas para a realização da mobilidade, ensejam uma observação que passa por como os entrevistados estão satisfeitos, ou não, com sua mobilidade e, conseqüentemente, com sua apropriação do espaço



urbano. Para observar tal questão, questionamos os participantes se gostariam de ir à cidade com uma frequência maior do que vão habitualmente.

Para 80,61% dos entrevistados a frequência atual de sua mobilidade cotidiana campo-cidade é satisfatória; contudo, 19,39% afirmam que sim, gostariam de ir à cidade com maior frequência. Converte, nessa parcela, o fato de serem os de menor renda (30,77%) e os que dependem do transporte coletivo para os deslocamentos (63,64%) os que mais manifestaram insatisfação quanto a frequência de seus deslocamentos (Tabela 41).

Tabela 41 – Satisfação quanto a frequência dos deslocamentos a cidade, considerando meio de transporte e renda familiar.

| Gostaria de ir à cidade com mais frequência       | Não           | Sim           | Total Geral    |
|---|---------------|---------------|----------------|
| <b>Meio de transporte utilizado na mobilidade</b> |               |               |                |
| Bicicleta   | 100,00%       | 0,00%         | 100,00%        |
| Carro de terceiro*                                | 87,50%        | 12,50%        | 100,00%        |
| Carro próprio                                     | 86,96%        | 13,04%        | 100,00%        |
| Motocicleta                                       | 83,87%        | 16,13%        | 100,00%        |
| Transporte Coletivo (ônibus)                      | 36,36%        | 63,64%        | 100,00%        |
| <b>Renda Familiar (x 1000)</b>                    |               |               |                |
| Até R\$ 1   | 69,23%        | 30,77%        | 100,00%        |
| De R\$ 1 a R\$ 2                                  | 81,25%        | 18,75%        | 100,00%        |
| De R\$ 2 a R\$ 5                                  | 82,86%        | 17,14%        | 100,00%        |
| Mais de R\$ 5                                     | 100,00%       | 0,00%         | 100,00%        |
| <b>Total Geral</b>                                | <b>80,61%</b> | <b>19,39%</b> | <b>100,00%</b> |

\* Carro de terceiro/Carona/Fretamento/Serviço de Saúde.

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

As informações nos permitem afirmar que essas parcelas de menor renda e/ou submetidas ao transporte coletivo estão inseridas em um processo de exclusão, ou em uma inclusão precária, a partir da mobilidade. Em outras palavras, estão limitadas as possibilidades de se apropriar do espaço urbano a contento de seus desejos e/ou de suas necessidades. Um processo que Martínez, Valdéz e Suazo (2010) entende como exclusão pela mobilidade. Restringidas em sua mobilidade, essas parcelas não possuem as bases materiais suficientes para ter mobilidade plena, seja para posse e manutenção dos meios de transporte privados, seja para a livre utilização de um transporte coletivo de preço acessível e de boa qualidade.

### 6.3 ASPECTOS DO SISTEMA VIÁRIO PARA ACESSO A CIDADE

O modal de transporte rodoviário é predominante no Brasil e não seria diferente a nível do Mato Grosso do Sul e da rede urbana imediata aos municípios de Anastácio e Aquidauana.

Consolidado a partir da emergência da indústria automobilística nacional, aliando a necessidade de afirmação do Estado Nacional e a crescente demanda para realização no mercado interno das mercadorias advindas de uma força produtiva nacional crescente (Santos e Silveira, 2006), o transporte rodoviário suplantou o transporte ferroviário, anunciando uma nova fase do capitalismo industrial no século XX (Moreira, 2000).

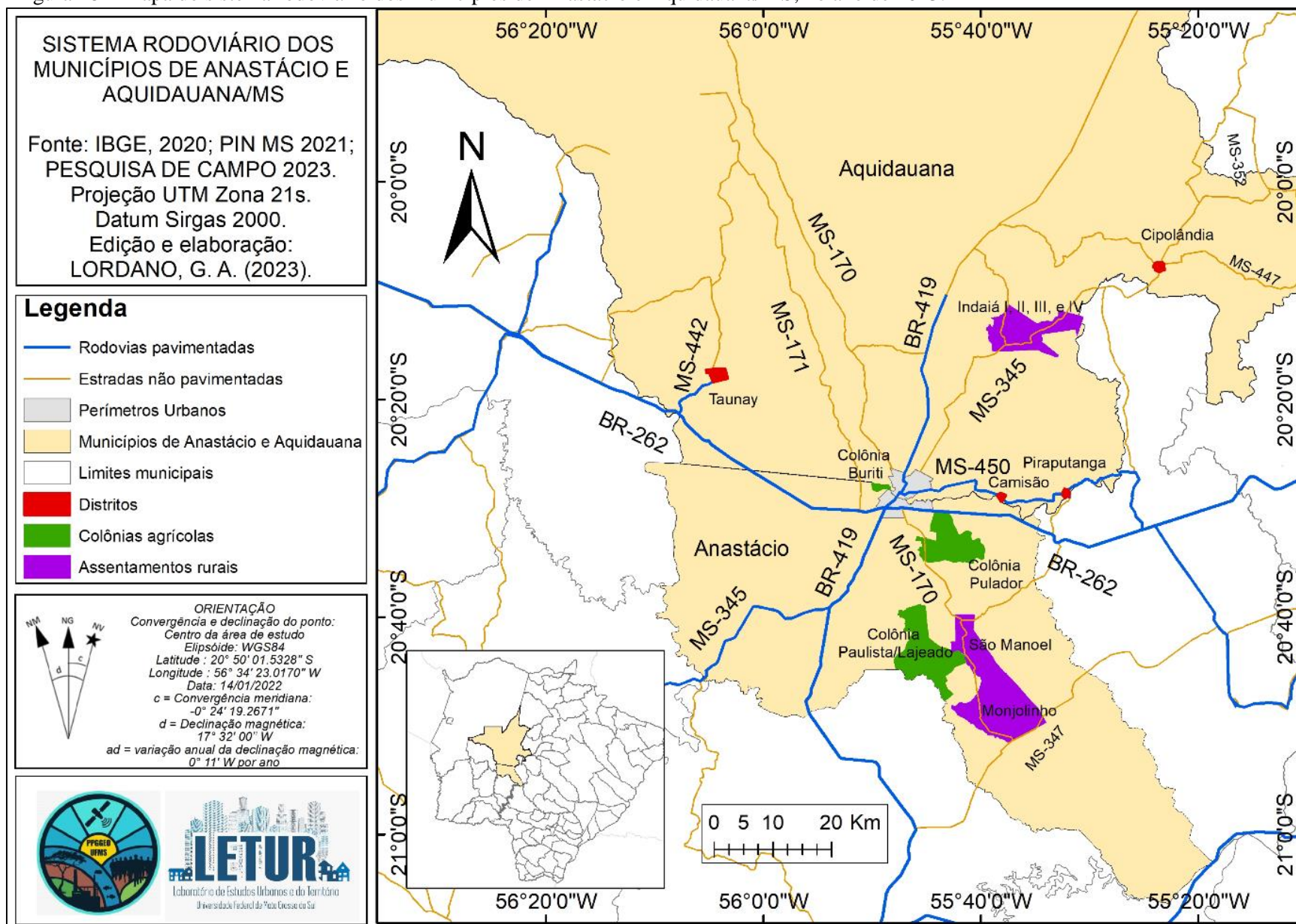
Na escala local, a ferrovia Noroeste Brasil, que cortou o então município (e cidade) de Aquidauana no sentido Leste-Oeste, não era mais suficiente, a partir da segunda metade do século XX, no movimento de conversão ao transporte rodoviário como protagonista da circulação necessária ao sistema produtivo vigente.

A sempre necessária disposição do capitalismo em integrar todos espaços aos circuitos das trocas, em alargar o mercado consumidor, e de inserí-los e/ou ressignificá-los dentro da divisão do trabalho (Harvey, 2005), no período técnico-científico-informacional possui novos e dinâmicos elementos (talvez a internet seja o maior expoente nas últimas décadas), mas que não são capazes de suplantam a circulação física pautada no transporte rodoviário.

Nesse sentido, as estradas e rodovias, par dialético dos meios de transporte rodoviários na composição do sistema viário, são fundamentais para a mobilidade física, sobretudo quando pensada na relação campo-cidade.

Podemos constatar, no momento da pesquisa, que as principais vias de circulação nos municípios de Anastácio e Aquidauana são a BR-262, a BR-419, a MS-345, a MS-450, a MS-171 e a MS-170, como demonstra a Figura 28. Cumpre lembrar, os municípios ainda possuem uma vasta rede de estrada sob sua jurisdição, geralmente em leito natural.

Figura 28 – Mapa do sistema rodoviário dos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS, no ano de 2023.



Fonte: O próprio autor (2023).

No Quadro 3, apresentamos a descrição das estradas e rodovias<sup>133</sup> para acesso às cidades de Anastácio e Aquidauana/MS.

Quadro 3 – Rede Rodoviária Federal, Estadual e Municipal nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS, no ano de 2023.

| Rede Rodoviária Federal e Estadual | Anastácio     |          | Aquidauana    |               |
|------------------------------------|---------------|----------|---------------|---------------|
|                                    | Extensão (km) | Situação | Extensão (km) | Situação      |
| MS-170                             | 51,0          | IMP      | 124,6         | IMP           |
| MS-171                             | 5,3           | IMP      | 87,9          | IMP           |
| MS-345                             | 51,1          | IMP      | 96,0          | IMP           |
| MS-450                             | -             | -        | 41,7          | PAV           |
| BR-262                             | 50,0          | PAV      | 16,5          | PAV           |
| BR-442                             | -             | -        | 10,8          | PAV           |
| BR-419                             | 41,0          | PAV      | 149,8         | LEN/PAV/EOP** |
| Total                              | 198,4         | -        | 527,3         | -             |
| Rede Rodoviária Municipal*         | Extensão (km) | Situação | Extensão (km) | Situação      |
|                                    | 404,0         | LEN      | 504,0         | LEN           |
|                                    | 51,0          | IMP      | 81,0          | IMP           |
| Total                              | 455,0         | -        | 585,0         | -             |

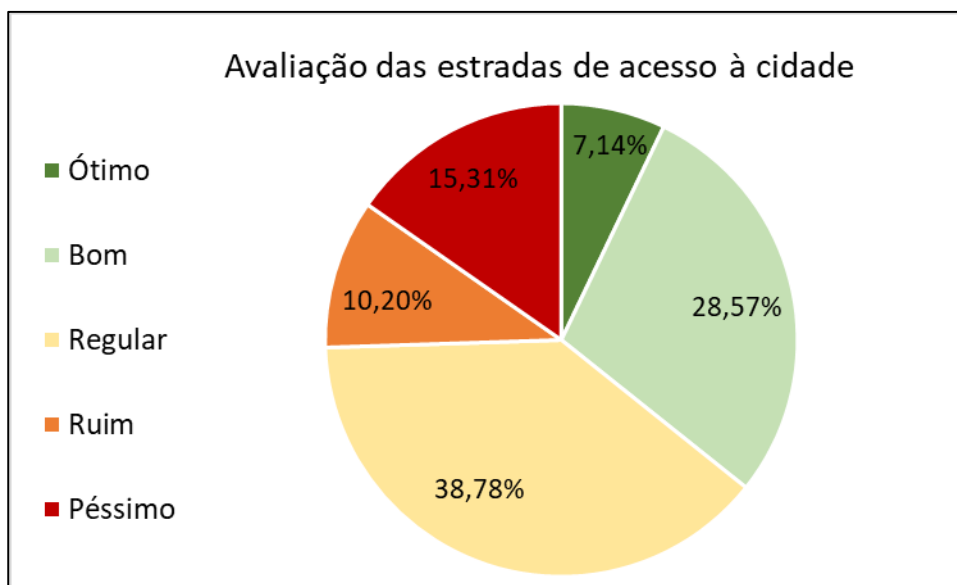
Legenda: EOP – Em Obras de Pavimentação, IMP – Implantada, LEN- Leito Natural, PAV – Pavimentada.  
 (\*) Estradas vicinais  
 (\*\*) A Rodovia BR-419 está em obras de pavimentação em seu trecho entre as cidades de Aquidauana e Rio Verde de Mato Grosso/MS

Fonte: Agesul (2023), Pesquisa de Campo (2023). Organizado pelo autor (2024).

Os participantes da nossa pesquisa, quando questionados sobre a qualidade das estradas e rodovias que utilizam para acesso à cidade, expõem que as estradas são regulares, em 38,78% das respostas; para outros 28,57%, as estradas utilizadas são de boa qualidade; enquanto 7,14% afirmam ser de ótima qualidade. Por outro lado, 10,20% avaliam as estradas de acesso à cidade como ruins e outros 15,31% como de péssima qualidade (Gráfico 20).

<sup>133</sup> Optamos pela descrição apenas das rodovias que ligam o morador do campo diretamente as cidades de Anastácio e Aquidauana. Contudo, ambos municípios são tangenciados por outras rodovias, as quais não conectam às cidades, são elas: MS-352, MS-356, MS-447 (Aquidauana) e MS-347 (Anastácio).

Gráfico 20 – Avaliação das estradas para acesso à cidade nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS.



Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

Quando consideramos o recorte por município de residência, temos que a avaliação foi mais positiva entre os entrevistados em Anastácio, ao ponto que 80,43% avaliaram as condições das estradas como regular ou bom, respectivamente 50% e 30,43%; ao passo que entre os trabalhadores de Aquidauana este indicador se reduz a 55,77%, compostos por 28,85% que avaliam como regular e 26,92% que avaliam como bom. Houve, ainda, uma parcela de 21,15% dos entrevistados em Aquidauana que avaliaram como péssima a qualidade das estradas para acesso à cidade. A mesma avaliação foi, entre os trabalhadores entrevistados no município de Anastácio, de 8,70%, como demonstra a Tabela 42.

Tabela 42 - Avaliação das estradas para acesso à cidade considerando a localidade de moradia nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS.

| Rótulos de Linha          | Ótimo  | Bom    | Regular | Ruim   | Péssimo | Total Geral |
|---------------------------|--------|--------|---------|--------|---------|-------------|
| Anastácio                 |        |        |         |        |         |             |
| Assentamento Rural        | 5,00%  | 55,00% | 35,00%  | 0,00%  | 5,00%   | 100,00%     |
| Sítio, chácara ou fazenda | 3,85%  | 11,54% | 61,54%  | 11,54% | 11,54%  | 100,00%     |
| Total Anastácio           | 4,35%  | 30,43% | 50,00%  | 6,52%  | 8,70%   | 100,00%     |
| Aquidauana                |        |        |         |        |         |             |
| Assentamento Rural        | 7,69%  | 7,69%  | 53,85%  | 23,08% | 7,69%   | 100,00%     |
| Sede de Distrito          | 17,39% | 52,17% | 4,35%   | 13,04% | 13,04%  | 100,00%     |
| Sítio, chácara ou fazenda | 0,00%  | 6,25%  | 43,75%  | 6,25%  | 43,75%  | 100,00%     |
| Total Aquidauana          | 9,62%  | 26,92% | 28,85%  | 13,46% | 21,15%  | 100,00%     |
| Total Geral               | 7,14%  | 28,57% | 38,78%  | 10,20% | 15,31%  | 100,00%     |

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

Quando nosso recorte de análise passa, dentro dos municípios, a considerar o local específico de moradia, temos as melhores avaliações entre os moradores dos distritos de Aquidauana, seguidos pelos residentes nos assentamentos rurais de Anastácio. No caso dos distritos, 69,56% dos trabalhadores consideram as estradas que majoritariamente utilizam para acesso à cidade como ótimo (17,39%) ou bom (52,17%), enquanto entre os trabalhadores dos assentamentos de Anastácio são 60,00% os que consideram ótimas ou boas as estradas, respectivamente 5,00% e 55,00%.

As avaliações mais neutras, regulares, foram aferidas entre os moradores nas colônias, sítios, chácaras e fazendas de Anastácio (61,54%) e nos assentamentos rurais de Aquidauana (53,85%). Por outro lado, os que avaliam as estradas utilizadas de forma mais negativa são os moradores das colônias, sítios, chácaras e fazendas de Aquidauana, entre os quais 43,75% consideram as estradas como de péssima qualidade (Tabela 42).

A explicação para a avaliação a partir do local de moradia não apresentar uma coerência entre as localidades similares, no caso dos assentamentos rurais por exemplo, repousa no fato de que as localidades são atendidas, do ponto de vista das vias de circulação, de forma diferenciada. Isso decorre desde o processo de formação socioespacial e, principalmente, do estado de manutenção presente, sobretudo, em virtude da jurisdição administrativa de cada estrada ou rodovia.

E quando analisamos os dados considerando as estradas e rodovias majoritariamente utilizadas pelos trabalhadores para o acesso à cidade, temos que as rodovias mais bem avaliadas são as que são pavimentadas nos trechos utilizados. A BR-262 (Figura 29 A) em seu trecho em Anastácio foi avaliada como de boa qualidade por 100% dos entrevistados que a utilizam para o deslocamento campo-cidade. Os entrevistados que acessam a cidade utilizando a BR-262 e a MS-442 (acesso ao distrito de Taunay) foram unânimes (100%) em avaliar esse trecho como de boa qualidade (Tabela 43).

A avaliação positiva do trecho BR-262 e a MS-442 utilizado pelos moradores do distrito de Taunay para acesso à rede urbana decorre principalmente da inauguração, em 2022, da pavimentação asfáltica da rodovia MS-442 (entre BR-262 e o distrito de Taunay), que tornou possível que todo esse trecho seja realizado em rodovia pavimentada e, como observado a campo, de qualidade satisfatória (Figura 29 B).

Tabela 43 – Avaliação das estradas para acesso à cidade considerando o trecho rodoviário utilizado no acesso à cidade.

| Rodovia/estrada para acesso à cidade | Ótimo  | Bom     | Regular | Ruim   | Péssimo | Total Geral |
|--------------------------------------|--------|---------|---------|--------|---------|-------------|
| Anastácio                            |        |         |         |        |         |             |
| MS-170                               | 4,17%  | 45,83%  | 37,50%  | 4,17%  | 8,33%   | 100,00%     |
| MS-170 e estrada vicinal             | 5,26%  | 10,53%  | 63,16%  | 10,53% | 10,53%  | 100,00%     |
| BR-345 e estrada vicinal             | 0,00%  | 0,00%   | 100,00% | 0,00%  | 0,00%   | 100,00%     |
| BR-262                               | 0,00%  | 100,00% | 0,00%   | 0,00%  | 0,00%   | 100,00%     |
| Aquidauana                           |        |         |         |        |         |             |
| MS-345                               | 5,26%  | 5,26%   | 36,84%  | 31,58% | 21,05%  | 100,00%     |
| MS-419                               | 0,00%  | 0,00%   | 100,00% | 0,00%  | 0,00%   | 100,00%     |
| MS-450                               | 28,57% | 50,00%  | 21,43%  | 0,00%  | 0,00%   | 100,00%     |
| BR-262 e MS-442                      | 0,00%  | 100,00% | 0,00%   | 0,00%  | 0,00%   | 100,00%     |
| Estradas municipais                  | 0,00%  | 0,00%   | 33,33%  | 8,33%  | 58,33%  | 100,00%     |
| Total Geral                          | 7,14%  | 28,57%  | 38,78%  | 10,20% | 15,31%  | 100,00%     |

Fonte: Dados da Pesquisa (2022, 2023). Organizado pelo autor (2024).

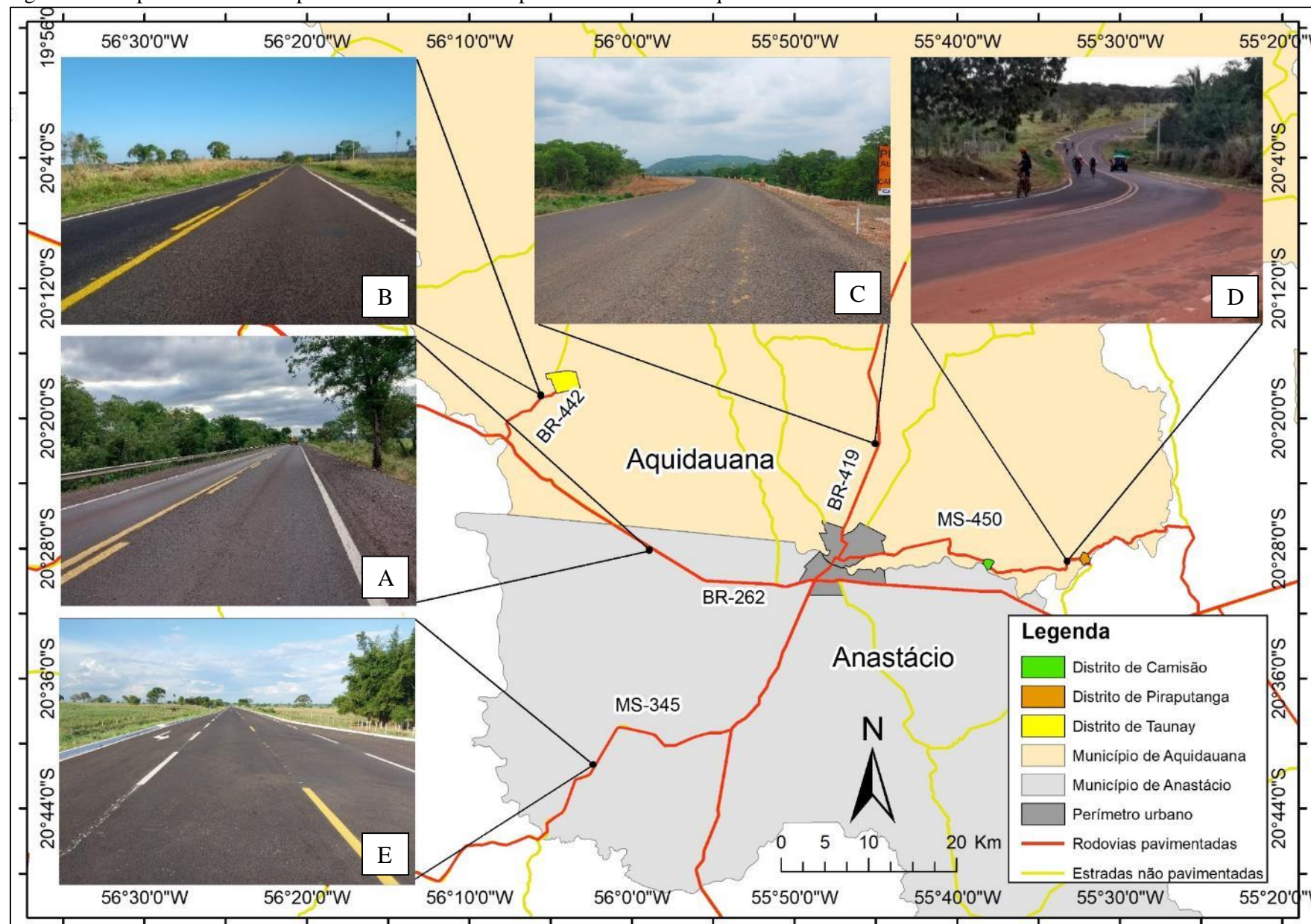
Os entrevistados que utilizam a MS-450 (Figura 29 D), Aquidauana, também avaliam positivamente a rodovia de acesso à cidade, perfazendo 50% que a avaliam como boa e 28,57% como ótima. Majoritariamente utilizada pelos moradores dos distritos Aquidauanenses de Camisão e Piraputanga e imediações para acessar as cidades de Aquidauana e Anastácio, a rodovia até o ano de 2019 era pavimentada apenas nos trechos Camisão-Aquidauana e BR-262-distrito de Palmeiras - o qual é parte do município de Dois Irmãos do Buriti e não pertence ao recorte territorial de nossa pesquisa.

Com a pavimentação dos trechos Palmeiras-Piraputanga e Piraputanga-Camição, concluída no ano de 2019, a integração dos distritos a rede tornou-se mais fluida, o que foi constatado em nossas entrevistas, como no relato de Adelaide, 46, moradora do distrito de Piraputanga/Aquidauana: “Na época que eu vim pra cá era terra (o trecho entre Piraputanga e Camisão). Vivia atolada. Era horrível, ninguém saía daqui, era difícil, chovia...nossa! Nossa, agora é rapidinho; vinte, 25 minutos você tá na cidade (*sic*)”.

Os entrevistados em Anastácio, que utilizam exclusivamente a rodovia MS-170 para acesso à cidade, são majoritariamente os residentes nos assentamentos São Manoel e Monjolinho, os quais têm uma avaliação em certa medida positiva sobre a estrada. Os dados da Tabela 43 demonstram que para 45,83% desse estrato a estrada de acesso à cidade é de boa qualidade e outros 37,50% a avaliam como regular. Os entrevistados que se utilizam da MS-170 associada a trechos das estradas vicinais municipais, majoritariamente moradores na região da Colônias Pulador e da Colônia Paulista, têm uma avaliação prevalentemente regular (63,16%), havendo ainda 21,06% que avaliam como ruim ou péssimo (10,53% em ambos).



Figura 29 – Aspecto de rodovias pavimentadas nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS.



Fonte: O próprio autor (2022, 2023).



A diferença entre as avaliações pode ser entendida em dois sentidos. Um que se liga, obviamente, ao fato de as estradas municipais apresentarem estrutura da pista de rodagem em leito natural e estado de manutenção muito inferior em comparação com a MS-170, que sob jurisdição estadual tem *status* de rodovia implantada e, assim, apresenta superfície de rolamento com revestimento primário (geralmente aterro e/ou cascalhamento).

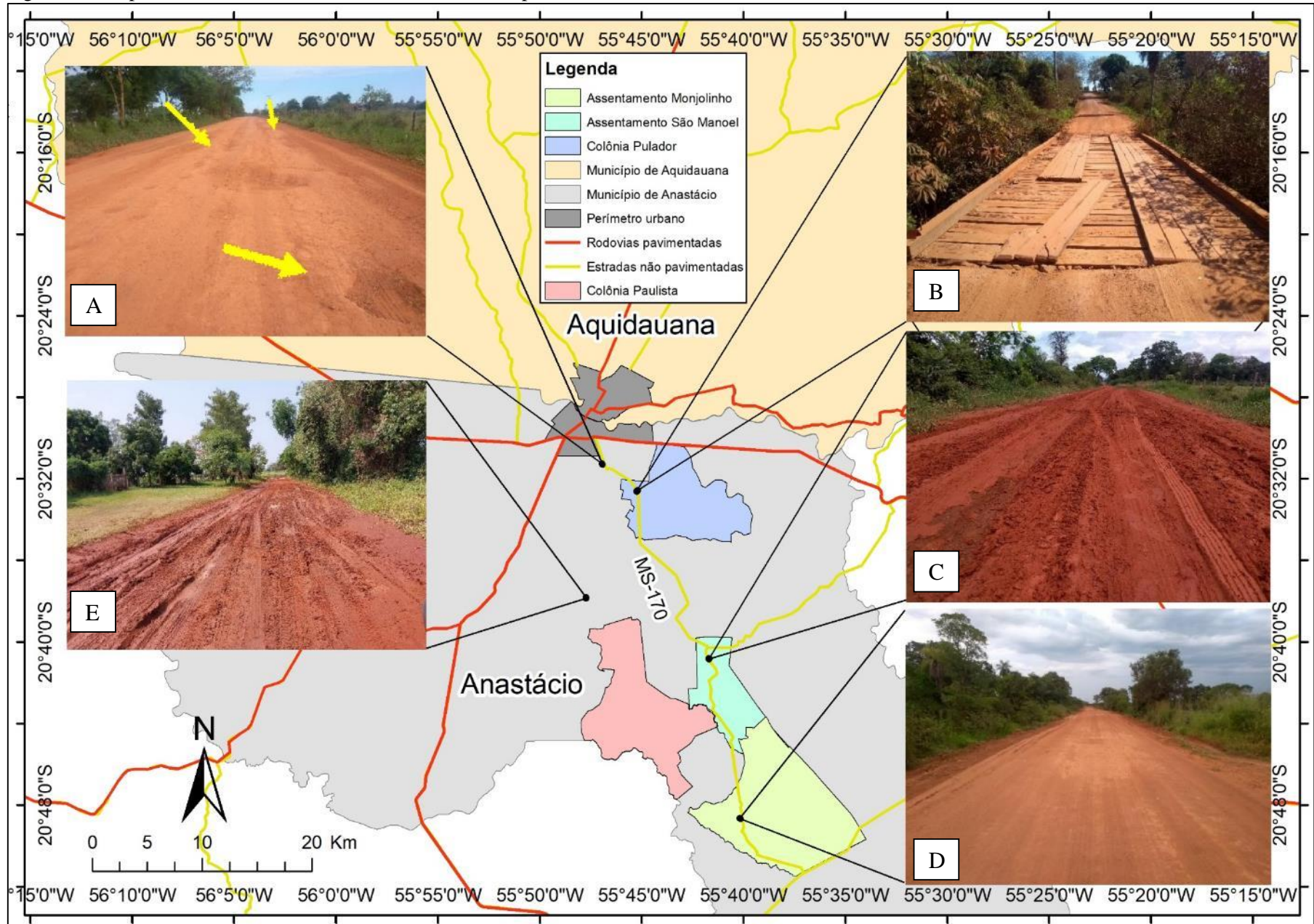
Destacamos, ainda, o processo de pavimentação que está sendo realizado na rodovia BR419, em seu trecho no município de Aquidauana (Figura 29 C), e na rodovia MS-345, em seu trecho em Anastácio (Figura 29 E), onde a obra já foi concluída no ano de 2023. Contudo, durante a realização das entrevistas, ambas as obras ainda estavam em andamento, neste sentido, refletindo sua avaliação naquele momento específico.

Durante a observação direta em campo, podemos constatar que apesar dos problemas a MS-170 apresenta uma satisfatória estrutura e manutenção na maior parte de seu percurso, seja nas incursões a campo realizados em dias secos ou chuvosos (Figura 30 A e B). Com exceção ao trecho mais próximo à cidade de Anastácio, onde, provavelmente, o aumento do tráfego expõe problemas e maiores desafios à mobilidade (Figura 30 C e D), e a trechos que apresentam considerável degradação em dias chuvosos. Em relação aos períodos chuvosos, as estradas municipais apresentaram situação bem precária em virtude aos danos ao leito natural que prevalece nessas vias (Figura 30 E).

Outro aspecto a ser destacado é que, pelo lado dos assentados usuários exclusivamente da MS-170, pesa o fato da percepção do momento atual da rodovia em comparação ao período histórico que seguiu a implantação dos assentamentos. Momento de muito “sofrimento” para acesso à cidade. Nas palavras de Augusto, 72, morador do assentamento Monjolinho:

Nós pegamos cada bocada aqui. Aí eu vou dizer que uma estrada dessa tá ruim? Tá ótima. Quem viu e quem vê não conhece... aqui a gente tinha que pendurar no caminhão de leite, abrir porteira em tudo quanto é lugar, por que não tinha transporte, estrada, nada [...] tinha carreador, só caminhão de tora (de madeira) que andava aqui e o leiteiro, só [...] daí foi melhorando...a estrada aqui muito foi aberta no braço (sic).

Figura 30 - Aspecto da rodovia MS-170 e de rodovia municipal em Anastácio/MS.



Fonte: O próprio autor (2022, 2023).

Pelo lado das rodovias não pavimentadas em Aquidauana, a rodovia MS-345 emerge como uma das principais para acesso à cidade, uma vez que articula desde a região do distrito de Cipolândia, passando pelo Assentamento Indaiá e, também, pela Terra Indígena Limão Verde, em convergência a núcleo urbano de Aquidauana. Sua avaliação, por parte dos entrevistados que a utilizam para acessar a cidade, pode ser entendida como negativa, uma vez que 36,84% avaliam como regular, 31,58% como de qualidade ruim e 21,05% como de péssima qualidade. Avaliação que é a pior entre os usuários de rodovias Estaduais e Federais e que apenas é superada, negativamente, pelos que utilizam majoritariamente as rodovias municipais (vicinais) em Aquidauana para acesso à cidade, entre os quais 33,33% as veem como regulares, 8,33% como ruim e 58,33% como de péssima qualidade (como demonstramos na Tabela 43).

Ao realizar as incursões a campo, podemos observar alguns aspectos sobre a MS-345 em seu trecho no município de Aquidauana e, neste sentido, destacamos que possivelmente a avaliação negativa de seus usuários decorre de alguns problemas “crônicos” dessa rodovia, quais sejam: o alto volume de tráfego em seu trecho mais próximo à cidade de Aquidauana contribui para a rápida degradação da pista de rodagem sem pavimento asfáltico; e as características geomorfológicas na transição da planície pantaneira para o planalto de Aquidauana/Campo Grande, que tornam a pista sinuosa, com aclives e declives em alguns pontos (Figura 31 A) e com material de base muito instável (Figura 31 B), criando pontos críticos para a mobilidade.

Em relação as estradas sob jurisdição do município de Aquidauana podemos verificar que, assim como as estradas vicinais de Anastácio, possuem situação regular ao passo que, por se tratar de estradas de leito natural, a formação de “atoleiros” e de areais são comuns em quase todos trechos (Figuras 31 C e D), apesar dos esforços que o município empreenda em sua manutenção preventiva.



Figura 31 - Aspecto da Rodovia MS-345 e de rodovias municipais em Aquidauana/MS.



Fonte: o próprio autor (2022, 2023).

O ônus sobre os municípios da instalação e manutenção de uma malha extensa de estradas pode ser visto como o flagelo mais evidente na relação Capital-Estado e no papel deste em benefício daquele. Dos entes federados os municípios são os que detêm menor capacidade de investimentos em obras públicas, em virtude das limitações orçamentárias, mas são esses justamente os que em alguns casos são responsáveis pela maior parte da malha viária em seu interior, como demonstramos no Quadro 3.

Outra característica dessa “divisão” federativa é que sendo as rodovias Federais e Estaduais as grandes responsáveis pela articulação a nível da rede urbana, não apenas para a mobilidade das pessoas, mas principalmente das matérias-primas, das mercadorias e do escoamento da produção do agronegócio, elas tendem a receber maiores investimentos públicos. A contradição sobre isto é que, muitas vezes, os investimentos públicos nas estradas acabam subvertidos à iniciativa privada por meio das concessões e/ou privatizações, alijando os trabalhadores de seu uso por meio da cobrança de pedágios. Realidade que ainda não é precedida nos municípios de Anastácio e Aquidauana, onde todas as rodovias se encontram públicas, mas que avança em Mato Grosso do Sul, sobretudo na região Leste do Estado, como desdobramento da intensificação da silvicultura e da indústria de papel e celulose <sup>134</sup>.

Quanto as estradas municipais, que geralmente servem à mobilidade campo-cidade das pessoas e quando muito para o escoamento da produção familiar, acabam relegadas do investimento público pela menor capacidade dos municípios em prover tal infraestrutura.

Nesse sentido, recorremos a Marx (2011) quando afirma que na medida em que facilita a produção e a troca, a estrada pode ser entendida como uma força produtiva, e não valor de uso para o ato da produção. Entretanto, como pontua Corrêa (2000), ao capital não interessa os investimentos em atividades “pouco remuneradas” como no caso das estradas e rodovias<sup>135</sup>, ficando a cargo do Estado capitalista os investimentos para socialização dos custos necessários à acumulação do grande capital.

---

<sup>134</sup> Segundo informações do Escritório de Parcerias Estratégicas de MS (EPE/MS), o Governo de Mato Grosso do Sul projeta a entrada nos próximos anos de R\$ 9 bilhões em capital privado na concessão de 870 quilômetros de rodovias estaduais e federais no Estado, pelo período de 30 anos, dentre as quais os trechos: MS-040, de Campo Grande a Santa Rita do Pardo; MS-338, que liga Santa Rita do Pardo a Bataguassu; MS-395, de Bataguassu ao entroncamento com a BR-267; BR-262, ligando Campo Grande a Três Lagoas; e BR-267, que compreende a ligação dos municípios de Bataguassu a Nova Alvorada do Sul (MATO GROSSO DO SUL, 2024).

<sup>135</sup> Ressalvados o crescente movimento das últimas décadas de privatização por meio de concessão de trechos rodoviários ao capital. Contudo, operações desse tipo costumam envolver um investimento muito pequeno dos capitalistas em comparação com os gastos públicos na construção dos trechos privatizados. Processo que, nesse sentido, não passa de mais uma forma de subversão do Estado e dos recursos públicos em benefício exclusivo do capital.

Tal situação, contudo, tem forte rebatimento na capacidade de mobilidade dos entrevistados que utilizam essas estradas; o que leva, inclusive, a processos de exclusão em virtude dos desafios que essa situação impõe, como podemos identificar nas palavras de Elder, 62, residente em sítio da região do Morrinho, Aquidauana/MS:

“[...] essa estrada nossa é muito ruim, esse trecho aí (do local de moradia até à cidade) eu as vezes tenho que, conforme for, eu tenho que pedir para uma pessoa me levar [...] porque eu já sou machucado, e se tomar outro tombo? É péssima (a estrada). Quando chove é lama e quando seca é um areão que Deus o livre”.

Isto posto, podemos observar que as estradas e rodovias, conjuntamente com os meios de transporte disponíveis e/ou apropriados, formam o par dialético por meio do qual os trabalhadores residentes no campo têm sua mobilidade possibilitada, ou restringida, a partir de cada contexto, que remetem a variáveis sociais, econômicas e, por que não, locais. De toda forma, a interpretação desse quadro é permanentemente construída e reconstruída de forma particular a cada sujeito, a cada grupo, a cada contexto.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A guisa da conclusão desta tese nos impõe uma última e mais difícil etapa da nossa pesquisa: dar contornos finais ao “enredo” que percorremos nos capítulos anteriores. Torna-se prudente, nesse sentido, rememorar que foram praticamente quatro anos em que como pesquisadores dedicamo-nos a compreender a mobilidade cotidiana campo-cidade nos municípios de Anastácio e Aquidauana/MS e, ato contínuo, como esse fenômeno se relaciona a (re)produção do espaço urbano dessas cidades.

Mas não apenas, o processo de imersão na pesquisa acaba por tornar nosso próprio cotidiano uma experimentação permanente, de observação crítica e reflexiva sobre a cidade e o campo, sobre nós mesmos e sobre como nos colocamos diante das dinâmicas sociais, políticas, econômicas e culturais que orientam nossa sociedade. Uma pesquisa desta envergadura não cessa sem antes nos transformar enquanto pesquisador e como pessoa. Esperamos que seu desenvolvimento e seus resultados, de alguma maneira, sejam capazes de exercer impacto positivo sobre o debate acadêmico e, principalmente, sobre as comunidades envolvidas.

O que pudemos experimentar a partir das observações, das informações e dos dados obtidos em campo, e da conseqüente análise e discussão que apresentamos, não tem qualquer objetivo de estabelecer verdades inexoráveis, seria essa uma tarefa inatingível e não temos tal pretensão. Mas, sim, um ponto de vista dentre os múltiplos possíveis, que tenta irromper pelas frestas da realidade para dialeticamente alcançar o real, ou sua parte que pudemos acessar através do conjunto ideológico que nos conduz, como a obra de Žižek (2008) nos orienta.

Sobre o ambiente rural pesquisado podemos aludir que a ruralidade contemporânea se encontra permeada de um amálgama de atributos, que se referem desde ao que a literatura determinou como ruralidade tradicional até elementos que detêm prerrogativas do que seria o urbano em seu estado mais puro. Fatores que se refletem na correlação entre trabalho agrícola e não agrícola, que se encontram em patamares similares nas localidades pesquisadas, e no uso das novas tecnologias, que estão difundidas nesse ambiente apesar dos desafios impostos, geralmente, pela falta de infraestrutura, como no acesso restrito à internet e à telefonia móvel em determinados pontos do ambiente rural dos municípios pesquisados.

A infraestrutura no campo é um ponto que merece aprofundamento, sobretudo no que diz respeito aos meios para a prática da mobilidade cotidiana. A disparidade entre o estado de conservação e manutenção das rodovias sob jurisdição municipal, comparadas às rodovias estaduais e às rodovias federais é gritante. Situação intensificada pela particularidade que temos em Mato Grosso do Sul, onde o território é extenso e a malha rodoviária administrada por

apenas 79 municípios. Nesse sentido, não minimizamos o desafio imposto ao município como responsável por uma malha viária tão vasta e, provavelmente, dispendendo de recursos financeiros mais escassos, uma vez que figura como ente federativo com menor autonomia orçamentária.

Por mais que ocorram repasses orçamentários, concessão de máquinas, caminhões e equipamentos (da União e dos Estados aos municípios), isso não tem se traduzido em qualidade/satisfação no que se refere às estradas municipais. Essa constatação nos põe a pensar na oportunidade de um outro modelo de atuação do poder público, que seja mais próximo às comunidades rurais; em que, por meio de associações, cooperativas ou coletivos, haveria alguma autonomia local para gerir a malha viária imediata e atender, assim, a demanda por seu aperfeiçoamento.

Outro aspecto central na composição do sistema viário, a disparidade no acesso aos meios de transporte é um ponto que enseja uma reflexão conclusiva. As desigualdades no acesso às bases materiais para a realização dos deslocamentos impõem um desafio, em alguns casos, sobre-humano às parcelas dos trabalhadores de menor renda. Como em todas as dinâmicas da sociedade capitalista, a desigualdade social traduz-se em exclusão, no despojo de parcelas dos trabalhadores ao simples acesso à cidade e, quando nela, em situação de vulnerabilidade, que é companhia constante no percurso urbano. Não se pode ter sede, pois não haverá como beber; não se pode ter fome, pois não haverá como comer; não se pode ter cansaço, pois não haverá onde descansar. Não resta alternativa, no julgo implacável de nossa sociedade, o ter não está na pauta de muitos trabalhadores do campo em sua relação com a cidade. Neste sentido, as desigualdades sociais ficam evidentes e condicionam tanto a mobilidade quanto prática urbana dos sujeitos.

A cidade, cumpre lembrar, é apropriada em um mosaico de diferentes usos pelos rurais. A mobilidade cotidiana, como observamos, também evidencia as diferenças que condicionam tanto a mobilidade quanto a relação dos sujeitos com a cidade, o que fica claro nos fluxos, motivações e apropriação do urbano díspares entre jovens, adultos e idosos; entre homens e mulheres; entre moradores de assentamentos, colônias, sítios, chácaras, fazendas e distritos; entre trabalhadores agrícolas, não agrícolas e inativos; entre os religiosos e os não religiosos e entre as diferentes religiões; etc.

As discussões apresentadas confirmam as hipóteses de que as espacialidades e as temporalidades da permanência na cidade estão diretamente relacionadas com os meios de transportes apropriados pelos moradores do campo, considerando gênero, idade e estrato socioeconômico; e a hipótese de que a desigualdade na posse, apropriação e utilização dos meios e técnicas para mobilidade espacial pode limitar o acesso à cidade, produzindo uma



“imobilidade” involuntária de moradores do campo, limitando suas práticas cotidianas relacionadas ao espaço urbano.

Ato contínuo, há os que manifestam o desejo de estar na cidade mais vezes ou permanecer nela por mais tempo; mas que não podem, em virtude de coerções sociais ou da falta de meios financeiros e/ou materiais para uma apropriação mais ampla do espaço urbano. Entretanto, outros se vangloriam de sua “imobilidade” em relação a cidade, ou seja, pessoas que não fazem a menor questão estarem na cidade ou que têm nela algum tipo de aversão. Logo, a mobilidade cotidiana campo-cidade pode ser uma dádiva ou um infortúnio, e o que definirá esse sentimento será o conjunto de experiências particulares que engendram a visão de cada sujeito a respeito ao seu cotidiano.

Por essa razão, a mobilidade deve ser uma opção oportuna aos sujeitos e não uma imposição em virtude dos aspectos internos das localidades rurais, uma vez que o deslocamento compulsório manifesta, em si, um caráter excludente. Ou seja, quando a busca nas cidades de Anastácio e Aquidauana é por itens ou serviços que poderiam, ou deveriam, estar disponíveis à parcela da população no campo - a despeito da voluntariedade, do orçamento familiar e/ou do desejo dos sujeitos postos em movimento -, tem-se restringida a escolha de deslocar-se ou não. Como no caso, por exemplo, da ausência dos serviços básicos de saúde, da falta do comércio dos itens mais elementares para a reprodução social (para casa e pessoais) e da precária conexão de internet nas áreas rurais menos densas dos municípios. Elementos que direta ou indiretamente, em maior ou menor grau, condicionam a *práxis* cotidiana da (i)mobilidade.

Por outro lado, as cidades de Anastácio e de Aquidauana ratificam seu papel de suprir a hinterlândia rural regional com os itens relacionados ao comércio diretamente ligado à produção agrícola no campo, em menor dimensão, e principalmente dos itens mais básicos a reprodução social; assim como com os serviços urbanos não socializados em sua plenitude no campo, como de saúde e de administração pública. Para além disso, a cidade é, também, espaço de sociabilidade dos rurais, lugar do encontro com familiares, com amigos, com clientes e com fornecedores; lugar de alegrias e tristezas, parte do viver cotidiano.

Aspectos que confirmaram a hipótese que aludimos previamente, qual seja, de que as espacialidades urbanas dos moradores do campo se relacionam mais com a realização das atividades mais básicas à reprodução da vida, como a busca por bens e serviços de ordem pessoal e domiciliar, em contraposição à realização de atividades ligadas aos modos de produção de agrícola. Fato que não deixa de ser contraditório, entretanto que se explica nas especificidades da dinâmica produtiva agrícola local ligada à pecuária bovina de corte, majoritariamente, e nas alterações do modo de vida rural, cada vez mais regido pelos signos e

símbolos urbanos, que alcançam cada vez mais o campo por meio da mídia, da propaganda, da indústria cultural e dos aparelhos ideológicos de Estado.

Em consequência disso, a cidade que se espalha por sobre o rural, transformando-o de forma inexorável, também se produz a seu capricho. Ela tem em sua razão de existir o conteúdo produtivo e social do campo, uma relação complementar e associativa na relação campo-cidade-campo.

Sendo assim, mais do que sobre as populações do campo, a dinâmica de mobilidade observada nos ofereceu um ponto de vista do processo de (re)produção do espaço urbano das cidades, que passa fundamentalmente pela compreensão do centro comercial tradicional de Aquidauana como polo de atração em relação as demandas ligadas ao comércio para as compras pessoais e para acesso às instituições financeiras, principalmente. Nesse cenário, abre-se um outro caminho para compreensão do papel do centro comercial, que vai além de sua função intraurbana. Ou seja, quando consideramos o conjunto social, que se apropria de tal espaço, devemos levar em conta que, em alguma medida, significativa parcela dos usuários advém do campo, mais um fator que corrobora a diversidade que se apresenta nesses espaços.

Diante dos limites encontrados para a mobilidade cotidiana campo-cidade por parte dos entrevistados, nos cabe apresentar algumas contribuições que imaginamos colaborar para diminuir o flagelo daqueles que encontram maiores dificuldades para a plena realização da mobilidade cotidiana.

Nosso ponto de partida é em torno da necessidade da melhoria qualitativa do transporte coletivo público nos distritos de Aquidauana, assim como da retomada do transporte público na região dos assentamentos rurais de Anastácio. Nesta cena, a universalização do transporte coletivo público pode ser uma alternativa, não apenas aos trabalhadores de menor renda, mas a todos moradores do campo em sua prática de mobilidade. Um sistema de transporte coletivo público de qualidade (na cidade e para acesso à cidade) permitiria que sua utilização fosse uma opção viável, confiável e segura.

Nesse sentido, a elaboração de políticas públicas de subsídio ao transporte coletivo por parte dos governos locais é fundamental; seja para o incentivo da prestação do serviço pelas empresas de transporte como para a redução das tarifas, que consomem, via de regra, boa parte da renda dos usuários.

A questão que se coloca, contudo, é que o transporte coletivo público definitivamente não é o modal de transporte que melhor atende aos interesses econômicos/ideológicos dos agentes controladores do Estado e todas suas instâncias de representação. No ditado popular: “Quem paga a banda escolhe a música” e a música que ecoa aos quatro cantos de nosso país é

o ronco automotivo, signo de “liberdade” e “autonomia” e, mais do que isso, de diferenciação social entre os sujeitos.

Ademais, a melhoria da experiência da mobilidade também pode ser alcançada com o enfrentamento da má qualidade das rodovias não pavimentadas nos municípios. O ideal, concluímos, seria a pavimentação asfáltica, principalmente da rodovia MS-345, que liga a cidade de Aquidauana, passando pelo assentamento Indaiá, ao distrito de Cipolândia; e a pavimentação da rodovia MS-170, que liga a cidade de Anastácio aos Assentamentos São Manoel e Monjolinho, passando pela região da Colônia Pulador.

Outro fator que nos parece imprescindível é a necessidade da ampliação dos serviços de cooperação técnica para fomento da agricultura familiar no campo, sobretudo no assentamento Indaiá/Aquidauana. As ações nesse sentido devem se orientar não apenas na busca pelo aumento da produção agrícola, mas também no fomento ao transporte e à comercialização da produção na cidade. Medidas que visem auxiliar os deslocamentos, como a cessão de transporte dedicado ao escoamento da produção e a mobilidade dos trabalhadores; e a criação de uma Feira da Agricultura Familiar na cidade de Aquidauana ou, ainda, a inserção desses agricultores em espaços de comércio popular já existentes, como a Feira da Estação de Aquidauana.

Quando nos voltamos as experiências de apropriação do espaço urbano, emerge a necessidade de uma nova abordagem em relação aos equipamentos urbanos públicos de convívio. Praças, parques, rodoviárias e até mesmo pontos de parada de ônibus podem/devem servir como locais de apoio aos moradores do campo durante sua estadia na cidade, assim como aos moradores das cidades, obviamente. Um ambiente para descanso e/ou espera pelo transporte; sanitários em boas condições de uso e disponíveis o dia todo; bebedouros; entre outros, nos parecem itens essenciais nesses espaços.

Por fim, todas as particularidades identificadas na pesquisa subsidiam o entendimento de que a prática cotidiana deve ser lida a partir da coletividade, das relações sociais e de classe, mas também contemplando as individualidades e as especificidades inerentes aos sujeitos dentro dos grupos sociais. As determinações que decorrem da lógica do capital orientam toda sociedade, os grupos sociais e os indivíduos, os quais, são múltiplos e peculiares em sua diversidade. Nuances onde a experiência da mobilidade espacial encontra sentido, onde o cotidiano se faz e se refaz.

## 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://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/2360/1/TD\\_702.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/2360/1/TD_702.pdf)  
Acesso em: 01 de ago de 2018.

ANFAVEA. Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. **Anuário estatístico 2022**. São Paulo: Anfavea, 2022. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/anuarios/>

AGESUL. Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos. **SRE (Sistema Rodoviário do Estado de Mato Grosso do Sul)**. Secretaria de Estado de Infraestrutura – SEINFRA. 2023. Disponível em: [https://www.agesul.ms.gov.br/wp-content/uploads/2023/02/SRE\\_2023.pdf](https://www.agesul.ms.gov.br/wp-content/uploads/2023/02/SRE_2023.pdf)  
Acesso em 2 nov 2023.

ALMEIDA, Alexandre Ribeiro de. **A história das vias públicas de Camisão, distrito de Aquidauana**. 2004.23fls. Monografia (Curso de História) - Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Aquidauana-MS.

ALVES, José Diego Gobbo. **Mobilidade espacial da população e urbanização dispersa: regionalização do cotidiano na aglomeração urbana de Piracicaba-SP**. 2019. 125 fls. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas e Sociais Aplicadas) – Universidade Estadual de Campinas, Limeira-SP.

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 set 2018.

ANASTÁCIO. **Prefeitura Municipal**. Nossa História. 2022. Disponível em: <https://www.anastacio.ms.gov.br/prefeitura/3/nossa-historia> Acesso em: 24 jun 2022.

ARAÚJO, Rosanne Bezerra de. A visão em paralaxe como método para desvelar a ideologia. **Polifonia**, Cuiabá, v.27, n.47, p. 320-337, 2020. Disponível em: <https://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/polifonia/article/view/11247> Acesso em 28 abr. 2024.

ARCGIS/ARCINFO. Environmental Systems Research Institute Inc. software ArcGis Version 10. New York. 1 Cd Rom. 2012.

ASARI, Alice Yatiyo. TSUKAMOTO, Ruth Youko. Jovens e idosos nas unidades de produção familiar. Impasses e motivações para sua permanência no campo. **Sociedade e Território**, Natal, v. 27. Edição Especial I – XXII ENGA. p. 252-269, set. 2015. Disponível em: Disponível em: <https://periodicos.ufrn.br/sociedadeeterritorio/article/view/7461> Acesso em 10 jul 2023.

AYACHE, Georges Elias. **Diagnóstico das condições socioeconômicas dos produtores de farinha de mandioca da Colônia Pulador, Anastácio- MS**. 2015. 58 fls. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Produção e Gestão Agroindustrial) – Universidade Anhanguera-Uniderp, Campo Grande - MS. Disponível em: <https://repositorio.pgsscogna.com.br/bitstream/123456789/3141/1/Georges%20Elias%20Ayache.pdf> Acesso em: 10 jun 2023.

ASCENCIO, Sintya de Santis; MATIAS, Rosemary; PINTO, Jorge de Souza; OPPLIGER, Emília Alibio; OLIVEIRA, Ademir Kleber Morbeck de. Aquidauana: contexto histórico e crescimento urbano atual. **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**, Tupã, v. 8 n. 63, p.17-32, 2020. Acesso em: 11 nov. 2021. Disponível em: [https://publicacoes.amigosdanatureza.org.br/index.php/gerenciamento\\_de\\_cidades/article/view/2450](https://publicacoes.amigosdanatureza.org.br/index.php/gerenciamento_de_cidades/article/view/2450)

BABBIE, Earl. Métodos de pesquisas de survey. 1. ed. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

BAGLI, Priscilla. Rural e Urbano: harmonia e conflito na cadência da contradição. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; WHITACHER, Arthur Magon (Org). **Cidade e campo: relações e contradições entre o urbano e rural**. 1.ed. São Paulo: Expressão Popular, 2006, p.81-109.

BALBIN, Renato. Mobilidade: Uma abordagem sistêmica. In: **Cidade e movimento : mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. BALBIN, Renato; KRAUSE, Leandro; LINKE, Clarice Cunha (Orgs). Brasília : Ipea : ITDP, 2016. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/9198/1/Mobilidade.pdf>

BANDEIRA, Silvana de Matos. **A relação campo-cidade em Canguçu/RS: repercussões do aumento do poder de consumo da juventude rural**. 2017. 304 fls. Dissertação (Pós-Graduação em Geografia) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre - RS. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/172186> Acesso em 02 mar 2023.

BANCO CENTRAL DO BRASIL, Sistema de Pagamento Brasileiro (SPB), Estatísticas do PIX (página web) 2023. Disponível em: <https://www.bcb.gov.br/estabilidadefinanceira/estatisticaspix> Acesso em 13 de jul 2023.

BARATELLI, Amanda Emiliana Santos. **Terra, Estado e Capital: A centralidade da renda da terra nas relações econômicas e de poder no município de Três Lagoas/MS**. 2022. 217 fls. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Geografia) – Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Três Lagoas-MS.

BARBETTA, Pedro Alberto. **Estatística aplicada às ciências sociais**. ed. 5. Florianópolis: Ed. UFSC, 2002.

BAPTISTA, Tatiane Alves. Alienação e Ideologia do Consumo. **Revista Em Pauta: Teoria Social & Realidade Contemporânea**, Rio de Janeiro, n. 22, 2008, pp. 196-212. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/revistaempauta/article/view/63> Acesso em 11 abr. 2024.

BERNADELLI, Maria Lúcia Falconi da Hora. Contribuição ao debate 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: Expressão Popular, 2006, p.33-52.

BARROS, Aidil de Jesus Paes de; LEHFELD, Neide Aparecida de Souza. **Projeto de pesquisa:** propostas metodológicas. ed. 23. Petrópolis: Vozes, 2014.

BARROS, José D'Assunção. Igualdade, desigualdade e diferença: contribuições para uma abordagem semiótica das três noções. **Revista de Ciências Humanas**. Florianópolis, EDUFSC, n. 39, p. 199-218, 2006. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/revistacfh/article/view/17995> Acesso em 15 out. 2023.

BARROS, José D'Assunção. Igualdade e diferença: uma discussão conceitual mediada pelo contraponto das desigualdades. **Revista Brasileira de Educação**, v. 23, e230093, 2018. Disponível em: [file:///D:/Unidade%20de%20USB/DOUTORADO/URBANA%20e%20AGR%C3%81RIA/Segrega%C3%A7%C3%A3o%20espacial/Barros\\_2018.pdf](file:///D:/Unidade%20de%20USB/DOUTORADO/URBANA%20e%20AGR%C3%81RIA/Segrega%C3%A7%C3%A3o%20espacial/Barros_2018.pdf) Acesso em: 31 mai. 2024.

BASSAND, Michel, BRULHARDT Marie-Claude. La mobilitéspatiale :unprocessus social fundamental. In: **Space, populations, sociétés**, 1983-1. Objectifsetchamps d'étude. pp. 49-54; doi : 10.3406/espos.1983.902. Disponível em: <http://goo.gl/PgcHaZ> Acesso em: 22 set. 2021.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia urbana**. 2. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1997.

BECKER, Olga Maria Schild. Mobilidade espacial da população: conceitos, tipologia, contextos. In: **Explorações geográficas:** percursos no fim do século. CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs). 5. ed., Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012. p. 319-367.

BECKER, Olga Maria Schild; FARIAS, Luiz Antônio Chaves de. Novos fluxos pendulares de população no estado do Rio de Janeiro. In: PÓVOA NETO, Helion; SANTOS, Mirian de Oliveira; PETRUS, Regina; GOMES, Charles. (Orgs). **Caminho da migração:** memória, integração e conflito. São Leopoldo; Editora Oikos, 2. ed. 2015, p.359-374. Disponível em: <https://niem.com.br/wp-content/uploads/2020/08/Caminhos-da-Migra%C3%A7%C3%A3o.pdf> Acesso em 14 de outubro de 2023.

BEZERRA, Josue Alencar; SILVA, Cicero Nilton Moreira. ENTRE O RURAL E O URBANO INTERIORIZADO. **Mercator**, Fortaleza, v. 17, e17019, 2018. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/mercator/a/vGZcsBTfpSFtmcLpkxnpXgz/?lang=pt&format=pdf> Acesso em: 27 fev 2023.

BNDS. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. Financiamento. Pronaf-itens financiáveis (página web), 2023. Disponível em: <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/financiamento/produto/pronaf-itens-financiaveis> Acesso em 13 out 2023.

BRASIL. **Câmara dos Deputados**. Projeto de Lei 1.146/21. Dispõe sobre a criação da

Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira e dá outras providências. Disponível em:

[https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra?codteor=1982981&filename=PL%201146/2021](https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1982981&filename=PL%201146/2021) Acesso em: 13 out 2023.

\_\_\_\_\_. **Classificação Brasileira de Ocupações**. Ministério do Trabalho e Emprego (Secretário de Políticas Públicas de Emprego). Brasília, v. 3, ed. 3, 2010. Disponível em: <https://cbo.mte.gov.br/cbsite/pages/downloads.jsf> Acesso em 31 mai 2023.

\_\_\_\_\_. Decreto-lei n° 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 15 set. 2021.

\_\_\_\_\_. Lei n° 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: 30 de set. de 2021.

\_\_\_\_\_. Lei 4.504, 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/ptzvqjw> Acesso em 22 de out. 2021.

\_\_\_\_\_. Ministério da Agricultura e Pecuária. Notícias. **Rural + Conectado chega para ampliar a conectividade no campo**. 2023a. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/noticias/rural-conectado-chega-para-ampliar-a-conectividade-no-campo#:~:text=O%20Rural%20%2B%20Conectado%20tem%20como,ainda%20n%C3%A3o%20possuem%20esse%20servi%C3%A7o.> Acesso em 14 out 2023.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana-PlanMob**. 2007. Disponível em: <https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSNH/ArquivosPDF/Livro-Plano-Mobilidade.pdf> Acesso em 06 ou 2023.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12)**. 2012. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/112587.htm) Acesso em 28 jan 2022

\_\_\_\_\_. Ministério da Educação. **Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação**. Histórico. 2023b. Disponível em: <https://www.gov.br/fnde/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/programas/caminho-da-escola/historico> Acesso em 13 out 2023.

\_\_\_\_\_. Ministério da Inovação e Gestão de Serviços Públicos. **Planos Nacionais de Desenvolvimento**. 2023c. Disponível em: <https://bibliotecadigital.economia.gov.br/handle/777/6> Acesso em 11 out 2023.

\_\_\_\_\_. **Ministério do Trabalho e Emprego**. Notícias e conteúdos. Junho, 2023d. Disponível em: <https://shre.ink/amEk> . Acesso em 02 ago 2023.

\_\_\_\_\_. Ministério dos Transportes. **Política Nacional de Transportes (Portaria 235/2018)**, 2018. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/ultimas-noticias/portaria-regulamenta-politica-nacional-de-transportes>

\_\_\_\_\_. Ministério dos Transportes. Rodovias Federais. **Histórico das Concessões**. 2023e. Disponível em: [https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transporte-terrestre\\_antigo/rodovias-federais/concessoes-de-rodovias/historico-das-concessoes](https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transporte-terrestre_antigo/rodovias-federais/concessoes-de-rodovias/historico-das-concessoes) Acesso em 11 out 2023.

\_\_\_\_\_. Ministério do Desenvolvimento Regional. **Planejamento da mobilidade urbana**, 2022. Disponível em: [https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/mobilidade-e-servicos-urbanos/planejamento-da-mobilidade-urbana/status\\_of\\_PlanosdeMobilidadeUrbana\\_29\\_08.xlsx](https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/mobilidade-e-servicos-urbanos/planejamento-da-mobilidade-urbana/status_of_PlanosdeMobilidadeUrbana_29_08.xlsx) Acesso em 15 nov 2022.

BRITO, Fausto. **As migrações internas no Brasil: um ensaio sobre os desafios teóricos recentes**. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, (Texto para discussão 366), 2009. Disponível em: <https://www.cedeplar.ufmg.br/pesquisas/td/TD%20366.pdf> Acesso em 02 out 2023.

BRUMES, Karla Rosário. Estudos sobre migrações: desafios, diversidades e evoluções. **Leopoldianum**, v. 39 n. 107-9: Migrações, p. 13-30, 2013. Disponível em: <https://periodicos.unisantos.br/leopoldianum/article/view/470> Acesso em 05 out 2023.

BRUNET, Ana Fábila Damasceno; FREITAS, Murilo Damasceno; ALBUQUERQUE, Icleia Vargas. Perfil sócioeconômico dos Assentamentos Indaiás, localizados no município de Aquidauana/MS. In: 71ª Reunião Anual da SBPC (UFMS) **Anais...** Campo Grande / MS, 21 a 27 de julho de 2019. Disponível em: [http://reunioessbpc.org.br/campogrande/inscritos/resumos/3195\\_1b0a6b23e1159eedd75b7612aa6087abe.pdf](http://reunioessbpc.org.br/campogrande/inscritos/resumos/3195_1b0a6b23e1159eedd75b7612aa6087abe.pdf) Acesso em 22 de jul. 2022.

CAMARGO, Naiara. Ribas do Rio Pardo gerou 6 mil empregos e ganhou 9 mil habitantes, mas precisa de 6 mil casas. **Correio do Estado**, 21 mai 2023. Economia. Disponível em: <https://correiodoestado.com.br/economia/ribas-do-rio-pardo-gerou-6-mil-empregos-e-ganhou-9-mil-habitantes-mas/415162/> Acesso em: 02 jul 2023.

CÂNDIDO, Antônio. **Os parceiros do Rio Bonito: estudo sobre o caipira paulista e a transformação de seus meios de vida**. 11ª ed. Rio de Janeiro: Ouro Sobre Azul, 2010.

CARNEIRO, Maria José. Do “rural” como categoria de pensamento e como categoria analítica. In: CARNEIRO, Maria José (Org). **Ruralidades contemporâneas: modos de viver e pensar o rural na sociedade brasileira**. Rio de Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2012. p. 23-50.

\_\_\_\_\_. Pluriatividade da agricultura no Brasil: uma reflexão crítica. In: SCHNEIDER, Sérgio (Org). **A diversidade da agricultura familiar**. 2 ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009. p.167-187.

CARNEIRO, Maria José; TEIXEIRA, Vanessa Lopes. De terra de plantação à terra de lazer. In: CARNEIRO, Maria José (Org). **Ruralidades contemporâneas: modos de viver e pensar o rural na sociedade brasileira**. Rio de Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2012. p. 67-100.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. 9º ed. 6º reimpressão. São Paulo: Contexto, 2021.



\_\_\_\_\_. **A condição espacial**. 1. ed. São Paulo: Contexto, 2011.

\_\_\_\_\_. 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: 03 de out. de 2019.

\_\_\_\_\_. Diferenciação socioespacial. **Revista Cidades**. Chapecó, v. 4, n. 6, 2007, p. 45-60. Disponível em: <https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/12794> Acesso em 12 mai. de 2024.

\_\_\_\_\_. **O espaço urbano**: novos escritos sobre a cidade. São Pulo: FFLCH, 2007.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Mobilidade Urbana: avanços, desafios e perspectivas. In: COSTA, Marco Aurélio (Org). **O Estatuto da Cidade e a Habitat III**: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a nova agenda urbana. Brasília: Ipea, 2016. p. 345-361. Disponível em: [https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/160920\\_estatuto\\_cidade.pdf](https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/160920_estatuto_cidade.pdf) Acesso em 15 fev 2023.

CASAGRANDE, Adriana Eliane. Mobilidade populacional na região Costa Oeste do Paraná: **do campo para a cidade**. 2014. 223 fls. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Geografia) - Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Marechal Cândido Rondon-PR.

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

CORRÊA, Roberto Lobato. **Caminhos paralelos e entrecruzados**. São Paulo: Ed. UNESP, 2018.

\_\_\_\_\_. Diferenciação sócio-espacial, escala e práticas espaciais. **Revista Cidades**. Chapecó, v. 4, n. 6, 2007, p. 62-72. Disponível em: <https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/12795> Acesso em 12 mai. de 2024.

\_\_\_\_\_. **Região e organização espacial**. 2. ed. São Paulo: Ática, 2007.

\_\_\_\_\_. Sobre agentes sociais, escala, e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs). **A produção do espaço urbano**: agentes e processos, escalas e desafios. 1ed. 8º reimpressão. São Paulo: Contexto, 2020, p. 41-51.

COUTINHO, Elenice Aparecida; FIÚZA, Ana Louise de Carvalho. A mobilidade cotidiana campo-cidade nas sociedades rurais em Cajuri e Coimbra/MG. **Revista NERA**. Presidente Prudente, v. 22, n. 49, pp. 59-82, 2019. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/nera/article/view/5863> Acesso em 2 jun. 2024.

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.

CUNHA, Elias Rodrigues da; BACANI, Vitor Matheus. Sensoriamento remoto e SIG aplicados ao mapeamento geomorfológico da bacia hidrográfica do córrego Indaiá- MS. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, v. 19, n. 3, 2015, p. 630-646. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/107612> . Acesso em: 7 jun 2021.

CUNHA, José Marcos Pinto da. **Mobilidade espacial da população: desafios teóricos e metodológicos para o seu estudo.** (Org.). Campinas: Nepo/Unicamp, 2011. ISBN978-85-88258-30-3. Disponível em: <https://goo.gl/NXx79m> Acesso em: 12 mai. 2021.

DIAS, Franciele Ferreira. A Pequena Cidade e o Agronegócio: o caso de Canitar – SP. *Geografia*. Londrina, v. 30. n. 2, jul 2021, p. 69-89. Disponível em: <https://ojs.uel.br/revistas/uel/index.php/geografia/article/view/41353> Acesso 25 mar 2023.

DINIZ, Gabriela Lima; ALVIM, Ana Márcia Moreira. Mobilidade pendular e migração na metrópole: proposta metodológica aplicada à região metropolitana de Belo Horizonte. **Caminhos de Geografia**. Uberlândia, v. 22, n. 84, dez 2021, p. 154–168. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/56895/33110> acesso em: 22 mar de 2023.

DENARDI, Aline. PERUCHI, Diego F.; ARALDI, Evandro; PETZHOLD, Guillermo S. Desenvolvimento dos sistemas de mobilidade urbana em grandes centros populacionais. In: XXXIX Congresso Brasileiro de Educação em Engenharia (COBENGE) **Anais...** Blumenau/SC, 3 a 6 de outubro de 2011. Disponível em: <http://www.abenge.org.br/cobenge/legado/arquivos/8/sexoestec/art1693.pdf> Acesso em 4 ago 2023.

ELIAS, Denise. Ensaio sobre os espaços agrícolas de exclusão. **Revista NERA**. Presidente Prudente, n. 8, Jan-jun./2006, p. 29-51. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/nera/article/view/1442> Acesso em 23 abr 2023.

ELIAS, Denise; PEQUENO, Renato. Desigualdades socioespaciais nas cidades do agronegócio. **Revista B. de Estudos urbanos e regionais**, Rio de Janeiro, v. 9, n.1, p.25-39, mai/2007. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/168>. Acesso em: 25 out. 2021.

ELESBÃO, Ivo. O turismo como atividade não agrícola em São Martinho-SC. In: ALMEIDA, Joaquim Anécio; RIEDL, Mário (Org). **Turismo rural: ecologia, lazer e desenvolvimento**. Bauru, SP : EDUSC, 2000. p. 245- 263.

ELLIOTT, Anthony. A teoria do novo individualismo. **Revista Sociedade e Estado**, Brasília, v. 33, n. 2, pp. 465-486, 2018. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/se/a/vDrZLFGQFTPRSGDMmBn7Qx/?format=pdf> Acesso em 25 mar. 2024.

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: Expressão Popular, 2006, p.11-31.

\_\_\_\_\_. **Pensando os papéis e significados das pequenas cidades**. São Paulo: Editora Unesp, 2009.

EMBRAPA. **Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária**. Geoinfo. Infraestrutura de dados espaciais da Embrapa. 2020. Disponível em: [http://geoinfo.cnps.embrapa.br/layers/geonode%3ABrasil\\_solos\\_5m\\_20201104](http://geoinfo.cnps.embrapa.br/layers/geonode%3ABrasil_solos_5m_20201104) Acesso em: 13 jan. 2022.

FARIAS, Luiz Felipe Ferrari Cerqueira de. Expansão da soja e políticas de reforma agrária no Mato Grosso, Brasil. **PatryTer**, Brasília, v. 5, n. 9, pp. 54-72, 2022. Disponível em: <https://www.redalyc.org/journal/6040/604069820005/html/> Acesso em: 19 mai. 2023.

FEBRABAN. Pesquisa FEBRABAN de Tecnologia Bancária. v. 2. 2024. Disponível em: <https://portal.febraban.org.br/pagina/3106/48/pt-br/pesquisa> Acesso em: 10 set 2024.

FERNANDES, André; SOUSA, João Figueira de; FONSECA, Mílvia. A Problemática da Mobilidade em Espaço Rural e Áreas de Baixa Densidade Urbana: o caso dos concelhos de Mértola e Ourique. In: Congresso de Desenvolvimento Regional de Cabo Verde; 1, 2009, Cidade da Praia-Cabo Verde. **Anais...** Cidade da Praia – Cabo Verde: Unipiaget, 2009. p. 2590- 2617. Disponível em: <http://www.apdr.pt/congresso/2009/pdf/Sess%C3%A3o%2026/89A.pdf> Acesso em 08 out 2023.

FERNANDES. Pedro Henrique Carnevalli. O urbano brasileiro a partir das pequenas cidades. **Revista Geoaraguaia**. Barra do Garças, v. 8, n. 1, p. 13-31, jan./jun. 2018. Disponível em: <https://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/geo/article/view/6981> Acesso em: 02 fev. 2022.

FERREIRA, Dina Maria Martins. Do semelhante ao mesmo, do diferente ao semelhante: sujeito, ator, agente e protagonismo na linguagem. **Revista Brasileira de Linguística aplicada (RBLA)**, Belo Horizonte, v. 17, n. 4, p. 619-640, 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1984-6398201611377>. Acesso em: 21 abr. 2021.

FERREIRA, Milton Vicente. **Piraputanga: a magia do vale**. [s.l: s.n.], 2003.

FLOEHLICH, José Marcos. Identidades e tradições reinventadas: o rural como tema e cenário. In: CARNEIRO, Maria José. **Ruralidades contemporâneas: modos de viver e pensar o rural na sociedade brasileira**. Rio de Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2012. p. 201-226.

FUNAI. Fundação Nacional do Índio. **Geoprocessamento**. 2021. Disponível em: <http://www.funai.gov.br/index.php/shape> Acesso em: 22 ago. 2021.

GARAJÓ. Rubens Luiz Mendes. **Memórias do distrito de Taunay**. 2013. 86fls. Monografia (Curso de História) - Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Aquidauana-MS.

GOMES. Nayhara Freitas Martins. **A mobilidade socioespacial dos rurais e suas expressões cidadinas: uma análise do município de Araponga, MG**. 2015, (211fls). Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Extensão Rural) Universidade Federal de Viçosa, Viçosa/MG. Disponível em: <https://www.locus.ufv.br/bitstream/123456789/7299/1/texto%20completo.pdf> Acesso em 30 jul. 2023.

GOMES, Nayhara Freitas Martins; FIÚZA, Ana Louise Carvalho; PINTO, Neide Maria Almeida. Novos padrões de consumo das famílias rurais: a vida no campo se aproxima da cidade. **CAMPO-TERRITÓRIO**: revista de geografia agrária, v. 15, n. 37, p. 330-352, ago./2020. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/campoterritorio/article/view/54478> Acesso em 30 mai 2023.

GOMES, 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. 2018. Disponível em: <https://tinyurl.com/y3gppl6p> Acesso em: 05 abr. 2022.

\_\_\_\_\_. A Mobilidade socioespacial dos rurais e suas expressões cidadinas: uma análise do município de Araponga, MG. Boletim de Pesquisas do Programa de Pós-Graduação em Extensão Rural, p. 139-147, 2014. Disponível em: <https://porextenso.ufv.br/wp-content/uploads/2015/12/Nayhara-Freitas-Martins-Gomes.pdf> Acesso em 18 jul 2023.

GÓMEZ, Jorge Ramón Montenegro. **Desenvolvimento em (des)construção**: narrativas escalares sobre desenvolvimento territorial rural. 2006, 438 fls. Tese (Programa de Pós-Graduação em Geografia) - Universidade Estadual Paulista (Unesp)/ Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente – SP.

GOMIDE, Alexandre de Ávila; GALINDO, Ernesto Pereira. A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. Estudos avançados, v. 27, n. 79, p. 27-39. 2013. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/eav/article/view/68700> Acesso em 02 ago 2023.

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 mar. 2018.

GREGÓRIO, José Renato Bez de. Concepção gramsciana de “Estado ampliado”, aspectos estruturais e históricos do Estado brasileiro e as políticas públicas. In: COSTA, Joaquim Gonçalves da; GREGÓRIO, José Renato Bez de; ARRUDA, Roberto; FARIAS, Rosane de Abreu; SILVA, Rosemary Lopes Soares da (Orgs.). **Estado, território e políticas públicas**. Rio de Janeiro: UERJ, LPP, p. 11- 32, 2019.

GUERRA, Isabel. Modos de vida: novos percursos e novos conceitos. Sociologia – problemas e práticas. Lisboa, n. 13, p 59-74, 1993. Disponível em: <https://sociologiapp.iscte-iul.pt/fichaartigo.jsp?pkid=270> Acesso em 23 jun 2023

HARVEY, David. **A condição pós-moderna. Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. 17. ed. São Paulo: Editora Loyola, 2008.

\_\_\_\_\_. **A produção capitalista do espaço**. 2.ed. São Paulo: Editora Annablume, 2005.

HARRIS, Chauncy D.; ULLMAN, Edward L. A natureza das cidades. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, v.2, n.3, p. 145-163, 2005.

IBGE. **Atlas do censo demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2013. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=264529> Acesso em 03 abr. 2023.

\_\_\_\_\_. **Cidades**. Anastácio. 2024a. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ms/anastacio/panorama> Acesso em: 09 set. 2024.

\_\_\_\_\_. **Cidades**. Aquidauana. 2024b. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ms/aquidauana/panorama> Acesso em: 09 set. 2024.

\_\_\_\_\_. **Cidades**. Corguinho. 2024c). Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ms/corguinho/historico> Acesso em: 09 set. 2024.

\_\_\_\_\_. **Estimativas da População**. Diretoria de Pesquisas - DPE - Coordenação de População e Indicadores Sociais – COPIS, 2023. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9103-estimativas-de-populacao.html> Acesso em: 5 mai. 2023.

\_\_\_\_\_. **Regiões de influência das cidades**. Diretoria de Geociências/IBGE. Rio de Janeiro, 2018. ISBN 978-85-240-4039-9. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/redes-e-fluxos-geograficos/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html> . Acesso em: 15 out. 2023.

\_\_\_\_\_. **Portal de mapas do IBGE**. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/yxbb3fop>. Acesso em: 12 dez. 2020.

\_\_\_\_\_. **Censo demográfico de 2010**. Sinopse por Setores. 2010. Disponível em: <https://tinyurl.com/y4hkrkbn> Acesso em: 02 set. 2021.

\_\_\_\_\_. **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 jul. 2018.

\_\_\_\_\_. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios**. Rio de Janeiro: v.33, 2013b. ISSN 0101-6822. Disponível em: <https://tinyurl.com/y6nlw4el> Acesso em: 08 mar. 2021.

JESUS, Leandro de; LIMA, Victor Augusto Merli Oliveira; HOFF, Sandino. História e Ocupação dos Municípios de Aquidauana e Anastácio, Mato Grosso do Sul. In: **Mato Grosso do Sul: Estudos Sobre Ocupação do Espaço Regional**. ALVES, Gilberto Luiz, HOFF, Sandino (Org.). Londrina: Unopar Editora, 2018, p. 15-21. Disponível em: <https://repositorio.pgsskroton.com/bitstream/123456789/22713/1/Documento%20Completo.pdf> Acesso em: 08 ago. 2022.

JOIA, Paulo Roberto. Origem e evolução da cidade de Aquidauana-MS. **Revista Pantaneira**, Aquidauana, v. 7, p. 34-49, 2005. Disponível em: <https://periodicos.ufms.br/index.php/revpan/issue/view/164> Acesso em: 09 set. 2021.

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.

LA BLACHE, Paul Vidal de. **Princípios de Geografia Humana**. 2. ed. Lisboa: Cosmos, 1954.

LAURENTI, Antonio Carlos. **Ocupação e renda na nova ruralidade brasileira: tendências de variação na ocupação e no rendimento da população rural no período 2001-2009**. Londrina: Instituto Agronômico do Paraná, 2014.

LEITE, Eudes Fernando. **Aquidauana: a Baioneta, a Toga e a Utopia nos entremeios de uma pretensa revolução**. Dourados: Editora UFGD, 2009.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5.ed. São Paulo: Editora Centauro, 2001.

LEMOS, André. Cultura da Mobilidade. **Revista FAMECOS**. Porto Alegre, n. 40, p. 28-35, dez. 2009. Disponível em: <https://tinyurl.com/yxbpu6wh> Acesso em: 11 abr. 2021.

LIMONAD, Ester. Urbanização e organização do espaço na era dos fluxos. In: **Território e Territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial**. SANTOS, Milton... [et al.]. Rio de Janeiro: Lamparina, 3. ed. 2011. p. 145-170.

LINDÓN, Alicia. Geografías de la vida cotidiana. In: LINDÓN, Alicia; HIERNAUX, Daniel (org.). **Tratado de Geografia Humana**. Rubi (Barcelona): Anthropos Editorial; Mexico: UAM. Iztapalapa. Div. Ciencias Sociales y Humanidades, 2006, p.356- 400.

LOMBA, Roni Mayer. **Relação campo-cidade na pequena cidade de Caarapó-MS**. 2011. 238 fls. Tese (Programa de Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP, São Paulo-SP.

LOPES, Evandro Luiz; GARCIA, Eduardo; SANTOS, Valdirene Mendes dos; SCHIAVO, Monica Aparecida. O novo consumidor idoso: identificação dos atributos varejistas relevantes. **Revista de Administração de Empresas**, São Paulo, v. 53, n. 6, p. 551-564, 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rae/a/R4GxhQGbCSPLmNcLSYmBhDB/?lang=pt#> Acesso em: 02 jul 2023.

LOPES, Juarez Rubens Brandão. **Desenvolvimento e mudança social: formação da sociedade urbano-industrial no Brasil**. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2008. Disponível em: <https://static.scielo.org/scielobooks/df6bv/pdf/lopes-9788599662823.pdf> acesso em: 20 abr 2023.

LORDANO, Geovandir André. **Mobilidade cotidiana campo-cidade: uma análise no contexto dos moradores do distrito de Cipolândia, Aquidauana/MS**. 2019a. 156 fls. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Geografia) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Aquidauana-MS.

\_\_\_\_\_. Os movimentos pendulares em municípios com cidades cornubadas no prelúdio e Pantanal de Mato Grosso do Sul. **Revista Pantaneira**, Aquidauana, v. 16, p. 9-27, 2019b. Disponível em: <https://periodicos.ufms.br/index.php/revpan/article/view/9044> Acesso em 15 out 2023.



MARAFON, Gláucio José. Industrialização da Agricultura e Formação do Complexo Agroindustrial no Brasil. **GeoUERJ**. Rio de Janeiro, n. 3, p. 7-21, jun. 1998. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/view/48984> Acesso em: 18 mai 2023.

MARX, Karl. **GRUNDRISSE**: Manuscritos econômicos de 1857-1858: Esboços da crítica da economia política. São Paulo: Boitempo, 2011.

\_\_\_\_\_. **O capital: Crítica da economia política**. 1. ed. São Paulo: Editora Nova Cultural, 1988.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **Manifesto do Partido Comunista**. 3. ed. São Paulo: Sundermann, 2017.

MATO GROSSO. **Assembleia Legislativa do Estado**. Buscar Legislação. 2022. Disponível em: <https://www.al.mt.gov.br/legislacao/> Acesso em 113 mai. 2022

\_\_\_\_\_. Lei nº 3.494, de 16 de maio de 1974. **Autoriza o poder executivo a instituir a Fundação Centro de Educação Rural de Aquidauana**. Mato Grosso: Assembleia Legislativa, 1974. Disponível em: <https://www.al.mt.gov.br/legislacao/19645/visualizar> Acesso em: 02 jan. 2022.

MATO GROSSO DO SUL. Agência de Notícias de MS. **Governo de MS se prepara para lançar concessão de rodovias da região leste do Estado** (página web), 2024. Acesso em 14 set. 2024. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ms.gov.br/governo-se-prepara-para-lancar-concessao-de-rodovias-da-regiao-leste/>

MARIANO, Amanda Júlia de Freitas. **A construção de uma cidade do agronegócio: a territorialização do agronegócio em Chapadão do Sul-MS**. 2021. 139 fls. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Geografia) - Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Três Lagoas-MS.

MARTÍNEZ, Paola Jirón; VALDÉZ, Carlos Lange; SUAZO, María Bertrand. Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. **Revista Invi**, n. 68, v. 25, p. 15-57, mai 2010. Disponível em: <https://www.scielo.cl/pdf/invi/v25n68/art02.pdf> Acesso em 12 mar. 2021.

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: 29 nov. 2021.

MELCHIOR, Lirian. Migrações no Século XXI algumas reflexões. In: KATUTA, Ângela Massumi; SILVA, William Ribeiro da (Orgs). **O Brasil frente aos arranjos espaciais do Século XXI**. Londrina: Edições Humanidades, p. 242-254, 2007. Disponível em: <https://grucerj.files.wordpress.com/2015/11/o-brasil-frente-aos-arranjos-espaciais-do-sc3a9culo-xxi.pdf> Acesso em: 05 out 2023.

MELO, Natália Calais Vaz de; TEIXEIRA; Karla Maria Damiano; SILVEIRA, Mirely Bonin. Consumo e perfil social e demográfico dos diferentes arranjos domiciliares de idosos no

Brasil: análises a partir dos dados da Pesquisa de Orçamentos Familiares. **Revista Brasileira de Geriatria e Gerontologia**, Rio de Janeiro, 20(5): p. 607-617, 2017. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbagg/a/fkxbdpGXXYSxJLGpK5wxq6z/abstract/?lang=pt> Acesso em: 11 jul 2023.

MÉSZÁROS, István. **O Poder da ideologia**. São Paulo: Ensaio, 1996.

MIZUSAKI, Márcia Yukari; SOUZA, José Gilberto de. O campo brasileiro e a destituição de direitos: impasses dos trabalhadores, trabalhadoras e movimentos de luta pela terra/território frente ao ultraliberalismo. **Caderno Prudentino de Geografia**, Presidente Prudente, n. 42, v. 4, p. 390-416, dez, 2020. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/cpg/article/view/7783> Acesso em: 10 mar de 2023.

MOREIRA, Ruy. **A geografia do espaço-mundo: conflitos e superação no espaço do capital**. 1 ed. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2016.

\_\_\_\_\_. **O movimento operário e a questão cidade-campo no Brasil**: Classes urbanas e rurais na formação da geografia operária brasileira. 2 ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2013.

\_\_\_\_\_. Os Períodos Técnicos e os Paradigmas do Espaço do Trabalho. **Ciência Geográfica**. Bauru. Ano VI, n. 16, 2000.

MOURA, Nághela Gonçalves de; MOURA, Nathália Gonçalves de. As consequências da não elaboração do plano de mobilidade urbana na vida de municípios com deficiência. **GeoGraphos**. v. 7, n. 87 (11), p. 2173-1276, 2016. Disponível em: <https://web.ua.es/es/revista-geographos-giecryal/documentos/pydes-11-goncalves-goncalves.pdf> Acesso em: 10 jun. 2023.

MUNIZ, Jerônimo Oliveira. **Um ensaio sobre as causas e características da migração**. UFMG/GEDEPLAR/Demografia – Avaliação de CDD (Componentes da Dinâmica Demográfica), 2002. Disponível em: <https://docplayer.com.br/16195482-Um-ensaio-sobre-as-causas-e-caracteristicas-da-migracao.html> Acesso em 05 out 2023.

NEVES, Joana. **Um porto para o Pantanal: a fundação de Aquidauana: civilização e dependência**. Campo Grande. ed. UFMS, 2007.

NOVAIS, Sandra Nara da Silva. **Ruínas de Xerez: marco histórico do colapso do projeto colonial castelhano em Mato Grosso (1593-1632)**. 2004. 206fls. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em História) - Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campus de Dourados, Dourados-MS. Disponível em: <https://www.ppghufgd.com/wp-content/uploads/2017/06/Disserta%C3%A7%C3%A3o-Mestrado-Hist%C3%B3ria-2004-Sandra-Nara-da-Silva-.pdf> Acesso em: 11 ago. 2021.

OLIVEIRA, Ricardo Antunes Dantas de. Mobilidade espacial dos cortadores de cana: dimensões e significados recentes. **Revista Pegada**. Presidente Prudente, v.16, n.1, p. 42-78. 2015. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/pegada/article/view/3419> acesso em: 11 mar 2023.

OLIVEIRA, Valdecy Sousa de. **Caracterização Geoturística da Área de Proteção Ambiental (APA) da Estrada Parque de Piraputanga, nos Municípios de Aquidauana e**



**Dois Irmãos do Buriti - MS.** 127 fls. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Aquidauana. 2017.

OLIVEIRA NETO, Antônio Firmino. A incorporação do modo de vida urbano na região de fronteira do Sul do território Mato-Grossense no início do século XX. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; WHITACHER, Arthur Magon (Org). **Cidade e campo:** relações e contradições entre o urbano e rural. 1.ed. São Paulo: Expressão Popular, 2006, p.205-215.

OSORIO, Jaime. **O Estado no centro da mundialização:** a sociedade civil e o tema do poder. 1.ed. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2014.

PERPETUA, Guilherme Marini. **Pilhagem territorial, precarização do trabalho e degradação do sujeito que trabalha: a territorialização do capital arbóreo-celulósico no brasil contemporâneo.** 2016. 370 fls. Tese (Programa de Pós-Graduação em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia FCT/UNESP, Presidente Prudente-SP.

PEREIRA, Anete M. **Cidade média e região,** o significado de Montes Claros no norte de Minas Gerais. Tese (Doutorado em Geografia) Universidade Federal de Uberlândia, Instituto de Geografia, Uberlândia (MG), 2007. Disponível em: [http://www.cecs.unimontes.br/biblioteca\\_virtual/detalhardoc.php?id=48&tipo=teses&menu=depdtd](http://www.cecs.unimontes.br/biblioteca_virtual/detalhardoc.php?id=48&tipo=teses&menu=depdtd) acesso em: 21 abr. 2023.

PEREIRA, Viviane Guimarães; BRITO, Tayrine Parreira; PEREIRA, Samanta Borges. A Feira-Livre como importante mercado para a Agricultura Familiar em Conceição do Mato Dentro (MG). **Revista Ciências Humanas,** Taubaté, v. 10, n. 2, p. 67-78, dez 2017. Disponível em: <https://www.rchunitau.com.br/index.php/rch/article/view/383> Acesso em 14 nov. 2023.

PINMS. **Portal de informações e geoposicionamento de Mato Grosso do Sul.** 2021. Disponível em: <https://tinyurl.com/u6xbv3c4>. Acesso em: 17 jul. 2021.

RIBEIRO, Cristóvão Novaes. **Piraputanga de ontem.** 1º ed. Campo Grande: Scanner's Gráfica Editora, 2005.

\_\_\_\_\_. **Piraputanga de ontem 2.** 1º ed. Campo Grande: Scanner's Gráfica Editora, 2006.

ROBBA, Cláudio. **Anastácio ontem e hoje.** Campo Grande: Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul, s/d.

\_\_\_\_\_. **Aquidauana ontem e hoje.** 1.ed. Campo Grande: Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul, 1992.

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 02 fev. 2023.

RODRIGUES, Arlete Moysés. Desigualdades socioespaciais – A luta pelo direito à cidade. **Revista Cidades.** Chapecó, v. 4, n. 6, 2007, p. 73-88. Disponível em:

<https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/12796> Acesso em 12 mai. de 2024.

RODRIGUES, Carlos Henrique Lopes; JURGENFELD, Vanessa Follmann. Desnacionalização e financeirização: um estudo sobre as privatizações brasileiras (de Collor ao primeiro governo FHC). **Economia e Sociedade, Campinas**, v. 28, n. 2 (66), p. 393-420, 2019. Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/ecos/a/qMmsj7myGwszkK54T7PNDXH/?lang=pt#> Acesso em 10 out 2023

ROMA, Cláudia Marques. **O rural, o urbano e o agrícola no movimento espiral do espaço: um híbrido**. 2012, 296f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

ROSAS, Celbo Antonio Ramos da Fonseca. **A (des)construção da dicotomia rural-urbano no extremo noroeste paulista**. 2010 (246 fls). Tese (Doutorado em Geografia) Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia/MG. Disponível em:

<https://repositorio.ufu.br/handle/123456789/15925> Acesso em 27 ago 2023.

\_\_\_\_\_. Espaço rural e geografia: diferentes abordagens na relação campo – cidade.

**Divers@! Revista Eletrônica Interdisciplinar**. Matinhos. v.7, n.1, p. 68-80, Jan/jun-2014.

ISSN: 1983-8921. Disponível em: <https://tinyurl.com/y6zl3v9y> Acesso em: 01 set. 2021.

ROSS, Jurandy Luciano Sanches (Org). **Geografia do Brasil**. 6. ed. São Paulo, SP: EDUSP, 2011.

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 fev. 2019.

SALAMI, Aline Maria. **Hábitos alimentares de agricultores familiares assentados de Abelardo Luz – SC**. 2009, 96f. Dissertação (Mestrado em Agroecossistemas) - Centro de Ciências Agrárias, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/93181> Acesso em 13 ago. 2023.

SANTOS, Daiane Santana. **Subsídios para o entendimento da questão socioeconômica em projetos de assentamentos rurais no município de Anastácio-MS: realidade versus perspectivas**. 2020, 142f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Aquidauana, Mato Grosso do Sul, 2020.

SANTOS, Eva Teixeira; CHAVES, Eros Salinas; AYACH, Lucy Ribeiro; RODRIGUES, Lidiane Perbelin. Proposta Metodológica de Avaliação do Potencial Paisagístico para o uso Turístico-Recreativo na Área de Proteção Ambiental (APA) – Estrada Parque Piraputanga/MS. **Revista Ateliê do Turismo**. Campo Grande/MS, v. 1, n. 1, ago – dez, 2017. Disponível em: [https://periodicos.ufms.br/index.php/adturismo/article/view/5468/pdf\\_5](https://periodicos.ufms.br/index.php/adturismo/article/view/5468/pdf_5) Acesso em: 30 ago. 2022.

SANTOS, Fábio de Jesus; PAES, Sílvia Regina; GOMES, Josué Lázaro de Souza; MORAIS, Rosane Luzia de Souza. **Caderno Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 29, n. 2, p. 260-270, set.-out. 2021. Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/cadsc/a/fHqVJQFkkJw5J3LhzSg66Gn/?format=pdf&lang=pt> Acesso em 18 ago. 2023.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4.ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

\_\_\_\_\_. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

\_\_\_\_\_. **Ensaio sobre a urbanização latino-americana**. 1. Ed. São Paulo: Hucitec, 1982.

\_\_\_\_\_. **Manual de geografia urbana**. São Paulo: HUCITEC, 1981.

\_\_\_\_\_. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos Teórico e metodológico da geografia**. 6. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

\_\_\_\_\_. **O trabalho do geógrafo no terceiro mundo**. 2. ed. São Paulo: HUCITEC, 1986.

\_\_\_\_\_. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana de países subdesenvolvidos**. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

\_\_\_\_\_. O retorno do território. In: Santos, Milton; SOUZA, Maria Adélia A. de; SILVEIRA, Maria Laura (Org). **Território: globalização e fragmentação**. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1998. p. 15-20.

\_\_\_\_\_. MILTON. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. **Boletim Paulista de Geografia**. São Paulo, n. 54, p. 81-100, 1977. Disponível em: <https://publicacoes.agb.org.br/boletim-paulista/article/view/1092> Acesso em: 03 jun 2023

\_\_\_\_\_. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 9 ed. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SCHNEIDER, Sergio; FIALHO, Marco Antônio Verardi. Atividades não agrícolas e turismo rural no Rio Grande do Sul. In: ALMEIDA, Joaquim Anécio; RIEDL, Mário (Org). **Turismo rural: ecologia, lazer e desenvolvimento**. Bauru, SP : EDUSC, 2000. p15-50.

SCHOR, Tatiana. O automóvel e o desgaste social. **São Paulo em Perspectiva**. São Paulo, n. 13, v. 3, p. 107-116, 1999. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/spp/a/vBWjwxnsFXHrG9dxNzBQgSb/?format=pdf&lang=pt> Acesso em: 22 jul. 2023.

SCHIAVO. Alexandra de Jesus Medina. **A produção do espaço na pequena cidade de Matipó-MG: um estudo sobre a dinâmica das relações cidade e campo, urbano e rural**. 2015, (155 fls.). Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Geografia) Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora/MG. Disponível em: <https://repositorio.ufjf.br/jspui/handle/ufjf/1521> Acesso em 07 ago. 2023.

SEEMANN, Jörn; PEDROSA, Breno Viotto. Friedrich Ratzel e a alma do povo da América do Norte. **Espaço e Cultura**, Rio de Janeiro, n. 46, p.137–146, 2019. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/espacoecultura/article/view/48822> Acesso em 09 out 2023.

SETUBAL, Maria Alice. **Vivências caipiras: pluralidade cultural e diferentes temporalidades na terra paulista**. São Paulo: CENPEC, 2005.144p. Disponível em: <https://tinyurl.com/yylxpakc> Acesso em 14 de mai de 2021.

SIDRA. **Sistema IBGE de Recuperação Automática**. 2024. Disponível: <https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/censo-demografico/demografico-2022/universo-indigenas-caracteristicas-pessoas-e-domicilios-situacao-urbana-ou-rural> . Acesso em: 16 dez. 2024.

SILVA, Francisco Carlos da. **A origem da Colônia do Pulador e seus migrantes: um estudo de história regional**. 1999, 66fls. Monografia (Curso de Especialização em História Regional) - Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Aquidauana-MS.

SILVA, José Borzacchiello da. Diferenciação Socioespacial. **Revista Cidades**. Chapecó, v. 4, n. 6, 2007, p. 89-100. Disponível em: <https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/12797> Acesso em 12 mai. de 2024.

SILVA, Lucimara Nascimento da. **A festa da farinha da colônia pulador no contexto da migração nordestina em Anastácio - MS**. 2013. 56 fls. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Local) – Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande-MS. Disponível em: <https://site.ucdb.br/public/md-dissertacoes/12457-silva-lucimara-nascimento-da-mdl-ucdb-2013.pdf> Acesso em 29 de abr 2022.

SILVA, Vilma Margarida da. **Imigrantes nordestinos das colônias: Veredão, Morro do Chapéu e Pulador**. 2003. 47 fls. Monografia (Curso de Especialização em História do Brasil) - Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Aquidauana-MS.

SILVA, William Ribeiro da. Reflexões em torno do urbano no Brasil. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; WHITACHER, Arthur Magon (Org). **Cidade e campo: relações e contradições entre o urbano e rural**. 1.ed. São Paulo: Expressão Popular, 2006, p. 65-80.

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://goo.gl/bmgRry>. Acesso em: 22 out. 2019.

SIMÕES, Rodrigo; AMARAL, Pedro Vasconcelos Maia do. Interiorização e Novas Centralidades Urbanas: Uma Visão Prospectiva para o Brasil. **Revista Economia**. Brasília(DF), v.12, n.3, p.553–579, set/dez 2011.

SISLA, Sistema Interativo de Suporte ao Licenciamento Ambiental. Instituto de Meio Ambiente de Mato Grosso do Sul/IMASUL. 2022. Disponível em: <https://tinyurl.com/y67jtryw> Acesso em 03 ago de 2022.

SIQUEIRA, Ana Cristina Costa; SOUZA, Edson Belo Clemente de. Desafios e políticas de desenvolvimento da circulação e da mobilidade urbana e rural. **Formação (Online)**, v.27, n.52, p.51-75, 2020. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/7145> Acesso em 08 out 2023.

SMARTLAB. **Observatório da Erradicação do Trabalho Escravo e do Tráfico de Pessoas**. Página web. 2023. Disponível em: <https://smartlabbr.org/trabalhoescravo/localidade/0?dimensao=perfilCasosTrabalhoEscravo> Acesso em 02 ago 2023.

SOARES, Amanda Nathale; LACERDA E SILVA, Thais; FRANCO, Adriana Alves de Andrade Melo; MAIA, Tatiane Fernandes. Cuidado em saúde às populações rurais: perspectivas e práticas de agentes comunitários de saúde. **Physis**. Rio de Janeiro, v. 30, n. 3, p. 1-19, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/physis/a/HmLCdCPxhqRMT4RX3kwf6Xt/?format=pdf&lang=pt> Acesso em 12 set. 2020.

SOARES. Beatriz Ribeiro. Posfácio. In: SPOSITO, Eliseu Savério; JURADO DA SILVA, Paulo Fernando. **Cidades pequenas: perspectivas teóricas e transformações socioespaciais**. Jundiaí: Paco Editorial, 2013.

SOROKIN, Pitirim Alexandrovich ; ZIMMERMAN, Carlo; GALPIN, Charles Josiah. **Diferenças fundamentais entre o mundo rural e o urbano**. In: MARTINS, J. S. Introdução crítica à sociologia rural. São Paulo: Hucitec, 1981. p. 198-224.

SOUZA, Joceli de Fatima Arruda. O modo de produção capitalista e a subjetividade individualista subjacente: reflexos sobre a espacialidade urbana. **Revista Mnemosine**, v. 8, n. 2, p. 70-95, 2012. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/mnemosine/article/view/41559> Acesso em 30 abr. 2024.

SOUZA, Marcelo Lopes de. A cidade, a palavra e o poder: práticas, imaginários e discursos heterônomos e autônomos na produção do espaço urbano. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. 1ed. 8º reimpressão. São Paulo: Contexto, 2020a. p. 147-166.

\_\_\_\_\_. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**. Bertrand Brasil: Rio de Janeiro, 6º ed., 2010.

\_\_\_\_\_. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. 5. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2020b.

SOUZA, Sônia Maria Ribeiro de. **A emergência do discurso do agronegócio e a expansão da atividade canavieira: estratégias discursivas para a ação do capital no campo**. 2011. 282 fls. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista (Unesp)/ Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente – SP.

SPBANCÁRIOS, 2023. **Sindicato dos Bancários do Estado de São Paulo**. Notícias. Página Web. Disponível em: <https://spbancarios.com.br/06/2023/setor-bancario-eliminou-70-mil-empregos-e-fechou-mais-de-5-mil-agencias-em-10-anos> Acesso em 22 out 2023.

SPOSITO, Eliseu Savério; JURADO DA SILVA, Paulo Fernando. **Cidades pequenas:** perspectivas teóricas e transformações socioespaciais. Jundiaí: Paco Editorial, 2013.

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: Expressão Popular, 2006. p. 111-130.

\_\_\_\_\_. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org). **A produção do espaço urbano:** agentes e processos, escalas e desafios. 1ed. 8º reimpressão. São Paulo: Contexto, 2020a. p. 121-145.

\_\_\_\_\_. Capitalismo e urbanização. 16. ed., 6º reimpressão. São Paulo: Contexto, 2022.

TEIXEIRA, Jodenir Calixto. **Os efeitos socioespaciais da expansão canavieira na bacia hidrográfica do Rio Ivinhema no estado de Mato Grosso do Sul.** 2015 (226 fls) Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista (Unesp)/ Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente – SP.

TEIXEIRA, Jodenir Calixto; HESPANHOL, Antônio Nivaldo. A região Centro-Oeste no contexto das mudanças agrícolas ocorridas no período pós-1960. **Revista eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros – AGB**, v.1, n. 3, ano 3, maio de 2006, p. 52-65. Disponível em: <https://periodicos.ufms.br/index.php/RevAGB/article/view/1346/861> Acesso em 31 out 2023.

THOMAZ JÚNIOR, Antonio. Reestruturação produtiva do capital no campo, no século XXI, e os desafios para o trabalho. **Pegada - A Revista da Geografia do Trabalho.** Presidente Prudente, v. 5, n. 1 e 2, p. 9-30. 2004. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/pegada/article/view/1276> Acesso em: 29 mai 2023

TREVIZAN, Fernanda Kiyome Fatori. **Migração, redes e inserção cultural:** estudo de caso dos migrantes nordestinos em Anastácio (MS). 2011 (109fls). Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; e LINKE, Clarisse Cunha. **Cidade e movimento:** mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. Brasília: Ipea-ITDP, 2016. p. 57-79.

\_\_\_\_\_. O custo social da motocicleta no Brasil. **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo, ano 30/31, 3º e 4º trimestres, p. 127-142, 2008. Disponível em: <https://files.antp.org.br/2016/4/7/revista-completa-119.20.pdf> Acesso em 16 de jul. 2023.

VENDRAMINI, Célia Regina. A categoria migração na perspectiva do materialismo histórico e dialético. **Revista Katálysis.** Florianópolis, v. 21, n. 2, p. 239-260, maio/ago. 2018. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/katalysis/article/view/1982-02592018v21n2p239> Acesso em: 08 jun 2023.



VERANO, Thiago de Carvalho; FIGUEIREDO, Reginaldo Santana; MEDINA, Gabriel da Silva. Agricultores familiares em canais curtos de comercialização: uma análise quantitativa das feiras municipais. **Revista de Economia e Sociologia Rural**. Brasília, v. 59, n.3, p. 1-17, 2021. Disponível em: <https://www.revistasober.org/journal/resr/article/doi/10.1590/1806-9479.2021.228830> Acesso em: 28 out. 2023.

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: 29 out 2021.

\_\_\_\_\_. 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. Disponível em: <https://tinyurl.com/y4awobpf> . Acesso em: 21 set. 2021.

\_\_\_\_\_. O Campesinato Brasileiro: uma história de resistência. **RESR**. Piracicaba-SP, v. 52, Supl. 1, p. 5025-5044, 2014. Disponível em: <https://www.revistasober.org/article/doi/10.1590/S0103-20032014000600002> Acesso em: 27 out 2023.

WHITACHER, Arthur Magon. Cidade imaginária. Cidade concebida. 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. 131-155.

WIRTH, Louis. O urbanismo como modo de vida. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org.). **O Fenômeno Urbano**. Rio de Janeiro: Zahar editores. 1967. p. 89-112.

ŽIŽEK, Slavoj. **A Visão em Paralaxe**. São Paulo: Boitempo, 2008.

## APÊNDICES

A – Formulário utilizado nas entrevistas com os moradores do campo dos municípios de Anastácio e Aquidauana, MS.

### O PAPEL DA MOBILIDADE COTIDIANA CAMPO-CIDADE NA RE/PRODUÇÃO ESPACIAL DAS CIDADES DE ANASTÁCIO E AQUIDAUANA-MS

FORMULÁRIO Nº \_\_\_\_\_

#### Socioeconômico, Domicílio e Família

1. Local de moradia: ( ) Sede de Distrito ( ) Assentamento Rural ( ) Sítio, chácara ou fazenda ( ) Outro: Especifique: \_\_\_\_\_
2. Tipo de Imóvel (para moradores nas sedes distritais): ( ) Imóvel Próprio ( ) Imóvel alugado ( ) Outro: \_\_\_\_\_  
Tipo de propriedade (para residentes em propriedades rurais): ( ) Proprietário da terra ( ) Rendeiro ( ) Empregado d) Outro ( ) \_\_\_\_\_
3. Idade: \_\_\_\_; 4. Sexo: ( ) M ( ) F 5. Estado Civil: ( ) Casado ( ) Solteiro ( ) outro: \_\_\_\_\_
6. Escolaridade: ( ) Nenhuma ( ) FI ( ) FC ( ) MI ( ) MC ( ) SI ( ) SC ( ) Outro: \_\_\_\_\_
7. Ocupação: ( ) Trabalho em atividade agrícola ( ) Trabalho nas atividades domésticas ( ) Empregado em atividades agrícolas ( ) Empregado em atividades domésticas ( ) Trabalho sazonal-bico ( ) Outro: \_\_\_\_\_
8. Renda mensal do núcleo familiar (x R\$1.000,00):  
( ) Até 1 ( ) De 1 a 2 ( ) De 2 a 5 ( ) De 5 a 10 ( ) Mais de 10
09. Veículos no domicílio:  
( ) Automóvel/Caminhonete ( ) Motocicleta ( ) Bicicleta ( ) Charrete/Carroça ( ) Outro \_\_\_\_\_
10. Recursos de telecomunicações existentes no domicílio:  
( ) Telefone fixo ( ) Celular ( ) Internet Fixa ( ) Internet Móvel

#### Mobilidade

##### Sobre o último (ou atual) deslocamento à cidade

| Para entrevistas realizadas no campo (local de moradia) |  | Para entrevistas realizadas durante a permanência na cidade  |  |
|---|--|--|--|
| 11.   | Qual a última vez que você foi à cidade?   | Cidade de realização da entrevista:  |  |
|   |  | 11.  | Com exceção a atual, qual a última vez que você esteve na cidade?  |
| 12.   | Em qual(is) cidade você esteve?  | 12.  | No atual deslocamento, em qual(is) cidade você esteve ou pretende estar?   |
| 13.   | Permaneceu quanto tempo na cidade?   | 13.  | Pretende permanecer quanto tempo na cidade?  |
| 14.   | Que atividades você realizou na cidade?  | 14. Que atividades você realizou ou pretende realizar na cidade?   |  |
|   | Que atividades você realizou na cidade:<br>( ) Compras pessoais<br>( ) Compras para casa<br>( ) Compras para a propriedade rural<br>( ) Serviço de saúde | ( ) Serviços bancários, pagamento de contas ou receber pagamento/aposentadoria<br>( ) Visitou familiares<br>( ) Religioso<br>( ) Lazer<br>( ) Outro: | Que atividades você realizou na cidade:<br>( ) Compras pessoais<br>( ) Compras para casa<br>( ) Compras para a propriedade rural<br>( ) Serviço de saúde |

##### Sobre a frequência, permanência e motivação dos deslocamentos cotidianos à cidade



15. Com que frequência você costuma ir à cidade? ( ) diária ( ) semanal ( ) mensal ( ) outro: \_\_\_\_\_
16. Tempo de permanência médio na cidade: ( ) O dia/sem pernoite ( ) Até 2 dias ( ) outro: \_\_\_\_\_
17. Você costuma deslocar-se até à cidade para realizar atividade ligada à(ao):
- ( ) Comercializar sua produção agrícola-Cidade: \_\_\_\_\_ Local específico? \_\_\_\_\_
- ( ) Trabalhar (em atividade não agrícola) - Cidade: \_\_\_\_\_ Local específico? \_\_\_\_\_
- ( ) Estudar – Cidade: \_\_\_\_\_ Local específico? \_\_\_\_\_
- ( ) Compras para casa/domicílio - Cidade: \_\_\_\_\_ Local específico? \_\_\_\_\_
- ( ) Compras pessoais - Cidade: \_\_\_\_\_ Local específico? \_\_\_\_\_
- ( ) Compras a propriedade rural - Cidade: \_\_\_\_\_ Local específico? \_\_\_\_\_
- ( ) Saúde/Consulta ou exame médico - Cidade: \_\_\_\_\_ Local específico? \_\_\_\_\_
- ( ) Serviços bancários, pagamento de contas ou receber pagamento/aposentadoria - Cidade: \_\_\_\_\_ Local específico? \_\_\_\_\_
- ( ) Atividades de lazer - Cidade: \_\_\_\_\_ Local específico? \_\_\_\_\_
- ( ) visitar parentes e amigos - Cidade: \_\_\_\_\_ Local específico? \_\_\_\_\_
- ( ) Religião - Cidade: \_\_\_\_\_ Local específico? \_\_\_\_\_
- ( ) Outro: \_\_\_\_\_ - Cidade: \_\_\_\_\_ Local específico? \_\_\_\_\_

### Sobre os meios de transporte para os deslocamentos

18. Meio de transporte predominante que utiliza para deslocamento até a cidade:
- ( ) Carro próprio ( ) Bicicleta ( ) Motocicleta ( ) Transporte Coletivo (ônibus) ( ) Animal/Carroça ( ) Carro de terceiro/Carona ( ) Transporte Escolar ( ) Outro: \_\_\_\_\_
19. Qual o principal problema enfrentado para a mobilidade até a cidade:
- ( ) Má conservação das estradas ( ) Distância até à cidade ( ) Falta de transporte coletivo ( ) Falta de meios de transporte individual ( ) Custo com o transporte individual ( ) Custo com o transporte coletivo ( ) Outro: \_\_\_\_\_
20. Você gostaria de ir à cidade com mais frequência: ( ) Não ( ) Sim, Justificativa: \_\_\_\_\_
21. Como avalia o transporte coletivo com destino à cidade:
- ( ) Ótima ( ) Boa ( ) Regular Ruim ( ) Péssima ( ) Não há ( ) - Justificativa: \_\_\_\_\_
22. Como avalia as estradas para acesso à cidade:
- ( ) Ótima ( ) Boa ( ) Regular ( ) Ruim ( ) Péssima - Justificativa: \_\_\_\_\_

### Avaliação dos equipamentos e serviços na região de moradia (se houver)

23. Como avalia os equipamentos públicos e serviços disponíveis em sua região (assentamento, distrito, colônia, etc.):

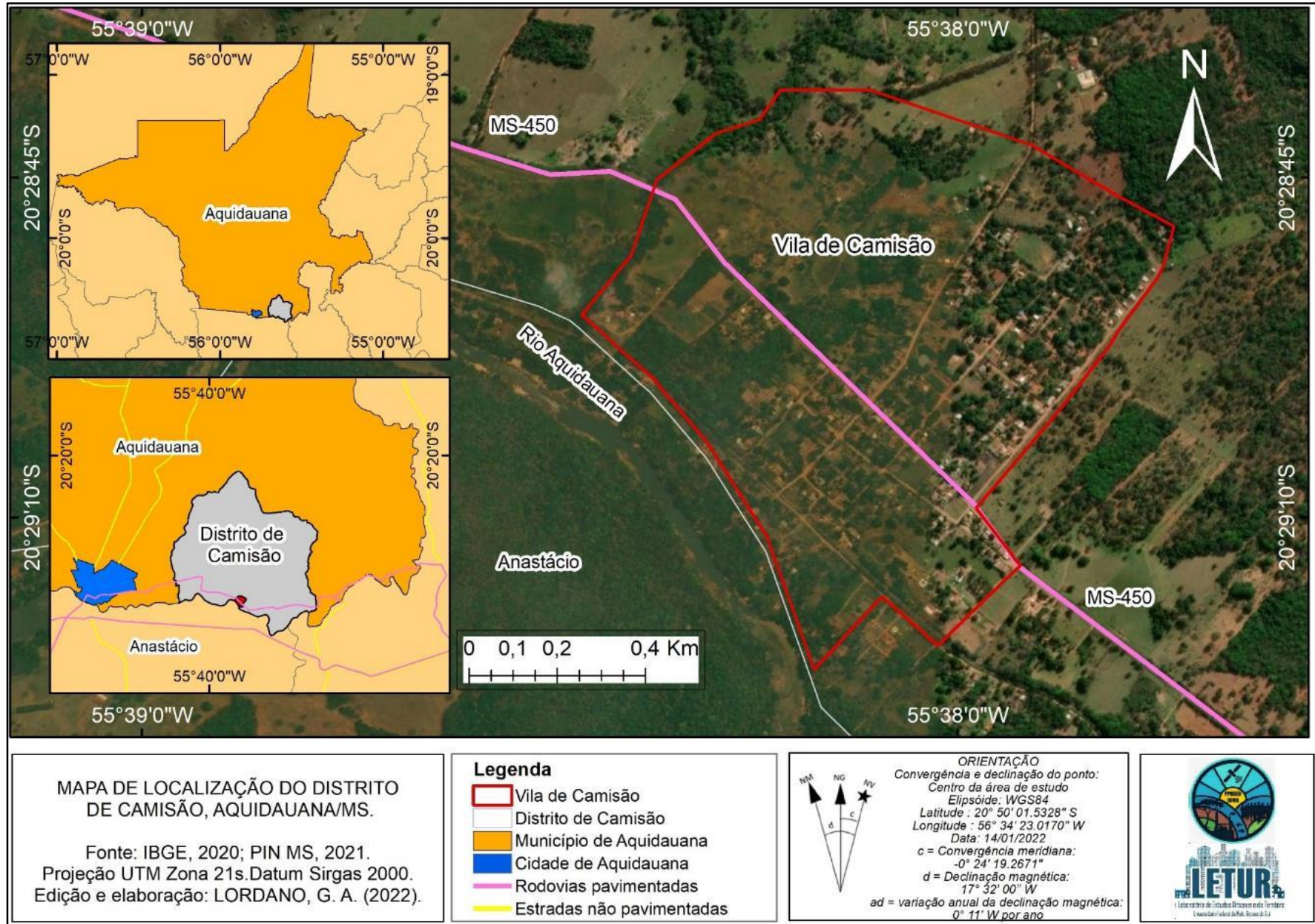
| Equipamento público ou Serviço  | Avaliação | Justificativa |
|---|-----------|---------------|
| Comércio para compras para casa (Produtos alimentícios, higiene, armarinhos, entre outros.) |           |               |
| Comércio para compras pessoais (Roupas, calçados, cosméticos, entre outros.)                |           |               |
| Posto de Saúde (Consultas médicas, odontológicas, ente outros.)                             |           |               |
| Educação (Escolas, creches, entre outros.)  |           |               |
| Lazer, esporte e recreação  |           |               |
| Religião (Templos religiosos.)  |           |               |

Avaliação: Ótima( 1 ) Boa( 2 ) Regular( 3 ) Ruim( 4 ) Péssima( 5 ) não utilizo( 6 ) inexistente ( 7 )

### Etapa de entrevista aberta – Questões norteadoras

- Já residiu na cidade? ( ) Não ( ) Sim, Por quanto tempo? \_\_\_\_\_
- Tem vontade de morar na cidade? ( ) Não ( ) Sim ( ) outro: \_\_\_\_\_
- O que você mais gosta na cidade? \_\_\_\_\_
- O que você menos gosta na cidade? \_\_\_\_\_
- O que você mais gosta no seu local de moradia? \_\_\_\_\_
- O que você menos gosta no seu local de moradia? \_\_\_\_\_
- Mantem comunicação cotidiana com morador/es da cidade, familiares, amigos, etc.? \_\_\_\_\_
- Como você recebe informações sobre a cidade? \_\_\_\_\_
- Tem algum lugar da cidade em que você gostaria de ir, mas que não vai? \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_.

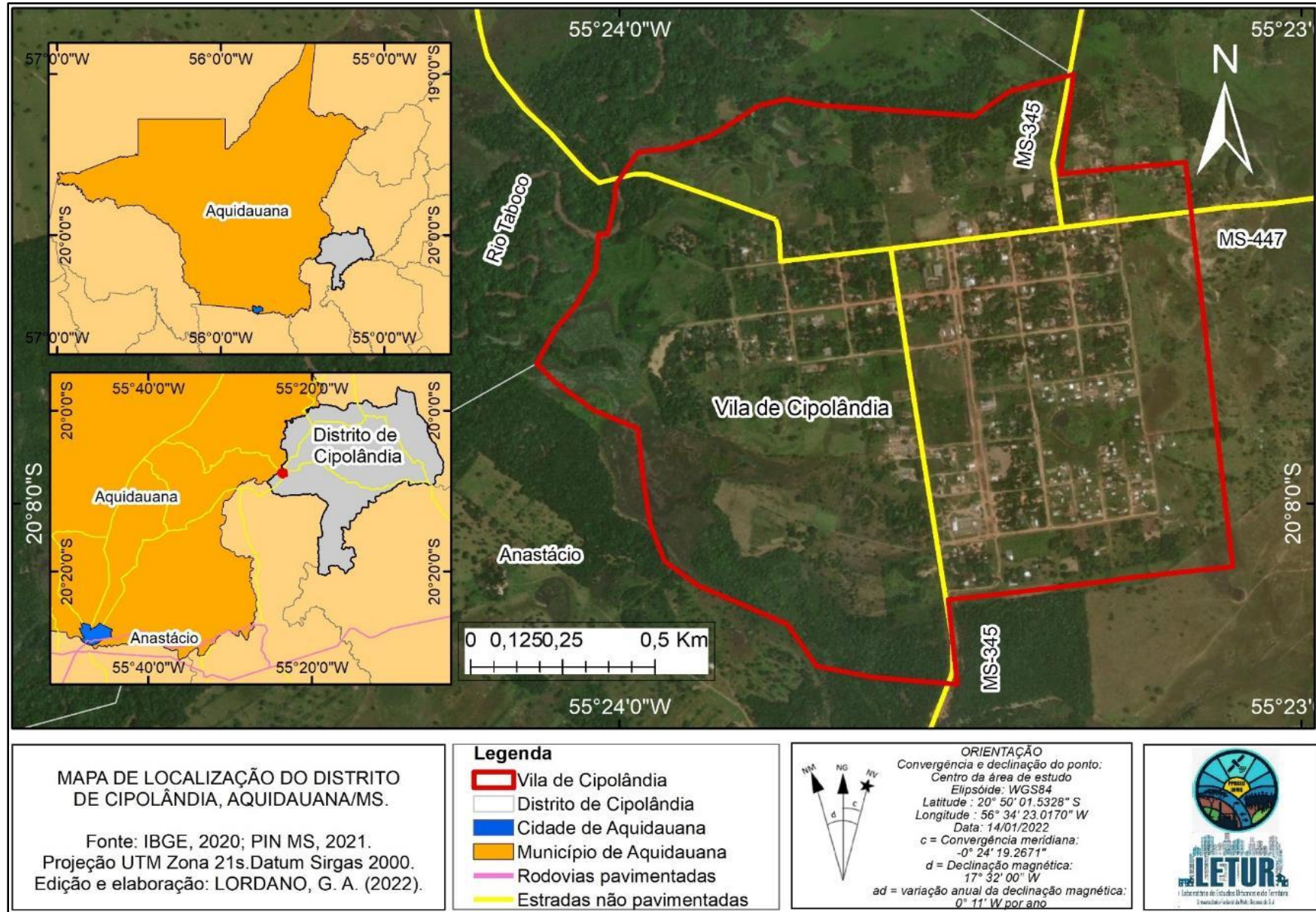
**B** – Mapa de localização do distrito de Camisão, Aquidauana/MS.



Fonte: Elaborado pelo autor (2022).



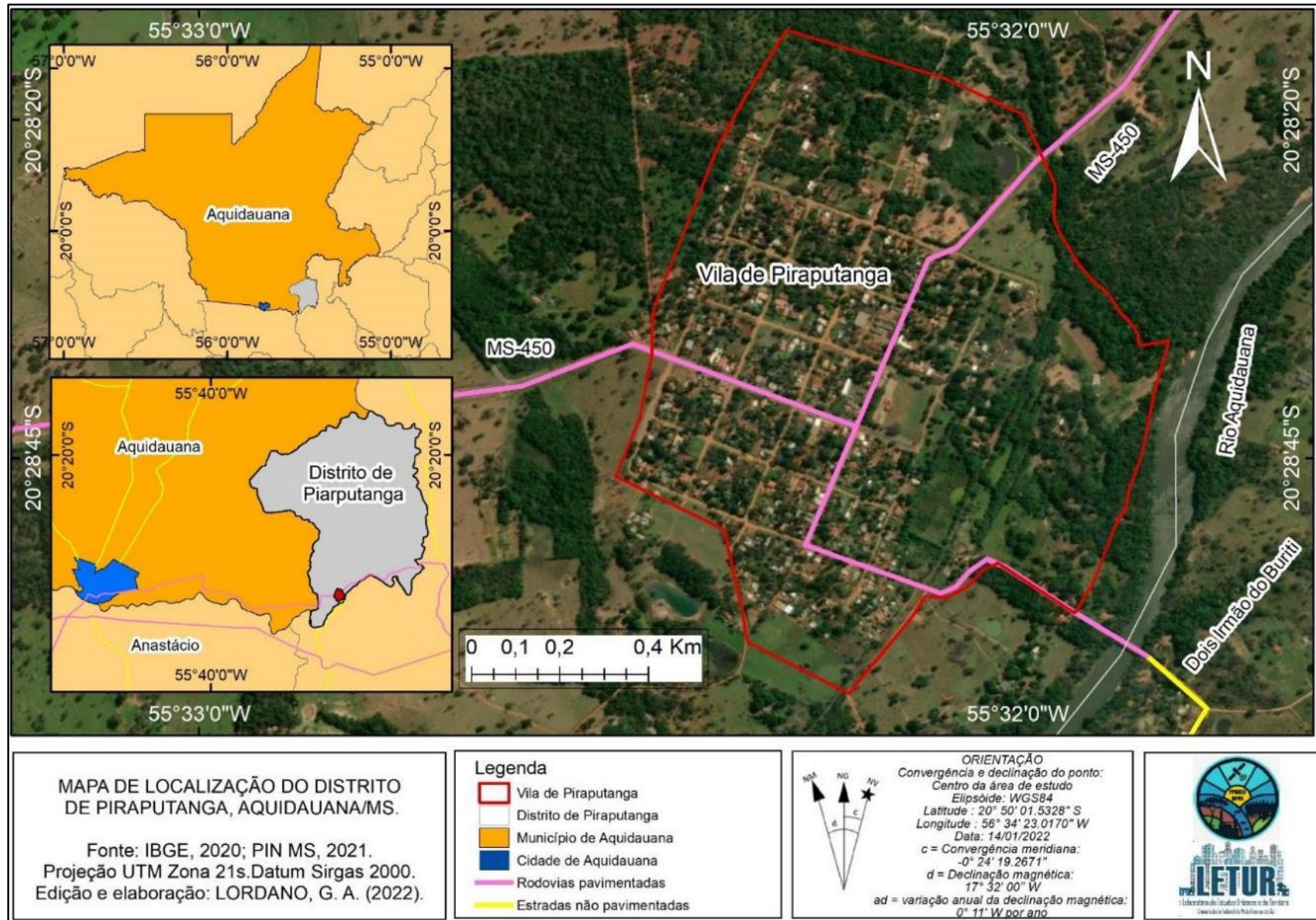
C – Mapa de localização do distrito de Cipolândia, Aquidauana/MS.



Fonte: Elaborado pelo autor (2022).



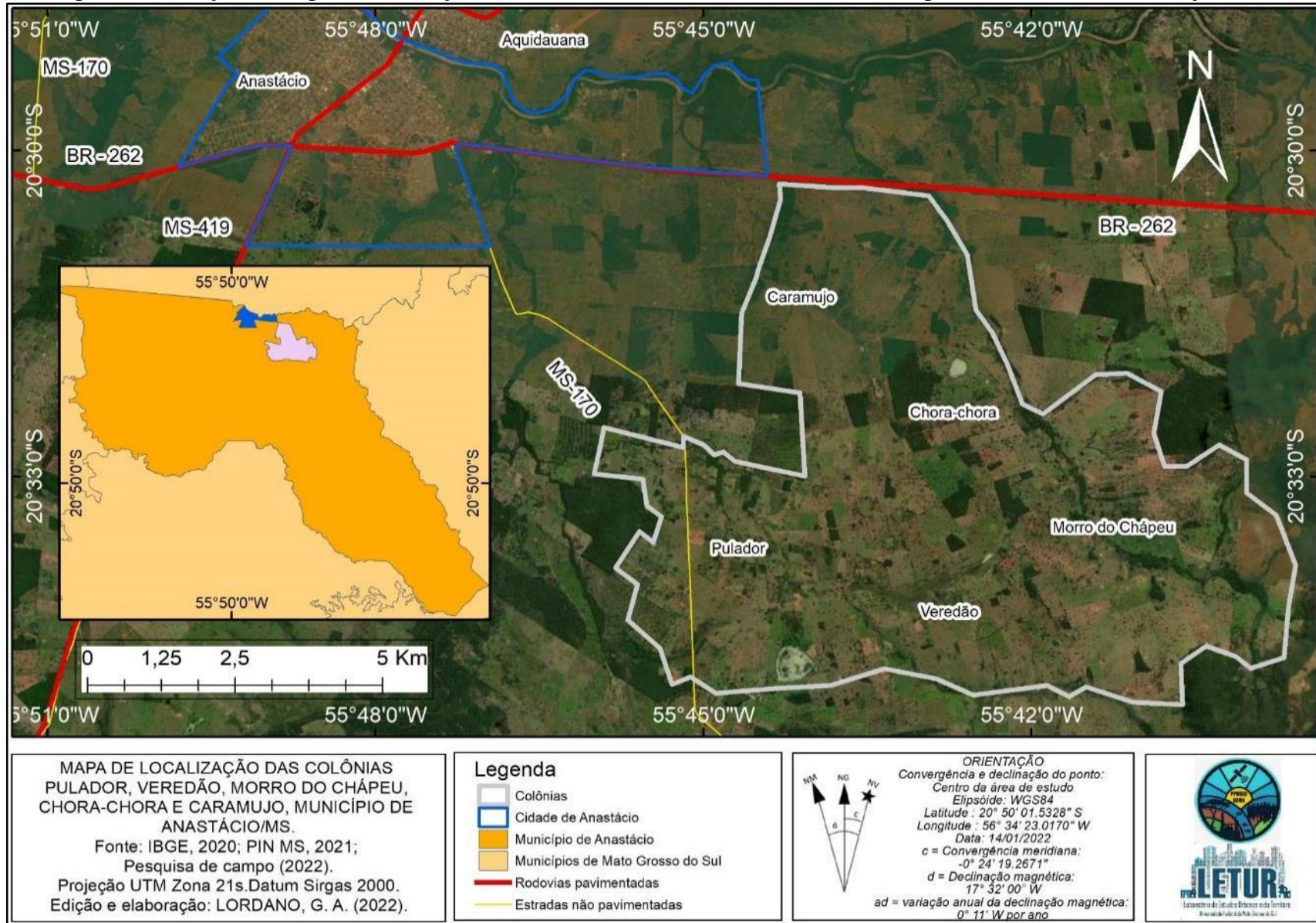
D – Mapa de localização do distrito de Piraputanga, Aquidauana/MS



Fonte: Elaborado pelo autor (2022).



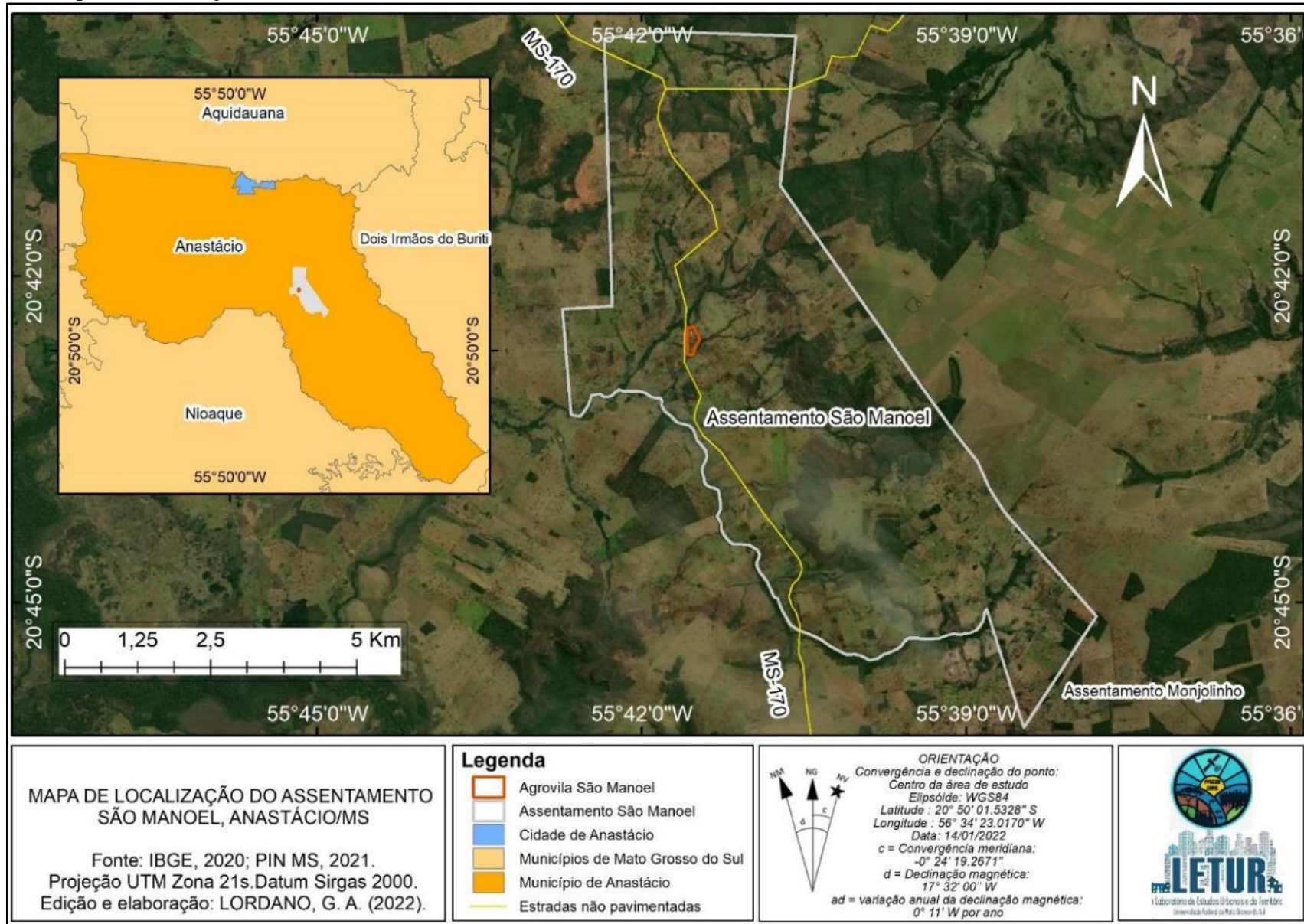
E – Mapa de localização da Mapa de localização das colônias Pulador, Veredão, Morro do Chapéu, Chora-chora e Caramujo, Anastácio/MS.



Fonte: Elaborado pelo autor (2022).



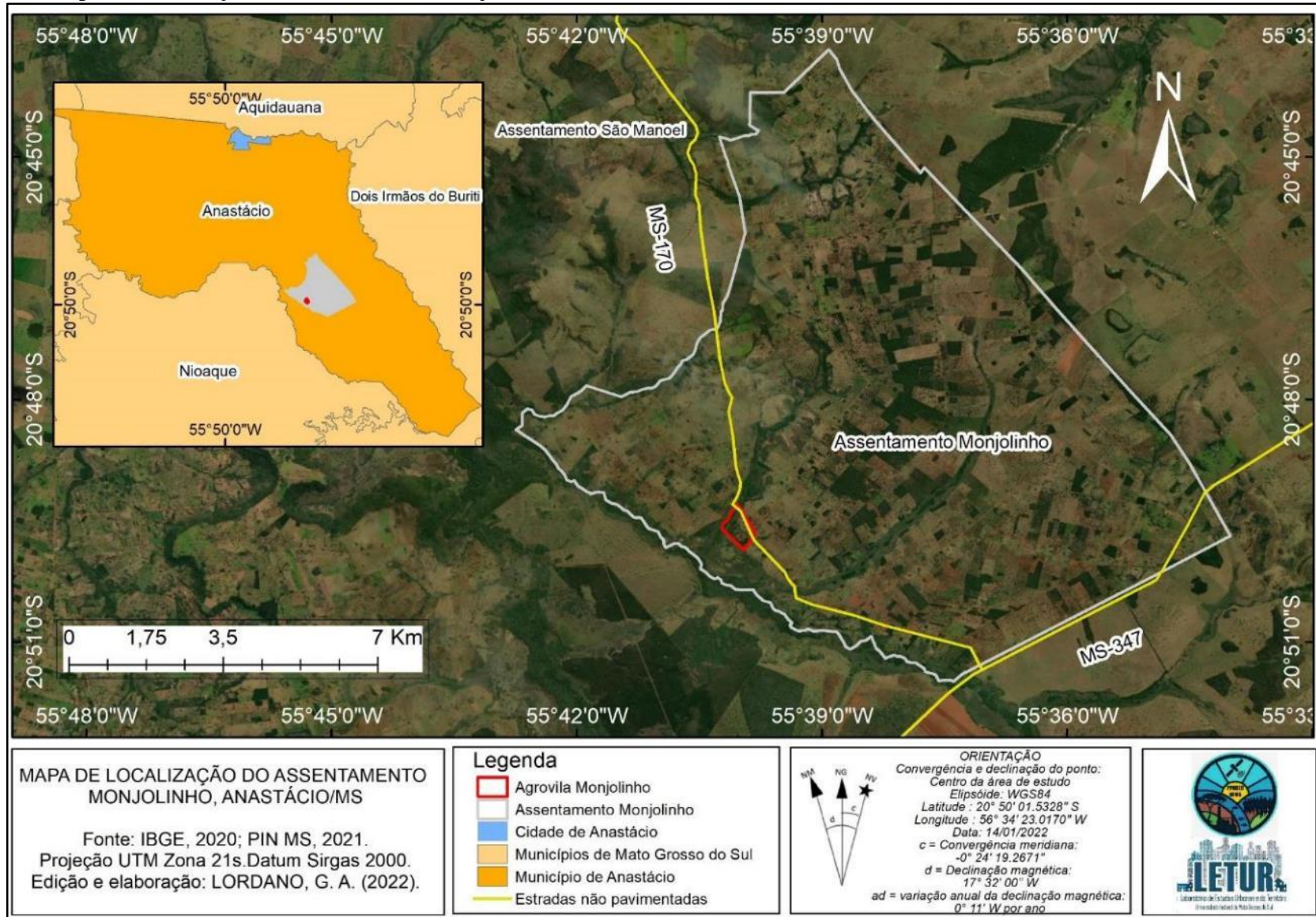
F – Mapa de localização do assentamento São Manoel, Anastácio/MS.



Fonte: Elaborado pelo autor (2022).



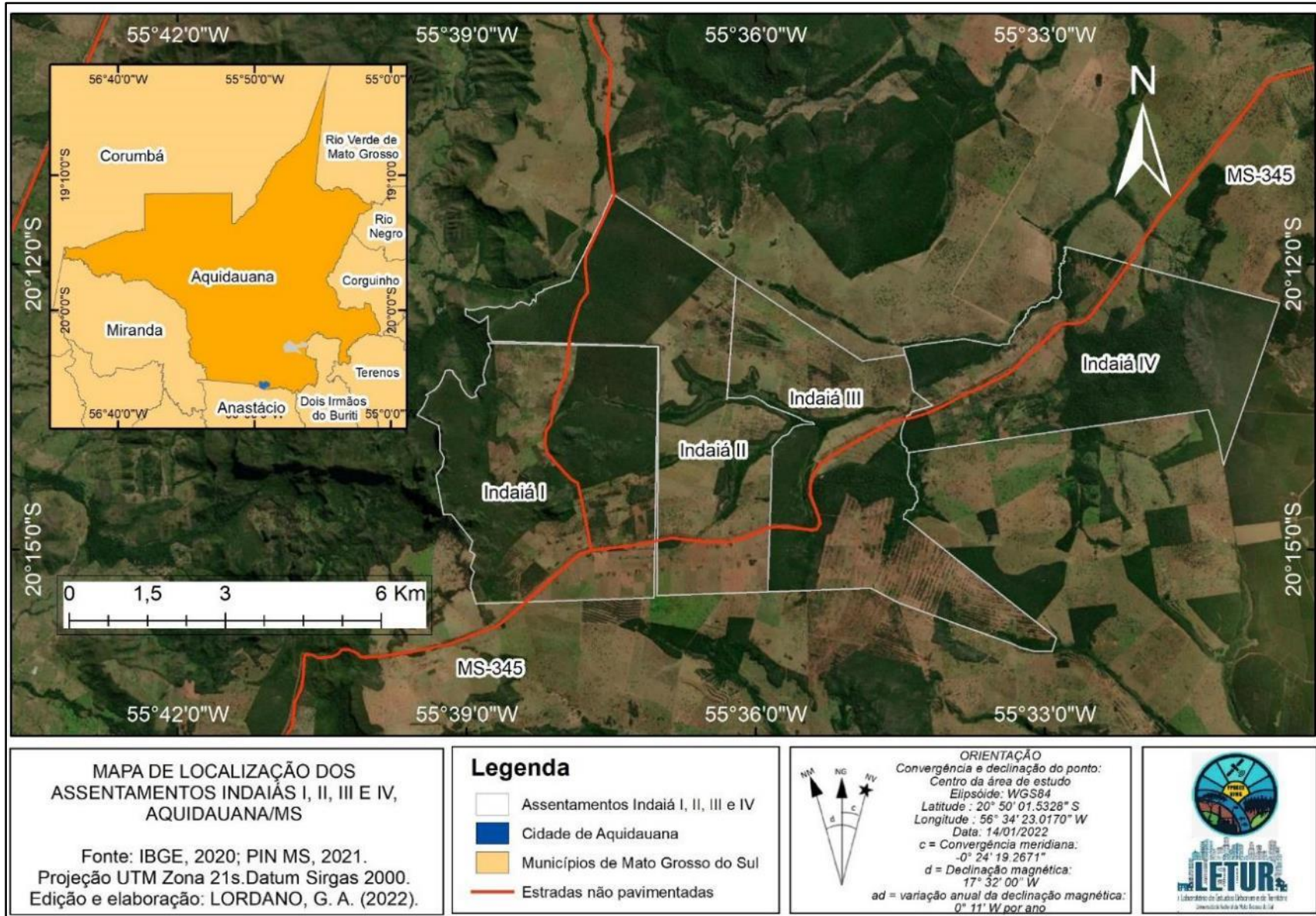
G - Mapa de localização do assentamento Monjolinho, Anastácio/MS.



Fonte: Elaborado pelo autor (2022).



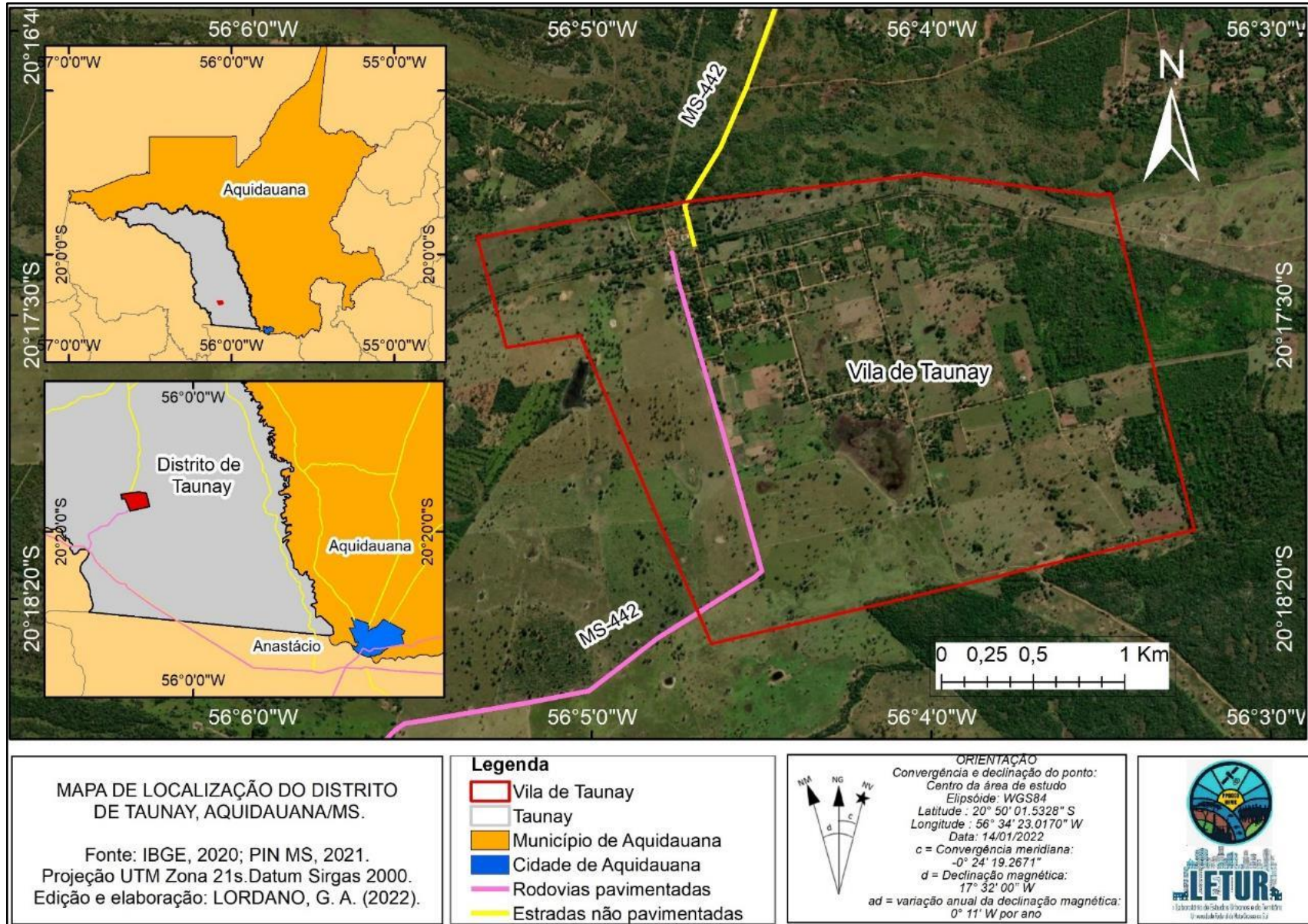
H - Mapa de localização do assentamento Indaiá, Aquidauana/MS.



Fonte: Elaborado pelo autor (2022).



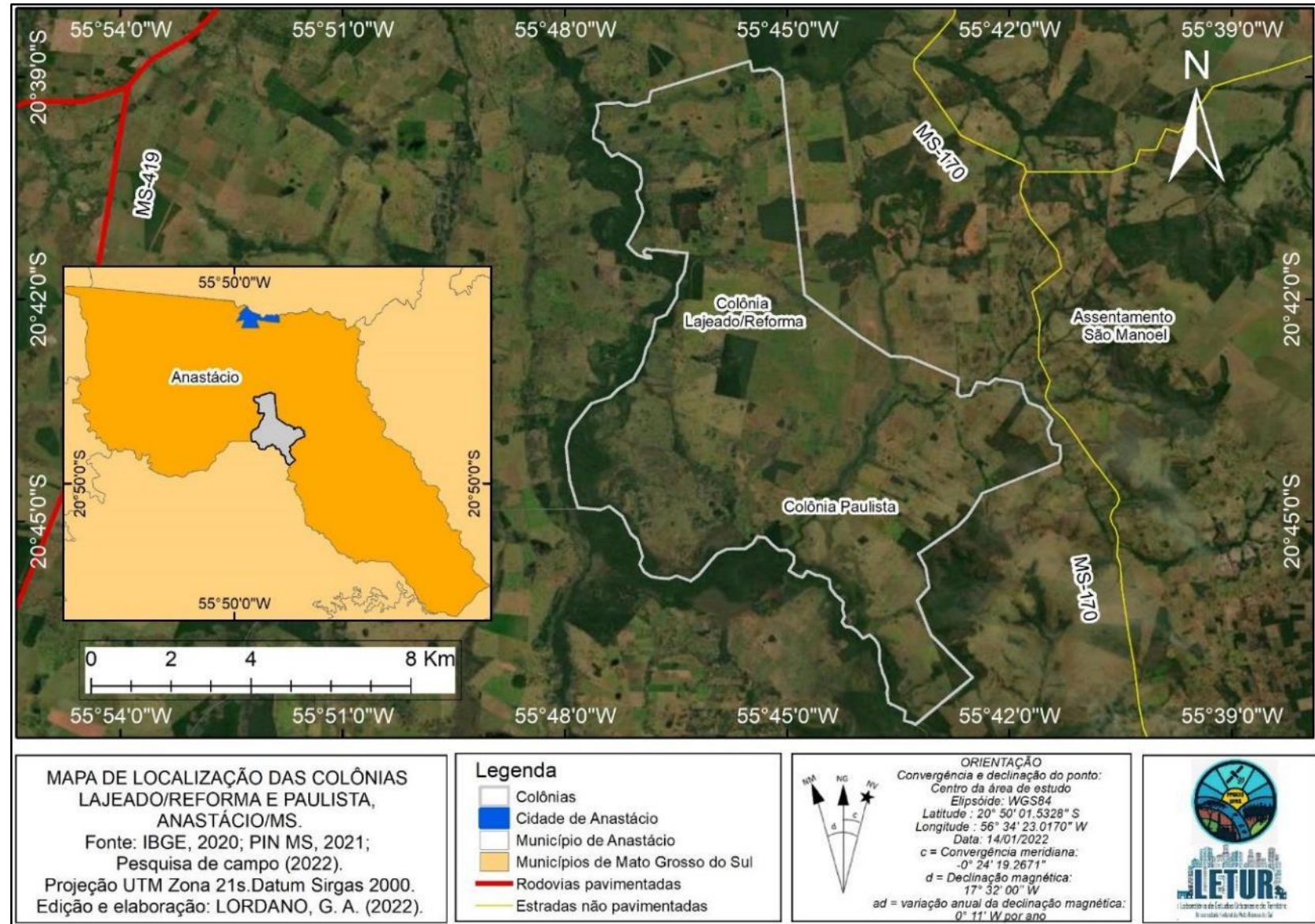
I - Mapa de localização do distrito de Taunay, Aquidauana/MS.



Fonte: Elaborado pelo autor (2022).



J - Mapa de localização das colônias Lajeado/Reforma e Paulista, Anastácio/MS.



Fonte: Elaborado pelo autor (2022).