

**MOBILIDADE COTIDIANA CAMPO-CIDADE DOS MORADORES
DO DISTRITO DE CIPOLÂNDIA - AQUIDAUANA/MS: as
motivações para os deslocamentos e sua relação com a estrutura
interna de equipamentos urbanos**

**COUNTRYSIDE-CITY DAILY MOBILITY OF RESIDENTS FROM
CIPOLÂNDIA DISTRICT - AQUIDAUANA/MS: motivations for
displacement and their relationship with the internal structure of
urban equipments**

Geovandir André Lordano

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campus de Aquidauana, Pós-Graduação em Geografia,
Aquidauana, MS, Brasil
geovandirlordano@gmail.com

Paulo Roberto Joia

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campus de Aquidauana, Pós-Graduação em Geografia,
Aquidauana, MS, Brasil
paulo.joia@ufms.br

Resumo

Este artigo tem como objetivo analisar as motivações para a mobilidade cotidiana campo-cidade dos moradores do distrito de Cipolândia, município de Aquidauana/MS, e sua relação com os equipamentos urbanos existentes. A pesquisa tem abordagem quali/quantitativa e, metodologicamente, foi dividida em duas etapas: pesquisa de gabinete (coleta dos dados secundários); e pesquisa de campo, com observação direta, realização de entrevistas e aplicação de formulários. Os resultados revelam que os principais motivos para a mobilidade cotidiana à cidade são a realização de compras para casa e compras pessoais, a realização de consultas ou exames médicos, o recebimento de pagamento ou aposentadoria e o pagamento de contas. Motivações que se relacionam diretamente com a (in) satisfação dos moradores com a estrutura interna do distrito, sendo os equipamentos de comércio para compras para casa e pessoais, de serviços bancários e de lazer, esporte e recreação, os mais deficitários no atendimento aos moradores. Ademais, atividades como visitar parentes ou amigos, comprar combustível, realizar manutenção de veículo e ir à cidade apenas para levar alguém também são praticadas, cotidianamente, por parte dos moradores em seus deslocamentos à cidade.

Palavras-chave: Mobilidade Espacial. Ruralidade. Distrito Municipal. Equipamento Urbano.

Abstract

This article aims to analyze the motivations for daily mobility between countryside and city of residents from Cipolândia district, municipality of Aquidauana / Mato Grosso do Sul State, and its relationship with the existing urban equipments. The research has had a qualitative/quantitative approach and, methodologically, was divided into two stages: collection of secondary data and field research with direct observation, interviews and forms application. The results reveal that the main reasons for everyday mobility from countryside to the city are home and personal shopping, medical or health examination appointment, receiving payments, retirement pension and paying bills. Motivations that are directly related to the (in) satisfaction of residents with the internal structure of the district, such trade equipment for home and personal purchases, banking and leisure services, sports and recreation are the most deficient in serving residents. In addition, activities such as visiting relatives or friends, buying fuel, vehicle maintenance and going to the city just to take someone are also daily practiced by residents on their trips to the city.

Keywords: Spatial Mobility. Rurality. Municipal District. Urban Equipment.

Introdução

A mobilidade espacial corresponde a todo e qualquer deslocamento humano no espaço (independentemente da escala espaço-tempo dos movimentos), aos movimentos migratórios intercontinentais e aos mais elementares deslocamentos cotidianos (BASSAND; BRULHARDT, 1983; CUNHA, 2011; LAGO, 2000). De fato, tudo e todos parecem estar em constante movimento (SHELLER; URRY, 2006).

Nesta perspectiva, as diferentes formas de mobilidade espacial humana podem ser classificadas conforme a abordagem que se utiliza para a caracterização de cada fenômeno estudado. Quando a abordagem se refere meramente às fronteiras atravessadas, trata-se de migrações inter/intracontinentais, inter/intranacionais ou inter/intrarregionais; quando se considera a voluntariedade, fala-se das migrações forçadas ou voluntárias; quando o escopo é no sentido do tempo de duração, a migração pode ser de longa duração ou de curta duração: periódica, sazonal ou pendular (MATTOS, 1993). Enfim, são muitas as formas para se observarem os movimentos espaciais.

Diante do exposto, este artigo apresenta a análise das motivações para a mobilidade cotidiana campo-cidade, tomando como escala o distrito de Cipolândia,

município de Aquidauana/MS. Utiliza-se da abordagem do cotidiano, pois se refere aos deslocamentos pertencentes ao dia a dia dos moradores.

Parte-se do questionamento de quais são os principais fatores que motivam os moradores do distrito de Cipolândia para os deslocamentos à cidade. Como objetivo, analisa-se a mobilidade cotidiana campo-cidade da população do distrito de Cipolândia - Aquidauana/MS, pretendendo, de forma mais específica, apresentar as motivações para a mobilidade e verificar a relação entre a estrutura de equipamentos urbanos¹ na sede do distrito e as motivações dos deslocamentos.

Procedimentos metodológicos

Este artigo surge como parte dos resultados da pesquisa de mestrado intitulada “Mobilidade cotidiana campo-cidade: uma análise no contexto dos moradores do distrito de Cipolândia, Aquidauana/MS”, desenvolvida nos anos de 2018 e 2019, no âmbito do Programa de Pós-Graduação em Geografia, do *Campus* de Aquidauana, da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul.

De natureza aplicada, a pesquisa teve abordagem quali-quantitativa e foi fundamentada na observação e na descrição, complementada com a explicação dos fenômenos apresentados. Desenvolveram-se, em duas frentes distintas: a) pesquisa exploratória, envolvendo a coleta de dados secundários por meio de pesquisa bibliográfica, documental ou eletrônica (em websites) e a elaboração dos produtos cartográficos; e b) pesquisa descritiva, envolvendo a pesquisa a campo (em busca dos dados primários, utilizando-se da técnica de pesquisa de levantamento, com aplicação de formulários a uma amostra da população do distrito de Cipolândia) e a observação direta a campo.

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

Trata-se de um levantamento com desenho interseccional, pois pretende a análise de um recorte temporal único. Segundo Babbie (1999), nesse desenho, os dados são colhidos num dado momento de uma amostra selecionada para descrever uma população maior na mesma ocasião, retratando, assim, um fenômeno à época do estudo.

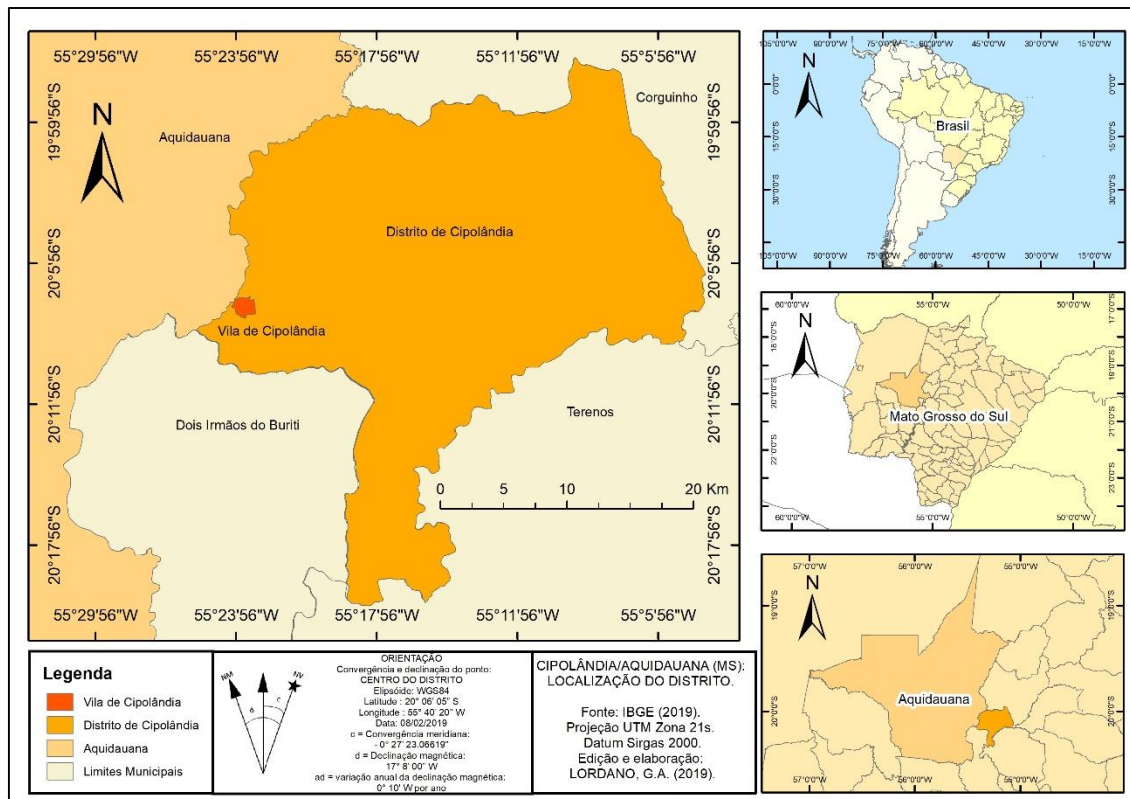
Por tratar-se de uma pesquisa quali/quantitativa, a coleta de dados no levantamento a campo foi realizada por meio da aplicação de formulários sob a forma de entrevista estruturada a uma amostra estratificada de 86 moradores, com 15 anos ou mais de idade, da sede e da área rural do distrito de Cicolândia, obedecendo aos estratos de gênero, de situação de moradia e de faixa etária.

O formulário utilizado foi composto por 23 questões, com perguntas fechadas e abertas, combinação que é primordial para que se obtenha um levantamento mais amplo e exaustivo a respeito do assunto pesquisado (BARROS; LEHFELD, 2014). Foram aplicados nos dias 19 e 26 de janeiro, 02, 09 e 24 de fevereiro e 02 de março de 2019, na sede do distrito de Cicolândia e em sua área rural. Concomitantemente, realizou-se a etapa da observação direta por meio de incursões rodoviárias.

Localização e caracterização do distrito de Cicolândia, Aquidauana-MS

O distrito de Cicolândia está localizado no planalto Aquidauana/Campo Grande, entre as coordenadas: 55°03'53" e 55°25'29" W e 19°57'06 e 20°20'28" S (Mapa 1). Possui aproximadamente 767,817 km² de área total. A vila de Cicolândia, sede do distrito, está localizada entre as coordenadas 55°23'06" e 55°24'07" W e 20°08'16" e 20° 07'21" S, com área total de aproximadamente 2,052 km², sendo composta por aproximadamente 43 quadras de loteamento residencial (IBGE, 2019).

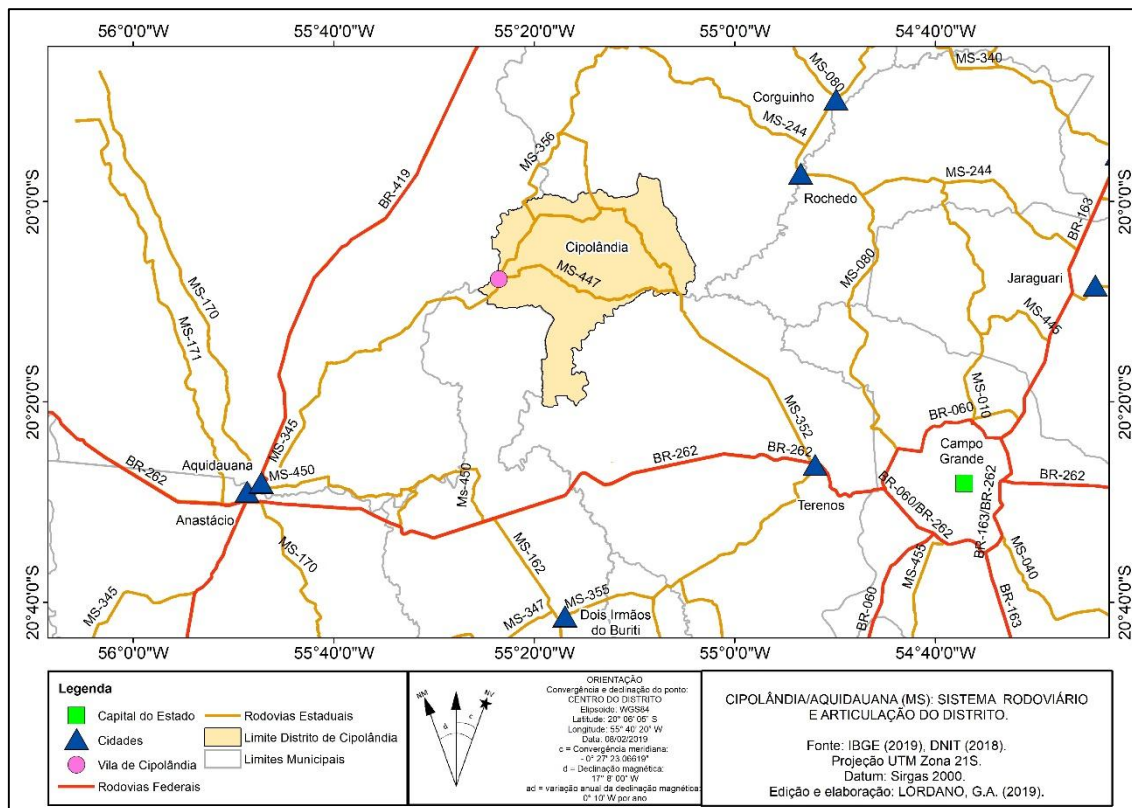
Mapa 1: Cipolândia/Aquidauana (MS): localização do distrito.



Org.: LORDANO, G. A. (2019).

A vila do distrito de Cipolândia liga-se à sede do município de Aquidauana por meio da MS-345, em um percurso de aproximadamente 61,1 quilômetros; da cidade de Anastácio, está distante 68,6 quilômetros; liga-se à cidade de Terenos pelas MS-447 e MS-352, em trajeto de 77,3 quilômetros; e à capital, Campo Grande, em percurso pelas rodovias MS-447, MS-352 e BR-262, totalizando 94,4 quilômetros de distância. Toda a rota de acesso à sede do distrito de Cipolândia, tanto pela MS-345 quanto pelas MS-447 e MS-352, é feita por meio de rodovias não pavimentadas (AGESUL, 2018). O Mapa 2 apresenta a articulação do distrito no contexto rodoviário do estado de Mato Grosso do Sul.

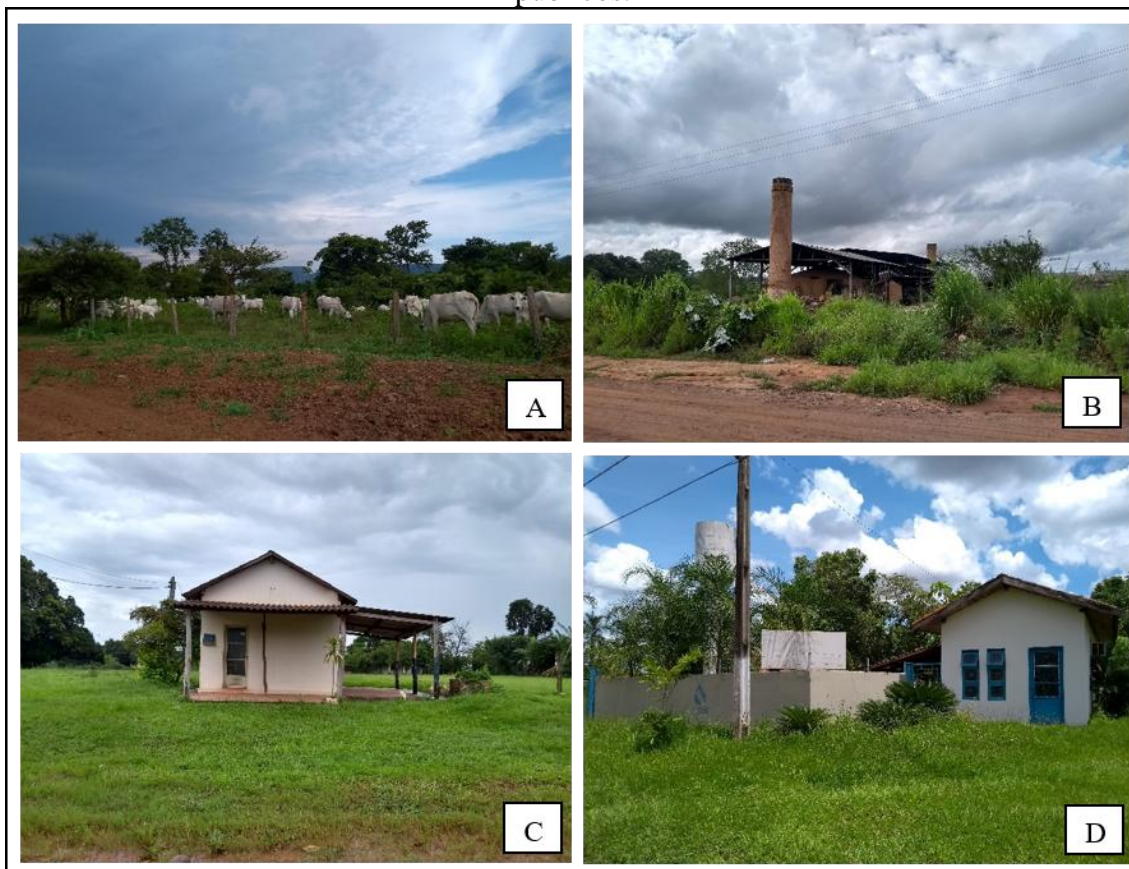
Mapa 2: Cipolândia/Aquidauana (MS): sistema rodoviário e articulação do distrito.



Org.: LORDANO, G. A. (2019).

A população do distrito de Cipolândia, na ocasião do Censo Demográfico 2010, era de 814 moradores, sendo 437 moradores (53,70%) na sede do distrito e 377 moradores (46,30%) na área rural do distrito (IBGE, 2010). Economicamente, ocorre o predomínio das atividades agrícolas (Imagem 1 A), sobretudo da bovinocultura de leite e de corte (AGRAER, 2018), com raras áreas de manejo de florestas plantadas (eucalipto). A sede do distrito conta com a presença de indústria cerâmica de pequeno porte (Imagem 1 B), estabelecimentos comerciais, como mercearias e açougues, além de equipamentos públicos como Correios (Imagem 1 C), distribuição de água tratada e escritório de atendimento ao público da Empresa de Saneamento do Estado de Mato Grosso do Sul - SANESUL (Imagem 1 D), posto de saúde e escola (DADOS DA PEQUISA, 2019).

Imagem 1: Cipolândia/Aquidauana (MS): atividades econômicas e equipamentos públicos.



Fonte: Pesquisa de campo (2019).

A renda familiar no distrito é de até R\$ 1 mil mensais, em 43,05% dos casos; de R\$ 1 mil a R\$ 2 mil mensais, em 31,40%; e de R\$ 2 mil a R\$ 5 mil mensais, em 25,58%. Quanto à escolaridade da população, 54,65% dos moradores cursaram o ensino fundamental incompleto, 10,47% estudaram o ensino fundamental completo, 10,47% têm o ensino médio incompleto, 13,95% concluíram o ensino médio, 2,33% cursaram o ensino superior incompleto e 3,49% informaram ter finalizado o ensino superior completo (DADOS DA PEQUISA, 2019).

A mobilidade espacial e a nova ruralidade brasileira

A mobilidade espacial, conceitualmente, pode ser definida como qualquer deslocamento humano no espaço, independentemente da escala espaço-temporal em que se desenvolve (CUNHA, 2011). Para Bassand e Brulhardt (1983), a mobilidade espacial

vai além dos processos migratórios de grande proporção, como as migrações internacional e inter-regional, apesar de serem estas as formas de mobilidade mais estudadas ao longo da história.

Dito isto, a mobilidade espacial abrange desde os fenômenos migratórios intercontinentais até os deslocamentos mais comuns pertencentes ao dia a dia, como ir ao trabalho, ao médico ou ao supermercado, por exemplo. Assim, torna-se parte, também, da vida cotidiana das populações contemporâneas. Esse cotidiano, conforme Carlos (2011), cada vez mais é revestido pelas demandas de uma sociedade submetida ao sistema capitalista e tomado pelo mundo da mercadoria.

Neste cenário, a mobilidade cotidiana campo-cidade é abordada como uma categoria própria de mobilidade espacial. Conforme Coutinho (2014), esses movimentos são compreendidos como os deslocamentos realizados pelos moradores do campo em direção à cidade em intervalos diários ou não, com intenção de atender às suas demandas cotidianas (lazer, compras, trabalho entre outras).

Torna-se relevante, também, observar que a capacidade de mobilidade espacial da população do campo tem-se alterada consideravelmente nas últimas décadas. A disseminação do automóvel, como também dos demais meios de transporte e de toda a infraestrutura viária nas áreas rurais, proporcionou maior mobilidade ao morador do campo, fazendo com que ele se movesse com maior frequência e autonomia, em atendimento às mais variadas motivações.

Cumprir lembrar que a baixa capacidade dos deslocamentos terrestres, por muito tempo, foi fator que colaborou diretamente para a limitação territorial das cidades. Conseqüentemente, a partir da segunda metade do século XX, a proliferação do número de veículos, de motoristas, de ruas e de estradas possibilitou aos agentes da produção espacial direcionar a cidade aonde lhes conviesse (SPOSITO, 2006). Desta forma, a civilização urbana (BEAUJEU-GARNIER, 1997) expande-se, levando ainda que parcialmente os hábitos e os modos de vida da cidade para o mundo rural. Logo, a mobilidade espacial tem contribuído e está diretamente relacionada com a nova ruralidade brasileira.

No Brasil, sobretudo a partir da década de 1940, percebeu-se o início do período de integração nacional, marcado pela estruturação do sistema de transportes, da produção

mecanizada e da disponibilidade cada vez maior de energia elétrica. Consequentemente, a partir dos anos de 1970, a capacidade de transportes tomou impulso com uma rede viária densa e moderna. Esses fatores disseminaram novos conteúdos e comportamentos, graças às possibilidades de produção e de circulação de insumos, produtos, dinheiro, ideias, informações, ordens e homens. É a supremacia do período técnico-científico-informacional sobre a humanidade (SANTOS; SILVEIRA, 2006).

Foi nesse período, segundo Amaral e Fraxe (2009), que teve início o movimento de urbanização e modernização do campo brasileiro, com investimentos crescentes em maquinários, infraestrutura, transporte e comunicação, que levaram a novas ruralidades desenvolvidas no campo.

Deste modo, ressalta-se que o espaço do campo, historicamente, tem-se organizado à luz dos investimentos das grandes corporações e do Estado: estradas, meios de comunicações, novas possibilidades de atividades agrícolas e não agrícolas, aliadas, também, às formas tradicionais de produção, tornando o ambiente rural cada vez mais multifuncional e diversificado (CORRÊA, 2007; AMARAL; FRAXE, 2009).

Para Wanderley (2001), parte da diversificação e da pluriatividade no campo origina-se nas famílias agrícolas. Segundo a autora, a pluriatividade não constitui o abandono da agricultura e do meio rural, mas sim a expressão de uma estratégia familiar para garantir sua permanência no meio rural e manter vínculos mais estreitos com o patrimônio familiar. Essas famílias têm seus membros vivendo em locais diferentes, constituindo-se, assim, agentes significativos para a dinamização técnico-econômica, ambiental e sociocultural do meio rural.

Por esse ângulo, a estrutura familiar torna-se mais dispersa, parte residente na cidade outra parte no campo. Esse fator contribui para o aumento da interação espacial entre esses espaços e, consequentemente, para o maior contato dos moradores do campo com as cidades e seus costumes, seus hábitos e seus modos de vida, os quais passam a se inserir diretamente no cotidiano dos moradores rurais.

No ponto de vista de Carlos (2004), o desenvolvimento do “mundo da mercadoria” estendeu-se ao mundo inteiro, permitindo a generalização da propriedade privada e da submissão da vida cotidiana à sua lógica, aproximando a cultura e as tradições da vida urbana à vida no campo, submetendo, assim, a vida cotidiana às

exigências da produção capitalista. Para Gomes et al. (2018, p. 281), “o capitalismo industrial acentua a mobilidade, acelerando a circulação de pessoas, mercadorias, capitais e informações, afetando diretamente os deslocamentos de curta e longa distâncias, entre os espaços de origem e os de destino”.

Além das novas infraestruturas, equipamentos e tecnologias e da pluriatividade familiar no campo brasileiro, outro fator que tende a contribuir com as novas ruralidades contemporâneas é a inserção do cidadão no ambiente rural. Sobre isto, Rosas (2014) aponta que muitos moradores da cidade buscam no campo uma maior ligação com a natureza. É a busca pelo ambiente rural como modo de vida. Essa procura pode ser esporádica ou sazonal (como em um passeio), ou com a utilização de residências para lazer ou veraneio, ou, ainda, de forma permanente, com a mudança definitiva. Nos primeiros casos:

Sua ligação ainda provém da cidade, mas momentos de sua vida e de seu ócio ocorrem no campo, e estes não querem, de forma alguma, que este campo se torne cidade, mas que apenas tenham acesso às comodidades oferecidas pelo meio urbano, como a tecnologia (celular, TV, internet, computador etc.), produtos industrializados, equipamentos entre vários outros (ROSAS, 2014, p. 78-79).

Em relação à migração definitiva da cidade para o campo, Tombini e Saquet (2014) destacam que os migrantes procuram tranquilidade, mas sem perder a comodidade, buscando no campo um lugar de moradia, de turismo e de prestação de serviço.

Nesse sentido, Coutinho (2014) pontua que o aumento de pessoas que deixam a cidade para morar no campo contribui para a troca de informações e de tecnologia e, conseqüentemente, para a expansão do urbano sobre o rural. Logo, não é somente o esvaziamento do campo em si que enfraquece o modo de vida rural, mas também é a mobilidade cidade-campo que favorece e que gera transformações materiais e culturais, o que permite visualizar o indivíduo que se desloca como sujeito de vivência, que se vincula e se desvincula aos diferentes laços sociais.

Este contato cada vez mais estreito do cidadão com o ambiente rural atua diretamente na alteração dos modos de vida no campo, os quais, conforme Rosas (2014), levaria a demandas sociais e econômicas próprias, alterando as relações sociais e espaciais do meio rural.

Contudo, o autor chama atenção, também, para o fluxo inverso destas interações espaciais: os deslocamentos cotidianos dos moradores do campo para a cidade:

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

Ao considerar os aspectos mencionados, percebe-se que os processos que colaboram com a nova ruralidade brasileira atuam diretamente na capacidade e no padrão de mobilidade dos moradores rurais. Constitui-se um movimento cíclico em que as infraestruturas (energia, transporte, comunicação, por exemplo) e os novos meios de produção e de consumo levam o urbano ao campo, impactando o modo de vida de seus moradores. Os rurais passam a ter suas demandas também subvertidas aos “benefícios” e “comodidades” urbanas, as quais nem sempre podem ser atendidas no meio rural, levando a satisfazê-las na cidade, movimento que, por sua vez, é facilitado pelo avanço da infraestrutura de transporte e de comunicação no campo. Desse modo, a mobilidade campo-cidade reveste-se do cotidiano dos moradores rurais, fazendo parte do seu dia a dia, ou seja, da vida do homem do campo.

A vida em movimento: as motivações para a mobilidade cotidiana à cidade dos moradores do distrito de Cipolândia

As motivações para a mobilidade até à cidade são expressões da vida cotidiana dos moradores do distrito de Cipolândia. Refletem, em linhas gerais, como os moradores interagem, não apenas com a cidade, mas, sobretudo, com o próprio distrito. Dito isto, os dados da pesquisa permitem, em uma primeira impressão, evidenciar que o motivo mais eminente para a mobilidade é a busca, nas cidades, por atividades relacionadas ao comércio, mais especificamente à realização de compras.

Conforme exposto na Tabela 1, consideradas as respostas espontâneas dos entrevistados, o principal motivo para os moradores de Cipolândia acessarem à cidade é a realização de compras para casa ou pessoais, motivo apontado por 37,21% dos entrevistados. Na sequência, a busca por equipamentos ou serviços relacionados a saúde/consulta ou exame médico corresponde a 19,77% do total; esse percentual é

seguido por receber pagamento ou aposentadoria, com 17,44%; e completado por pagamentos de contas, com 13,95% dos entrevistados. Outras motivações também foram citadas de forma espontânea, porém com menor destaque, sendo elas: levar alguém à cidade, 5,81%; trabalho, 4,65%; e lazer, esporte e recreação, 1,16%.

Tabela 1: Cipolândia/Aquidauana (MS): motivações dos moradores para os deslocamentos cotidianos até à cidade.

Compras para casa ou pessoais	37,21 %
Saúde/consultas ou exames médicos	19,77 %
Receber pagamento ou aposentadoria	17,44 %
Pagamento de contas	13,95 %
Levar alguém à cidade	5,81 %
Trabalho	4,65 %
Lazer, esporte e recreação	1,16 %
Total	99,99 %

Fonte: Pesquisa de campo (2019).

Conforme Matos (1993), qualquer motivação para os deslocamentos é critério de abordagem importante para a caracterização dos diversos fenômenos de mobilidade espacial. No caso de Cipolândia, até certo ponto, as principais motivações apresentadas espontaneamente são semelhantes ao obtido em outras pesquisas acerca do tema. Como demonstrado por Coutinho (2014), ao analisar a mobilidade campo-cidade nos pequenos municípios de Cajuri e Coimbra/MG, entre as principais causas dos deslocamentos para a cidade estão, em primeiro lugar, a realização de compras pessoais e domésticas e, em segundo, o motivo de saúde. Já Cortês (2006), ao estudar os fluxos dos moradores de localidades do município de Sumidouro/RJ, afere que as maiores motivações para os deslocamentos para a cidade são as idas ao médico, ao banco e às compras. Esses fatos coincidem com o levantamento feito no distrito de Cipolândia e são corroborados pelos dados das motivações, quando as respostas dos moradores são estimuladas no formulário.

Deste modo, quando os entrevistados foram estimulados na entrevista a responder se costumam ir à cidade para realizar determinadas atividades, obtiveram-se respostas mais específicas. Quando perguntados se costumam ir à cidade para realizar compras para casa ou pessoais, 90,70% dos respondentes disseram que sim e apenas 9,30% que não. Por outro lado, quando perguntados se os deslocamentos à cidade eram motivados por compras para propriedade rural, 95,35 % responderam que não e apenas 4,65% que sim.

Ao serem perguntados se costumavam ir à cidade para receber pagamentos ou aposentadoria, 55,81% afirmaram que não e 44,19% que sim. Já o índice dos que afirmaram realizar a compra de combustível e a manutenção em veículo na cidade foi de 32,56% para cada motivação (Tabela 2).

Tabela 2: Cipolândia/Aquidauana (MS): deslocamentos para a cidade motivados por atividades relacionadas à estrutura de equipamentos de comércio.

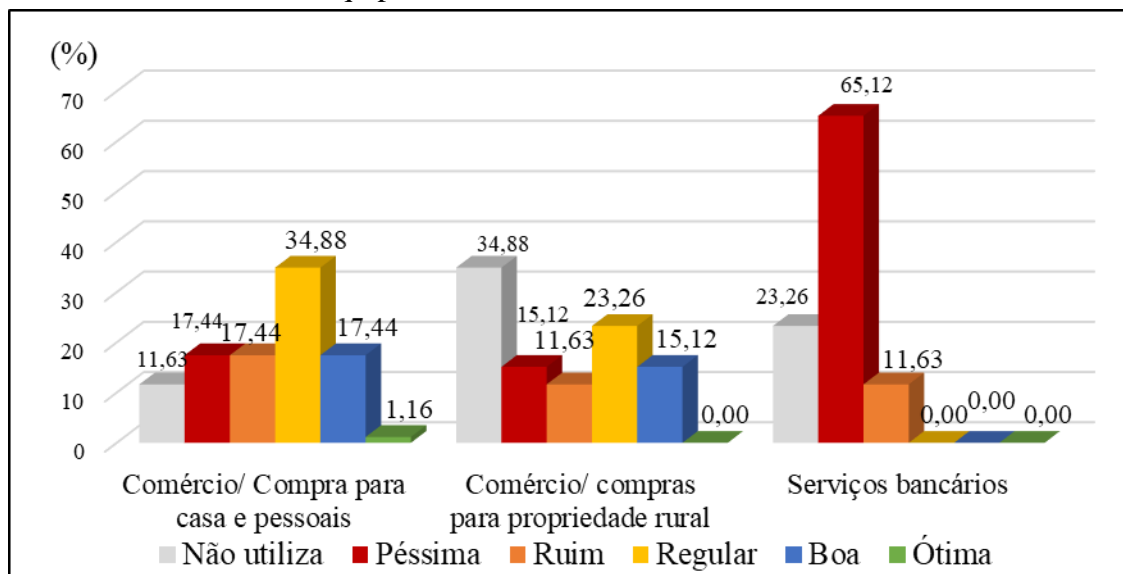
Costuma deslocar-se à cidade motivado por:	Não	Sim
Compras para casa e pessoais	9,30 %	90,70 %
Compras para propriedade rural	95,35 %	4,65 %
Receber pagamento ou aposentadoria	55,81 %	44,19 %
Comprar combustível	67,44 %	32,56 %
Manutenção de veículo	67,44 %	32,56 %

Fonte: Pesquisa de campo (2019).

A busca dessas atividades na cidade reflete diretamente não apenas a atração das cidades sobre o rural, mas também as deficiências dos distritos em prover sua população com os itens mais básicos. Rastrelo e Silva (2008), em sua pesquisa no âmbito do distrito de Martinésia, município de Uberlândia/MG, alertam que as principais deficiências que a estrutura distrital apresenta estão relacionadas ao comércio local e à falta de serviços bancários, fato que parece corroborar com a expressiva citação de motivações ligadas a estas estruturas no caso do distrito de Cipolândia.

Trata-se, assim, da dependência do distrito em relação à cidade para a satisfação das demandas mais básicas, algo já salientado por Pina, Lima e Silva (2008). Diante disto, vale observar a avaliação dos moradores de Cipolândia acerca da estrutura dos equipamentos urbanos dispostos na sede do distrito (Gráfico 1).

Gráfico 1: Cipolândia/Aquidauana (MS): satisfação dos moradores com a estrutura de equipamentos destinados ao comércio.



Fonte: pesquisa de campo (2019).

A observação direta realizada na sede do distrito possibilitou a constatação das principais razões da insatisfação dos moradores quanto à estrutura dos equipamentos urbanos destinados aos serviços comerciais em Cipolândia. Evidenciou-se a baixa diversificação do comércio no distrito, notando-se a presença de alguns poucos estabelecimentos, como um pequeno mercado de secos e molhados (Imagem 2 A), com produtos a preços pouco acessíveis, como salientado por muitos entrevistados; uma pequena loja de materiais de construção (Imagem 2 B); e dois açougues (Imagem 2 C).

Entretanto, são as ausências de comércio e serviços mais estruturantes que chamam mais a atenção, como a falta de um posto de combustível operante (o posto de combustível do local encontra-se fechado há tempos, conforme a Imagem 2 D, e o combustível no distrito é vendido de forma irregular), a falta de uma farmácia e a ausência de um correspondente bancário.

Imagem 2: Cipolândia/Aquidauana (MS): equipamentos urbanos destinados ao comércio.



Fonte: Pesquisa de campo (2019).

A falta de serviços bancários no distrito chama a atenção, pois é um fator que se relaciona diretamente com a expressiva parcela dos moradores que declarou se deslocar à cidade para a realização de atividades, como o pagamento de contas e o recebimento de salário, de pensão ou de aposentadoria. Ressalta-se que boa parte dos moradores de Cipolândia se declarou estar aposentada no formulário (19,77% do total) e que o recebimento de algum tipo de benefício social (como o do Programa Bolsa Família, por exemplo) é realidade para muitos daquela localidade.

Sobre o significativo percentual de aposentados em Cipolândia, além da permanência dos moradores mais idosos no distrito, cabe destaque também à procura do campo por quem deseja uma vida mais tranquila e livre da “correria” das cidades nessa etapa da vida. Nesse sentido, Milbourne e Kitchen (2014) reforçam que a procura por paz, por tranquilidade e por um ritmo de vida mais lento está entre as razões pela busca de localidades rurais como locais de moradia, função específica de uma nova ruralidade.

Outro ponto que merece destaque, por sua vez, é a quase ausência dos deslocamentos ligados à educação. Nas respostas espontâneas ao formulário, não houve entrevistado com essa motivação para o deslocamento. Quando estimulados a responder se costumam ir à cidade motivados por alguma atividade ligada a tal demanda, 97,67% responderam que não e apenas 2,33% que sim. Por outro lado, é grande o número dos que declararam ir à cidade motivados por atividades ligadas à saúde: 62,79 %, conforme disposto na Tabela 3.

Tabela 3: Cipolândia/Aquidauana (MS): deslocamentos à cidade motivados por atividades relacionadas à saúde e à educação.

Costuma deslocar-se à cidade motivado por:	Não	Sim
Saúde	37,21 %	62,79 %
Educação	97,67 %	2,33 %

Fonte: Pesquisa de campo (2019).

O baixo índice dos que se deslocavam em busca de educação, no caso do distrito de Cipolândia, pode ser compreendido em vista de dois fatores primordiais: o primeiro é que a distância até a cidade de Aquidauana (a mais próxima do distrito), girando em torno de 65 quilômetros, não proporciona que os moradores realizem deslocamentos diários em horários rígidos, como os necessários às unidades escolares.

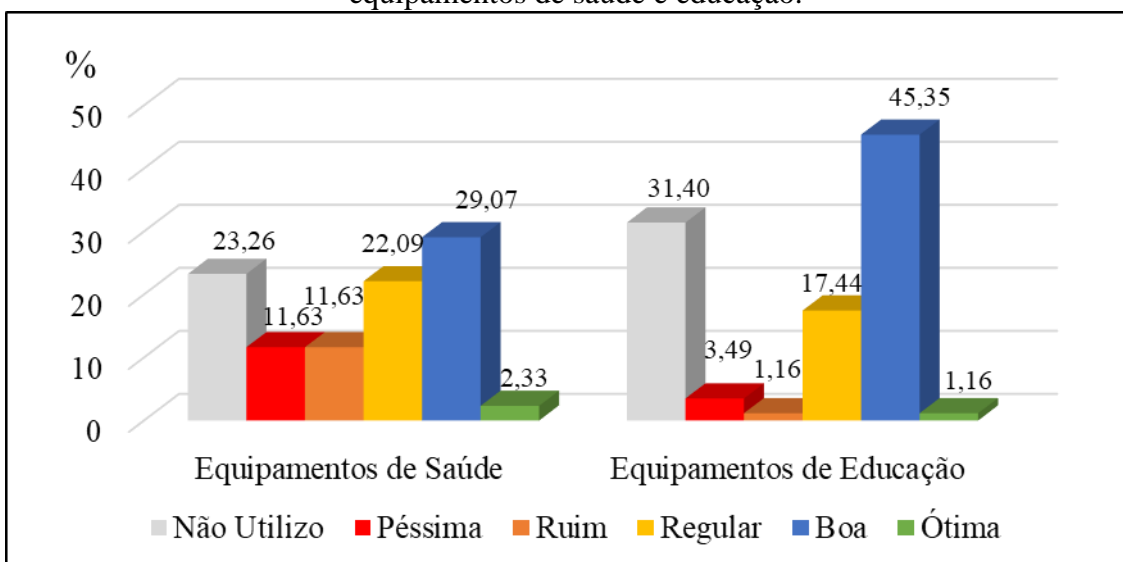
O outro fator que não passa despercebido é a boa estrutura tanto da escola municipal como da oferta de transporte escolar para os alunos da zona rural do distrito de Cipolândia, como pôde ser observado na pesquisa a campo. Para Neves (2015), é primordial que a oferta do equipamento de educação seja capaz de dotar a comunidade de certa autonomia, que minimize os deslocamentos e incentive as interações socioespaciais, salientando, ainda, que a acessibilidade a estes equipamentos corresponde diretamente ao grau de proximidade com seu usuário, devendo ser considerada se é acessível, também, por transporte público.

Já os deslocamentos motivados por saúde parecem se justificar pelo fato de o atendimento pleno em saúde em uma localidade isolada ser impossível a qualquer comunidade com tais características, justamente pela complexidade da saúde pública brasileira. O que mais aparenta contribuir com os deslocamentos motivados por saúde são os encaminhamentos às especialidades médicas, para os casos de pacientes em tratamento

periódico, as quais são encontradas de forma mais imediata nas cidades de Aquidauana e/ou Campo Grande.

Quanto aos equipamentos destinados à saúde e à educação no distrito (Imagens 3 A e 3 B, respectivamente), ambos possuíram avaliações positivas por parte dos moradores, havendo neles o predomínio dos que consideravam os equipamentos como bons: 29,07%, no caso dos equipamentos de saúde; e 45,35%, para os equipamentos de educação, dados que podem ser visualizados no Gráfico 2.

Gráfico 2: Cípolândia/Aquidauana (MS): satisfação dos moradores com os equipamentos de saúde e educação.



Fonte: Pesquisa de campo (2019).

Imagem 3: Cípolândia/Aquidauana (MS): equipamentos destinados à saúde e à educação.



Fonte: Pesquisa de campo (2019).

Também é preciso salientar que os deslocamentos para a cidade motivados por lazer, esporte e recreação não possuem grande relevância nas respostas espontâneas, pois apenas 1,16% dos respondentes se reportaram a esse motivo. Esse número é ampliado para 25,58% dos moradores quando as respostas foram estimuladas no formulário, perfazendo índice superior aos que, na pergunta estimulada e somente nesta, afirmaram se deslocar para a cidade motivados por religião: 12,79%, como demonstrado na Tabela 4.

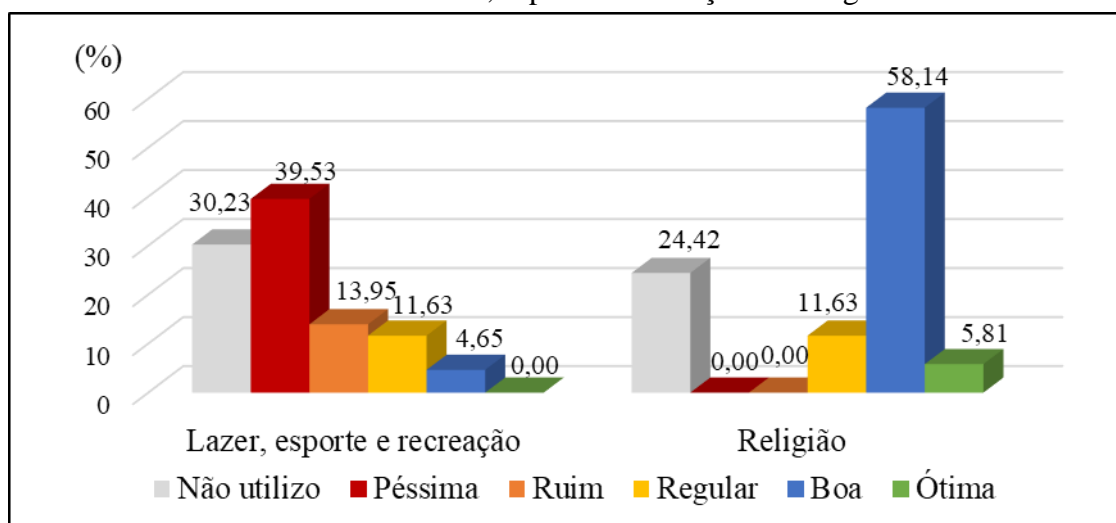
Tabela 4: Cipolândia/Aquidauana (MS): deslocamentos à cidade motivados por atividades relacionadas a lazer, esporte e recreação e à religião.

Costuma deslocar-se à cidade motivado por:	Não	Sim
Lazer, esporte e recreação	74,42 %	25,58 %
Religião	87,21 %	12,79 %

Fonte: Pesquisa de campo (2019).

Esses números sintetizam o que foi constatado na observação a campo e no contato com os moradores. Há, de fato, um amplo contentamento dos moradores com a estrutura de religião no distrito e o proporcional descontentamento com as opções de lazer, esporte e recreação dispostas naquela comunidade, conforme demonstrado no Gráfico 3.

Gráfico 3: Cipolândia/Aquidauana (MS): satisfação dos moradores com a estrutura relacionada a lazer, esporte e recreação e à religião.



Fonte: Pesquisa de campo (2019).

A estrutura relacionada a lazer, esporte e recreação foi avaliada como péssima por 39,53% dos entrevistados, por 13,95% como ruim e outros 30,23% afirmaram sequer utilizá-la. Por outro lado, 58,14% dos respondentes consideravam os equipamentos ligados à religião como bons, 11,63% como regulares e 24,42% não os utilizavam.

Na Imagem 4, podem ser observados: a praça (A), o centro comunitário (B), o campo de futebol (C), principais equipamentos públicos para as atividades relacionadas a lazer, esporte e recreação no distrito de Cipolândia; assim como a Capela vinculada à Igreja Católica (D), um dos vários templos religiosos presentes no distrito.

Imagem 4: Cipolândia/Aquidauana (MS): equipamentos destinados a lazer, esporte e recreação e à religião.



Fonte: Pesquisa de campo (2019).

Do mais, assim como já detectado por Coutinho (2014), ao contrário do que ocorre tradicionalmente nas cidades, o deslocamento para trabalhar não possui representatividade no contexto de Cipolândia. Esse motivo de deslocamento totalizou

apenas 6,98% das respostas dos entrevistados, quando afirmaram, na questão estimulada, ir à cidade motivados por trabalho (Tabela 5).

Outro motivo para os deslocamentos que detém números consideráveis em Cipolândia foi informado por proporção de entrevistados que declarou ir à cidade para visitar parentes ou amigos: 60,47% dos respondentes, quando estimulados. Este índice remete ao que Wanderley (2001) destacou para o contexto atual dos moradores do espaço rural brasileiro, que é a pluriatividade das famílias, as quais não mais se concentram, apenas, no campo. Muitas vezes, parte do núcleo familiar rural busca uma melhor condição de vida na cidade, sobretudo os mais jovens, enquanto outra parte permanece no campo, provocando uma desagregação espacial do núcleo familiar.

Entre os entrevistados, contudo, ocorre certa convergência também para o movimento contrário. Nesse sentido, são os moradores da cidade que deixaram seu núcleo familiar urbano e vieram ao campo à procura de trabalho e em busca de uma vida mais tranquila, no caso dos mais jovens e dos aposentados, respectivamente.

Tabela 5: Cípolândia/Aquidauana (MS): deslocamentos à cidade motivados para o trabalho, para visitar parentes e amigos e para levar alguém à cidade.

Costuma deslocar-se à cidade motivado por:	Não	Sim
Trabalho	93,02 %	6,98 %
Visitar parentes e amigos	39,53 %	60,47 %
Levar alguém à cidade	72,09 %	27,91 %

Fonte: Pesquisa de campo (2019).

Da mesma forma, outro ponto que merece destaque é o fato de 27,91% dos entrevistados, nas questões estimuladas, afirmarem deslocar-se cotidianamente apenas para levar alguém à cidade, seja um familiar, seja um vizinho, seja um amigo, seja qualquer outra pessoa que solicite auxílio para o transporte (motivo também perceptível entre 5,81% na questão espontânea, Tabela 1). Neste ponto, em Cípolândia, pode-se notar, por meio da análise dos motivos da mobilidade, que os laços sociais entre os moradores também estão diretamente vinculados a um atributo comum às populações rurais (Bernardelli, 2006; Endlich, 2006; Setubal, 2005; Milbourne e Kitchen, 2014): a propensão à voluntariedade, à solidariedade coletiva e à ajuda mútua.

Considerações finais

Diante dos dados expostos, pode-se concluir que as principais motivações para a mobilidade cotidiana campo-cidade da população do distrito de Cicolândia estão relacionadas com a realização de compras para casa e compras pessoais, com a realização de consultas ou exames médicos, com o recebimento de pagamento ou aposentadoria e com o pagamento de contas. Esses são os motivos declarados pelos moradores como os principais fatores para recorrerem à cidade. Contudo, outras atividades também são desenvolvidas pelos moradores de Cicolândia em sua permanência na cidade, destacando-se: a realização de visita a parentes ou a amigos, a realização de compra de combustível, a manutenção de veículo e a tarefa de levar alguém à cidade.

É baixo o índice dos moradores que vão à cidade cotidianamente para trabalhar ou estudar. Essas demandas básicas são atendidas no próprio distrito de Cicolândia, em uma estrutura mais desenvolvida e satisfatória, no caso da educação. Porém, a oferta de trabalho é menos próspera, visto que poucas ocupações laborais se desenrolam no distrito.

Os motivos para os deslocamentos relacionam-se diretamente com a (in) satisfação dos moradores com a estrutura de equipamentos públicos e de serviços dispostos na sede do distrito. A estrutura de comércio para compras para casa e pessoais, a estrutura de serviços bancários e a estrutura para lazer, esporte e recreação constituíam-se nas mais deficitárias no atendimento aos moradores. Assim, pôde-se verificar que, quanto maior a insatisfação dos moradores com determinada estrutura de equipamentos e/ou serviços, maior o número de deslocamentos à cidade relacionados a ela. Nesse sentido, o inverso também é percebido: quanto mais uma determinada estrutura satisfaz os moradores, menor o índice de deslocamentos à cidade a ela relacionada, como ocorre com a estrutura ligada às atividades religiosas, por exemplo.

Em outras palavras, os deslocamentos externam, por um lado, a insatisfação dos moradores do distrito de Cicolândia com a estrutura interna de equipamentos e de serviço disponíveis e, por outro lado, a capacidade das cidades em atrair e proporcionar o atendimento das demandas pessoais e coletivas da população do campo.

Portanto, o resultado dessa análise contribui para que seja possível o planejamento para o desenvolvimento de políticas públicas que visem a mitigar a necessidade dos deslocamentos à cidade motivados pelas demandas mais essenciais ao cotidiano dos

moradores do distrito de Cipolândia. Assim, sugere-se que tais ações busquem o atendimento das seguintes necessidades: disponibilidade de uma ambulância permanente para o atendimento dos moradores do distrito; implantação de políticas para o fortalecimento do comércio interno, sobretudo com parcerias para a implantação de uma farmácia e de um correspondente bancário na sede do distrito; e fortalecimento, com equipamentos físicos e/ou com ações coletivas, das opções de lazer, esporte e recreação para a população do distrito de Cipolândia.

REFERÊNCIAS

ABNT. Associação Brasileira de Normas Técnicas. **Equipamento Urbano- NBR 9284**. Rio de Janeiro: ABNT, 1986.

AGESUL. Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos. **SRE (Sistema Rodoviário do Estado de Mato Grosso do Sul)**. Secretaria de Estado de Infraestrutura – SEINFRA. Campo Grande, 2018. Disponível em: <https://tinyurl.com/y3xy8xlo> Acesso em: 30 mai. 2019.

AMARAL, Francinézio Lima do; FRAXE, Thezerinha de Jesus Pinto. Uma nova ruralidade. *In: Congresso de la Asociación Latinoamericana de Sociología*. 27, 2009. Buenos Aires. **Anais [...]**, Buenos Aires, 2009. Disponível em: <https://tinyurl.com/y22a2lkw> Acesso em: 03 set. 2018.

BABBIE, Earl. **Métodos de Pesquisas de Survey**. 1. ed. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

BARROS, Aidil de Jesus Paes de; LEHFELD, Neide Aparecida de Souza. **Projeto de pesquisa: propostas metodológicas**. 23. ed. Petrópolis: Vozes, 2014.

BASSAND, Michel, BRULHARDT Marie-Claude. La mobilité spatiale: un processus social fondamental. **Espace, populations, sociétés**, n.1, p. 49-54, 1983. doi: 10.3406/espos.1983.902. 1983. Disponível em: <https://tinyurl.com/y6e6mpc4> Acesso em: 03 ago. 2017.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia urbana**. 2. ed. Lisboa: Editora Fundação Calouste Gulbenkian, 1997.

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

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

_____, Ana Fani Alessandri. **A condição espacial**. 1. ed. São Paulo: Contexto, 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e organização espacial**. 2. ed. São Paulo: Ática, 2007.

CORTÊS, Cesar Pessôa. As atividades rurais como fomentadoras de fluxos e o deslocamento da população rural no município de Sumidouro-RJ. *In: Encontro de Grupos de Pesquisa*, 2, 2006. Uberlândia. **Anais [...]**, Uberlândia, 2006. Disponível em: <https://tinyurl.com/y4qujke8> Acesso em: 14 abr. 2019.

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

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

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

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: 15 jan. 2019.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Portal de mapas do IBGE**. Página web. 2019. Disponível em: <https://tinyurl.com/yxbb3fop> Acesso em: 12 dez. 2019.

_____, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico de 2010, Sinopse por Setores**. Página Web. 2010. Disponível em: <https://tinyurl.com/y4hkrkmb> Acesso em 12 dez. 2018.

LAGO, Luciana Corrêa do. Divisão Sócio-Espacial e Mobilidade Residencial: reprodução ou alteração das fronteiras espaciais? *In: Encontro Nacional de Estudos Populacionais – ABEP*, 12, 2000. São Paulo. **Anais [...]**, São Paulo, 2000. Disponível em: <https://tinyurl.com/y6qq6mle>. Acesso em: 03 ag. 2017.

MATOS, Cristina. Migrações: Decisões Individuais e Estruturas Sociais. Universidade Técnica de Lisboa. Instituto Superior de Economia e Gestão. **Socius Working papers**, n. 5, 1993. Disponível em: <https://tinyurl.com/y3kgk48z> Acesso em: 21 set. 2018.

MILBOURNE, Paul; KITCHEN, Lawrence. Rural mobilities: Connecting movement and fixity in rural places. **Journal of Rural Studies**, v. 34, p. 326-336, abr. 2014. Disponível em: <https://tinyurl.com/y4pwsub> Acesso em: 03 abr. 2019.

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

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

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

ROSAS, Celbo Antônio Ramos da Fonseca. 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. Disponível em: <https://tinyurl.com/y6z13v9y> Acesso em: 14 out. 2018.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 9. ed. Rio de Janeiro: Ed. Record, 2006.

SETUBAL, M. A. **Vivências caipiras: pluralidade cultural e diferentes temporalidades na terra paulista**. São Paulo: CENPEC, 2005. Disponível em: <https://tinyurl.com/yylxpakc> Acesso em: 28 mar. 2019.

SHELLER, Mimi; URRY, John. The new mobilities paradigm. **Environment and Planning A: Economy and Space**. v. 38, ed. 2, p. 207-226, fev. 2006. doi.org/10.1068/a37268. Disponível em: <https://tinyurl.com/y4xhtsml> Acesso em: 05 abr. 2019.

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

TOMBINI, Débora Aparecida; SAQUET, Marcos Aurélio. Migração e relação campo-cidade. Seminário Estadual de Estudos Territoriais e II Jornada de Pesquisadores sobre

a Questão Agrária no Paraná, 7, 2014. Ponta Grossa. **Anais** [...], Ponta Grossa, 2014. Disponível em: <https://tinyurl.com/y6qdb7py> Acesso em: 05 mar. 2018.

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

Recebido em 30/03/2020. Aceito para publicação em 02/06/2020.
--