



Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho"
Câmpus de Presidente Prudente – Faculdade de Ciências e Tecnologia
Programa de Pós-Graduação em Geografia

RAFAEL BASTAZINI

**FRAGMENTAÇÃO E MOBILIDADE SOCIOESPACIAIS EM CAMPO GRANDE/MS
E DOURADOS/MS.**

**PRESIDENTE PRUDENTE, SP
2023**



Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”
Câmpus de Presidente Prudente – Faculdade de Ciências e Tecnologia
Programa de Pós-Graduação em Geografia

RAFAEL BASTAZINI

FRAGMENTAÇÃO E MOBILIDADE SOCIOESPACIAIS EM CAMPO GRANDE/MS E
DOURADOS/MS.

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP), câmpus de Presidente Prudente/SP, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor em Geografia, sob orientação do Prof. Dr. Márcio José Catelan.

PRESIDENTE PRUDENTE, SP
2023

FICHA CATALOGRÁFICA¹

Bastazini, Rafael.

B324f Fragmentação e mobilidade socioespaciais em Campo Grande/MS e
Dourados/MS / Rafael Bastazini. -- Presidente Prudente, 2023

271 p. : il., tabs., fotos, mapas

Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista (Unesp),
Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente

Orientador: Márcio José Catelan

1. Fragmentação. 2. Mobilidade 3. Percursos acompanhados. 4. Campo
Grande. 5. Dourados. I Título

¹ Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca da Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente. Dados fornecidos pelo autor(a).

RESULTADO DA BANCA



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

Câmpus de Presidente Prudente

CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

TÍTULO DA TESE: FRAGMENTAÇÃO E MOBILIDADE SOCIOESPACIAIS EM CAMPO GRANDE/MS E DOURADOS/MS.

AUTOR: RAFAEL BASTAZINI LAZZARI

ORIENTADOR: MÁRCIO JOSÉ CATELAN

Aprovado como parte das exigências para obtenção do Título de Doutor em Geografia, área:
Produção do Espaço Geográfico pela Comissão Examinadora:

Professor Doutor MÁRCIO JOSÉ CATELAN (Participação Virtual)
Faculdade de Ciências e Tecnologia / Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho

Profa. Dra. MARIA ENCARNÇÃO BELTRÃO SPOSITO (Participação Virtual)
FCT / UNESP/Presidente Prudente (SP)

Profa. Dra. MARIA JOSE MARTINELLI SILVA CALIXTO (Participação Virtual)
Faculdade de Ciências Humanas / UNIVERSIDADE FEDERAL DA GRANDE DOURADOS

Profa. Dra. MARA LUCIA FALCONI DA HORA BERNARDELLI (Participação Virtual)
UEMS / Campo Grande (MS)

Prof. Dr. ARTHUR MAGON WHITACKER (Participação Virtual)
Departamento de Geografia / Unesp/FCT - Câmpus de Presidente Prudente

Presidente Prudente, 21 de dezembro de 2022

À minha mãe, Eliana Bastazini, com amor.

AGRADECIMENTOS

A seguir expresso minha gratidão e reconhecimento pelos familiares, amigos, professores, enfim, todos e todas que de alguma forma influenciaram nessa tese.

À minha família, pelo apoio e admiração que expressam por mim: Lucas, Fabiana, Fernanda, Fábio e Alex, especialmente, destaco minha tia Nica e meu pai Zecão (*in memoriam*) pelo amor incondicional.

À família Sakurada – Márcia Massumi, Jânio, Thaís e Karen Yumi – pelo carinho e suporte desde que cheguei em Campo Grande. Sem o apoio e o amor de vocês tudo seria mais difícil.

Aos meus amigos da República O Barraco, pela amizade sincera, em especial ao Gabriel Arnas, que me acolheu durante as estadias para a realização das disciplinas em 2019.

Aos amigos antigos de Bauru, que mesmo longe sempre manifestaram suas torcidas: Bircol, Luiz Felipe, Gui Deodato, João Otávio, Janine e Gabriel Chaim.

Ao meu amigo Everton, que virou meu irmão e tio do Merlí ao compartilharmos a moradia. Obrigado pelo suporte e pela parceria.

À minha companheira Pamella, pelo carinho, atenção e cuidado nos últimos anos.

Àquele que foi fundamental para o desenvolvimento desta tese: Rafael Bartimann. Nenhuma palavra escrita traduz a minha gratidão por você.

Àqueles que no ambiente de trabalho da Secretaria de Educação sempre apoiaram meu desenvolvimento, em especial: Fernando, Gilson, Adriano, Adriana, Agnaldo, Cris, Thaíssa, Oliveira, Ana, Marcos, Douglas, Plablo, Nathálie e Mônica. Um agradecimento mais que especial para a Analice, pelo cuidado, carinho e exemplo que representa.

À professora Zezé pelo acolhimento, suporte e carinho dispensados desde o momento que nos conhecemos. À professora Carminha pelo exemplo desde a graduação.

Aos colaboradores que participaram da pesquisa nas cidades de Campo Grande e Dourados e que animam esta tese. Aos profissionais de ambas prefeituras, sempre solícitos quando contatados.

Por fim, na minha vida algumas pessoas surgiram e modificaram permanentemente meus caminhos, uma dessas foi meu orientador. Mais do que expressar meus agradecimentos pelo ensino, carinho e parceria, levarei seu exemplo comigo e nos momentos de incerteza o terei como uma referência para seguir em frente.

PRÓLOGO

Começo este memorando com uma afirmação: não era para eu estar defendendo uma tese de doutorado em uma universidade pública. Digo isso, pois no lugar em que fui criado, finalizar o ensino médio já era uma vitória. Se graduar, um privilégio. Universidade pública? Infelizmente não sabíamos que existia. Lá não se tem parentes graduados, todos trabalham desde cedo. Mas o meu caso foi diferente. Eu e meu irmão fomos educados por uma mulher batalhadora que nos criou sozinha, nas palavras dela: “só eu e Deus”. Não tivemos a figura paterna em nenhum momento das nossas vidas, mas isso não foi um problema, tínhamos/temos ela. Foi mãe e pai ao mesmo tempo. Proveu-nos todas as condições materiais que o emprego no chão de uma fábrica possibilitava. Abdicou da sua vida para se dedicar a nossa. Realizou a primeira viagem aos 60 anos, depois de mais de 40 anos de trabalho na mesma fábrica. Escolheu por meio do exemplo direcionar-nos para o caminho correto. Escolha inteligente, como iríamos “fazer coisas erradas” e decepcionar aquela mulher? Era um pensamento constante na minha infância e adolescência: “não vou fazer isso porque a mãe vai ficar triste”. De certo modo ainda penso assim.

No começo da adolescência uma paixão de menino também iria influenciar decisivamente na minha trajetória: o basquete. Comecei a jogar na quadra do bairro, aos 10 anos. Um ano depois, com a ajuda de mulheres engajadas socialmente, fui jogar no clube mais rico da cidade, localizado em área valorizada, nos altos da cidade. De início já percebi que aquele não era o meu lugar, todos chegavam de carro, tinham roupas de marca, moravam nas proximidades, enquanto que eu demorava 50 minutos para chegar de ônibus, cruzando toda a cidade. Não demorou para que as diferenças fossem transpostas do plano real para o representativo, nos chamavam de meninos de vila. Apesar de sentir um incômodo, era no jogo que eu prevalecia. Rapidamente me tornei o melhor jogador do time, o que minimizou os preconceitos. Todos queriam estar comigo, dormir em casa, jogar basquete na vila, sair da bolha em que viviam. Aos 15 anos veio o reconhecimento, ganhei um bolsa de estudo integral em uma escola particular. É aí que começo a me atentar aos vestibulares. Com 16 anos realizei um sonho, fui “jogar fora”, numa cidade chamada Garça. Nesse ano convivi com meninos estudiosos, todos sabiam que não queriam seguir no basquete e sim entrar nas melhores universidades. Fiz o mesmo, ganhando bolsa integral em escola particular me dediquei aos estudos, sempre conciliando com a pesada rotina de treinamento. Nesses dois anos em escolas particulares, meus melhores professores eram de Geografia, logo, me apaixonei. Ao final do terceiro ano do ensino médio já sabia faria o vestibular para Geografia na Unesp de Presidente

Prudente. Porém, o basquete ainda estava na minha vida. Naquele ano o time profissional tinha retomado as atividades e, prontamente, chamaram-me para compor a equipe. Treinei alguns meses até sair o resultado do vestibular: passei. Já tinha em mente que iria optar pelos estudos, mas essa decisão sempre reaparecia em meus sonhos. Hoje vejo que foi a decisão acertada. Quanto ao sonho de ser jogador, meu melhor amigo que morava no bairro ao lado profissionalizou-se e chegou a seleção brasileira, sinto-me realizado a cada conquista dele porque eu sei que é nossa. Os meninos de vila estão representados nas quadras.

Chegando na faculdade recebi o auxílio de muitas pessoas e fui morar em repúblicas. Em todas elas havia pessoas especiais, que me ensinavam cotidianamente. Nesse momento, encantei-me mais pela vida social do que pela acadêmica. Aproveitei todas as festas que pude, fui em todos os jogos universitários, fui campeão estadual de basquete e do Interunesp representando o câmpus, algo inédito na sua história esportiva e também apaixonei-me algumas vezes. No outro lado da balança, perdi algumas oportunidades: não fiz iniciação científica, não tive excelentes notas na graduação e não fiz intercâmbio. Apenas a partir do terceiro ano da graduação, após uma reprovação, mudei a postura e equilibrei a situação.

Ao graduar-me, iniciei a atividade docente em uma escola pública da cidade, aos 21 anos. Fazia o bacharelado a noite e trabalhava de dia. Ao ver-me diante da necessidade de achar um orientador para desenvolver a pesquisa, atentei-me para as possibilidades. Na disciplina de planejamento territorial o professor era de Bauru, minha cidade natal. Era a oportunidade que eu precisava. Conversei com o Prof. Márcio Catelan e encaminhamos a orientação, aproximando-me do Gasperr. Fui seu primeiro orientando e impressionava-me como era acessível, gentil e disposto. Desenvolvemos a monografia e tinha certo comigo que iria para Franca, cursar História. Ao saber dos meus planos, perguntou se eu não queria fazer o mestrado. Pensei comigo: como assim? Quem faz o mestrado em Geografia são os melhores alunos, que tinham bolsa e eram envolvidos com os grupos de pesquisa desde o início da graduação. O mestrado em Geografia na Unesp de Presidente Prudente não era para aluno com o meu perfil. Ao expor minhas inquietações, descobri na prática que um bom professor além de ensinar, anima, encoraja e impulsiona seus alunos. Topei o desafio, fiz o processo seletivo, fui aprovado e consegui bolsa pela primeira colocação na linha de pesquisa. A partir daquele momento aumentei meu grau de rigorosidade com os estudos. Foram dois anos magníficos, sentia-me evoluindo a cada dia, participava ativamente dos espaços coletivos de estudo, ia a todas as defesas que eram anunciadas, participei de congressos, dentre outras atividades. Tinha certo que assim que finalizasse o mestrado faria o processo seletivo do doutorado, porém os planos mudaram.

No final de 2016 abriu um concurso para professor na cidade de Campo Grande/MS. Diferentemente do estado de São Paulo, as condições para os professores da educação básica eram boas e resolvi participar. Na semana seguinte a defesa do mestrado fui convocado a assumir o concurso e mudei-me definitivamente para a cidade. Mais uma vez, pessoas maravilhosas acolheram-me e deram-me suporte. Me estabilizei e direcionei minhas energias para a docência, esquecendo o doutorado, porém o Prof. Márcio não tinha esquecido. Em 2017, ele me enviou um e-mail e ligou-me para incentivar a participação no processo seletivo, mas eu não estava preparado. Em 2018 veio outro convite, senti-me mais seguro e aceitei. Já tinha conversado com minha diretora sobre ter as sextas-feiras livres para poder fazer as disciplinas, em caso de aprovação. Financeiramente, era o limite do aceitável viajar toda semana para Prudente, com gastos adicionais de moradia e alimentação. Porém, no final de 2018, recebi o convite para compor a Equipe de Geografia responsável pelo componente na Secretaria Municipal de Educação, melhorando significativamente as condições materiais para empreitada do Doutorado. Fiz o processo seletivo e dessa vez fui aprovado na primeira colocação geral. O ano de 2019 foi surreal: era um profissional de segunda a quinta-feira, assim que desembarcava em Prudente, na sexta, era estudante e depois das 17h era universitário e morador de república novamente. Mais uma vez, aproveitei a prorrogação que eu tive da vida universitária em todos os sentidos. Em 2020 veio a pandemia, foi um ano problemático, inclusive nos estudos. Com a rotina alterada, via-me incapacitado de avançar tendo que trabalhar e estudar em casa, resultando num ritmo lento de produção. Em 2021, com a possibilidade de voltar ao trabalho com horários flexíveis, empenhei-me em avançar com a tese. Em termos gerais, quando se trabalha 40h semanais e propõe-se a escrever uma tese, o tempo livre é muito escasso, por isso, o horário do almoço, as noites e os finais de semana tornaram-se os momentos de estudos. Em 2022, cumpri com os prazos e finalizei essa etapa da minha vida com o sentimento de que tudo que foi possível, dentro das condições rapidamente mencionadas foi realizado. Por fim, escrevendo este texto em retrospecto, percebo, claramente, que foram as pessoas que atravessaram minha vida que me impulsionaram até aqui. Sou eternamente grato a elas.

RESUMO

Para além da lógica centro-periférica que caracterizou a estruturação dos centros urbanos no Brasil sobretudo a partir de meados do século XX, vimos identificando outras lógicas que complexificam a estruturação dos seus espaços, marcadas pelo aprofundamento das desigualdades socioespaciais. Nesse contexto, buscamos compreender a passagem da lógica socioespacial predominantemente centro-periférica para a lógica socioespacial fragmentária, tendo como dimensão empírica a mobilidade socioespacial dos sujeitos nas cidades de Campo Grande e Dourados no Mato Grosso do Sul. Para tanto, utilizamos diferentes procedimentos metodológicos: revisão bibliográfica, trabalhos de campo, pesquisa documental em acervos históricos, mapeamento, dentre outros. Destacamos que além de uma análise sobre as duas cidades, desenvolvemos uma metodologia sobre a compreensão contemporânea da cidade utilizando recursos audiovisuais por meio de drone e câmera de ação articulados aos percursos acompanhados realizados com os sujeitos com foco na captação do movimento e de seus conteúdos em suas mobilidades socioespaciais. Consideramos que os resultados obtidos por meio dessa metodologia são substancialmente diferentes daqueles alcançados por procedimentos estáticos. Constatamos que em ambas cidades o processo de fragmentação socioespacial está em curso, porém, com intensidade e conteúdos diferentes; apreendemos por meio da mobilidade socioespacial diferentes graus de fluidez e atritos com desdobramento no acesso, uso e apropriação das diferentes porções da cidade e identificamos relações entre o movimento dos sujeitos e o espaço permeado por questões de gênero, renda e localização.

PALAVRAS-CHAVES: Fragmentação; mobilidade; percursos acompanhados; Campo Grande; Dourados.

ABSTRACT

In addition to the central-peripheral logic that characterized the structuring of urban centers in Brazil, especially from the mid-twentieth century, we have been identifying other logics that complicate the structuring of their spaces marked by socio-spatial inequalities. In this context, we investigated the transition from the predominantly central-peripheral socio-spatial logic to the fragmentary socio-spatial logic, having as an empirical dimension the socio-spatial mobility of individuals in the cities of Campo Grande and Dourados in Mato Grosso do Sul. For this purpose, we used different methodological procedures: bibliographic review, fieldwork, documental research in historical collections, mapping, among others. We emphasize that additionally to an analysis of the two cities, we developed a methodology on the contemporary understanding of the city using audiovisual resources by using drone and action camera articulated to the accompanied pathways performed with the city dwellers focusing on capturing the movement and its contents in their socio-spatial mobility. We consider that the results obtained through this methodology are substantially different from those achieved by static procedures. We found that in both cities the process of socio-spatial fragmentation is ongoing, but with different intensity and contents; we apprehend through socio-spatial mobility different degrees of fluidity and friction outcoming in the access, use and appropriation of different portions of the city and we also identified relationships between the movement of the individuals and the space permeated by issues of gender, income and spatial location.

KEYWORDS: Fragmentation; mobility; accompanied pathways; Campo Grande; Dourados.

Lista de figuras

Figura 1: Exemplo de fichamento temático.	23
Figura 2. Representação dos mapas/audiovisuais. 2021.	102
Figura 3. GoPro HERO09 Black e imagens ilustrativas dos equipamentos utilizados. 2021.	156
Figura 4. Garmin Forerunner 245 Music GPS e aplicativo Garmin Connect. 2021.	157
Figura 5. Organização do material obtido no campo. 2021.	157
Figura 6. Representação das pranchas dos percursos. 2021.	159

Lista de gráficos

Gráfico 1. Mato Grosso do Sul. Estrutura fundiária em números. 1970 – 1980.	60
Gráfico 2. Dourados. Evolução dos loteamentos urbanos até 1989.	85

Lista de mapas

Mapa 1. Campo Grande. Localização e perímetro urbano. 2021.	58
Mapa 2. Dourados. Localização e perímetro urbano. 2021.	74
Mapa 3. Dourados. Verticalização entre os anos de 1970 e 1980.	91
Mapa 4. Campo Grande. Principais eixos viários. 2021.	109
Mapa 5. Campo Grande. Densidade demográfica. 2010.	111
Mapa 6. Campo Grande. Renda <i>per capita</i> . 2010.	114
Mapa 7. Campo Grande. Hospitais e instituições de Ensino Superior 2021.	117
Mapa 8. Campo Grande. Super/hipermercados e <i>shopping centers</i> . 2021.	121
Mapa 9. Campo Grande. Empreendimentos faixa 1 do PMCMV e principais espaços residenciais fechados. 2021.	124
Mapa 10. Campo Grande. Analfabetismo. 2010.	127
Mapa 11. Dourados. Principais eixos viários. 2021.	132
Mapa 12. Dourados. Densidade demográfica. 2010.	134
Mapa 13. Dourados. Renda <i>per capita</i> . 2010.	135
Mapa 14. Dourados. Hospitais e instituições de Ensino Superior. 2021.	137
Mapa 15. Dourados. Super/hipermercados e <i>shopping center</i> . 2021.	139
Mapa 16. Dourados. Empreendimentos faixa 1 PMCMV e principais espaços residenciais fechados . 2021.	142
Mapa 17. Campo Grande. Lugares frequentados e ciclovias. 2022.	174
Mapa 18. Campo Grande. Linhas de ônibus. 2019.	181

Lista de quadros

Quadro 1. Campo Grande. Reportagens jornalísticas abordando a questão do migrante. 1970 – 1980.	61
Quadro 2. Campo Grande. Produção de lotes. 1960 – 1989.	63
Quadro 3. Campo Grande. Questões habitacionais. 2020.	64
Quadro 4. Campo Grande. Infraestruturas urbanas. 2020.	68
Quadro 5. Campo Grande. Dados gerais dos principais gêneros de serviços. 1970 – 1975.	71
Quadro 6. Dourados. Reportagens associadas ao campo. 2020.	80
Quadro 7. Dourados. Reportagens associadas à dinâmica urbana. 2020.	87
Quadro 8. Campo Grande. Empreendimentos selecionados para captação das imagens. 2021.	104
Quadro 9. Dourados. Empreendimentos selecionados para captação das imagens. 2021.	106
Quadro 10. Campo Grande. Síntese dos perfis. 2021.	155
Quadro 11. Dourados. Síntese dos perfis. 2021.	160
Quadro 12. Campo Grande. Síntese qualitativa das experiências transitórias. 2022.	236
Quadro 13. Dourados. Síntese qualitativa das experiências transitórias. 2022.	237

Lista de pranchas

Prancha 1. Campo Grande. Colaboradora 1. Ida para o trabalho. 2021.	162
Prancha 2. Campo Grande. Colaboradora 1. Volta para casa (almoço). 2021.	164
Prancha 3. Campo Grande. Colaboradora 1. Ida para o trabalho (almoço). 2021.	166
Prancha 4. Campo Grande. Colaboradora 1. Volta para casa. 2021.	168
Prancha 5. Campo Grande. Colaboradora 2. Ida para o trabalho. 2022.	170
Prancha 6. Campo Grande. Colaboradora 2. Volta para casa. 2022.	172
Prancha 7. Campo Grande. Colaboradora 3. Ida para o trabalho. 2021.	176
Prancha 8. Campo Grande. Colaboradora 3. Volta para casa. 2021.	186
Prancha 9. Campo Grande. Colaborador 4. Ida para o trabalho. 2021.	189
Prancha 10. Campo Grande. Colaborador 4. Volta para casa. 2021.	195
Prancha 11. Dourados. Colaboradora 1. Ida para o trabalho. 2021.	198
Prancha 12. Dourados. Colaboradora 1. Volta para casa. 2021.	201
Prancha 13. Dourados. Colaboradora 2. Ida para o trabalho. 2021.	204
Prancha 14. Dourados. Colaboradora 2. Volta para casa. 2021.	207
Prancha 15. Dourados. Colaboradora 3. Ida para o trabalho. 2021.	210
Prancha 16. Dourados. Colaboradora 3. Volta para casa. 2021.	213
Prancha 17. Dourados. Colaborador 4. Ida para o trabalho. 2021.	216
Prancha 18. Dourados. Colaborador 4. Volta para casa. 2021.	219
Prancha 19. Dourados. Colaboradora 5. Ida para o trabalho. 2021.	222
Prancha 20. Dourados. Colaboradora 5. Volta para casa. 2021.	225

Prancha 21. Dourados. Colaborador 6. Ida para o trabalho. 2021.....	228
Prancha 22. Dourados. Colaborador 6. Volta para casa. 2021.....	231

Lista de tabelas

Tabela 1. Campo Grande. População urbana e rural. 1960 – 1980.....	59
Tabela 2. Campo Grande. Evolução anual da frota de veículos. 1979 – 1982.....	69
Tabela 3. Campo Grande. Número de estabelecimentos industriais por gênero. 1970 – 1981.....	72
Tabela 4. Dourados. Evolução populacional. 1960 – 1991.....	75
Tabela 5. Campo Grande. Linhas de ônibus. 2010-2019.	178
Tabela 6. Campo Grande. Frota de transporte coletivo por ônibus. 2014 – 2019.....	179
Tabela 7. Campo Grande. Informações sobre transporte coletivo por ônibus. 2010 - 2019.....	183
Tabela 8. Campo Grande. Frota selecionada. 2011 - 2021.	191
Tabela 9. Campo Grande. Síntese quantitativa dos percursos de ida para o trabalho. 2022.....	246
Tabela 10. Campo Grande. Síntese quantitativa dos percursos de volta para casa. 2022.	246
Tabela 11. Dourados. Síntese quantitativa dos percursos de ida para o trabalho. 2022.....	247
Tabela 12. Dourados. Síntese quantitativa dos percursos de volta para casa. 2022.....	247

INTRODUÇÃO	16
CAPÍTULO 1: A LEITURA DA CIDADE A PARTIR DOS CONCEITOS DE FRAGMENTAÇÃO E MOBILIDADE SOCIOESPACIAIS	
1.1 Metodologia e perspectivas analíticas	23
1.2 Considerações sobre a fragmentação socioespacial.....	24
1.3 Considerações sobre as mobilidades.....	42
CAPÍTULO 2: AS MODIFICAÇÕES NO ESPAÇO URBANO ENTRE AS DÉCADAS DE 1960 E 1980 – A CONSOLIDAÇÃO DE UMA CAPITAL E O SURGIMENTO DE UMA CIDADE MÉDIA	
2.1 Metodologia e perspectivas analíticas	53
2.2 Campo Grande: do dinamismo econômico à cidade rarefeita	57
2.3 Dourados: o surgimento de uma cidade média.....	73
2.4 Síntese e apontamentos.....	93
CAPÍTULO 3: MAS DE QUAIS CIDADES ESTAMOS FALANDO? SOBREPOSIÇÃO, DINÂMICAS E VETORES	
3.1 Metodologia e perspectivas analíticas	101
3.2 Campo Grande: do passado disperso ao presente fragmentado.....	107
3.3 Dourados: da centralidade interurbana à fragmentação socioespacial	131
3.4 Síntese e apontamentos.....	146
CAPÍTULO 4: A MOBILIDADE SOCIOESPACIAL COMO CONDIÇÃO E MEIO DE VIVENCIAR A CIDADE	
4.1 Metodologia e perspectivas analíticas	154
4.2 Campo Grande: sobre a mobilidade socioespacial na capital.....	161
4.2.1 Morar perto, morar longe: andando para o trabalho	161
4.2.2 Realidade alternativa ou realidade imposta? “Pedalando” pela cidade	169
4.2.3 “É triste isso daí, nossa vida não é fácil não”: o transporte coletivo	175
4.2.4 “R\$ 150 por semana... algum tempo atrás era quase um tanque, hoje não é mais”: o carro	188
4.3 Dourados: sobre a mobilidade socioespacial na cidade média	197
4.3.1 “Sou destemida em andar na rua”: caminhando pelo centro	198
4.3.2 Caminha, espera e pega o ônibus: um corte pelo gênero.....	203
4.3.3 “Não tem outra forma para sair dali”: a BR 163 e suas implicações.....	210
4.3.4 De carro de periferia para periferia.....	216
4.3.5 “Esse pedacinho aqui é perigoso”: as mulheres, as bicicletas e a cidade	221
4.3.6 Do extremo norte ao extremo sul: a saga indígena.....	227
4.4 Os percursos são reveladores de quê? Agrupamentos e análise das experiências transitórias.....	235
4.5 Síntese e apontamentos.....	245
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	250
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	259

INTRODUÇÃO

Conjuntamente às dinâmicas da estruturação da produção do espaço urbano identificadas na segunda metade do século XX, caracterizadas, dentre outros aspectos, pela lógica centro-periférica, vimos assistindo nas cidades brasileiras um aprofundamento na diferenciação e desigualdade socioespaciais. Para compreender essas mudanças, recorreremos analiticamente ao conceito de fragmentação socioespacial (SPOSITO; SPOSITO, 2020; PRÉVÔT-SCHAPIRA, 2001, 2000; PRÉVÔT-SCHAPIRA; PINEDA, 2008). Esse conceito vem sendo empregado para aprofundar a compreensão de fenômenos como a segregação socioespacial, a pobreza e insegurança urbana, o surgimento de novos centros na cidade (GUZMÁN RAMÍREZ; HERNÁNDEZ SAINZ, 2013), além de permitir, dentre outros aspectos, capturar com maior clareza a diversidade existente entre os fragmentos urbanos (CHÉTRY, 2013).

Góes e Sposito (2014) afirmam que a produção de uma cidade com tendência a fragmentação socioespacial gera novas práticas espaciais, com consequências sobre os conteúdos, por exemplo, dos espaços públicos. Diante das dificuldades de ações e políticas públicas voltadas para o coletivo para enfrentar os problemas urbanos, a resposta vem a partir de lógicas privadas que, ao mesmo tempo em que negam o seu enfrentamento, acentuam a distância entre os diferentes (CABRALES BARAJAS; ZAMORA, 2001; GOES; SPOSITO, 2014).

Como consequência dessas lógicas contemporâneas e diante da precariedade do transporte público - que se desdobra na maior utilização do transporte individual a depender da área da cidade e do grupo social envolvido - os deslocamentos são mais progressivos para conseguir uma mesma gama de serviços, aumentando a importância da mobilidade na vida cidadina.

Desse modo, aspectos relacionados à mobilidade são centrais para compreendermos formas de exclusão e desigualdade. Representa também, a própria pobreza, que se assenta na imobilidade, sendo o pobre aquele que constantemente continua no mesmo lugar (PRÉVÔT-SCHAPIRA, 2001), ao mesmo tempo em que acentua formas exacerbadas de territorialidade.

A mobilidade, portanto, é parte de um projeto maior no qual a pesquisa social se direciona para o movimento, seja ele potencial ou bloqueado, assim como as diferentes formas de imobilidades voluntárias ou involuntárias que a partir da análise são constitutivas das relações econômicas, sociais e políticas (BÜSCHER; URRY, 2009). Isso não exclui o fato de

que podemos examinar a infraestrutura material do movimento e associá-las às dimensões econômicas e políticas que limitam ou promovem os deslocamentos.

Quando pensamos em equidade ou justiça social no âmbito da mobilidade, estamos nos referindo à possibilidade de acesso e apropriação do espaço urbano (CARVALHO, 2017) por parte dos sujeitos. Portanto, as práticas espaciais não devem ser dissociadas dos sujeitos que a executam (VILLAGRÁN, 2013), pelo contrário, é a partir dessas ações que eles percebem e reinterpretam as formas espaciais. Assim, existem materialidades e mobilidades que combinam objetos, tecnologias e socialidades, que produzem espaços distintos animados pelo movimento.

É nesse contexto que nossa tese advém do conteúdo teórico, metodológico e empírico organizado no projeto de pesquisa *Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos*, aprovado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP, na qualidade de Projeto Temático. Neste Projeto, são elencados quatro planos analíticos, a saber: *i) passagem da lógica socioespacial centro-periférica para a lógica socioespacial fragmentária; ii) interpretação da fragmentação socioespacial por meio das formas contemporâneas de diferenciação e desigualdade, a partir das práticas associadas ao cotidiano urbano; iii) desdobramentos da lógica socioespacial fragmentária sobre o par espaço público/espaço privado; iv) papel das instituições políticas, dos agentes econômicos hegemônicos e dos sujeitos sociais não hegemônicos*. Como dimensões empíricas desta pesquisa, foram selecionados *o habitar, o trabalhar, o consumir, o lazer e a mobilidade*. As cidades escolhidas para o estudo foram: *Chapecó/SC, Dourados/MS, Ituiutaba/MG, Marabá/PA, Maringá/PR, Mossoró/RN, Presidente Prudente/SP, Ribeirão Preto/SP e São Paulo/SP*.

Contribuindo com a pesquisa maior, nossa tese parte do plano analítico que visa compreender a *passagem da lógica socioespacial centro-periférica para a lógica socioespacial fragmentária*, tendo como dimensão empírica a mobilidade dos sujeitos. Isso não quer dizer que não consideramos os outros planos analíticos, sobretudo aquele relacionado as práticas e ao cotidiano urbano. Como adverte Sposito (2018, p. 12), os planos analíticos “não devem ser vistos em si, mas de modo entrecruzado, pois eles se interpenetram”, assim como as dimensões empíricas.

Para nossa pesquisa, selecionamos as cidades de Campo Grande e Dourados, capital e cidade média do estado de Mato Grosso do Sul, respectivamente. Com área de 8.096Km², o município de Campo Grande encontra-se na porção central do estado, na região de divisa entre duas importantes bacias hidrográficas no contexto nacional, a Bacia do Paraná e a Bacia do Paraguai. Do ponto de vista histórico, a centralidade de Campo Grande é marcada no início do

século XX, sobretudo em decorrência da sua situação geográfica pois estava situada na confluência de duas cidades importantes no período, Corumbá e Concepción (PY). Com a modernização de áreas do cerrado, o desmembramento do estado de Mato Grosso e o reconhecimento de Campo Grande como a capital político-administrativa do novo estado, ocorreu uma ampliação da sua centralidade (LE BOURLEGAT, 2000).

A estruturação do seu espaço urbano, pelo menos até a década de 1990, foi marcada pela baixa densidade demográfica, pelos vazios urbanos, pela diferenciação em demasia do potencial construtivo e pela irregularidade na distribuição das infraestruturas (ARRUDA, 2012). Com a inauguração do *shopping center* (SILVA, 2005), a especialização de novas áreas e redefinição de outras (RODRIGUES; BERNARDELLI, 2020; DUARTE; SILVA, 2020), a expansão do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) (DUARTE, 2014; MARIN; CALIXTO, 2020; WIRTI, 2019), a expansão dos espaços residenciais fechados (ERFs), dentre outros aspectos, novas lógicas emergiram complexificando a análise da produção do espaço da cidade. Portanto, esse conjunto de aspectos qualifica a cidade para investigarmos se processo de fragmentação socioespacial está em curso ou não e quais relações que se estabelecem entre o processo e a mobilidade dos sujeitos.

Dourados, por sua vez, localiza-se na porção meridional do estado e está distante 220 km da capital. Do ponto de vista histórico, entre as décadas de 1960 e 1980 ocorreu a consolidação de seus papéis e funções na rede urbana, caracterizando-a como uma cidade média (CALIXTO, 2019, 2011; CALIXTO; BERNARDELLI 2016). Neste mesmo período, o processo de modernização das atividades agropecuárias (BEZERRA; CLEPS JR, 2004; DELGADO, 2001; GRAZIANO DA SILVA, 1998; TEIXEIRA 2005) influenciou significativamente nas transformações no campo e na cidade (SILVA, 2000). Criaram-se as condições para uma diferenciação mais acentuada em determinadas porções da cidade (CALIXTO; BERNARDELLI 2016; CALIXTO, 2001), no caso a porção noroeste.

Já no século XXI, novas dinâmicas são identificadas, como a redefinição dos usos em áreas próximas ao centro (MUSCULINI; CALIXTO, 2015), a inauguração do *shopping center* (ROMERO; CALIXTO, 2020), novas dinâmicas de mercantilização e valorização fundiária-imobiliária (CALIXTO; BERNARDELLI; SILVA, 2021) acionadas sobretudo pela disseminação dos ERFs, a oposição entre esses espaços e aqueles produzidos no âmbito do PMCMV (SILVA, 2020; CALIXTO; BERNARDELLI; SILVA, 2021), dentre outros aspectos que indicam que o processo de fragmentação socioespacial está em curso.

Dessa forma, a partir do conjunto de constatações supracitadas e dos nossos objetivos, empregamos diferentes procedimentos metodológicos considerando o propósito de cada

capítulo. Dentre eles destacamos: revisão bibliográfica; trabalhos de campo (SERPA, 2006; ALENTEJANO; ROCHA-LEÃO, 2006); pesquisa documental em jornais e fotografias (MORO, 2016; SOUZA; PESSOA, 2013); recursos audiovisuais (GARRETT, 2011; SPINNEY, 2011) com drone e câmera de ação; percursos acompanhados (JESUS; CATELAN; CALIXTO, 2022); dentre outros especificados no início de cada capítulo, no subitem chamado “metodologia e perspectivas analíticas”. Cada procedimento foi pensado a fim de revelar o contexto paradigmático entre a cidade centro-periférica e a cidade da fragmentação socioespacial. Na dimensão empírica da mobilidade, também buscamos procedimentos alinhados ao paradigma da mobilidade (SHELLER; URRY, 2006), enfatizando o movimento.

Como referência teórica para embasar o exercício comparativo entre as duas cidades, adotamos os termos propostos por Sposito (2016, p. 32-33). Especificamente, apoiamo-nos na “comparação entre conjuntos diferentes entre si” a partir de temáticas e procedimentos previamente estabelecidos cujo objetivo foi atingir “graus de generalização suficientemente abrangentes para que se possa apreender semelhanças e diferenças” entre contextos socioespaciais distintos. Quanto aos fundamentos do método, selecionamos o par qualidade quantidade, a análise baseada na articulação entre as escalas geográficas e a tríade geral, particular e singular.

Realizamos a análise comparativa ao final de cada capítulo. Isso ocorreu por dois motivos principais: o primeiro relaciona-se ao aprofundamento das temáticas e dos procedimentos em textos específicos para cada cidade, resultando em maiores níveis de detalhamento; já o segundo condiz com a busca de um modo didático para elaborarmos e organizarmos os textos. Dessa forma, ao final de todos os capítulos, com exceção do primeiro, consta um subitem chamado “síntese e apontamentos” no qual retomaremos os principais aspectos discutidos e os analisaremos a partir dos fundamentos citados.

Defendemos a tese de que diante de contextos socioespaciais sob influência da fragmentação, a mobilidade ultrapassa a noção do ir e vir na cidade, se constituindo numa dimensão empírica da vida que articula todas as outras, como o morar, o trabalhar, o lazer etc. Ocorre que a mobilidade é atravessada por questões de ordem econômica, social, espacial e cultural que associadas à lógica socioespacial fragmentária, provocam um acirramento das desigualdades no espaço urbano. Nesse contexto, propomos o entendimento da mobilidade qualificada como socioespacial, privilegiando a dimensão social (concreta e simbólica) e espacial (movimento, interação e produção do espaço) como noção conceitual que possibilita a compreensão - a partir do movimento ou do seu impedimento – do modo como a cidade é produzida e, principalmente, apropriada pelos sujeitos.

Nesse caso, se o movimento assume centralidade em nossa análise, também defendemos a tese de que os procedimentos metodológicos devem “capturar” o movimento, ao mesmo tempo em que o pesquisador o “experimenta” imergindo na dimensão socioespacial. Evidenciamos ao longo desta tese os resultados que para nós são substancialmente diferentes daqueles alcançados por procedimentos metodológicos mais alocados na dimensão quantitativa e que, muito embora, possam demonstrar mudanças, não têm atributos que permitam se chegar à escala das e dos sujeitos. Para tanto, diante da dificuldade em representar o movimento em um documento bidimensional, recorreremos a *hiperlinks* que direcionarão o leitor para a plataforma do *YouTube*, ou então explorarão o sentido auditivo por meio dos ruídos capturados. Dessa forma, recomendamos enfaticamente que esta tese seja lida a partir leitor de *PDF Adobe Acrobat Reader* e que o leitor esteja logado em uma conta *Google*, sob risco de não acessarem os conteúdos, prejudicando o entendimento daquilo que vimos analisando.

Por fim, do ponto de vista estrutural, a organização dos capítulos articula-se a nossa tese na medida em que os argumentos começam a ser apresentados a partir da abordagem teórica dos dois principais conceitos – a fragmentação e a mobilidade socioespaciais – no capítulo 1. A partir da bibliografia consultada, delineamos os contornos analíticos e teóricos dos conceitos para então definirmos o nosso entendimento. Além disso, recorreremos a estudos em diferentes contextos socioespaciais (América Latina, África e Ásia) que apresentam aspectos relacionados à fragmentação socioespacial – seja na sua completude ou parcialidade.

Se investigamos a mudança paradigmática da lógica centro-periférica para a fragmentária, foi necessário apreender os elementos que constituem e caracterizam ambas. Dessa forma, iniciamos o capítulo 2 analisando a estruturação das cidades a partir da lógica centro-periférica. Para tanto, delimitamos o recorte temporal entre as décadas de 1960 e 1980 devido às profundas transformações sociais, econômicas, políticas e culturais que ocorreram no país, com desdobramentos nos espaços urbanos. Foi nesse período que processos como o de urbanização e da modernização das atividades agropecuárias se intensificaram e, aliado a outros aspectos, influenciaram significativamente na estruturação de ambas as cidades, ativando ou reforçando importantes processos, como o da diferenciação socioespacial, complexificando de forma profunda o movimento da cidade centro-periférica e a co-existência deste padrão mesmo com características acentuadas da fragmentação no âmbito socioespacial.

Ainda no contexto paradigmático, no capítulo 3, identificamos e analisamos a estruturação das cidades a partir da lógica socioespacial fragmentária no tempo presente, destacando as mudanças contemporâneas nas cidades que influenciam cada vez mais na diferenciação socioespacial e no aumento das desigualdades no espaço urbano. Porém, não

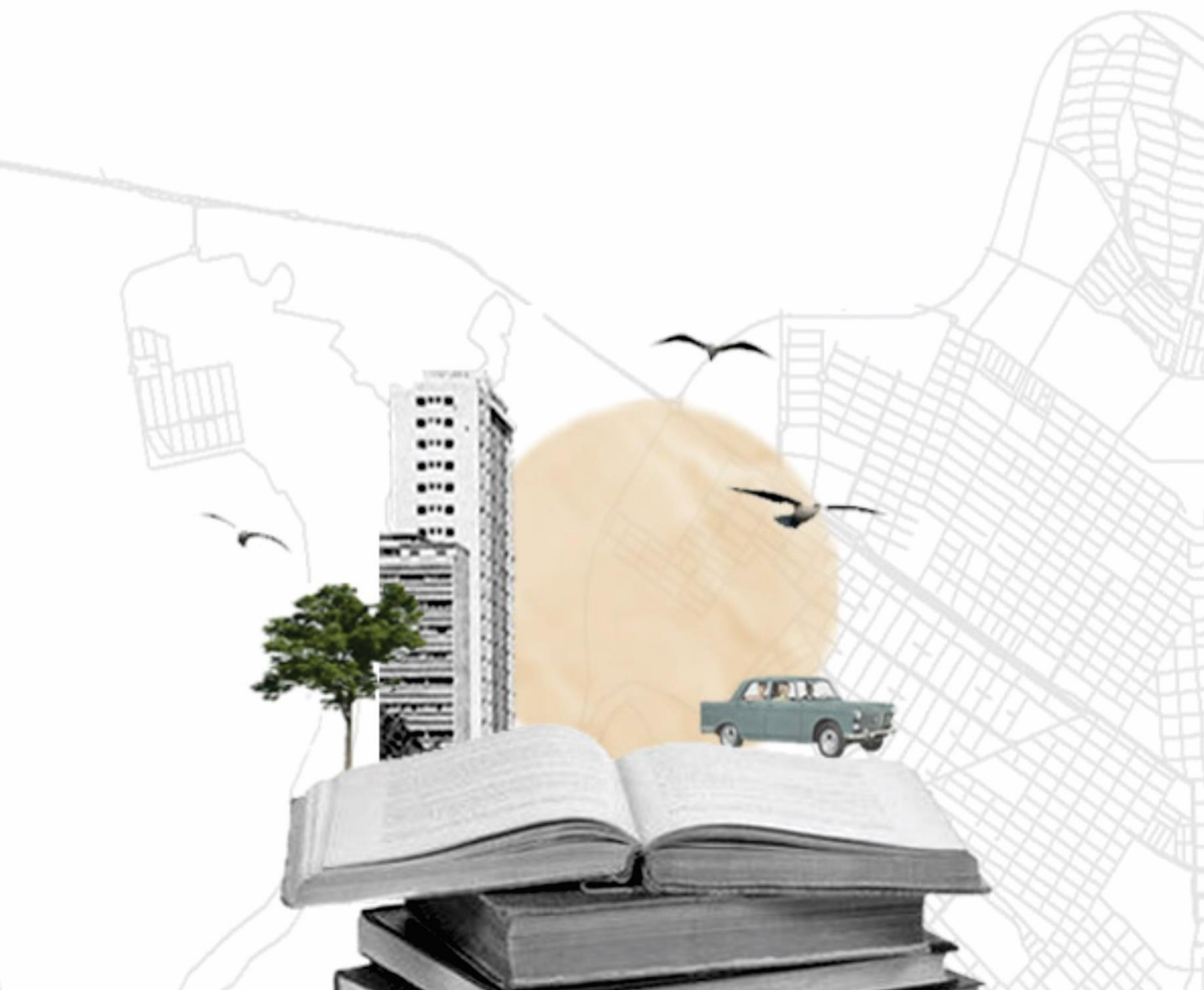
desconsideramos que outras lógicas coexistem nas cidades, evidenciadas pelas práticas dos sujeitos, pela localização das infraestruturas e equipamentos urbanos etc.

Se a fragmentação e a mobilidade possuem dupla determinação, a social e a espacial, no capítulo 4 investigamos e analisamos relações socioespaciais dos sujeitos nas cidades fragmentadas a partir da dimensão empírica da mobilidade. Em relação aos planos analíticos, articulamos as práticas espaciais a partir das atividades cotidianas - no caso o movimento resultante da relação casa-trabalho-casa – com a estruturação das cidades a partir da lógica fragmentária. Neste capítulo, a mobilidade qualificada por nós como socioespacial, ganhou relevância sobretudo pela sua centralidade na articulação de todas as outras (habitar, trabalho, consumo e lazer) e por revelar o uso e apropriação do espaço pelos sujeitos.

Esta organização é coerente com nosso objetivo principal que foi o de investigar a passagem da lógica socioespacial predominantemente centro-periférica para a lógica socioespacial fragmentária, tendo como dimensão empírica a mobilidade socioespacial dos sujeitos.

CAPÍTULO 1

A LEITURA DA CIDADE A PARTIR DOS CONCEITOS DE FRAGMENTAÇÃO E MOBILIDADE SOCIOESPACIAIS



1.1 Metodologia e perspectivas analíticas

Este capítulo tem, principalmente, natureza teórica, tendo como principal procedimento metodológico a revisão bibliográfica dos conceitos de fragmentação socioespacial e mobilidade. Para tanto, consultamos periódicos nacionais e internacionais com o objetivo de diversificar, do ponto de vista analítico, a utilização desses conceitos a partir de contextos socioespaciais diversos.

Como forma de sistematizarmos nossas leituras, percorremos os seguintes procedimentos: separamos uma pasta para cada conceito em nossa área de trabalho; realizamos o levantamento bibliográfico; ao estudarmos os textos realizamos um fichamento individual, separando trechos significativos; por fim, com todos os fichamentos individuais realizados, elaboramos um fichamento temático do conceito em questão, separando por cores os temas principais. Desse modo, organizamos as concepções individuais dos autores, restando o exercício de relacioná-las, diferenciá-las, sobrepô-las, friccioná-las etc. Na figura 1 apresentamos parte de um fichamento temático para ilustrar o que detalhamos.

Figura 1: Exemplo de fichamento temático.



Fonte: arquivo do autor, 2022.

Quanto à organização deste capítulo, além dessa primeira parte, no subitem 1.2 abordamos algumas interpretações possíveis acerca do processo de fragmentação socioespacial. Utilizamos como referência autores que em maior ou menor medida delinearam os contornos analíticos do conceito - Sposito e Sposito (2020); Prévôt-Schapira, (2001; 2000); Prévôt-Schapira e Pineda (2008); dentre outros -, além de alertarem para os riscos de generalizações. Posteriormente, analisamos diferentes processos, fenômenos e eventos que são representativos para identificarmos a fragmentação socioespacial. Isso não quer dizer que em todas as pesquisas

citadas este processo esteja em curso, mas consideramos que se tratam de análises espaços/temporais diversas e que contribuem de maneira didática para compreendermos como a partir de vários elementos, podemos apurar nossas interpretações para identificarmos ou não suas características nas cidades por nós estudadas.

Inicialmente, partimos de estudos que privilegiam países latino-americanos, como a Argentina - Elorza (2019); Magliano e Perissinotti (2020); Janoschka (2002); Janoschka e Glasze (2003) -, Chile - De Mattos (2004) e Dammert (2004) - e México - Guerrien (2005); Cabrales Barajas e Zamora (2001) e Canché (2008). Posteriormente, analisamos estudos produzidos em Gana, na África - Sarpong (2017) - e na China - He (2013); Pow (2007) e Douglass, Wissink e Kempen (2012) - finalizando esta parte.

No subitem 1.3 realizamos uma reflexão teórica sobre o conceito de mobilidade com o intuito de definir seus usos, alcances e limitações. Iniciamos esta parte apresentando algumas definições das diferentes qualificações do conceito de mobilidade – Herce Vallejo (2009); Banister (2008); Carvalho (2016) e Lévy (2009). Posteriormente, exploramos a perspectiva apresentada por Sheller e Urry (2006) e entendida como o novo paradigma das mobilidades. A partir do aprofundamento em estudos produzidos no âmbito dessas formulações iniciais – Cresswell (2010, 2011 e 2012); Sheller e Urry, (2016); Sheller (2014), dentre outros – mudamos significativamente o nosso entendimento em relação ao conceito de mobilidade. Se num primeiro momento estávamos propensos a utilizar nessa tese o conceito de mobilidade qualificada como urbana, após a esse exercício de revisão, definimos a mobilidade qualificada como socioespacial, privilegiando, portanto, a dimensão social (concreta e simbólica) e espacial (movimento, interação e produção no/do espaço). Por sua vez, essa alteração no entendimento do conceito influenciou em muitos procedimentos metodológicos, visto que o movimento, os seus atritos ou até mesmo sua restrição, foi central na análise das práticas espaciais como veremos no capítulo 4.

1.2 Considerações sobre a fragmentação socioespacial

Na escala da cidade e de maneira geral, a expansão territorial das cidades brasileiras e latino-americanas tem ocorrido de diversas formas, sendo resultado da expansão periférica, requalificação/densificação das áreas centrais, expansão de novas áreas residenciais associadas aos estilos de vida propagados como diferenciados etc. Ocorre, também, que essa expansão é marcada pelo aprofundamento dos problemas urbanos, sobretudo no que diz respeito aos bairros

desvalorizados e à distinção quanto a oferta de infraestrutura básica de serviços, influenciando profundamente na qualidade do morar e viver na cidade (GÁRRIZ; FORMIGA, 2010).

Diante dessa realidade, Sposito (2019, p. 10) com o objetivo de contribuir com a construção de um conceito que pudesse capturar essas novas formas e conteúdos afirma que "é necessário lançar mão de um conceito mais abrangente, como o de fragmentação socioespacial, que não se refere exclusivamente à disposição dos usos sobre o espaço, nem apenas às relações sociais que o engendram", mas que se associa "também às ações e às práticas que se concretizam e dão novos sentidos aos múltiplos fragmentos que compõem a cidade atual".

Dessa forma, a fragmentação coloca no centro do debate as mudanças nas cidades latino-americanas partindo da ideia de que a posição social não vai determinar a posição geográfica PRÉVÔT-SCHAPIRA (2000). Isso quer dizer que pelo menos até a década de 1980, era facilmente identificável a lógica centro-periférica na composição dos meios de consumo coletivos assim como no perfil socioeconômico desses espaços. Atualmente, se a distância já não é mais primordial na separação entre os diferentes segmentos econômicos, outros elementos surgem, como os muros e os sistemas de segurança, dando maior visibilidade às diferenças.

Um questionamento importante mencionado por Sposito (2019) nos aparenta ser fundamental: quais são os pontos de partida para a nova divisão social do espaço? Quais formas identificamos na repartição socioespacial e quais os mecanismos que a reproduzem? Parece-nos que é no âmbito desses questionamentos que a noção conceitual da fragmentação pode servir como chave analítica para a compreensão das cidades atualmente, porém, vejamos rapidamente o contexto da sua utilização.

Durante o século XX, o conceito fragmentação passou por diversas mudanças em seu conteúdo. Na cidade moderna, aquela característica do meio do século, a análise da fragmentação ocorreria ao nível da descrição dos processos, enquanto que mais ao final do século, no âmbito da compreensão de uma cidade pós-moderna, a descrição dos aspectos físicos já não era suficiente, considerando que há uma relação intrínseca entre o espaço físico, concreto e o social. Dessa forma, a noção conceitual da fragmentação foi mobilizada para compreender processos que se associavam a um padrão de expansão urbana difuso, marcado por novas centralidades, pela resignificação dos conteúdos de periferia, pela proliferação de espaços comerciais e *shopping centers*, dentre outros aspectos (GUZMÁN RAMÍREZ; HERNÁNDEZ SAINZ, 2013).

Segundo Navez-Bouchanine (2002), é na década de 1990 que a noção assumiu significados mais amplos, abrangendo aspectos socioeconômicos, associado a fenômenos globais etc. Ao mesmo tempo, por ser abrangente o suficiente para explicar essa

complexificação dos espaços urbanos, é constatado que a fragmentação é polissêmica (PRÉVÔT-SCHAPIRA, 2001; GUZMÁN RAMÍREZ; HERNÁNDEZ SAINZ, 2013; SPOSITO; SPOSITO, 2020), o que dificulta a sua utilização devido à imprecisão conceitual, mas, também, abre possibilidades para distintas interpretações.

Diante disso, o emprego da noção conceitual sem definições claras da perspectiva adotada pode nos levar a análises parciais dos fenômenos observados, constituindo, dessa forma, mais em aparências teóricas do que efetivamente apreensão da realidade a partir da sua dinâmica empírica; além do fato de que a utilização da noção pode significar, caso não esteja efetivamente esclarecida, um "empilhamento" de significados em um mesmo discurso (NAVEZ-BOUCHANINE, 2002). Diante dessa complexidade, vejamos algumas interpretações sobre os seus conteúdos.

Para Navez-Bouchanine (2002) a fragmentação pode ser entendida a partir de três tipologias: a) a fragmentação da forma urbana, que se associa à expansão urbana desconcentrada e polarizada, à um crescimento da heterogeneidade entre os diferentes espaços da cidade e à privatização dos espaços públicos; b) a fragmentação socioespacial, que se relaciona com o aumento da desigualdade na cidade tendo como consequência, por exemplo, a quebra da coesão social e o aumento da tensão social e c) a fragmentação política e organizacional, que se caracteriza a partir da multiplicação de organismos administrativos sobretudo em áreas metropolitanas.

JANOSCHKA e GLASZE (2003), destacam a partir de estudos empíricos na Argentina e no Líbano três dimensões centrais da noção, a fragmentação física e material, que se relaciona com uma desintegração espacial em unidades cada vez mais independentes; a fragmentação social que basicamente se associa à diminuição ou perda de importância dos espaços públicos que por sua vez influenciam em uma vida orientada e voltada para "dentro", com destaque para os espaços vigiados² e que privilegiam a utilização do automóvel para o seu acesso e, por fim; a fragmentação político-territorial que se relaciona à substituição da administração pública em cada vez mais aspectos. Como exemplo, o autor cita as interferências políticas dos moradores de ERFs de alto padrão em decisões que envolvem o direcionamento de recursos públicos para beneficiamento de áreas próximas aos empreendimentos. Cita também, casos em que há a possibilidade direta, devido ao tamanho desses espaços, de eleição de representantes para atender seus interesses, esvaziando, desse modo, temáticas importantes para o conjunto da cidade e da sociedade de maneira mais ampla.

² Destacamos que apesar dessas formas simularem em muitas vezes os espaços públicos, seus conteúdos e a sua repercussão social são notavelmente diferentes entre os sujeitos e no conjunto da cidade.

Prévôt-Schapira e Pineda (2008) afirmam que a fragmentação se associa ao menos a três grandes direções: aos estudos das políticas públicas de governança, às transformações econômicas características do processo de globalização e à relação entre mudanças sociais e estrutura urbana. A relação entre esses três aspectos acirra a disputa e se desdobra em mudanças na produção do espaço urbano, marcada em determinados casos pela dinamização econômica contraditoriamente relacionada ao crescimento das desigualdades e pobreza.

Em outra publicação, a autora afirma que:

Esta noción asocia componentes espaciales (desconexión física, discontinuidades morfológicas), dimensiones sociales (repliegue comunitario, lógicas exclusivas) y políticas (dispersión de actores y autonomización de dispositivos de gestión y regulación urbana) (PRÉVÔT-SCHAPIRA, 2001, p. 35 - 35).

Com essa noção, segundo a autora, é possível analisar fenômenos cada vez mais frequentes de proximidade entre ricos e pobres, embora com novos conteúdos estabelecidos pelas barreiras concretas e sistemas de segurança privados. Também nos ajuda a identificar e compreender a complexidade das mudanças ocorridas entre os distintos períodos analisados, destacando o acirramento das diferenças entre os espaços e seus desdobramentos em formas de comunitarismos. A manutenção dos espaços públicos, o enfraquecimento da coesão social, o enfraquecimento das políticas sociais e os processos mais amplos de globalização influenciam diretamente em lógicas separatistas. O aumento da violência e do medo também influenciam em lógicas fragmentárias, bem como no desenvolvimento de sistemas de segurança. Independente do foco imprimido a determinado aspecto, o que há em comum é que todos buscam estabelecer relações entre as dinâmicas espaciais (extensão, mobilidade, novas centralidades) e processos de fragmentação de toda a unidade, tendo como tela o acirramento das desigualdades sociais (PRÉVÔT-SCHAPIRA, 2001, 2000).

Sposito e Sposito (2020) acrescentam aspectos interessantes ao debate, os autores defendem o emprego do conceito acompanhada pela locução adjetiva socioespacial, sobretudo pelo fato de que a fragmentação terá sempre dupla determinação, a espacial e a social, além disso, consideram a fragmentação socioespacial um processo, portanto, a noção de movimento e de transformação é premissa para o seu entendimento e emprego. Afirmam que a fragmentação socioespacial pode ser considerada um processo geral e que abrange outros como a segregação, autosegregação, exclusão e diferenciação adjetivados como urbanos, espaciais, socioespaciais etc, podendo ser investigada em diferentes realidades socioespaciais não interpretadas em si próprias, mas a partir das dinâmicas próprias da urbanização contemporânea. Dessa forma, por se tratar de uma noção conceitual cujo desenvolvimento é

mais recente, advertem que não deve ser utilizada para explicar momentos pretéritos de constituição das cidades, sendo a fragmentação socioespacial "própria da urbanização contemporânea".

Ao longo deste trabalho, quanto aos conteúdos do conceito de fragmentação, nos aproximaremos mais dos entendimentos dos seguintes autores: Sposito e Sposito (2020); Prévôt-Schapira, (2001, 2000) e Prévôt-Schapira e Pineda (2008).

Seguiremos o alerta de Sposito (2019) sobre a necessidade de termos cuidado na transposição da literatura advinda de outros contextos socioespaciais que não aqueles latino-americanos, para interpretarmos as cidades brasileiras. Porém, como forma de enriquecermos a análise, realizaremos um esforço não de transposição, mas de interpretação das características da fragmentação socioespacial em outras realidades. Além disso, o fato de buscarmos outros contextos socioespaciais constitui-se num exercício importante para o desenvolvimento do raciocínio geográfico por meio dos princípios da extensão, conexão, diferenciação, analogia, distribuição etc.

Como forma de dar precisão à análise, recorreremos a uma abordagem contextual e temporal específica (HE, 2013), destacando as particularidades das realidades estudadas pelos autores assim como as expressões utilizadas, para não correremos riscos de traduções equivocadas.

Iniciemos pela pesquisa realizada por Elorza (2019), que analisou dois bairros periféricos e segregados e os seus moradores em Córdoba na Argentina. Ambos os bairros estabeleceram-se no período entre 2005 e 2015, que se caracterizou pela política habitacional focada na autoprodução das moradias, localizadas na maioria dos casos nas áreas periféricas³ da cidade.

A autora identificou algumas estratégias praticadas pelos moradores para contornar os estigmas⁴ e os signos distintivos que foram construídos a partir do “olhar dos outros”, considerando a localização e a condição na cidade desses sujeitos. Dentre as estratégias, destacou-se a prática recorrente de ocultar as identidades territoriais, sobretudo em situações que se relacionavam à obtenção de recursos para sobrevivência diária (empregos, bicos, serviços etc.). Porém, a autora aponta que essas estratégias não manifestavam-se na escala do bairro, pelo contrário, no bairro analisado no qual seus moradores ocuparam a área, o

³ Enfatizamos que quando pensamos nas áreas periféricas, não há atualmente uma homogeneização – se é que um dia houve - considerando os novos conteúdos econômicos, sociais, culturais etc., que as periferias são dotadas.

⁴ Sugerimos a leitura de Wacquant, Slater e Pereira (2014) para uma aproximação daquilo que os autores chamam de “estigmatização territorial”.

sentimento de pertencimento era exaltado, sobretudo pelo fato de ter sido conquistado a partir de uma luta coletiva.

Uma situação interessante surge quando Elorza (2019) constata que por meio da organização coletiva permeada pela autoconstrução e pela apropriação do território, por mais que houvessem práticas repressivas por parte do Estado, construções que objetivavam limitar a expansão do bairro, dentre outros empecilhos para o seu desenvolvimento, os moradores resistiram e apropriaram-se daquele território, deixando claro nas entrevistas que aquela área, por mais que sofra com problemas infraestruturas e sobretudo de estigmatização, é uma conquista e deve ser protegida.

Na compreensão da segregação, a oposição entre o dentro e fora também implica em múltiplos limites que compõem essas áreas da cidade, assim como as denominações, a qualidade da infraestrutura, a composição étnica, a média de rendimentos, dentre outros aspectos. Nesse sentido, os moradores identificavam claramente a desigualdade de oferta de várias infraestruturas e serviços encontrados em outras áreas da cidade. Situação que era agravada pela denominação “cidade-bairro” que essas áreas receberam, implicando tanto em um distanciamento físico quanto simbólico (ELORZA, 2019).

A autora conclui que a estigmatização se associa à uma estrutura de discriminação que ultrapassa as barreiras físicas e que se associam, portanto, à uma estrutura de classe; em segundo lugar, as percepções sobre os territórios implicam na facilidade ou dificuldade de acesso a recursos que auxiliam na reprodução social cotidiana; por fim, a apropriação dessas áreas estigmatizadas por parte dos moradores é de fundamental importância para a contestação dos estigmas gerados sobre eles, pressionando, por exemplo, o poder público a garantir o acesso aos direitos básicos do morar e viver a cidade.

Em outro trabalho sobre a segregação e a estigmatização, mas dessa vez realizado na cidade de Buenos Aires e investigado a partir das trajetórias habitacionais de imigrantes bolivianos, paraguaios e peruanos, Magliano e Perissinotti (2020) afirmam que os imigrantes desses países caracterizam-se pelo acesso informal e precário ao mercado de trabalho, o que por si só já influencia diretamente na inserção urbana como um todo, mas sobretudo no acesso à habitação. Na pesquisa realizada, os autores propõem que a segregação funciona como uma forma diferenciada de inclusão. Nesse sentido, relacionam o assentamento dessas populações com um mercado imobiliário exclusivo no qual o Estado, por meio das políticas públicas habitacionais, foi ineficiente para garantir o acesso à terra aos imigrantes, tanto sul-americanos como internos.

Em termos absolutos, os assentamentos pesquisados (Pueblos Unidos e Artesanos) não são compostos na sua maioria por uma população imigrante, mas sim por nativos alijados de inúmeros direitos, incluindo a habitação. Porém, em termos proporcionais, é exatamente nessas áreas em que a concentração de imigrante é maior, aumentando, portanto, a associação entre a imigração advinda desses países a pauperização desses espaços (MAGLIANO; PERISSINOTTI, 2020).

Um pressuposto básico para os autores e enfrentado por todos os imigrantes, sejam externos ou internos, é que historicamente essa população enfrentou restrições para ter acesso à moradia. Essas restrições se associavam a interpretação, parte dos agentes do Estado, de que certos fluxos populacionais eram problemáticos; ao desenvolvimento de estratégias quase que de sobrevivência por parte dos imigrantes para garantir o acesso à cidade; as dificuldades materiais e de acesso à serviços públicos, dentre outros fatores. Contraditoriamente, mesmo que atravessados por processos de segregação, os imigrantes tiveram/têm um papel fundamental na construção das cidades (MAGLIANO; PERISSINOTTI, 2020).

Por fim, nesse caso específico, os autores destacam que o conjunto da população migrante sul-americana presente em assentamentos informais nas cidades argentinas, não deve ser interpretada, obviamente, como uma condição natural atribuída a nacionalidade e tampouco a sua condição étnica-racial. Em contrapartida, sugere-se interpretar essas situações a partir das formas concretas e simbólicas de discriminação, segregação e inclusão diferencial difundidas e amplificadas, inclusive pela inanição estatal (MAGLIANO; PERISSINOTTI, 2020).

Em contraposição aos dois estudos analisados até aqui, vejamos a análise que Janoschka (2002) realizou também em Buenos Aires mas acerca dos “*barrios privados*” de alto padrão em Nordelta, localizados na porção noroeste da região metropolitana. Segundo o autor, os motivos que levaram os moradores a esses espaços associam-se principalmente à um estilo de vida alternativo, contemplados por uma série de serviços e pela apropriação da natureza. Os “*barrios privados*” existem há muito tempo na Argentina⁵, porém tornaram-se, de maneira geral, um fator primário para a expansão do tecido urbano. A tendência, portanto, é de um movimento de reclusão em determinados bairros por parte dos mais ricos. Temos como consequência desse movimento a desintegração social como signo da divisão, expressados pelas barreiras físicas e de acesso. Como consequência, dentre outras, há uma mudança do conteúdo das periferias, uma especialização funcional de partes da cidade com a oferta de espaços privados de consumo e lazer. Em contraposição, expande-se, também, áreas de precarização.

⁵ Para maior entendimento ver Thuillier (2000).

Segundo o autor, esse novo padrão identificado em determinadas áreas produz, também, novas centralidades que surgem para atender as demandas da população residente, com maiores rendimentos. Do ponto de vista do conjunto da cidade, quando se perde a necessidade de ir ao centro, a interação diminui de maneira substancial. Nesse contexto, os *shopping centers* são fundamentais para entendermos os deslocamentos na cidade assim como o arrefecimento nas idas e vindas dos sujeitos pelo espaço que um dia foi privilegiado, o centro. Isso varia de acordo com o segmento econômico, no caso dos “*barrios privados*”, por exemplo, o *shopping center* se torna o principal espaço de consumo. Os hipermercados também assumem grande importância, influenciando na sociabilidade dos sujeitos quando interfere naqueles estabelecimentos menores que se constituíam em espaços de sociabilidade.

De maneira geral, Janoschka (2002) identifica os seguintes padrões de expansão urbana: as novas formas urbanas e o seu conteúdo insular; difusão de “*barrios privados*” vigiados; autopista para os acessos; distribuição de *shopping centers* e hipermercados nessas áreas; instalação de escolas privadas nessas áreas; modificação da infraestrutura de transporte (desvalorização do público e fortalecimento do individual); crescente isolamento e precarização do acesso pelos mais pobres a cidade no seu conjunto

Em outra publicação, buscando entender de maneira mais ampla aquilo que os autores chamam de “*urbanización cerrada*” a partir dos seus estudos empíricos na Argentina e no Líbano, Janoschka e Glasze (2003) afirmam que os três grandes temas que balizam a discussão das “*áreas residenciales vedadas*” ou “*urbanizaciones vigiladas*” estão relacionados à: globalização e dualização, aumento da criminalidade e privatização dos espaços públicos.

A influência da globalização pode ser interpretada a partir de alguns aspectos, vejamos: a diminuição da prestação de serviços públicos; a desregulamentação do mercado imobiliário; a transformação de um Estado provedor em um Estado moderador e mínimo; o aumento da subjetividade da insegurança; a divulgação da “*urbanización cerrada*” como sinônimos de sucesso individual; a difusão de um produto imobiliário exitoso, dentre outros aspectos. Já em relação à tese da criminalidade, os autores afirmam que ela não é suficiente para compreendermos o fenômeno da “*urbanización cerrada*” visto que existem outros motivos que levam os moradores a tomarem a decisão de habitarem esses espaços (JANOSCHKA; GLASZE, 2003).

Segundo os autores, os habitantes desses espaços esperam ter: qualidade ambiental (mais zonas verdes, menos ruídos), serviços como segurança privada, recolhimento de lixo, áreas esportivas, lagos, vistas etc. Essas características, são especialmente importantes pois em

cidades onde a infraestrutura é mais debilitada, vão ter um peso maior na decisão (JANOSCHKA; GLASZE, 2003).

Como vimos, há uma diversidade de “chaves” analíticas que nos proporcionam uma visão mais geral dos processos em cursos na Argentina. Mas os exemplos não param por aqui, vejamos alguns exemplos de estudos a partir da realidade chilena.

Interpretando a Área Metropolitana da cidade de Santiago (AMS) no período entre 1985 – 1998 por meio dos processos desencadeados pela globalização, sobretudo a partir da sua dimensão econômica, De Mattos (2004, p. 20) afirma que com o aumento dos investimentos externos diretos, começa a ocorrer mudanças significativas no aparato produtivo chileno, com destaque para a "decomposição das grandes empresas integradas verticalmente, a internacionalização crescente das atividades econômicas consideradas não estratégicas e a multiplicação nas fábricas de unidades elementares semiautônomas". Decorrente desse processo econômico/produtivo começa a ocorrer significativas mudanças, como um relativo declínio na atividade industrial em contraposição ao crescimento dos serviços. Nesse contexto econômico, algumas atividades destacaram-se em Santiago, sendo elas: as funções de comando, gestão e coordenação; serviços financeiros, jurídicos, informática, marketing, etc; e a parte mais moderna da indústria de bens.

A partir dessa introdução que considera as mudanças econômicas na AMS, o autor afirma que diante dessas políticas liberalizantes e da diminuição do papel do Estado, o principal critério urbanístico para a tomada de decisões seria a maximização do lucro. Dessa forma, os agentes imobiliários interpretando todas as mudanças produtivas que vinham ocorrendo na AMS e suas consequências sociais - como o aumento de segmentos econômicos com maiores rendas - intensificou processos de valorização de determinadas áreas, ocorrendo um aumento significativo do tecido urbano. Esse aumento, ocorreu cada vez mais de modo fragmentado, isso porque alguns fatores influenciaram decisivamente nesse padrão, como o crescimento do número de automóveis, além do desenvolvimento de sistemas tecnológicos de informação e comunicação que permitiram as tomadas de decisões a distância (DE MATTOS, 2004).

Nesse contexto, as consequências espaciais influenciadas pela mudança nas dinâmicas econômicas/produtivas podem ser identificadas pela maior polarização social que se expressa por meio da segregação residencial, por exemplo, além de uma expansão do tecido urbano que consolida uma estrutura policêntrica (DE MATTOS, 2004).

As intervenções privadas na cidade, como a construção de grandes estruturas (*shopping*, centros comerciais, torres de escritórios, hotéis etc.) interferiram decisivamente na constituição de novas centralidades. Acrescenta-se ainda, a difusão e utilização do automóvel, que

influenciou na forma extensiva e fragmentada que tais empreendimentos foram instalados. Assim como em outras cidades, os eixos e autopistas contribuíram decisivamente na localização das “*gated communities*” (DE MATTOS, 2004).

Diante do apresentado, a cidade que surgiu tem como característica a perda da população em áreas centrais, o crescente aumento dos subcentros, o surgimento nas áreas mais periféricas de espaços que não são tipicamente urbanos e nem rurais, mas uma mescla dos dois e a proliferação de grandes estruturas urbanas (privadas) com grande capacidade de influenciar na estrutura da cidade, consolidando uma configuração urbana mais expandida e desconcentrada.

Ainda sobre essa cidade, mas analisada sob outro ângulo, Dammert (2004) analisa a questão da sensação de insegurança no início dos anos 2000. Segundo a autora, as variáveis sociais interferem diretamente na percepção dos sujeitos quanto à violência urbana. Essas variáveis associam-se ao papel desempenhado pelas mídias, sobretudo aquelas de massa, ao sentimento de impunidade e à confiança nas instituições do Estado.

Os diversos fragmentos da cidade, sobretudo quando relacionados a segmentos sociais estigmatizados, são percebidos como perigosos por aqueles que não vivem ali, acirrando o distanciamento social entre os grupos. Os espaços públicos, por sua vez, que são capazes de convergir os diferentes, quando encontrados em situações de abandono despertam também a sensação de insegurança (DAMMERT, 2004).

A autora enfatiza que a percepção da insegurança varia de acordo com o grupo investigado, considerando a faixa etária, gênero, renda, localização residencial na cidade, dentre outros aspectos. Em suas conclusões, a autora afirma que determinado bairro pode ser considerado inseguro para sujeitos com ensino superior e maiores rendimentos, enquanto que para os moradores desse bairro, os perigosos são aqueles que se encontram às suas margens, quer dizer, percebeu-se que sempre o outro ou o desconhecido é o mais perigoso.

Em entrevistas realizadas, Dammert (2004) afirma que metade da população entrevistada deixou de sair à noite pois tinha medo de ser vítima de um crime, enquanto que 20% afirmaram que deixaram de usar o transporte público pelo mesmo motivo. Esses resultados variaram de acordo com o segmento econômico dos entrevistados: enquanto os mais pobres são os mais afetados pelas saídas noturnas, os mais ricos se autosegregam.

Segundo a autora, a fragmentação também manifesta-se simbolicamente associada à uma falta de identidade geral da população, o que implica em redutos identitários em determinadas partes das cidades que se associam, em grande medida, aos mais jovens. Aliado a isso, há uma intensificação do sentimento de medo ou repulsa em relação ao outro, alimentado por um contexto de violência urbana total. Ou seja, fragmentação e violência urbana, real ou

propagada, reforçam-se mutuamente, consolidando um modelo de cidade no qual os espaços vigiados são idealizados em relação aqueles ausentes de sistemas de segurança (DAMMERT, 2004). Nesse contexto, o espaço público torna-se central nesse debate pois a sua recuperação, em termos de infraestrutura e de espaços de sociabilidade valorizados na cidade, influencia diretamente nas experiências de viver a cidade, emergindo, portanto, sua dimensão do aprendizado, tanto negativo como positivo (GOES, 2019). Outros fatores como as políticas de planejamento urbano, as políticas habitacionais, as infraestruturas urbanas e a mobilidade têm papéis decisivos no arrefecimento do processo de fragmentação.

Finalizando os exemplos em cidades latinas, Guerrien (2005) analisou a arquitetura da insegurança, a percepção do crime e a fragmentação na Zona Metropolitana do Vale do México. Nesse espaço, existem vários tipos de “*espacios residenciales protegidos*”. É no final dos anos de 1960 que começaram a se difundir, tendo como referência os grandes condomínios verticais produzidos para atender as demandas da realização das Olimpíadas em 1968. Muitos desses espaços foram absorvidos a partir da expansão do tecido urbano da cidade. Se inicialmente eles foram produzidos em locais descontínuos do tecido urbano, entre as décadas de 1980 e 1990 os conjuntos foram progressivamente envoltos por bairros populares. Dentro desses conjuntos mais antigos, internamente, também houve mudanças significativas com a chegada de sujeitos com perfis socioeconômicos distintos daquele dos moradores mais antigos. Essas transformações ajudam a entender a difusão de novos “*espacios residenciales protegidos*”, agora horizontais, com menor tamanho e com arquitetura baseada naquela dos países anglo-saxões (GUERRIEN, 2005).

Na cidade do México, até a primeira década dos anos 2000, o principal motivo que levou os habitantes a morarem nesses novos “*espacios residenciales protegidos*” foi a busca pela segurança diante da sensação de insegurança. A paisagem desses pequenos “*espacios residenciales protegidos*” é caracterizada pela presença de muros altos, múltiplas barreiras, sistemas eletrônicos de segurança, além da ausência de pedestres (GUERRIEN, 2005).

Quando os dados de violência são levantados de maneira bruta, a taxa de homicídio no México é elevada. Segundo Guerrien (2005), em termos absolutos, até 2005 a probabilidade de um cidadão ser assassinado no país era de 2%. Desse modo, a insegurança era percebida como o maior problema da população mexicana. Porém, ainda segundo o autor, o discurso midiático alimentava e fortalecia uma percepção desproporcional do risco, sobretudo associando a violência a um fenômeno irracional que poderia acontecer a qualquer momento e local, influenciando, desse modo, num clima de tensão permanente e desconfiança generalizada.

Quando os dados sobre a violência foram espacializados na Cidade do México, o autor demonstrou que as ocorrências de furtos aconteciam com maior intensidade nas áreas em que a população tinha maiores rendimentos, enquanto que nas áreas onde a população tinha menores rendimentos a quantidade de casos era reduzida. Como explicação para essa distribuição, o autor afirma que nas áreas em que havia aglomerações, as ocorrências aconteciam com maior probabilidade de não serem identificadas (pensamos no exemplo da 25 de Março em São Paulo), enquanto que nas áreas onde a trânsito é menor, o controle social era mais decisivo.

O fato dos novos “*espacios residenciales protegidos*” proporcionarem um menor contato direto entre os diferentes segmentos econômicos dentro do espaço urbano, influenciou na identificação do outro, por parte dos moradores desses espaços, como sujeitos violentos. Outra consideração importante é que a arquitetura da segurança, surtiu efeito contrário, ou seja, influenciou nas divisões socioespaciais do espaço urbano instalando um objeto material agressivo ao exterior, produzindo tensões entre quem está dentro e quem está fora, alimentando a insegurança (GUERRIEN, 2005).

Em outro estudo sobre a realidade mexicana, mas dessa vez em Guadalajara, Cabrales Barajas e Zamora (2001) interpretam os “*fraccionamientos cerrados*” como uma alternativa diferente que se oferece na cidade, não propriamente como um resultado natural da sua composição. Para os autores, sua criação visa atender interesses de valorização do solo urbano em determinadas áreas e tem como características básicas a exclusividade social, a segurança, o acesso ao verde, a funcionalidade e a autogestão administrativa.

Para se ter uma amplitude desses espaços na cidade de Guadalajara, os autores afirmam que os “*fraccionamientos cerrados*” ocupavam no início dos anos 2000 quase 10% do tecido urbano, mas abrigavam apenas 2% da população, constituindo-se, dessa forma, em uma referência espacial que reproduz ou indica a representação de uma classe que busca se diferenciar e se defender dos problemas urbanos. Por fim, do ponto de vista analítico, os autores afirmam que a partir do estudo dos “*fraccionamientos cerrados*”, podemos compreender novas lógicas privadas, estruturação territorial e os seus desdobramentos residenciais, práticas culturais etc (CABRALES; BARAJAS; ZAMORA, 2001).

Ainda no México, Canché (2008) analisou as representações da insegurança e violência entre os moradores de um “*espacio residencial cerrado*” destinado aos segmentos econômicos com maior poder aquisitivo na cidade de Mérida. Por meio das entrevistas, a autora identificou que determinadas características fenotípicas eram consideradas para representar perigo. Além disso, sujeitos com determinados tipos de vestuário, cabelo, tatuagens e etc., eram associados à

roubos, vandalismo, homicídio, sendo os jovens visto como promotores da violência e insegurança urbana.

Dessa forma, a mídia influencia decisivamente na disseminação repetida de notícias que induzem o crime e a violência a determinados grupos que residem em áreas vistas como perigosas. A identificação dessas áreas implica na imposição de características para todo o conjunto dos moradores, dessa forma, os estereótipos e o medo do outro amplia o distanciamento social dentro das cidades. Além disso, influencia na diminuição da apropriação dos espaços públicos, frequentemente considerados perigosos.

Considerando o conjunto da cidade, a autora afirma que a oferta e a ocupação dos “*fraccionamientos cerrados*” têm gerado um padrão de povoamento setorizado, influenciando de algum modo na segregação socioespacial naquela cidade. Afirma também, que o agrupamento de pessoas com altos rendimentos influencia decisivamente na delimitação funcional do espaço.

Em síntese, diante das pesquisas apresentadas nas cidades latino-americanas, podemos concluir que:

- Há uma evidente estratificação social que se traduz em diversos tipos de violência: o não acesso a habitação; a estigmatização; a inserção incompleta na cidade; um acirramento entre o dentro e o fora não apenas como um espaço delimitado, mas dotado de conteúdos e apropriados diferencialmente, dentre outros aspectos;
- A disseminação dos espaços residenciais de alto padrão vem influenciando no acirramento da desintegração social entre os diferentes; no aumento das barreiras físicas e da vigilância, com desdobramento sobre a insegurança; na especialização funcional, com rebatimentos na segmentação do consumo; na expansão do tecido urbano a partir de vetores descontínuos de valorização do solo urbano com consequências para o conjunto da cidade, dentre outros aspectos;
- O processo de globalização, sobretudo a partir da sua dimensão econômica, influenciou em reestruturações produtivas com impactos nas localizações das atividades, no fechamento e na abertura de outras, com desdobramentos na estrutura das cidades.

Concluindo nossas referências nas cidades latino-americanas, vejamos como os aspectos discutidos até o momento manifestam-se em outros continentes. Em pesquisa realizada em Gana, na África, Sarpong (2017) afirma que diferentemente dos EUA e das cidades latino-americanas, naquele país não se encontram muitas “*gated communities*”, mas gradualmente

essa situação vem se alterando sobretudo pelo fato de que as incorporadoras imobiliárias vêm desenvolvendo estratégias para o lançamento dos seus produtos. O principal fator abordado nas propagandas é a promessa de maior segurança e melhores condições de infraestrutura (eletricidades, água potável, ruas asfaltadas, dentre outras).

Nos chama a atenção⁶ que a promessa de melhores infraestruturas (energia, gás, água potável...) desempenham um papel fundamental na conquista de clientes a morarem em “*gated communities*”. Essa estratégia se associa ao fato de que os serviços públicos são ineficientes implicando, inclusive, na criação de um consenso geral da coisa pública débil, facilitando a privatização de serviços essenciais. Em determinadas áreas desse país de fato a água canalizada não é universal, assim como há interrupções frequentes de energia, facilitando a propaganda desses espaços, acentuando as diferenças socioespaciais (SARPONG, 2017).

No país africano, as “*gated communities*” não só preservam a estratificação social como também a acentua (SARPONG, 2017). Isso pode ser interpretado ao menos por duas vertentes: a primeira se associa ao discurso da decadência e ineficiência das ações do poder público em melhorar as condições gerais de vida da população, transportando para a iniciativa privada, no caso as incorporadoras imobiliárias, o papel de ofertar e garantir as infraestruturas para a população; a segunda se associa ao acirramento dos estigmas de quem está fora e ao aumento do medo generalizado de quem está dentro desses espaços, influenciando no prestígio de uns em detrimento da pauperização de outros.

Outro aspecto que chama a atenção na pesquisa é que os jovens residentes são caracterizados por terem bons empregos nas cidades, enquanto que os mais idosos são residentes em propriedades adquiridas pelos filhos que vivem no exterior. Por fim, o autor ainda identificou que o fato de residirem em comunidades fechadas não atenuou a ansiedade e o medo do lado de fora, pelo contrário, afirma o autor, em alguns casos os temores aumentaram (SARPONG, 2017).

Em outro contexto, agora na China, as considerações acerca dos aspectos que permeiam a identificação da fragmentação são ainda mais diferentes, vejamos: He (2013) discute a dinâmica daquilo que a autora denomina “*enclave urbanism*”⁷ na China, tendo como recorte

⁶ Outra particularidade desses espaços, é que grande parte dos proprietários residem fora do país. Segundo o autor, a relação de financiamento com as incorporadoras é menos problemática do que o envio de dinheiro para os parentes adquirirem por conta própria a habitação.

⁷ [...] the term ‘enclave urbanism’ is used to encapsulate a variety of conations attached to enclosed urban forms in modern cities, which include the expression and transformation of urban cultures and values, the dynamic process of urban restructuring, the changing forms of urban governance, people’s perceptions and imaginings of cities and urban lifestyles and patterns. In other words, different forms of urban enclaves, especially residential enclaves, have profoundly reshaped our cities (HE, 2013, p. 245).

espacial a cidade de Guangzhou. De maneira geral, a autora afirma que as “*enclave residence*” podem ser identificadas num passado remoto, especificamente em cidades com até 3 mil anos, não se constituindo, dessa forma, necessariamente numa nova forma de morar. Além disso, destacamos que na China o Taoísmo e o Confucionismo também devem ser considerados quando analisamos as tipologias habitacionais e a sua relação com o conjunto da cidade. O pátio para o Taoísmo, por exemplo, é um espaço que possibilita uma relação harmoniosa entre o humano e a natureza. Já o confucionismo associa-se à estrutura social mais rígida e à determinados arranjos espaciais (HE, 2013).

A autora destaca ao menos três formas espaciais que representam o “*enclave urbanism*”: as “*gated commodity housing state*”, as “*urban village*” e os *danwei*. A partir da segunda década dos anos 2000, as “*gated commodity housing state*” tornaram-se amplamente difundidas como forma de habitação não apenas nas áreas mais periféricas como também nas áreas mais centrais. A autora afirma que quase todas as habitações construídas a partir da década de 1990 possuem cercas, muros, seguranças, embora o grau de controle varie bastante. Esse modelo de habitação abriga diferentes segmentos econômicos, enquanto que alguns são destinados para segmentos com maiores rendas e são altamente exclusivos, outros são relativamente mais acessíveis (HE, 2013).

A disseminação desse tipo de habitação pode ser atribuída a vários fatores, a autora destaca: aumento da diferenciação social; aumento da distância entre ricos e pobres; o aumento da poluição fazendo com que as famílias com maiores rendimentos buscassem locais menos barulhentos e lotados; as relações sociais estabelecidas pela política habitacional no período anterior as reformas econômicas de 1978 vêm sendo paulatinamente ressignificadas, implicando em novas relações sociais; o aumento da ansiedade e da desconfiança entre os sujeitos; aumento da importância dada a privacidade, com objetivo de obterem maior autonomia e liberdade pessoal, dentre outros aspectos. Em termos gerais, as “*gated commodity housing state*” carregam significados menos negativos em comparação com países ocidentais (HE, 2013).

As “*urban villages*” constituem-se em muitas cidades chinesas, mas especificamente na cidade de Guangzhou, em abrigos temporários e habitações para os migrantes rurais e cidadãos empobrecidos. Além disso, constituem-se em uma alternativa para manter os imigrantes na cidade sem que o Estado tenha gastos relacionados à provisão da moradia. Quanto aos “*danwei*”, podem ser entendidos enquanto conjuntos residenciais voltados para atender a demanda de moradia dos trabalhadores fabris e tem sua origem em 1949, atingindo sua maturidade na década de 1970. De maneira geral, esses conjuntos eram edificadas para facilitar

a atividade produtiva, reduzir o tempo e os custos de deslocamento dos trabalhadores além de fornecerem em seus projetos infraestrutura de bem-estar, como educação e saúde dentro dos conjuntos. Como consequência desse tipo de conjunto autossuficiente, a autora afirma que esses espaços estão fechados entre si, segregando-se do restante da cidade (HE, 2013).

Em síntese, a autora afirma que na cidade de Guangzhou, o "*enclave urbanism*" é caracterizado por ser dinâmico e sobreposto em múltiplas formas produzidas em diferentes períodos, predominando a heterogeneidade e hibridade em contraposição a homogeneidade. Dessa forma, podemos perceber que há uma dificuldade na busca por explicações generalistas, necessitando, pelo contrário, abordagens contextualizadas e específicas. Como tendência, a autora destaca o mercado imobiliário em emergência e apoiado por governos locais para sua expansão, além dos fluxos de capitais globais no mercado imobiliário que imprimem formas e estilos de vida ocidentais que contribuem para a crescente diferenciação socioeconômica.

Analizando Xangai, Pow (2007) interpreta as "*gated communities*" a partir do ordenamento territorial/moral dos espaços urbanos, considerando a distinção entre o sujeito qualificado como urbano e o sujeito rural, apresentando outra dimensão da diferenciação, estigmatização e segregação.

O surgimento dessas "*gated communities*" deve ser entendido, segundo o autor, a partir das reformas econômicas da década de 1970 que implicaram na reestruturação das cidades chinesas. É a partir desse período que há uma intensificação na comercialização dos imóveis, o aumento dos aluguéis das habitações públicas, dentre outras características, que resultou nas décadas seguintes numa proliferação desses espaços.

A principal preocupação dos moradores dessas comunidades se relaciona à chegada de imigrantes rurais das cidades chinesas. Inicialmente, entre os anos de 1980 e 1990 quando os trabalhadores rurais começaram a migrar com maior intensidade para as cidades, eles eram vistos como temporariamente deslocados, ou seja, em determinado tempo eles retornariam para suas áreas de origem. No entanto, como o fluxo aumentou e ao passo que esses trabalhadores se fixavam na cidade, ocorreu uma pressão sobre as infraestruturas urbanas e esses grupos já estigmatizados passaram a ser considerados um problema social (POW, 2007).

A marginalização desse grupo ocorre ao menos por dois vieses: primeiro pela sua condição de forasteiro, posição inferior ao residente urbano, e segundo pelo seu lugar de origem, sendo que as áreas rurais são consideradas inferiores às cidades. O autor afirma que a visão negativa em relação aos imigrantes rurais é resultante também das políticas oficiais do governo. Isso ocorre por meio das estratégias de desenvolvimento baseadas nas indústrias urbanas com elevada tecnologia que proporcionam maiores salários para seus trabalhadores

mais qualificados, enquanto que dentro desse contexto de desenvolvimento, as áreas rurais ficaram reservadas para a produção de commodities agrícolas sob um rígido regime de planejamento estatal (POW, 2007).

Os adjetivos mais utilizados para representar os imigrantes vindos das áreas rurais se associam ao perigo, à agressão sexual, aos furtos, à higiene etc. Em termos gerais, são considerados incontroláveis, turbulentos, ligados a atividades ilícitas como comércio paralelo, dentre outras características (POW, 2007). Nesse contexto, as “*gated communities*” expressam uma territorialidade hostil para os de fora. Enquanto tendência, esses espaços representam interesses exclusivistas, assim como reforçam, por parte classe média urbana chinesa, o direito à propriedade privada (POW, 2007).

Chama-nos a atenção como a questão da higiene também é utilizada como forma de separação entre os diferentes grupos. Os residentes das “*gated communities*” dispõem de instalações sanitárias modernas além de viverem sob regras rígidas de ordenamento e higiene, contraditoriamente, quando necessitam de serviços básicos que normalmente são desempenhados pelos imigrantes do campo, são frustrados pela presença dos seus “corpos sujos” dentro dos portões. Inclusive, segundo o autor, há placas nas “*gated communities*” afirmando se tratar de um “Bairro Residencial Civilizado”. De modo geral, o termo civilizado se associa ao controle social e até a repressão política, mas também, em escala global, ao discurso modernizador daquele país e o objetivo de construção de uma nação ordeira e coesa socialmente (POW, 2007).

A consideração principal do texto é de que prevalece nesses espaços uma forte ordem moral em conjunto com a aparência de tranquilidade, harmonia e civilidade. Esse contexto é possível, ao menos no campo das impressões, devido aos esforços de gestão imobiliária e dos residentes. Com o objetivo de perpetuar tais características, os moradores disseminam e reforçam discursos moralizadores que incidem, portanto, em geografias de exclusão (POW, 2007).

O último exemplo que destacamos nesse país, é um estudo mais generalista conduzido por Douglass, Wissink e Kempen (2012) que busca compreender algumas tendências habitacionais nas cidades chinesas após as reformas de 1978 e as políticas da década de 1990 que, de maneira geral, permitiram a propriedade privada e abriram o país para os investimentos globais. Nesse período ocorreu uma alteração profunda em aspectos populacionais e também urbano sendo que a população urbana cresceu algo entorno de 400 milhões. Verifica-se atualmente especializações funcionais, a difusão de “*urban enclaves*”, áreas comerciais, zonas econômicas especiais etc., interligadas por novas infraestruturas.

De maneira geral, os imigrantes das áreas rurais quando chegam nas cidades se aglomeram em bairros com aluguéis acessíveis, como as "*urban villages*", complexos próximos a fábricas, dentre outros espaços. Já em relação ao tipo de habitação escolhida por uma classe média urbana, a opção recai para aquelas desenvolvidas a partir da década de 1990 por incorporadores, que por vezes oferecem amenidades coletivas, como academias, segurança privada, escolas e as vezes hospitais (DOUGLASS; WISSINK; KEMPEN, 2012).

Os efeitos positivos desses "*urban residential enclaves*" varia de acordo com o contexto analisado. Segundo os autores, os principais aspectos associam-se à qualidade residencial desses espaços, à sustentabilidade dessas "*gated communities*", à segurança e à privacidade. Como alertam os autores, esses aspectos se alteram de acordo com os contextos e com as diferentes tipologias ofertadas para distintos segmentos econômicos. Quanto aos efeitos negativos do "*urban residential enclaves*", os autores destacam a despossessão de proprietários rurais que têm suas terras confiscadas para a transformação em terras urbanas, geralmente nessas operações os valores oferecidos pelas autoridades são insatisfatórios; a intensificação de processos de segregação e diferenciação social influenciando na coesão social além dos desafios ambientais que se avizinham (DOUGLASS; WISSINK; KEMPEN, 2012).

Nesse país, os muros podem ser percebidos de maneira distintas; enquanto que nas interpretações ocidentais normalmente são negativas, no oriente pode ser interpretado como identitários (HE, 2013). Douglass, Wissink e Kempen (2012) não identificam práticas sociais específicas ao fato de os residentes morarem em "*residential enclaves*". Afirmam que em vários casos podem haver diferentes acessibilidades para o encontro entre os moradores e os que vivem fora desses espaços; destacam que algumas amenidades oferecidas podem estar disponíveis para não residentes; dentre outros aspectos.

Em termos gerais, Douglass, Wissink e Kempen (2012) afirmam que ao analisar as transformações urbanas na China percebe-se uma tendência ao "*enclave urbanism*". Após as reformas de 1978 abriu-se caminho para a expansão marcada pela especialização funcional, influenciando também os empreendimentos residenciais. Por fim, afirmam que um número significativo de novos "*enclaves*" surgiu e que se associam a diferentes padrões, como os dormitórios de fábricas, as "*urban villages*" assim como diferentes tipos de conjuntos habitacionais. Entre eles, há variação em termos de habitantes, acessibilidade e prestação de serviços.

Comparando as considerações apresentadas com aquelas das cidades latino-americanas, podemos concluir que:

- Enquanto que nas cidades latino-americanas a estratificação social é histórica e base para a separação socioespacial dos sujeitos, na China outros elementos se apresentam como distintivos, tal como o local de origem (campo ou cidade);
- A matriz cultural, no caso Chinês, parece ter relevância maior na diferenciação dos sujeitos quando aspectos relacionados à moralidade, civilidade e limpeza representam critérios de aceitação ou repulsa em determinados espaços, enquanto que nas cidades latino-americanas a matriz de ordem socioeconômica ganha relevância;
- O papel do Estado também se diferencia, enquanto que nos países latino-americanos a sua ausência ou aparelhamento pelas elites influencia no acirramento das desigualdades, na China o Estado promove, ao mesmo tempo em que consente, sobretudo após a década de 1990, com novas formas de habitação sobrepostas àquelas preteritamente produzidas, predominando uma heterogeneidade na interpretação social sobre suas consequências no acirramento da estratificação social.

Outros exemplos empíricos e que nos ajudam a compreender as diversas faces da fragmentação poderiam ser citados como Rodríguez, Martínez e Guenaga, (2001); Chétry, (2013); Prévôt-Schapira e Pineda, (2008); La Mackillop e Boudreau, (2008); Thuillier, (2000); dentre outros. Em todas essas pesquisas temos elementos para pensarmos as transformações contemporâneas que vêm ocorrendo nas cidades em diferentes realidades socioespaciais.

A partir do exposto, parece-nos que diante das dificuldades de agirmos pelo campo da política urbana para superarmos os problemas urbanos, a resposta vem a partir de lógicas privadas que ao mesmo tempo em que negam o seu enfrentamento, amplia a distância entre os diferentes sujeitos. Outra consideração que surge a partir do discutido é a necessidade de situarmos no espaço e no tempo dos contextos observados. Foi possível perceber que os processos apesar de compartilharem semelhanças nas suas manifestações em diferentes realidades, as especificidades devem ser consideradas, sobretudo quando se realiza um exercício como o que fizemos.

1.3 Considerações sobre as mobilidades

O conceito de mobilidade normalmente vem acompanhado de inúmeras locuções adjetivas: mobilidade urbana, mobilidade social, mobilidade sustentável, mobilidade virtual

etc⁸., diante dessa multiplicidade de terminologias que indicam recortes analíticos e temporais específicos, mas que em maior ou menor medida se articulam uns com os outros, faz-se necessário uma rápida síntese sobre algumas delas, além da definição da terminologia adotada por nós.

Talvez aquela que atualmente se encontra no centro das discussões seja a de mobilidade sustentável. Segundo Herce Vallejo (2009), a sustentabilidade associa-se às questões energéticas, ambientais e também sociais. Para o autor, esses três aspectos articulam-se à mobilidade objetivando uma maior justiça social, ainda que as questões energéticas e ambientais tenham prevalecido no debate público.

Por outro ângulo, Banister (2008, p. 78) afirma que a mobilidade sustentável é uma forma alternativa para apreender a complexidade das cidades associada ao uso do solo e do transporte, aproximando-se de ações que visam reduzir a quantidade de viagens e incentivar a multimodalidade. Essas ações, ainda segundo o autor, perpassam pelo debate político e pela opinião pública para que de fato as mudanças ocorram. Nas palavras do autor:

Public acceptability of sustainable mobility seems to be high provided that social norms can be changed and the policy measures are presented as a package that can effectively be implemented. The process needs to build up trust and respect between the different actors over time, so communication and active involvement are essential. It also seems that legitimacy must be based on a participatory and inclusive approach that involves “selling” the message of sustainable mobility to individuals, groups and localities through explaining the need for changes in behaviour and convincing them of the importance of their contribution.

Carvalho (2016, p. 17) especifica os aspectos que para ele compõem os três aspectos da mobilidade sustentável (ambiental, econômica e justiça social), apresentando um quadro de características que simplificam a complexidade que muitas vezes é banalizada pela utilização do conceito de mobilidade sem precisão teórica e analítica. Na questão ambiental menciona: o desenvolvimento de tecnologias mais limpas em emissões e ruídos, sobretudo associadas aos automóveis; a adequação em termos de infraestrutura e presença de veículos em espaços de preservação histórica e ambiental e, por fim, a necessidade de integração entre o planejamento urbano e os transportes. Na questão econômica menciona: políticas públicas que equacionem os custos do transporte público em relação à oferta e demanda gerando modelos de

⁸ Mobilidade residencial, caracterizada pelo local de moradia e os deslocamentos em direção a outro local no espaço urbano; mobilidade ocasional, que não respeita nenhum padrão de distância, motivo ou tempo; mobilidade semanal, associada aos deslocamentos entre o local de moradia e as atividades cotidianas como o trabalho e o estudo; mobilidade quotidiana, aquela que é obrigatória devido aos compromissos estabelecidos ao longo das fases da vida etc. (PEREIRA, 2008).

financiamento e remunerações viáveis e investimentos nas redes e nos serviços permanentes. Por fim, na questão da justiça social menciona: tarifas de transporte público inclusivas; combate a imobilidade dos mais pobres; adequação das tarifas as rendas dos usuários mais pobres e acessibilidade universal no transporte público. Neste último ponto, cria-se outro “embaraço” envolvendo a mobilidade, que é a constante confusão com o termo acessibilidade.

A acessibilidade também é um conceito polissêmico (CARDOSO; MATOS, 2007) e não deve ser confundido com a mobilidade (WHITACKER; SOUSA, 2014). A acessibilidade pode ser interpretada a partir da possibilidade que o sujeito tem, por meio de um sistema de transporte, em acessar determinados locais. Nessa perspectiva, a acessibilidade seria então os deslocamentos possíveis (DUTENKEFER, 2016), associados não somente à oferta de infraestruturas, mas também às condições preliminares da realização desse deslocamento, como renda, horários, itinerários, espaços públicos atrativos etc.

Dessa forma, a acessibilidade no espaço urbano pode ser entendida enquanto um indicador da exclusão socioespacial (CARDOSO; MATOS, 2007), de forma que aliada a outros aspectos, como educação, renda, habitação etc., compõem um quadro analítico que nos ajuda a compreender os diferentes usos e apropriações dos espaços na cidade.

Outra terminologia muito difundida é a mobilidade urbana, encontrada em muitos documentos oficiais. Segundo Lévy (2009, p. 108):

A evocação da “mobilidade urbana” em sentido genérico geralmente suaviza a multiplicidade de casos de figuras possíveis e simplifica ao extremo os processos que são na realidade muito complexos, na medida em que associam localizações, motivações, escolhas e arbitragens, modos de circulação, restrições temporais, sociais, familiares ou econômicas em particular.

No Brasil, a base da mobilidade urbana remonta à Constituição Federal de 1988, que incorporou um capítulo sobre políticas urbanas ao mesmo tempo em que estabeleceu que o transporte público é um serviço essencial de responsabilidade municipal. A Lei Federal nº 10.257/2001 estabeleceu o Estatuto da Cidade buscando reconhecer e dar respostas aos diferentes problemas urbanos existentes em todo território brasileiro, tendo em vista que o documento se constituiu num norteador e instrumento urbanístico (BATTAUS; OLIVEIRA 2016). Com o Estatuto da Cidade (2001) e com a criação do Ministério das cidades em 2003, a mobilidade urbana passou a ganhar destaque no Brasil (SILVA; COSTA; MACEDO 2008).

Para além das cartilhas e da estruturação institucional⁹ da mobilidade urbana no Brasil, há uma relação direta entre os estudos de mobilidade urbana e o planejamento urbano. Em suma, a partir do planejamento¹⁰ urbano uma série de positivities podem ser desenvolvidas para que os sujeitos tenham a oferta de melhores condições de mobilidade urbana, com consequências nas suas acessibilidades. Essas positivities podem se relacionar à redução da distância dos deslocamentos e ao incentivo por meio da disponibilidade de outros modais de transportes (BANISTER, 2011), de modo que influencie na proposição de ambientes urbanos de melhor qualidade, tanto em termos de sociabilidade, quanto de infraestrutura.

Nesse contexto, o transporte coletivo assume o protagonismo enquanto elemento capaz de arrefecer as desigualdades socioespaciais características de parte das cidades brasileiras. Segundo Gomide (2003), no caso da inexistência de uma rede de transporte coletivo que seja socialmente efetiva em garantir acessibilidade, ocorrerá um significativo aumento no tempo do deslocamento dos mais pobres. Consequentemente, esse tempo poderia ser destinado para outras atividades remuneradas ou então para o lazer, além do fato de que grandes tempos de deslocamentos incidem na produtividade do trabalhador.

Barbosa (2014) remete ao tempo de deslocamento dentro da cidade, sobretudo das áreas periféricas para as áreas centrais, como "tempo imposto", o qual degrada a vida cotidiana pois priva parte da população de momentos de descanso, lazer etc. O contexto no qual esse fenômeno ocorre é mais ligado às metrópoles devido às distâncias absolutas, porém, em casos de baixa efetividade do transporte público - ausência de horários e linhas - esse fenômeno também ocorre nas cidades médias, marcado pelas características próprias do local.

Dessa forma, o transporte coletivo impacta diretamente na vida de um contingente significativo de sujeitos que o utilizam¹¹ para acessar serviços, trabalho, lazer etc. Por sua vez, a inexistência ou precariedade desse serviço público influencia diretamente na vida dessas pessoas, restringindo, por exemplo, as oportunidades de trabalho, as "escolhas" do local de moradia, assim como dificultam o acesso aos serviços que estão distribuídos pelo espaço urbano (GOMIDE, 2003).

Como pode-se notar, num contexto da justiça social, as condições de mobilidade variam de acordo com inúmeros fatores como renda, gênero, localização espacial, dentre outros.

⁹ Não temos como objetivo explorar a legislação sobre o tema, porém, caso o leitor se interesse, sugerimos a leitura de Vasconcellos, Carvalho e Pereira (2011).

¹⁰ O planejamento pode ser entendido como um processo contínuo que é mais amplo do que os interesses político-partidários e que necessita de diretrizes multidisciplinares para regular suas ações (BATTUS; OLIVEIRA (2016).

¹¹ Com exceção do metrô, após o aumento da renda há uma substituição do transporte público para o transporte individual (GOMIDE, 2003).

Quanto à renda, os mais ricos realizam uma quantidade maior de deslocamentos durante o dia do que os mais pobres (CARVALHO, 2016), somando-se a outras desproporções entre os grupos sociais, acirrando, dessa forma, as desigualdades no espaço de parte das cidades brasileiras.

Salazar (2017) sugere que como forma de identificarmos e analisarmos esse contexto de desigualdade associado à mobilidade, seria necessário analisar o movimento, sua intensidade, velocidade, extensão ou ritmo e destinos dos sujeitos aliado à compreensão do conjunto de infraestruturas - que muitas vezes também se alteram, mas num ritmo mais lento – que dão suporte ao movimento.

Nesse sentido, o aspecto técnico sobressaia revelando o planejamento das infraestruturas de transportes e a engenharia envolvida. Porém, apesar de constituir-se num aspecto importante, a mobilidade não pode ser pensada apenas a partir das ciências da engenharia. Contribuições importantes vieram de outros campos científicos, como urbanistas, geógrafos, sociólogos, antropólogos, etc., ampliando a interpretação da mobilidade para uma dimensão social.

Dessa forma, não há restrição do entendimento e teorização a determinada ciência, pelo contrário, a mobilidade é um conceito que transita entre as ciências. Sua compreensão associa-se à diversas pesquisas: movimento de pessoas, movimentos de objetos e informações; práticas corporais; infraestruturas e sistemas, tanto físicos como informacionais etc. (SHELLER, 2014; BALBIM, 2016; HANNAM; SELLER; URRY, 2006). Dessa forma, é necessário pensar em espaços da mobilidade para além da sua materialidade técnica, que é importante, mas não suficiente (ORFEUIL, 2001).

Na sociologia, a mobilidade normalmente é entendida a partir da sua composição com o social, referindo-se aos movimentos dos sujeitos ou grupos em relação a hierarquia das classes sociais (SHELLER, 2014). A geografia, por sua vez, a partir da sua preocupação espacial, contribui para o entendimento da mobilidade a partir dos seus conceitos (território, por exemplo) e do acúmulo de interpretações que consideram o espaço a partir da sua dimensão social, atentando para a relação entre os sujeitos e o espaço em constante (re)produção. Também se associa aos fluxos de bens e pessoas, ao tráfego, ao sistema de transportes e às políticas de planejamento (HUGUENIN-RICHARD, 2010). Diante dessas possibilidades, a mobilidade não é um fenômeno homogêneo nem tema de consensos (BONSS; KESSELRING, 2004).

A ideia de mobilidade associada à produção social do movimento (ROSENBERG; SHANNON, 2018) ultrapassa a noção de deslocamento físico (BALBIM, 2016; BARBOSA, 2014) na medida em que é possível por meio de sistemas tecnológicos estar em vários lugares em tempos diferentes. O deslocamento, portanto, é superado pois a mobilidade pressupõe

causas e consequências associadas às condições e posições individuais ou de um grupo (BALBIM, 2016).

No âmbito dessas reflexões e perspectivas, um novo paradigma das mobilidades foi defendido por Sheller e Urry (2006). Neste paradigma a mobilidade é entendida a partir do seu sentido genérico e amplo, considerando o movimento físico, o movimento de imagens e informações, as infraestruturas imóveis que organizam os fluxos em múltiplas escalas (SHELLER; URRY, 2006), mas com especial interesse, para nós, nas relações espaciais de mobilidade e imobilidade.

O paradigma da mobilidade associa, em maior ou menor medida, à sua antítese, ou seja, a imobilidade, de modo que os estudos sobre as mobilidades são resultados, também, da insatisfação com o foco na fixidez (CRESSWELL, 2012). Dessa forma, o que diferencia essa abordagem é, portanto, a análise e a explicação dos processos e fenômenos a partir do movimento e pausa (CRESSWELL, 2011) perpassando outros campos teóricos devido à sua centralidade contemporânea.

Substancial nessa nova abordagem é a consideração de uma grande variedade de movimentos que se processam em múltiplas escalas, variando do corpo ao globo, possibilitando uma leitura mais holística das mobilidades (CRESSWELL, 2010). Para tanto, questões, teorias e procedimentos metodológicos que captem as maneiras como o mundo social opera por meio das práticas socioespaciais são especialmente importantes para o avanço das pesquisas (SHELLER, 2014).

Neste paradigma, considera-se também novas formas de mobilidades, essas possibilitadas por meio da tecnologia em rede que articulam os lugares que estão conectados no mínimo em finas redes tecnológicas umas com as outras, estendendo os fluxos (SHELLER; URRY, 2006). Nesse contexto, as mobilidades influenciam cada vez mais na reorganização das instituições diante da intensificação do movimento, seja de pessoas, informações, mercadorias ou capital (HANNAM; SHELLER; URRY, 2006).

Em síntese, um conjunto de temas podem ser analisados a partir das mobilidades, como a centralidade do movimento no funcionamento das instituições e práticas sociais; os distintos modos de mobilidades e suas combinações, indo desde viagens físicas de pessoas e objetos até viagens imaginativas; o desenvolvimento de novos procedimentos metodológicos qualitativos e quantitativos que capturem o movimento; as mobilidades e o conjunto complexo de amarrações que são organizadas a partir de infraestruturas imóveis; a ênfase em como novas práticas sociais podem emergir complexificando a realidade em movimento; a verticalização

da análise nas redes, nos fluxos, nas relações entre sistemas móveis e imóveis, dentre outras perspectivas (SHELLER; URRY, 2016).

Enquanto conceito basilar nas ciências sociais do espaço (LÉVY, 2009) a distância também passou a ser problematizada a partir dessa proposição paradigmática, sendo convidativa a ser refletida a partir da sua dimensão social (DUTENKEFER, 2016).

Lévy (2009) entende a distância como um "atributo" considerando duas ou mais realidades, mediada pelo "grau de separação", em resumo, a distância é o "impedimento", seja "forçado ou involuntário da interação". Ainda segundo o autor (2001), as distâncias euclidianas não devem ser renegadas a uma posição inferior na análise, mas devem fazer parte de um sistema integrado de informações e dimensões que articulados produzem uma explicação sofisticada para as mobilidades.

Portanto, apesar de relativas, as distâncias físicas constituem-se, a depender da realidade analisada, aspecto significativo na precarização da vida cotidiana e no alijamento de oportunidades de trabalho, lazer, acesso a serviços de saúde etc., (BARBOSA, 2014) como já mencionado. Em vez de congelada e abstrata, separado da experiência de atravessá-la, a distância tem sido apresentada como relacional, significativa, social e política (ARIEL HANDEL, 2018, p. 484).

O paradigma das mobilidades, possibilita, portanto, questionarmos a noção de distância (ARIEL HANDEL, 2018) uma vez que os conteúdos sociais (relações de poder, sentimentos, histórias etc.) são considerados na análise. Dessa forma, a diferença no potencial de mobilidade dos sujeitos não é apenas uma parte no contexto da desigualdade socioeconômica, mas se constitui como elemento central na sua reprodução (ORFEUIL, 2010).

A escala geográfica também vai ter uma implicação direta nessa nova construção sobre as mobilidades, no sentido de que se o enfoque está no movimento e na pausa, ele se processa a partir de diferentes formas, desde o movimento corporal dos sujeitos até os fluxos globais de mercadorias ou finanças (CRESSWELL 2011).

Podemos pensar nos movimentos e nos fluxos de capitais, na abertura comercial dos países, na articulação entre os territórios por meio das infraestruturas de transportes etc., por outro lado, podemos pensar naquelas micromobilidades, que se passa na escala do corpo e do tempo cotidiano. Diante de tamanha abertura analítica, o delineamento de sistemas explicativos e procedimentos metodológicos adequados são de fundamental importância para o desenvolvimento das pesquisas (SHELLER, 2014).

Outro aspecto relevante relaciona-se aos sistemas científicos informacionais que vêm paulatinamente alterando as práticas socioespaciais das mobilidades das pessoas. Em termos

gerais, a métrica e a distância absoluta perdem força explicativa enquanto que o tempo aumenta sua importância ao passo em que as redes técnicas possibilitam a interação social na qual a mobilidade física do sujeito é colocada de lado, influenciando diretamente nas suas práticas socioespaciais (ORFEUIL, 2001).

Para além das mudanças nas ruas, praças e acesso às infraestruturas, há um incremento cada vez maior das tecnologias de informação que, sinalizam, orientam e informam/desinformam os usuários em tempo real (SHELLER; URRY, 2016). Além disso, a disseminação de sistemas compartilhados de veículos, aplicativos de mobilidade e uso sob demanda sinalizam alterações importantes na forma como as pessoas, os objetos e o imaterial se movem e, sobretudo, articulam-se. Dessa forma, há uma sobreposição de redes e tecnologias que influenciam nas velocidades, produzindo "velocidades múltiplas" (LÉVY, 2009, p. 2), implicando em estiramentos ao passo que o espaço vem sendo produzido de maneira diferencial, pautado na desigualdade e exclusividade, influenciando em formas rápidas e lentas, obviamente destinadas a diferentes sujeitos e grupos.

Büscher e Urry (2009) apontam cinco mobilidades que numa relação de interdependência produzem a vida social, são elas: a viagem corporal para as atividades cotidianas ou esporádicas; a movimentação física dos objetos; a viagem imaginativa possibilitada por meio da fala e das múltiplas mídias visuais; a viagem virtual possibilitada pelo desenvolvimento técnico informacional e intensificada atualmente; por fim, a viagem comunicativa pessoal, atravessada pela tecnologia de informação.

A vida social, portanto, vem sendo impregnada de conexões que a tornam mais móvel ou mais lenta. Essas conexões podem ser representadas pela materialidade das formas espaciais, aeroportos, rodovias, hotéis, estações etc., que a depender das possibilidades do sujeito o tornam mais móvel ou estático (SHELLER; URRY, 2006). Ou então pela inserção do sujeito em relação à conectividade, articulada a sua capacidade de adquirir os equipamentos para tal (*smartphones*, computadores, *tablets*, etc.), como também a depender dos sistemas disponíveis no seu local de inserção.

Nesse contexto, a vida social pressupõe uma presença intermitente, logo, deslocamentos constantes pelos diferentes modos de movimento, seja de pessoas, mercadorias ou ideias. Os deslocamentos podem ser entendidos a partir da escala do corpo na sua relação com os espaços e os objetos técnicos (BANISTER, 2011), em articulação com as redes de encontro entre os sujeitos, além de toda a normatização desses deslocamentos, os significados e simbolismos presentes nesse movimento permite uma apreensão da prática socioespacial. Nesse sentido,

cada aspecto mencionado ou observado vai interagir dialeticamente uns com os outros, sendo animados pelo movimento.

Di Méo (1999) fazendo referência a obra de Hägerstrand, afirma que o movimento repetitivo e quase que automático que anima o cotidiano¹², é resultado das restrições impostas pela natureza do corpo e também pelos diferentes contextos físicos e suas características próprias que restringe as atividades que ali ocorram. Concordamos com autor que as práticas socioespaciais estão sob constante influência das estruturas socioeconômicas e culturais, assim como também não se limitam a elas, revelando surpresas e imprevistos ao longo da sua repetição cotidiana. Nesse caso, o cotidiano se reproduz por contatos sociais e materiais num contexto interativo, expressados a partir das experiências dos sujeitos envolvidos, assim como suas expressões observadas no espaço.

Toda ação humana, por mais simples que seja, ou mais cotidiana possível, possui um caráter transformacional, seja do indivíduo, dos indivíduos que os cercam ou do próprio espaço que ele produz. Como afirma Lévy (2009), as atividades cotidianas com levar os filhos à escola, comprar pães, conversar com vizinhos etc., ainda são táticas comuns e devem ser consideradas quando pensamos as mobilidades.

Quanto à temporalidade, trabalharemos com aquelas mais curtas, que se processam no dia a dia (BALBIM, 2016), orientadas pela atividade laboral - mas não apenas limitada a ela - sendo repetitiva e diária, resultando em padrões das práticas socioespaciais. Mais do que saber o local de origem e destino, para nós é importante esclarecer as estratégias, possibilidades, conteúdos concretos e simbólicos da mobilidade desses sujeitos a partir do seu teor social.

A nossa preocupação vai ao encontro da ideia de Cresswell (2011) no sentido de que a ponte que se constrói entre as questões do transporte e as mobilidades devem apontar para os significados e conteúdos dos movimentos, consequentemente, do espaço que ele produz, sendo chamada por nós de mobilidade socioespacial.

Consideramos, portanto, que a mobilidade socioespacial desempenha um papel central na cidade, além disso, ocupa uma quantidade de tempo significativa dos indivíduos (ORFEUIL, 2001), aliado ao fato de que os meios de transportes não são apenas modos de se chegar mais rápido num ou outro lugar, são também capazes de fornecer diferentes experiências a partir da dotação social que é reproduzido neles (SHELLER; URRY, 2006).

¹² O cotidiano pode ser entendido como um conjunto de rotinas que se associam fortemente ao movimento, ao deslocamento, aos trajetos, tendo como plano de fundo um espaço e um tempo (SOTO, 2013).

Adotamos a mesma postura de Kesselring (2006) no sentido de compreendermos que a mobilidade socioespacial se organiza a partir de múltiplas situações contextuais que envolvem as dimensões econômica, política, espacial, experiencial e também de poder. Com a individualização dos sujeitos perceberemos que essas dimensões articulam-se a partir dos seus movimentos no tempo e no espaço. Dessa forma, essas dimensões darão contornos à sua experiência urbana, ao mesmo tempo em que por ela é forjada. A mobilidade socioespacial compreendida dessa maneira, representa um tipo de capital que distingue e aponta as diferenças entre os sujeitos no espaço urbano a partir do movimento, articulando os deslocamentos e a forma como eles ocorrem como causa e consequência de uma estratificação econômica gerada, dentre outros fatores, pela apropriação desigual da riqueza, projetada no espaço urbano e na vida cotidiana.

CAPÍTULO 2

AS MUDANÇAS DO ESPAÇO URBANO ENTRE AS DÉCADAS DE 1960 E 1980:

A CONSOLIDAÇÃO DE UMA CAPITAL E O
SURGIMENTO DE UMA CIDADE MÉDIA



2.1 Metodologia e perspectivas analíticas

Entre as décadas de 1960 e 1980 ocorreu um aumento expressivo da população estabelecida nas cidades brasileiras. Aproximadamente cinquenta milhões de habitantes integraram-se à população urbana. É nesse período que ocorreu uma especialização do território, marcada pelo aprofundamento da divisão territorial do trabalho (SANTOS, 2018).

Nesse contexto, a Região Centro-Oeste e, mais especificamente, o estado de Mato Grosso do Sul, foram espaços atrativos para a instalação de novas redes técnicas diante da ausência de uma infraestrutura diversificada. A implantação de inovações no território visando sua integração às economias das regiões Sul e Sudeste do país ocorreu numa velocidade diferenciada, comparada com as outras regiões do país no mesmo período. Como consequência, por exemplo, as taxas de urbanização foram significativamente altas, concomitante à instalação de toda materialidade indispensável para o desenvolvimento de uma economia que exigia cada vez mais movimento (SANTOS, 2018).

Do ponto de vista histórico, as fases que caracterizam o desenvolvimento nacional, com suas feições políticas, econômicas e ideológicas, influenciaram, de maneira geral, nas fases de desenvolvimento regional, com implicações nas etapas de desenvolvimento das principais cidades (SILVA, 2000). Por meio dos processos, por exemplo, considerando a sobreposição de temporalidades, é possível interpretarmos os eventos que influenciaram decisivamente na constituição concreta e simbólica dos diferentes espaços que compõem as cidades de Campo Grande e Dourados, investigadas por nós.

Concordamos com Dematteis (1998) quando afirma que para interpretarmos é preciso clareza na caracterização da escala geográfica analisada. Em ambas cidades, definimos a sua própria escala para a análise dos processos, fenômenos e eventos, porém, a todo momento ultrapassamos essa escala, num movimento analítico interestelar, cujo objetivo foi estabelecer uma análise fidedigna aos objetos analisados. Nesse sentido, esforçamo-nos analiticamente para definir as intensidades, os ritmos e os efeitos das dinâmicas e das lógicas, assim como suas formas e conteúdos resultantes na vida urbana. Além disso, a dimensão do tempo histórico se revelou de suma importância, pois é a partir dela que compreendemos algumas transformações socioespaciais em nossas cidades.

Em relação aos procedimentos metodológicos, utilizamos ferramentas de investigações advindas de outros campos do conhecimento, mais especificamente da História. Com o objetivo de recuperar elementos do passado que possibilitassem um ponto de partida para a

reconstituição – atrelada à teoria – das transformações do espaço urbano, realizamos pesquisa documental em jornais, imagens e publicações institucionais, bem como em revistas e livros.

É necessário ressaltar, como pontua Moro (2016), que os documentos (fontes periódicas) podem evidenciar ou camuflar determinados acontecimentos ou pontos de vista, dessa forma, de maneira alguma os documentos analisados podem ser interpretados como fontes neutras. O autor acrescenta que essa não neutralidade é ainda mais perceptível em fontes jornalísticas, onde é possível identificar olhares e interesses específicos. Portanto, para nós, essa fonte constitui-se num ponto de partida, um suporte que comporta múltiplas possibilidades de análise e que não deve ser lida de maneira literal, representando histórias de algo que aconteceu, não de forma isolada, mas compreendidas de modo relacional no espaço e no tempo.

Recorremos também à fotografia e a outras imagens enquanto recurso metodológico na composição desse capítulo. Além de ilustrar e documentar eventos sociais e naturais que ocorreram em determinado tempo e espaço, esses recursos foram utilizados na perspectiva da comunicação visual (SOUZA; PESSOA, 2013), ou seja, sua utilização ocorreu para consolidar a compreensão de eventos, processos e fenômenos tratados textualmente.

Quanto aos dados estatísticos, realizamos um trabalho de reorganização, visto que muitas informações estão publicadas de modo inadequado aos nossos objetivos. Dessa forma, por meio de planilhas (*Excel*) geramos os gráficos, os quadros e as tabelas. A cartografia (*ArcGis*) também foi um importante recurso.

No caso de Campo Grande, pesquisamos nos acervos do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul – IHGMS, do Arquivo Histórico de Campo Grande – ARCA e da Agência Municipal de Meio Ambiente e Planejamento Urbano – PLANURB. Nas pesquisas de jornais, especificamente, selecionamos os anos de 1965, 1970, 1975, 1980, 1983 e 1985, identificando as reportagens que fossem representativas e didáticas para os nossos objetivos. Em relação às fotografias, utilizamos aquelas que fossem de domínio público, ou seja, que não tivessem nenhum impedimento de ordem jurídica na sua reprodução. Várias fotografias disponíveis nos acervos supracitados são alvo de disputa judicial, como informado pelos servidores. Ao todo realizamos nove trabalhos de campo para pesquisa documental na cidade de Campo Grande durante o ano de 2019.

Consideramos os trabalhos de campo uma atividade de produção do conhecimento e não uma simples busca por informações que vão ao interesse dos objetivos do pesquisador. Em determinados momentos, assim como afirma Serpa (2006), é por meio dos trabalhos de campo que surgem novas possibilidades de analisar o objeto que, por vezes, induzem a uma proveitosa reorientação das nossas perspectivas analíticas. Ao mesmo tempo, os trabalhos não revelam

prontamente as contradições e complexidade envolvidas no objeto pesquisado, sendo necessário recorrer à teoria sob o risco de tornarem-se vazio de conteúdo (ALENTEJANO; ROCHA-LEÃO, 2006).

Quanto à pesquisa na cidade de Dourados, devido ao momento pandêmico que perpassou a produção dessa tese, não tivemos a oportunidade de visitar acervos importantes. Porém, como nesse capítulo o principal recurso metodológico foi a pesquisa em fontes históricas, especificamente nos jornais, tivemos a ventura de ter acesso a um dos principais jornais da cidade que se encontra digitalizado. Para tanto, recorremos ao Centro de Documentação Regional (CDR), laboratório pertencente à Faculdade de Ciências Humanas (FCH) da Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD).

Os anos selecionados para a pesquisa foram os mesmos adotados para a cidade de Campo Grande. Além dessa fonte de pesquisa, também realizamos um trabalho de campo juntamente com a equipe de docentes e estudantes designados para a pesquisa em Dourados no âmbito do projeto temático¹³. Esse primeiro trabalho de campo teve caráter introdutório, visando aproximar a equipe das principais características da cidade. Complementar ao exposto, também vimos participando de debates e reuniões periódicas com a equipe, possibilitando a produção coletiva e compartilhada do conhecimento.

Além deste subitem de caráter metodológico, iniciamos o subitem 2.2 pela análise da cidade de Campo Grande, cujo texto está fortalecido pela dimensão empírica. Isso ocorreu devido à quantidade de trabalhos de campo realizados, resultando num maior volume de informações. Isso não quer dizer que o referencial teórico esteja esvaziado, pelo contrário, se mostrou importante como suporte para nossas análises.

No subitem supracitado apresentamos dados populacionais e verticalizamos a análise nas consequências da chegada de um grande contingente populacional vindo do campo e de outras regiões do Brasil na cidade de Campo Grande. Nesse sentido, analisamos as características socioespaciais da produção do espaço urbano naquele período. Destacamos a produção habitacional associada ao modelo fortemente influenciado pela Política Habitacional, tendo como suporte fotografias e reportagens dos bairros produzidos.

Posteriormente, analisamos algumas mudanças de ordem econômica, como o desenvolvimento do comércio e dos serviços, por exemplo. Por fim, relacionamos as transformações no espaço urbano com as mudanças nas práticas cotidianas dos sujeitos,

¹³ Pesquisa intitulada: Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos (FragUrb), aprovada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP, na qualidade de Projeto Temático.

destacando novos tipos de sociabilidade. Os principais autores que nos auxiliaram nessa parte foram: Santos (2014, 2018); Arruda (1997, 2006), Bastazini e Bartimann (2021), Royer (2009), dentre outros.

Em seguida, no subitem 2.3, debruçamo-nos sobre a cidade de Dourados. Nessa parte, apresentamos elementos básicos para a sua caracterização no período (1960 – 1980), destacando os aspectos populacionais, por exemplo. Logo em seguida, nossas análises partiram para outro espaço que se articula com a cidade, no caso, o campo. Essa parte é especialmente importante considerando que em Dourados se revelou mais explicativa para as transformações na cidade do que em Campo Grande. Desse modo, analisamos com maior profundidade bibliográfica os aspectos relacionados àquilo que ficou conhecido como modernização das atividades agropecuárias, com destaque para a tecnificação das lavouras. Nesse contexto, destacamos algumas políticas implementadas pelo Estado durante o período com o objetivo de elucidar suas influências na região e, mais especificamente, seus desdobramentos na cidade de Dourados.

Posteriormente, analisamos as transformações no espaço urbano, destacando aspectos relacionados à política habitacional do período, por exemplo. É nesse momento que a partir da literatura e das fontes pesquisadas, reforçamos a importância dos processos ativados no período em tela na redefinição da diferenciação socioespacial na cidade. Por fim, finalizamos destacando a consolidação regional da cidade e o reforço da sua centralidade, assumindo, de fato, o papel e as funções de uma cidade média na porção meridional do estado de Mato Grosso do Sul.

Os principais autores que nos auxiliaram nessa parte foram: Silva (2000); Calixto (2001, 2008, 2009, 2019); Calixto e Bernardelli (2016); Bezerra e Cleps Jr (2004); Delgado (2001); Teixeira (2005); Graziano da Silva (1998); Oliveira et al (2014); Matos e Pessôa, (2011); dentre outros.

Por fim, no último subitem deste capítulo, a referência que nos orienta do ponto de vista teórico e processual no desafio de estabelecer duas cidades em perspectiva comparada é Sposito (2016). Adotamos o que a autora definiu como a “comparação entre conjuntos diferentes entre si”. Segundo a autora, a partir de elementos previamente estabelecidos, pode-se reconhecer como que se constitui determinado processo, dinâmica, evento etc., em realidades socioespaciais diversas. Desse modo, exemplificando por meio da nossa pesquisa, estabelecemos as cidades de Campo Grande e de Dourados considerando que são distintas entre si em vários aspectos: condição na rede urbana; interações espaciais; condição de capital administrativa no caso de Campo Grande; condição de cidade média (CALIXTO, 2019) no caso

de Dourados; dentre outros aspectos que serão destacados ao longo dos capítulos. Porém, essas cidades podem ser comparadas a partir da definição dos elementos analíticos, em nosso caso, neste capítulo: a modernização das atividades agropecuárias; a influência das políticas públicas estatais entre as décadas de 1960 e 1980; as características e consequências da efetivação da política habitacional; dentre outros elementos pesquisados.

Uma preocupação levantada por Sposito (2016, p. 32-33) e que se faz presente ao longo da pesquisa diz respeito à limitação de compreendermos processos e dinâmicas em si próprias, redundando, desse modo, em uma perspectiva causal. A autora adverte, ao contrário, que se deve “buscar graus de generalização suficientemente abrangentes para que se possa apreender semelhanças e diferenças”, indicando ainda que devemos potencializar a compreensão das articulações “segundo seus tipos e intensidades” presentes naquilo que se compara.

Como fundamento para a análise comparada entre dois contextos socioespaciais distintas elencamos o que Sposito (2016) chamou de fundamentos de método, sendo eles: o par qualidade x quantidade, a articulação entre as escalas geográficas e a tríade geral, particular e singular.

Como forma de organizarmos e tornar mais didática a análise comparativa, ao final desse capítulo retomamos os principais aspectos discutidos e os analisamos a partir desses fundamentos. Desse modo, a comparação entre as cidades ficou restrita à síntese.

2.2 Campo Grande: do dinamismo econômico à cidade rarefeita¹⁴

Entre as décadas de 1960 e 1980 houve mudanças significativas e rápidas em vários aspectos da realidade brasileira: aumento da população urbana; êxodo rural; golpe militar com cerceamento das liberdades individuais e das formas de organização coletivas; implementação de políticas desenvolvimentistas; consolidação da industrialização brasileira, dentre outros aspectos de ordem política, econômica, cultural e social.

Concomitante ao aumento demográfico urbano, ocorreu uma especialização do território com a implementação de infraestruturas em determinadas regiões que possibilitassem a circulação e a movimentação de bens e capitais. Nesse sentido, o período é marcado por um novo patamar na divisão territorial do trabalho (SANTOS, 2018), caracterizado tanto pela incorporação de novos espaços ao sistema produtivo, por meio da expansão das áreas de

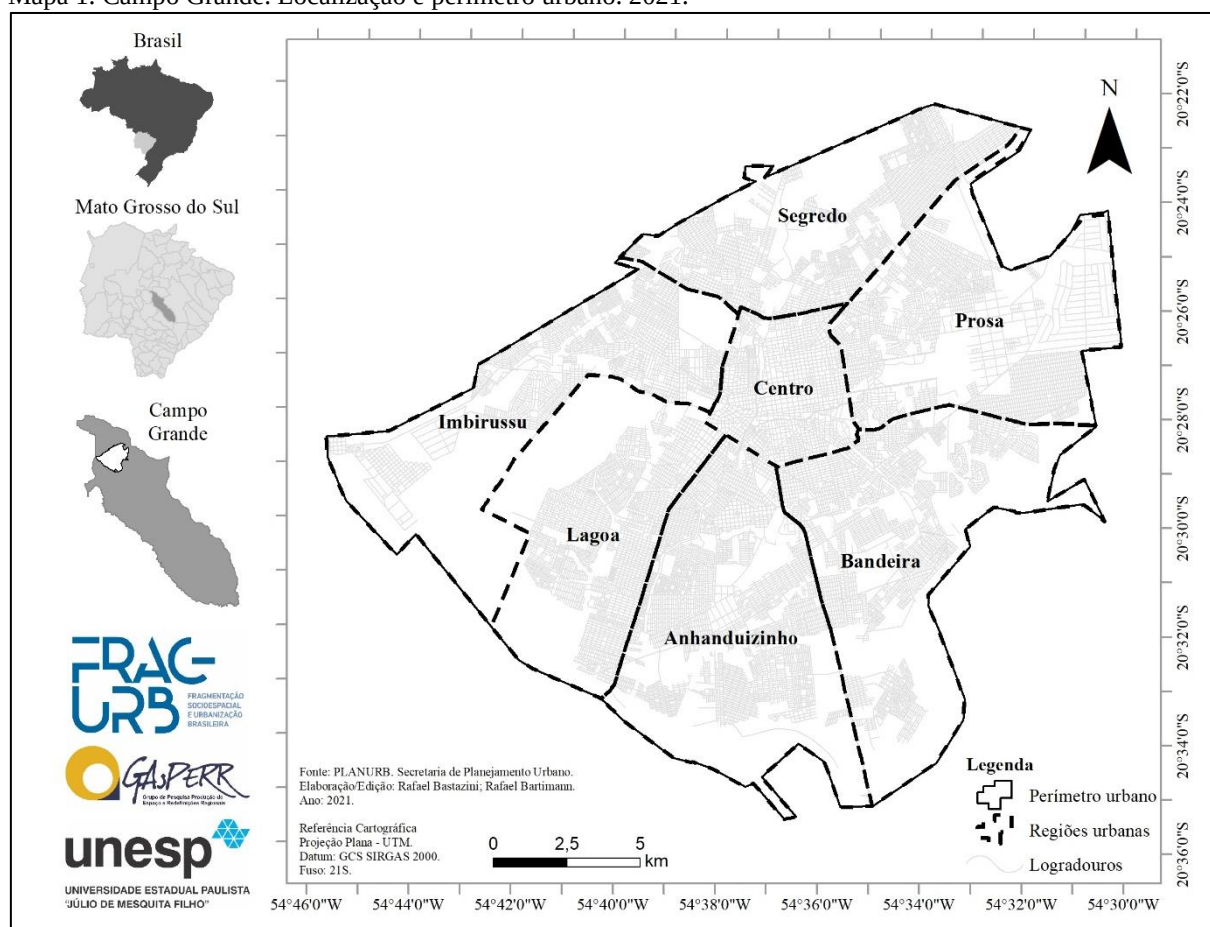
¹⁴ Utilizamos uma metáfora entre o ar rarefeito que basicamente possui pouca concentração e densidade de gases, e o espaço da cidade de Campo Grande, caracterizado, dentre outros aspectos, pela sua baixa densidade populacional.

fronteira agrícolas, por exemplo, ou pela implementação de novas técnicas e tecnologias nos espaços já especializados.

É certo que o processo de urbanização ocorreu em diferentes ritmos no território brasileiro, influenciado, dentre outros fatores, pelo grau prévio de ocupação do território em termos populacionais e de infraestrutura. Portanto, apesar de ter sido um movimento geral, manifestou-se de diferentes maneiras e desdobrou-se em outras inúmeras, combinando e modificando as relações socioespaciais e econômicas em múltiplas escalas.

Nesse contexto, localizado na região central de Mato Grosso do Sul, o município de Campo Grande tornou-se sede do estado no ano de 1979, com a implementação do Governo estadual após o desmembramento do estado de Mato Grosso, no ano de 1977 por meio da Lei Complementar nº 31. Porém, antes mesmo de tornar-se a capital, a cidade de Campo Grande já despontava como importante centro econômico da Região Centro-Oeste (mapa 1).

Mapa 1. Campo Grande. Localização e perímetro urbano. 2021.



Inicialmente, no período em tela, tivemos um rápido aumento da população, acompanhando um movimento que se processou em todo o território nacional, mas, por certo, com diferentes consequências de acordo com as localidades. Em 1960 o município de Campo Grande tinha uma população de aproximadamente 73 mil habitantes, enquanto que em 1970 esse número aumentou para aproximadamente 140 mil habitantes e por fim, na década de 1980, aproximava-se dos 288 mil habitantes. Em termos percentuais, o aumento verificado foi de aproximadamente 292% no período destacado.

Quando analisamos apenas a população urbana o aumento percentual chega a aproximadamente 401% no período, ou seja, ultrapassando o aumento total da população do município. Em outras palavras, esse crescimento significativo da população urbana traduziu-se, por exemplo, na demanda por direitos como o da habitação.

Já a população rural, no mesmo período, teve uma diminuição de aproximadamente 48%, com destaque para a transição entre as décadas de 1970 e 1980. Isso ocorreu, dentre outros fatores, pelo avanço do processo de modernização conservadora das atividades agropecuárias, com destaque para a agricultura.

No que tange à participação da população urbana no total, percebemos que entre 1960 e 1980 houve, de fato, um incremento na quantidade de pessoas vivendo na cidade, passando de 75,9% para 96,8%, respectivamente (tabela 1). Enquanto isso, no país, a porcentagem de pessoas vivendo nas cidades aumentou de 45,5% para 68,8% no mesmo período, evidenciando, deste modo, o rápido crescimento, sobretudo urbano, de Campo Grande.

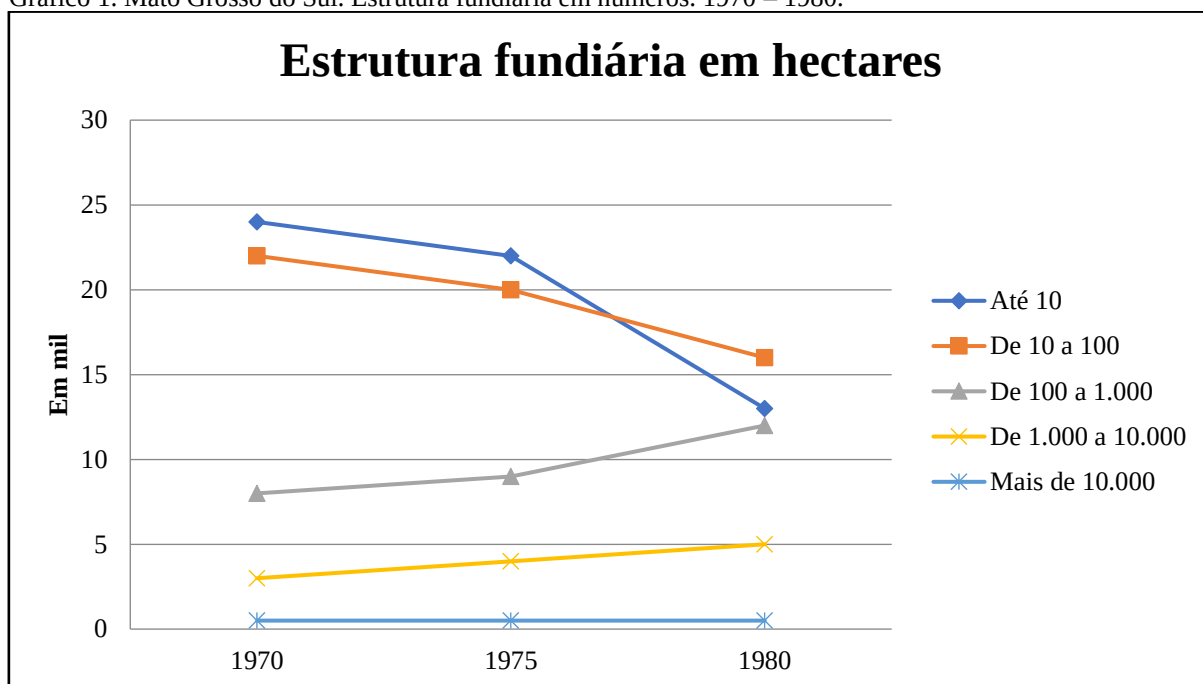
Tabela 1. Campo Grande. População urbana e rural. 1960 – 1980.

	Período	População urbana	Participação população urbana no total (%)	População rural	Participação população rural no total (%)	Total
Campo Grande	1960	55.619	75,9	17.627	24,1	73.246
	1970	122.298	87,7	17.134	12,3	139.432
	1980	278.697	96,8	9.114	3,2	287.811
Brasil	1960	31.956.000	45,5	38.235.000	54,5	70.191.000
	1970	52.905.000	56,8	40.234.000	43,2	93.139.000
	1980	82.013.000	68,8	37.083.000	31,2	119.099.000

Fonte: Perfil da cidade de Campo Grande (1983) e Santos (2018). Organização: Rafael Bastazini. 2022.

Nesse contexto, a modificação da estrutura fundiária efetivamente influenciou nas migrações campo/cidade. Com o aumento da concentração de terras num número cada vez mais reduzido de proprietários, a ida para a cidade foi o caminho possível para muitos. No gráfico 1, constam alguns dados da estrutura fundiária entre as décadas de 1970 e 1980.

Gráfico 1. Mato Grosso do Sul. Estrutura fundiária em números. 1970 – 1980.



Fonte: Arruda (1997). Extraído de: Bastazini e Bartimann (2021).

Observando o gráfico, nota-se a diminuição na quantidade de propriedades rurais com até 10 hectares. De acordo com a literatura, essas propriedades eram caracterizadas pela utilização de mão de obra familiar além de produzirem culturas de subsistência. Na contramão, verificou-se um aumento na quantidade de propriedades entre 100 e 10.000 hectares, consequentemente, como assegurado pelos autores (BEZERRA; CLAEPS JR, 2004; MATOS; PESSÔA, 2011; MARTINE, 1990), a modernização das atividades agropecuárias, com destaque para a agricultura, ocorreu em médias e grandes propriedades, enquanto que nas pequenas, grande parte dos seus proprietários foram expropriados, não restando outra opção que não a migração para as cidades.

Nesse contexto, em Campo Grande, as questões de ordem social adquiriram um relevo maior do que nas décadas passadas. Pelo fato de destacar-se no sul do então estado de Mato Grosso e ser apelidada pelos jornais de “metrópole do Centro-Oeste”, a cidade atraiu um enorme contingente populacional. Desse modo, a questão do migrante tornou-se flagrante e tema de inúmeras reportagens jornalísticas, como pode ser observado no quadro 1.

Quadro 1. Campo Grande. Reportagens jornalísticas abordando a questão do migrante. 1970 – 1980.



Extraído de: Bastazini e Bartimann (2021).

Na reportagem A temos algumas evidências das promessas e boatos que também atraíam os imigrantes. Nesse caso específico, 14 pessoas encontravam-se em barracas improvisadas nas margens da rodovia BR-262. Essa família acreditava que teria oportunidade de emprego nas fazendas da região. Diante dessa situação, muitos migrantes procuravam a assistência social para solucionar temporariamente suas necessidades básicas. Em muitos casos, a solução do poder público era comprar passagens rodoviárias com o objetivo de “deslocar o problema do migrante” para outro município.

Associado ao problema do migrante, na reportagem B temos menção a grande quantidade de menores de idade em situação de abandono e pobreza, normalmente vagando

pelas ruas da cidade. Essa situação é representativa da ausência ou insuficiência de políticas públicas voltadas para a absorção desse contingente populacional vindo do campo. Nesse contexto, a mendicância era o caminho possível para garantir a sobrevivência na cidade. Como mencionado na reportagem, grande parte das famílias em situação de rua localizavam-se nas avenidas Mato Grosso e Afonso Pena, locais valorizados da cidade, aumentando a “comoção” popular, ou pelo menos dos periódicos.

Como forma de responder às crescentes críticas publicadas sobre a questão do migrante na cidade, o poder público construiu o Centro de Triagem de Migrantes (CETREM) – reportagens C e D. Seu principal objetivo era “resolver a questão do migrante” por meio de encaminhamentos e provisões visando inseri-los na cidade que se desenvolvia. Obviamente, como os números apontam, a quantidade de pessoas passando a viver na cidade aumentou de maneira substancial no período, ampliando a necessidade de investimentos não somente na recepção e encaminhamento dos migrantes, mas também em outras políticas associadas ao acesso à terra, ao emprego, à habitação, à mobilidade, à educação etc., em síntese, políticas múltiplas que garantiriam a integração efetiva a vida urbana digna. Desse modo, a construção do CETREM se mostrou fundamental, porém insuficiente.

Central nessa problemática, o acesso a moradia tornou-se objeto de política pública nacional. Entre as décadas de 1960 e 1980, tivemos importantes estímulos e marcos institucionais relacionados à implementação e execução da política habitacional, dentre eles, destacam-se: o Sistema Financeiro Habitacional (SFH); o Banco Nacional da Habitação (BNH), o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) que funcionou com financiador dos projetos, as Companhias de Habitação (COHAB), dentre outros., que possibilitaram, do ponto de vista quantitativo, um avanço na questão habitacional.

É nesse período que a cidade de Campo Grande experimenta uma significativa expansão do tecido urbano, com um padrão de expansão descontínuo gerando grandes vazios urbanos já a partir da década de 1960. Nota-se que a expansão dos loteamentos para áreas distantes do centro e da malha urbana consolidada ocorreram com maior intensidade entre as décadas de 1960 e 1980, possibilitando, assim, ganhos especulativos por meio da atividade imobiliária. Grande parte dos loteamentos nesse período obedeciam a lógica centro-periférica, que caracterizou a política habitacional do período marcada pelo aprofundamento das distâncias territoriais e socioeconômicas entre os sujeitos.

Ressaltamos que é no início da década de 1980 que ocorre a construção do Parque dos Poderes, local escolhido para concentrar toda a máquina pública da administração estadual, além de outros órgãos federais. A obra influenciou diretamente na valorização daquela porção

da cidade, sendo posteriormente reforçado, isso já na década de 1990, com a instalação do *Shopping Campo Grande* (detalharemos essas questões no capítulo 3).

No quadro a seguir nota-se uma significativa produção de lotes na cidade no período.

Quadro 2. Campo Grande. Produção de lotes. 1960 – 1989.

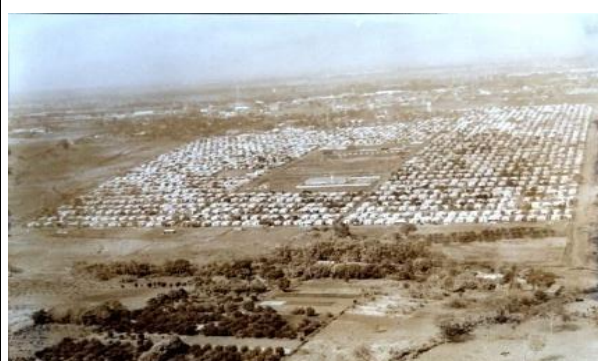
Período	Lotes produzidos
Até 1960	16.000
De 1960 a 1969	57.333
De 1970 a 1979	35.181
De 1980 a 1989	76.178

Fonte: ARRUDA (1997). Organização: Rafael Bastazini, 2019.

Percebe-se a partir de 1960 os efeitos da organização da política habitacional em escala nacional. Os resultados, do ponto de vista quantitativo, são significativos se comparados com as décadas anteriores, nas quais as ações ocorriam a partir de iniciativas locais e regionais. No período entre 1960 até 1969 produziram-se 41.333 a mais do que no período anterior. Na década de 1970, houve uma diminuição no ritmo de produção, consequência, dentre outros fatores, do direcionamento de grande parte dos recursos para obras de infraestrutura e, por fim, na década de 1980, o ritmo aumenta significativamente. Obviamente que os dados precisam ser relativizados, não significando amplo acesso a habitação por parte da população, pois como é sabido, os lotes produzidos serviram, em grande parte, como reserva de valor para famílias que já possuíam imóveis urbanos, sendo subutilizados para o enfrentamento da questão habitacional que se agravou nesse período.

No quadro 3, podemos observar algumas imagens que são representativas da lógica periférica dos loteamentos para os segmentos econômicos com menor poder aquisitivo, além de reportagens do período que retratam os problemas enfrentados pelos moradores.

Quadro 3. Campo Grande. Questões habitacionais, 2020.



E) Estrela do Sul. Década de 1980. Disponível em: Arquivo Histórico de Campo Grande (ARCA).



F) Parque Rita Vieira. Década de 1980. Disponível em: Arquivo Histórico de Campo Grande (ARCA).



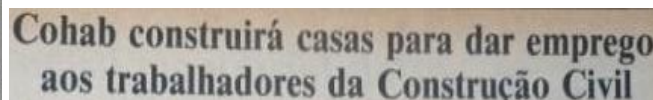
G) Moreninhas I, II e II. Década de 1980. Disponível em: Arquivo Histórico de Campo Grande (ARCA).



H) Jornal da Manhã. 06/04/83. Disponível em: Arquivo Histórico de Campo Grande (ARCA).



I) Jornal da Manhã. 08/04/83. Disponível em: Arquivo Histórico de Campo Grande (ARCA).



J) Jornal da Manhã. 30/04/83 Disponível em: Arquivo Histórico de Campo Grande (ARCA).

Na imagem “E” temos o bairro chamado Estrela do Sul na década de 1980. Nota-se o seu “isolamento” quanto à extensão do tecido urbano, estando mais próximo, inclusive, de áreas de cultivos do que daquelas dotadas de infraestrutura urbana. É característico, ainda, a área pública no centro do loteamento, reservada em alguns casos para a construção de escolas, postos de saúde, praça etc. Esses equipamentos, sobretudo os de lazer, associados à ausência de mobilidade, dificultavam os deslocamentos de moradores para além dos limites do bairro, com exceção para os dias úteis – no quais havia maior quantidade de horários do transporte público - que marcavam o ir e vir dos trabalhadores e trabalhadoras nas áreas mais centrais. Se pensarmos essa problemática associado à faixa etária os problemas particularizam-se, pois no caso das crianças e adolescentes a restrição ao espaço do bairro era mais acentuada, muitas vezes desconhecendo o próprio centro da cidade.

Na imagem “F” fica evidente a quantidade de vazios urbanos produzidos no período, refletindo atualmente no padrão de ocupação da cidade, como demonstra o projeto de extensão que analisa essa problemática na cidade de Campo Grande, produzido no âmbito do Observatório de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Mato Grosso do Sul, no ano de 2016. Segundo os autores, a lógica de expansão do perímetro urbano pautada pela produção dos loteamentos à revelia da implantação de infraestruturas, equipamentos e serviços urbanos, somada à produção de vazios urbanos gerando um tecido descontínuo acabou por acentuar, ao longo dos anos, uma série de problemas de ordem econômica, social e espacial.

A partir da imagem “G”, que representa os conhecidos bairros das Moreninhas, destacamos outro aspecto associado a esse padrão de produção habitacional, com destaque para as representações em relação aos moradores da localidade. “As Moreninhas”, como é conhecido atualmente, é um conjunto de bairros com forte presença no imaginário social da população de Campo Grande pelo fato de se configurar como uma “cidade”, oferecendo todos os serviços básicos para seus moradores. Destaca-se, ainda nesse sentido, a grande estigmatização dos seus moradores relacionada a dois fatores principais: a distância do centro e as características socioeconômicas. Na reportagem “H”, de 1983, as demandas dos moradores são mencionadas, com destaque para as melhorias na pavimentação e no aumento das linhas de ônibus, retratando, desse modo, as características infraestruturais do período, mas, sobretudo, influenciando na representação das pessoas que lá viviam.

As imagens “I” e “J” representam a importância que as Companhias de Habitação (COHABs) desempenhavam no período, destacando sua operacionalização da produção habitacional nos segmentos econômicos de menor poder aquisitivo, fiscalizando carteiras imobiliárias das instituições, dentre outras atribuições (ROYER, 2009; PEQUENO, 2008).

Com a expansão do tecido urbano de Campo Grande, a construção civil constituiu-se em um importante setor na absorção de uma mão de obra não qualificada. É nesse período que segundo Smolka (1989) perdeu-se o momento para o enfrentamento da questão habitacional, considerando que no início do século XX os problemas e desafios foram amplificados; também ocorreu um fortalecimento dos submercados de alta renda, influenciando nos preços das habitações bem como no agravamento da segregação socioespacial, associada sobretudo ao afastamento físico dos segmentos econômicos de menor poder aquisitivo; associado ao afastamento físico, ocorreu uma elevação dos custos para instalação de infraestruturas nos bairros periféricos, ao mesmo tempo que possibilitou ganhos fundiários para determinadas parcelas da população por meio da valorização das terras urbanas entre a área consolidada pericentral e os bairros periféricos, dentre outras características do período.

É durante essas décadas – entre 1960 e 1980 – que as políticas desenvolvidas pelo BNH foram incapazes de atingir os segmentos econômicos com menor poder aquisitivo, sobretudo aquela faixa da população que tinha renda até três salários mínimos. Os subsídios promovidos pelo governo eram disputados por segmentos econômicos com maior renda (até dez salários mínimos), com forte inclinação por parte dos militares em atender essa parcela da população, acarretando, por exemplo, em práticas de autoconstrução. Por outro lado, ao atingir os segmentos médios, que se configuravam como demanda efetiva e com certa capacidade de pagamento, desencadeou um boom imobiliário com efeitos multiplicadores relevantes (MARICATO, 2009; CARDOSO, 2001).

É nesse período que uma série de programas gestados no âmbito do BNH influenciaram na construção de infraestruturas para além da moradia, dentre eles destacamos: Comunidade Urbana para Recuperação Acelerada (1972); Financiamento para Urbanização (1974); Financiamento para Planejamento Urbano (1975); Financiamento para Sistemas Ferroviários para Transporte Urbano de Passageiros (1975); Fundos Regionais para Planejamento Urbano (1973); Apoio ao Desenvolvimento de Polos Econômicos (1976); dentre outros (ROYER, 2009).

Historicamente, os córregos da área central foram importantes para o desenvolvimento e também nortearam a expansão do tecido urbano, tendo em vista que no início do século XX, devido à ausência de qualquer infraestrutura de saneamento ou de drenagem, a proximidade dos moradores com os córregos era trivial para os afazeres da vida cotidiana. Nas áreas próximas ao córrego Prosa, os terrenos eram semelhantes ao mangue, com vegetação espinhosa. As primeiras moradias foram construídas na área mais elevada, influenciando nos primeiros arruamentos da cidade (ARCA, 2009).

Nessas áreas mais centrais, a impermeabilização com a construção de calçamento e asfalto influenciou diretamente na alteração da velocidade das águas superficiais, chegando mais rapidamente e com maior intensidade nos canais de drenagem, causando históricas enchentes nas décadas de 1970. A solução encontrada foi a canalização fechada, transferindo o problema para outros locais menos adensados, córregos abaixo.

A rede de distribuição e abastecimento da cidade, no ano de 1981, possuía 349.605 metros em operação, atendendo 127.426 habitantes por meio dos mananciais superficiais e 61.650 habitantes pelos poços, totalizando 189.076 habitantes ou aproximadamente 54% da população. Quanto ao esgoto, a cidade possuía, no mesmo ano, apenas 187.087 metros de rede coletora de esgoto sanitário, atendendo uma população de aproximadamente 107.000 habitantes (26,6%).

No quadro 5, podemos observar algumas imagens que representam parte das obras de infraestrutura realizadas entre as décadas de 1970 e 1980 por meio dos programas supracitados.

Quadro 4. Campo Grande. Infraestruturas urbanas. 2020.



K) Correio do Estado. 19/05/75. Disponível em: Arquivo Histórico de Campo Grande (ARCA).



M) Correio do Estado. 26/01/80. Disponível em: Arquivo Histórico de Campo Grande (ARCA).



O) Av. Fernando Corrêa da Costa com a Av. Calógeras, 1987. Foto: Rachid Waqued. Disponível em: Arquivo Histórico de Campo Grande (ARCA).



L) Guanandizão. 1984. Disponível em: Arquivo Histórico de Campo Grande (ARCA).



N) Av. Fernando Corrêa da Costa com a Av. Calógeras. Década de 1980. Disponível em: Arquivo Histórico de Campo Grande (ARCA).



P) Av. Fernando Corrêa da Costa com a Av. Calógeras, 1989. Foto: Rachid Waqued. Disponível em: Arquivo Histórico de Campo Grande (ARCA).

Organização: Rafael Bastazini, 2020.

Na imagem “K” temos uma reportagem noticiando uma inundação na área conhecida como “Sapolândia”. Essa área é próxima ao ginásio Guanandização, que pode ser observado na imagem “L”. Nessa área temos a formação do Rio Anhanduizinho que nos períodos chuvosos

aumentava seu nível e extrapolava sua calha principal, atingindo os moradores que ocuparam suas margens. Decorrente dessa situação, a área ganhou o apelido, mas mais do que explicar o apelido da área, devemos explicar os aspectos sociais, políticos e econômicos que influenciaram na situação. Do ponto de vista da política habitacional, fica evidente que diante da ausência de um sistema de financiamento que de fato estivesse direcionado para os segmentos econômicos com menor poder aquisitivo, a autoconstrução tornou-se o caminho possível (CARDOSO, 2001; SMOLKA, 1989). Neste contexto, o adensamento de moradias com ausência de qualquer regularização e localizadas em áreas inadequadas, como nas margens dos córregos, influenciou, dentre outras consequências, a necessidade de implantação de infraestruturas urbanas. No caso abordado, a canalização do rio obedeceu mais a uma lógica dos fluxos (capital, mercadorias, ideias etc), que se intensificavam na época, do que a problemática habitacional em si.

Nas áreas mais centrais, como pode ser observado nas imagens “N”, “O” e “P”, a canalização fechada foi a solução encontrada para as históricas enchentes ocorridas entre as décadas de 1970 e 1980 na Avenida Fernando Correa da Costa, localizada sob o córrego do Prosa, o qual atravessa a área central da cidade. No cruzamento entre a Avenida Fernando Correa da Costa e a Avenida Calógeras ocorriam os principais prejuízos econômicos decorrentes da ausência de mecanismos regulatórios e normatizadores da ocupação das áreas de fundo de vale, com presença de corpos hídricos. A solução encontrada foi a canalização fechada, como já mencionado, ainda permitida naquele momento, como forma de “esconder” o rio e abrir largos espaços para o meio de transporte que vinha ganhando cada vez mais protagonismo, o automóvel.

Dentre as demandas influenciadas pela disseminação do automóvel, a pavimentação das vias era uma das mais recorrentes nos jornais. Nesse sentido, considerando que as transformações na economia demandavam cada vez mais fluidez, as infraestruturas relacionadas ao transporte ganharam centralidade.

Os dados apresentados na tabela 2 expressam a expansão anual da frota de veículos em Campo Grande na passagem da década de 1970 para o início dos anos de 1980.

Tabela 2. Campo Grande. Evolução anual da frota de veículos. 1979 – 1982¹⁵.

	Veículos	1979	1980	1981	1982	Aumento (%)
Campo Grande	Automóveis	12.272	32.180	48.477	60.654	394
	Ônibus	171	353	524	598	249
	Caminhões	3.911	9.339	13.027	15.948	307

Fonte: Perfil da cidade de Campo Grande (1983). Organização: Rafael Bastazini, 2020.

¹⁵ A título de comparação, não encontramos os dados para o Brasil nesses anos específicos, porém, encontramos para o ano de 1970 - automóveis (1.375.681), ônibus (48.652) e caminhões (422.879) – e 1980 – (automóveis (7.361.729), ônibus (142.375) e caminhões (1.064.540) (SINDIPEÇAS, 2009).

Interpretando a tabela, nota-se que entre os anos de 1979 e 1982 a frota de veículos na cidade aumentou demasiadamente. O número de automóveis passou de 12.272 para 60.654, representando um aumento de 394%, ou seja, o número de veículos quase que quadruplicou. Em relação ao número de ônibus, saltou de 171 para 598, representando um aumento de 249%. Por fim, a frota de caminhões passou de 3.911 para 15.948, um aumento de 307%. Aliado à um aumento expressivo da frota, as vias da cidade encontravam-se, de maneira geral, inadequadas. No ano de 1983, 69% das vias eram encascalhadas, apenas 22% eram pavimentadas e 9% eram consideradas intransitáveis (CAMPO GRANDE, 1983).

Nesse sentido, inúmeras reportagens mencionavam a importância de ocorrerem pavimentações e operações “tapa-buracos” nas principais vias da cidade. Ao mesmo tempo, localizamos reportagens abordando a abertura de novas ruas em bairros que tiveram seus lotes vendidos, evidenciando, assim, uma lógica da produção capitalista do espaço urbano marcada pelo processo de periferação das cidades, no qual primeiro ocorria a venda dos lotes para posteriormente, depois de ocupados, instalarem as infraestruturas necessárias, quando isso acontecia. Dessa forma, podemos inferir que a construção de loteamentos e conjuntos habitacionais em áreas afastadas do perímetro central, como vimos anteriormente, gerou ônus ao poder público ao mesmo tempo em que influenciou na qualidade de vida dos moradores dessas áreas.

Em reportagem de 16 de janeiro de 1980, veiculada no Correio do Estado, moradores do Copphavilla II mencionaram suas preocupações quanto à falta de salas de aula para as crianças do bairro. Além disso, e mais representativo para nós, os moradores mencionavam o mau atendimento e a lentidão do transporte público, sobretudo para os usuários que trabalhavam no centro da cidade. Em outra reportagem mais antiga, datada no dia 7 de março de 1970, veiculada no mesmo jornal, moradores do bairro Santo Amaro reclamavam dos atrasos constantes da empresa Cidade Morena, que fazia aquela linha. Os moradores relataram que, sobretudo, no horário matutino, os circulares não passavam no horário, impactando em seus respectivos empregos.

Outra mudança qualitativa ocorrida no período, foi o desenvolvimento das atividades econômicas do terciário. Assim como no contexto nacional, o setor terciário, que tem o comércio e os serviços como atividades principais, era o grande propulsor da atividade econômica do município, tanto em arrecadação como em empregabilidade. Em um curto período de tempo ocorreu um incremento no comércio do município, com destaque para o aumento da quantidade de estabelecimento no comércio atacadista, passando de 72

empreendimentos em 1970 para 125 em 1975, representando um aumento de 73% (CAMPO GRANDE, 1983).

No quadro 5 constam dados gerais dos serviços em Campo Grande na primeira metade da década de 1970. Grande parte da importância do comércio e dos serviços era advinda do seu constante crescimento, com consequências diretas na geração de empregos.

Quadro 5. Campo Grande. Dados gerais dos principais gêneros de serviços. 1970 – 1975.

Gênero de serviço	1970		1975	
	Estabelecimentos	Pessoal ocupado	Estabelecimentos	Pessoal Ocupado
Serviços de Alojamento e alimentação	249	824	442	1.462
Varejista de Rep. Manutenção e Confecção	160	529	433	1.072
Serv. De Diversão, Televisão e Radiodifusão	12	97	13	124
Serviços Diversos	105	477	248	1.578
Total	526	1.927	1.136	4.236

Fonte: Perfil da cidade de Campo Grande (1983). Organização: Rafael Bastazini, 2020.

De acordo com o quadro, nota-se que os dois segmentos que mais empregavam em 1975 eram os serviços de alojamento e alimentação, com 1.462 postos e o varejo de manutenção e confecção, com 1.072 postos. Destaca-se a grande evolução desses dois segmentos em um curto período de tempo, demonstrando, assim, o aumento do consumo por parte da população.

Quanto ao setor industrial, apesar dos esforços para impulsionar a industrialização do estado na década de 1970, é apenas na década seguinte, por meio de um amplo programa de apoio à industrialização, que se observa um aumento significativo nos estabelecimentos dessa natureza. Em números, os estabelecimentos industriais aumentaram de 295 em 1970 para 555 em 1981, totalizando um incremento de 88% no período. Salientamos que Campo Grande concentrava mais de 50% dos estabelecimentos industriais do estado nesse último ano. Dentre os fatores que influenciavam essa concentração industrial, podemos destacar sua condição de capital administrativa do estado, de cidade mais populosa, de contar com a presença de universidades e consequentemente dispor de mão de obra qualificada, dentre outros fatores.

Na tabela a seguir constam os dados industriais do período em tela.

Tabela 3. Campo Grande. Número de estabelecimentos industriais por gênero. 1970 – 1981.

Indústrias de transformação que mais cresceram no período	Estabelecimentos - 1970	Estabelecimentos - 1975	Estabelecimentos - 1981	Crescimento (%)
Metalúrgica	19	33	79	315
Madeira	14	21	57	307
Mobiliário	23	24	46	100
Vestuário	16	12	25	56
Produtos alimentícios	71	78	103	45
Editorial e gráfica	15	22	70	366
Diversas	4	7	23	475

Fonte: Perfil da cidade de Campo Grande (1983). Organização: Rafael Bastazini, 2020.

Evidenciamos o grande crescimento das editoras e gráficas (366%), metalúrgicas (315%) e madeireiras (307%). Porém, chamamos a atenção para os estabelecimentos de produtos alimentícios pois relacionam-se diretamente com as atividades agropecuárias que vinham modernizando-se em todo estado, com destaque para a região de Dourados, como veremos no próximo subitem.

Além de aumentar o PIB do município e do estado, a atividade industrial era e continua sendo importante na geração de empregos formais, influenciando, dessa forma, no aumento da demanda por produtos e serviços. Em 1970 havia 2.300 trabalhadores ocupados com atividades industriais, após 5 anos, em 1975, havia 3.742, representando um aumento de 62% na mão de obra.

Dentre as atividades industriais que empregavam a maior quantidade de trabalhadores, destacavam-se as indústrias de produtos alimentícios, que tiveram um incremento em sua mão de obra de 66% ao longo do período, passando de 1.033 empregados em 1970 para 1.717 em 1975. Outro ramo que dispunha de um grande contingente de trabalhadores era o da produção de mercadorias minerais não metálicas, empregando 448 trabalhadores em 1975. Em termos percentuais, a maior evolução ocorreu nas metalúrgicas, que incrementaram sua mão de obra em 166% ao longo do período analisado.

Em reportagens veiculadas no Correio do Estado no ano de 1970 e 1975, é possível notar o conteúdo fortemente regional, com chamadas convocando a população a consumir mercadorias produzidas localmente. Nesse sentido, o sentimento de emancipação já estava presente nas elites políticas e econômicas da cidade, sempre destacando, com certo exagero, a modernidade que se aproximava.

Se até o momento destacamos aspectos relacionados às mudanças infraestruturais no espaço urbano, as práticas dos sujeitos também foram paulatinamente sendo afetadas. De maneira geral, conforme o Mato Grosso do Sul era inserido numa lógica de especialização do território, acirrando a divisão territorial do trabalho na sua relação com as Regiões Sudeste e

Sul, novas demandas foram surgindo na cidade, como por exemplo os serviços de telefonia, a destinação dos resíduos etc., além disso, as práticas dos sujeitos também alteraram-se a partir de um discurso modernizante, associado inclusive ao Estado desenvolvimentista do período. Nesse sentido, antigas e novas práticas conflitavam como sinal do aumento na velocidade das mudanças.

Como exemplo, podemos citar a grande quantidade de ambulantes presente no centro da cidade, comercializando sobretudo alimentos. Nesse contexto, como afirma Moro (2017), uma ampla campanha de higiene encampada pelo jornal Correio do Estado foi lançada alinhada com os interesses do poder público em geral e dos comerciantes que exigiam o fim do comércio de rua. Além disso, acabar com o comércio de rua também significava ter espaços mais higiênicos na urbe, visto que determinados padrões já não eram mais aceitos.

Outro exemplo dos conflitos e das práticas que ocorriam na década de 1970 diz respeito aos chafarizes, presentes nas principais praças da cidade. Como vimos, a quantidade de moradores em situação de rua aumentou de maneira significativa no período, portanto, os chafarizes eram locais onde essa população tomava banho, as crianças faziam de piscina, além de servir como bebedouro para os animais, em particular os bovinos e equinos que ainda eram muito presentes (MORO, 2016).

Em síntese, essas situações são explicativas daquilo que Santos (2014) chama de normatização e racionalização do espaço, o qual passa a ser produzido a partir da padronização com o objetivo de controlar as práticas e o organizar o espaço a partir de preceitos econômicos. Dessa forma, as mudanças na cidade influenciaram não somente na readequação do espaço urbano para a própria reprodução das atividades econômicas, mas também nas formas antigas de convivência e sociabilidade, gerando outras.

2.3 Dourados: o surgimento de uma cidade média

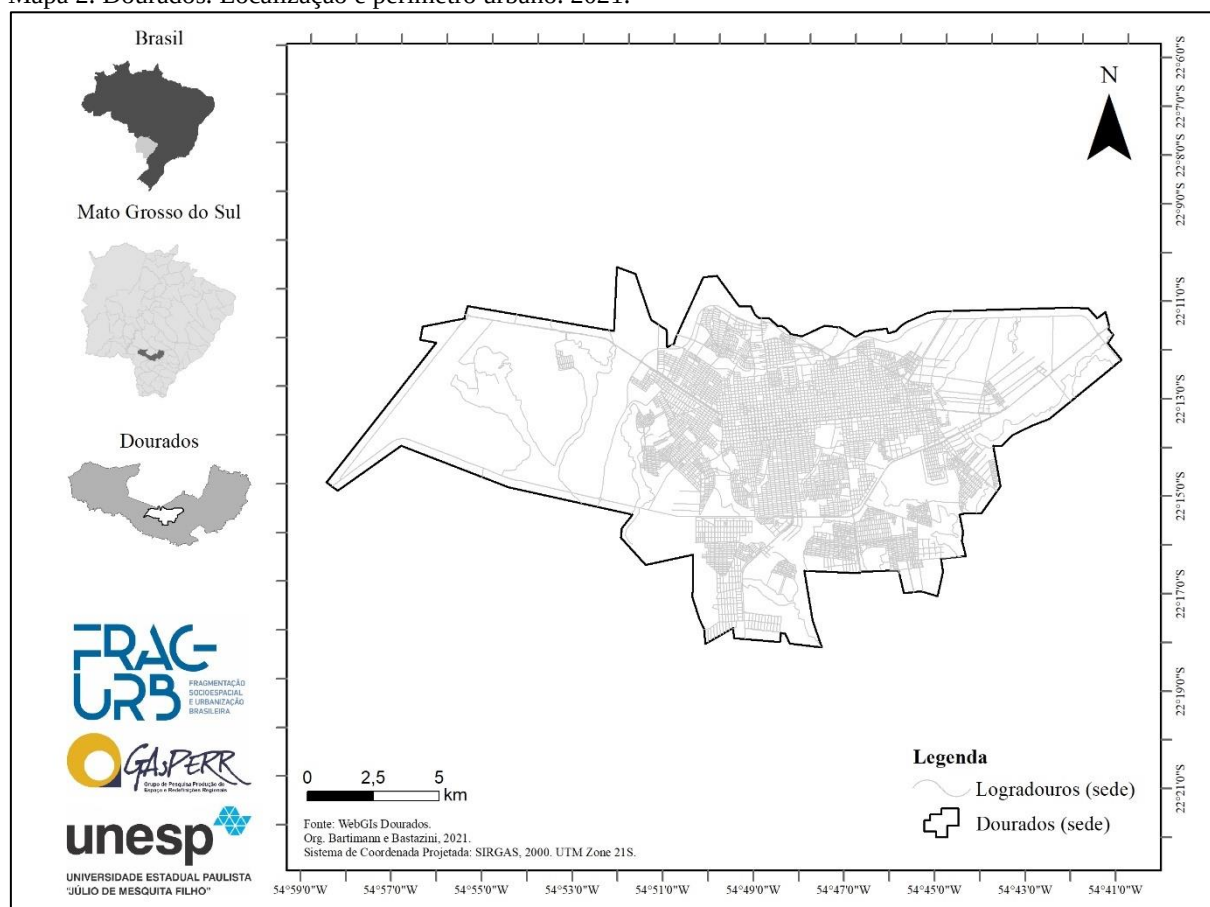
Considerando a urbanização do estado de Mato Grosso do Sul, segundo Gomes e Calixto (2015), os centros urbanos de maior complexidade adquiriram centralidade devido, dentre outros fatores, à absorção da população desterritorializada – após a inserção no território sul-mato-grossense do modo de produção capitalista no campo – além dos fluxos populacionais advindos de outros estados do país.

Parte dessa formação socioespacial ocorreu devido às características econômicas do estado, marcadas pela produção de gêneros agrícolas voltados para o mercado externo, além de uma estrutura economicamente (renda) e espacialmente (terra urbana e rural) concentrada,

sendo que os centros urbanos com maior centralidade serviram como base técnica às atividades realizadas (GOMES; CALIXTO, 2015).

Localizada na porção meridional do estado de Mato Grosso do Sul (mapa 4), distante aproximadamente 220 km da capital, Dourados consolidou seus papéis e funções na escala regional. Evidentemente que a consolidação dessa cidade média ocorreu ao longo do tempo, sendo alguns períodos são mais representativos do que outros para explicarmos as características econômicas, sociais e espaciais que influenciaram na sua condição atual.

Mapa 2. Dourados. Localização e perímetro urbano. 2021.



Analisando os processos, eventos e fenômenos a partir dos quais decorreram mudanças significativas na cidade, obedecendo o recorte histórico já estabelecido e justificado, podemos observar na tabela 4 o aumento substancial na população urbana no município. Entre as décadas de 1960 e 1970 houve um aumento porcentual de aproximadamente 193%, seguido de uma pequena diminuição no ritmo (168%) na década seguinte. Concomitante a esse aumento, ocorreu uma diminuição sistemática da população rural, em menor ritmo que o aumento verificado na população urbana, mas talvez mais representativa do ponto de vista analítico para entendermos a formação socioeconômica do município.

Tabela 4. Dourados. Evolução populacional. 1960 – 1991.

	Período	População urbana	Participação população urbana no total (%)	População rural	Participação população rural no total (%)	Total
Dourados	1960	10.757	12,6	74.198	87,3	84.955
	1970	31.625	39,9	47.561	60	79.186
	1980	84.854	79,6	21.646	20,3	106.500
Brasil	1960	31.956.000	45,5	38.235.000	54,5	70.191.000
	1970	52.905.000	56,8	40.234.000	43,2	93.139.000
	1980	82.013.000	68,8	37.083.000	31,2	119.099.000

Adaptado de: Perfil Socioeconômico de Dourados (2018) e Santos (2018). Organização: Rafael Bastazini, 2020.

Nesse contexto, as transformações tanto na área rural como na cidade ocorreram de maneira acelerada. É a partir da década de 1960, por exemplo, que surgiram as primeiras ruas pavimentadas. A poeira em épocas de secas e a lama em épocas de chuvas, eram dificuldades recorrentes até o final dessa década. Somente no ano de 1966 que ocorreram as primeiras pavimentações, juntamente com obras de infraestrutura e de saneamento básico (o abastecimento de água ocorria por meio da perfuração de poços nas residências).

Em entrevista a Moises (2016), uma antiga moradora de Dourados afirmou que em 1968 a energia elétrica era praticamente inexistente, afirmando que dispunham de energia entre às 19h e 21h30min. Outra moradora, agora entrevistada por Silva (2000), afirmou que tinham energia entre as 19h e 23h, porém, quando a usina a óleo diesel começou a funcionar, houve uma extensão no horário de atendimento, mas que não foi suficiente para resolver os problemas da população tendo em vista que as panes eram comuns.

Ilustrativo da infraestrutura precária do município naquele momento, do ponto de vista construtivo, as residências de alvenaria representavam menos que a metade das construídas até 1968, situação que se inverteu após essa data. Outras obras foram realizadas no período, sobretudo na área da Avenida Marcelino Pires, como a construção de sarjetas, reforma dos canteiros centrais, assim como ligações de água às residências (PEREIRA, 2013; SILVA, 2000).

É na segunda metade da década de 1960 que houve medidas para disciplinar a expansão urbana. Em 1965 é aprovada a Lei nº476 que estabeleceu o Código de Posturas e Código de Obras do Município, objetivando, dentre outros aspectos, regulamentar a forma como ocorriam os loteamentos na cidade. Segundo Silva (2000), as iniciativas do poder público surtiram pouco efeito e os loteamentos continuaram expandindo-se de maneira descontrolada. Esse padrão de produção do espaço urbano começa a ser identificado na década anterior, em 1950, sendo uma consequência da “introdução da propriedade privada do solo urbano, a mercantilização da terra

e a crescente especulação” que sinalizavam uma nova lógica de expansão do tecido urbano (SILVA, 2000, p. 114).

Como ruptura analítica, a cidade em tela até o momento passa a ser, após o ano de 1968, influenciada por uma “série de intervenções estatais e por diversos projetos públicos e privados de colonização no Mato Grosso do Sul meridional”, ocorrendo um reordenamento das atividades econômicas nessa porção do estado. Em termos produtivos, essas intervenções influenciaram na “desarticulação” das atividades extrativistas ligadas a erva mate, influenciando na sua paulatina substituição por uma policultura de base familiar (SILVA 2000, p. 76). Concomitante às mudanças nas áreas rurais, tais intervenções repercutiram na cidade de Dourados, influenciando na redefinição dos seus papéis na região nas décadas seguintes.

De maneira mais ampla, a tecnificação das lavouras influenciou na redefinição da região no âmbito da divisão territorial do trabalho, especializando o território e voltando-o ao atendimento do mercado internacional. Quanto à mão de obra, essa especialização atraiu profissionais qualificados, cuja residência foi localizada em grande parte na cidade de Dourados (CALIXTO, 2008, 2009).

É entre 1968 e 1970 que chegaram as lavouras tecnificadas de trigo e soja, juntamente com a intensificação das intervenções estatais na região e, especificamente, na cidade de Dourados (SILVA, 2000). Esses eventos trouxeram inúmeras e profundas transformações no campo e na cidade, que serão analisadas a seguir.

Em termos de processo, a expansão da fronteira agrícola para o Centro-Oeste ocorreu a partir da década de 1940 e ficou conhecida como a “Marcha para o Oeste”. O principal objetivo desse movimento era suprir de produtos primários a demanda da Região Sudeste - que passava por um processo de industrialização – além de se associar às migrações interregionais. Nesse sentido, algumas regiões do Centro-Oeste foram incorporadas ao longo das décadas seguintes ao processo produtivo nacional. Suas características na divisão territorial do trabalho associavam-se ao fornecimento de gêneros alimentícios e matérias primas (BEZERRA; CLEPS JR, 2004).

Até a década de 1960 a expansão da produção não ocorreu por meio da incorporação de novas técnicas e tecnologias na agricultura, mas sim, por meio das incorporações de novas terras e da exploração da mão de obra (BEZERRA; CLEPS JR, 2004). Antes do Golpe Militar de 1964, o debate político em torno da questão agrária era capitaneado pela esquerda, a partir de três centros: o Partido Comunista Brasileiro, setores progressistas da igreja católica e membros da Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL). Este último, destacou o problema da oferta e demanda de alimentos diante das mudanças que se processavam na cidade (aumento da

população) e na produção (industrialização), sinalizando-o como um problema estrutural e, portanto, defendendo uma mudança significativa na estrutura fundiária e nas relações de trabalho no campo. Do outro lado, capitaneado pelos economistas da Universidade de São Paulo representados na figura de Delfim Netto, os argumentos negavam a existência de uma questão agrária visto que a estrutura estabelecida no início da década de 1960 vinha cumprindo com suas funções no desenvolvimento econômico, a saber: liberação da mão de obra para ser utilizada nas indústrias, criação de mercado para os produtos da indústria, expansão das exportações, garantias na oferta de alimentos, transferência de renda para o setor urbano etc. (DELGADO, 2001).

Em outras palavras, enquanto o primeiro grupo chamava a atenção para as relações internas da produção (estrutura fundiária e relações de produção), o outro se preocupava com uma agricultura que fosse satisfatória a partir dos indicadores econômicos (balança comercial, índice geral de preços etc.). Com a efetivação do Golpe em 1964, as políticas implementadas basearam-se a partir da última perspectiva apresentada (DELGADO, 2001).

Nesse contexto, além de perseguir objetivos estritamente econômicos (estabilidade dos preços, *superávit* comercial), as políticas desenvolvidas nos anos seguintes incorporariam outra demanda, a saber: uma maior interação e intensidade na utilização de inovações técnicas provenientes da indústria na agricultura. Dessa forma, o desenvolvimento agrícola da Região Centro-Oeste estava umbilicalmente relacionado à atividade industrial da Região Sudeste. Isso ocorreu, por exemplo, pela necessidade de uma mão de obra mais barata na indústria, pressionando o setor agrícola para que aumentasse a oferta de produtos primários (BEZERRA; CLEPS JR, 2004).

Além disso, para alcançar um desenvolvimento industrial sustentado, o Estado priorizou políticas públicas e investimentos em programas de infraestrutura, energia e transporte. No setor agrícola, o desenvolvimento teria que estar, portanto, alinhado com a modernização do território (MATOS; PESSÔA, 2011).

Baseado nos princípios da Revolução Verde, ocorreu uma articulação cada vez mais forte entre a indústria e a agricultura. Ressalta-se que essa relação foi intensificando-se, por exemplo, por meio da maior inserção e utilização de insumos, máquinas e pesticidas em determinadas propriedades. Além disso, com o desenvolvimento da agroindústria, a população aderiu a uma alimentação mais artificial (MATOS; PESSÔA, 2011; TEIXEIRA, 2005). Teixeira (2005, p. 33) adverte que é necessário considerar os três segmentos que compõem o processo produtivo: “indústria a montante, agricultura e indústria a jusante. A indústria a

montante é a fornecedora de bens de capital e insumos para a agricultura e a indústria a jusante é a processadora de matéria-prima agrícola, denominada de agroindústria”.

Dessa forma, as indústrias de equipamentos pressionavam direta ou indiretamente a agricultura a modernizar-se, aumentando assim suas vendas. Mas como vimos, o que realmente vai impulsionar a modernização de base técnica é a ação do Estado por meio das suas políticas de desenvolvimento (TEIXEIRA, 2005).

De maneira geral, as mudanças ocorridas nas atividades agropecuárias articulavam-se a um processo mais amplo, o de modernização do território por meio da construção de infraestruturas que possibilitaram a circulação de pessoas, mercadorias e informações. Nesse sentido, a racionalidade foi determinada visando atender ao mercado, regido por uma economia cada vez mais globalizada.

Graziano da Silva (1998) vai entender a modernização da agricultura enquanto termo utilizado para qualificar as transformações técnicas na produção, as modificações na produção do campo e, por fim, as mudanças nas relações capital/trabalho. Não há unanimidade entre os autores quanto as periodizações da modernização da agricultura no Brasil. Graziano da Silva (1998) divide em três fases: a primeira relacionada à transformação da base técnica, mas ainda dependente da importação; a segunda caracterizada pela industrialização da produção agropecuária – leia-se indústrias de bens de produção e alimentos –; e a terceira, caracterizada pela formação dos complexos agroindustriais e pela integração dos capitais (industrial, bancário e agrário) sob a égide do capital financeiro.

Teixeira (2005) aponta a década de 1950 como marco temporal do processo de modernização da agropecuária, mas ainda dependente da importação de bens de produção mais avançados de outros países, sobretudo dos EUA. É somente na década de 1960 que o processo foi articulado à produção de equipamentos e aos insumos advindos do setor industrial implantado no país. Martine (1990), por sua vez, chama o período de 1965/1979 de modernização conservadora e o período de 1980/1984 de crise e retração.

Nesse contexto, é importante destacarmos as instituições que deram suporte ao desenvolvimento das atividades agrícolas, tais como as cooperativas, órgão de pesquisas, bancos, órgão de assistência técnica, dentre outros. Com essas instituições o governo influenciou decisivamente na modernização dessas atividades.

A criação da EMBRAPA, em 07 de dezembro de 1972, por meio da lei nº5.851 e com estatuto aprovado pelo Decreto nº72.020/73, caracterizando-a como uma empresa pública, vinculada ao Ministério da agricultura com atuação plena em abril de 1973, merece ser destacada visto que a instituição passou a coordenar e executar pesquisas em todo o país, com

atuação destacada no desenvolvimento tecnológico e no assessoramento das atividades nos cerrados (MATOS; PESSÔA, 2011; OLIVEIRA *et al*, 2014).

O modelo de desenvolvimento agrícola que ora vimos abordando encontrava-se apoiado, sobretudo, nas políticas econômicas do período. É notável a liberalização de crédito rural, os vultuosos incentivos fiscais e o aporte de capital nas políticas de fomento produtivo e comercial (DELGADO, 2001). Quanto aos programas de governos que influenciaram esse processo na Região Centro-Oeste, destacam-se aqueles que compunham o primeiro e o segundo Plano Nacional de Desenvolvimento (PND).

Dentre os que integravam o primeiro e o segundo PND entre 1972 e 1979, destacam-se: o Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PRODOESTE), o Programa de Garantia da Atividade Agropecuária (PROAGRO), o Programa Nacional de Conservação do Solo (PROSSOLOS), o Programa de Desenvolvimento da Pecuária de Corte (PRODEPE), o Programa de Estímulos Técnicos e Financiamento para o Desenvolvimento da Pecuária Leiteira (PROLEITE), o Programa de Desenvolvimento Nacional de Pastagens (PRONAP), Programa de Garantia da Atividade Agropecuária (PROAGRO), o Programa de Desenvolvimento do Cerrado (POLOCENTRO), dentre outros (OLIVEIRA *et al*, 2014).

O POLOCENTRO foi criado em 1975 com o objetivo principal de desenvolver e modernizar as atividades agropecuárias na Região Centro-Oeste, além de parte do estado de Minas Gerais (BEZERRA; CLAEPS JR, 2004). Implementado pelo decreto nº 75320, o programa foi direcionado ao atendimento das áreas que eram consideradas potenciais para o desenvolvimento da agropecuária no Centro-Oeste. Todos os estados foram selecionados, com destaque para algumas regiões que já possuíam algum tipo de infraestrutura ou que eram tidas com potencial agrícola favorável (MATOS; PESSÔA, 2011). Em Mato Grosso do Sul, podemos destacar a cidade de Campo Grande, Três Lagoas, Bodoquena, Dourados, dentre outras que receberam investimentos do Programa.

O POLOCENTRO visava incorporar áreas de Cerrado ao sistema produtivo nacional e também internacional por meio da exportação de determinados produtos. Buscava-se também resolver problema tidos como setoriais e localizados. Esse Programa foi um dos responsáveis pela modernização da agricultura nas áreas de Cerrado, influenciando diretamente no investimento de capital fixo nas regiões selecionadas. Até o ano de 1982 foram aprovados 3.373 projetos de desenvolvimento agrícola, beneficiando principalmente proprietários de médias e grandes propriedades, desnudando, desse modo, o caráter seletivo do Programa. Os recursos foram destinados para obras de infraestrutura de armazenagem, infraestrutura de energia e transportes (OLIVEIRA *et al*, 2014).

No quadro 6, observa-se algumas das questões abordadas até o momento.

Quadro 6. Dourados. Reportagens associadas ao campo, 2020.

[illegible]

A reportagem A ilustra a forma como os integrantes da Cooperativa Agropecuária Mista de Dourados (CAMDOL) entendiam o Plano Nacional de Reforma Agrária (PNRA) e a atuação da Conferência Nacional dos Bispos do Brasil (CNBB). Por meio das declarações do ex-deputado Sérgio Cardoso de Almeida é possível extrair a resistência dos proprietários da região em qualquer iniciativa que enfrentasse a questão agrária entendida a partir da concentração de terras e das relações de trabalho. Representando 40 proprietários que juntos somavam cerca de

100 mil hectares de terras, o ex-deputado dispara que o Plano “interessa muito aos americanos, pois dividindo as propriedades a produção cairá, abrindo mais mercados para os Estados Unidos”, em outro trecho, afirma que o país rivalizaria com a Índia “se esse plano for implantado, pois a pobreza crescerá e os alimentos diminuirão”. Por fim, destacamos a sua fala em defesa de um produto agrícola específico, a soja, afirmando que “precisamos o povo a comer soja, produto de alto valor proteico e amplamente consumido no Japão e China, principalmente para o fabrico do pão”, questionando o fato de que o produto é artigo de exportação e pouco contribuía para a alimentação básica da população. De maneira geral, os aspectos destacados são ilustrativos de um pensamento desenvolvimentista e burguês que se consolidou após o golpe militar de 1964, como já abordamos. Também representa as alianças políticas/econômicas locais que se articulavam com representantes políticos no âmbito nacional para defender seus interesses, sobretudo a propriedade da terra.

Na reportagem B, temos algumas referências sobre a articulação da produção agrícola e a necessidade de desenvolvimento das infraestruturas de transporte para escoamento da produção. Apresentando, inicialmente, o potencial da agricultura na região de Dourados, o autor da reportagem destaca que o prefeito vinha investindo na melhoria e no aumento do sistema rodoviário municipal. A reportagem destaca a atuação do Dr. José Elias que respondia pelas ações do Departamento de Estradas e Rodagem, responsável por obras de alargamento das vias, instalação de redes de drenagem e aterros. Essa reportagem é ilustrativa de como a instalação e adequação de infraestruturas de armazenagem, transporte, energia etc., associava-se a uma especialização do território diante da acentuação da divisão territorial do trabalho. Nesse sentido, a região de Dourados, atravessada por diferentes processos, mas com destaque para a modernização da agropecuária, passou por uma redefinição do seu papel em múltiplas escalas.

Ao analisarmos as fontes jornalísticas, em várias reportagens da década de 1970 encontramos textos que destacavam o desenvolvimento da cidade e da região de Dourados, assim como pode ser visto na reportagem C. Reportada como “antes tão somente uma grande área ainda inexplorada, mas, de conhecida riqueza”, transformou-se em umas das regiões mais concorridas do território nacional. O autor destaca o aumento da safra de arroz no ano de 1973 que foi de 1.264.440 sacas numa área plantada de 159.078 hectares, para 4.378.000 sacas numa área plantada de 357.225 hectares no ano de 1975. De maneira geral, o autor destaca que em 1974 a região produzia 85% da soja, 80% do algodão, 85% do amendoim e mais de 80% do trigo produzido em todo estado de Mato Grosso. Além disso, destaca a mecanização da produção, afirmando que a região de Dourados possuía “mais de 6.700 tratores; quase mil

colheitadeiras; 225 tratores esteiras e mais de 310 unidades armazenadoras”, destacando-se como o grande celeiro do Brasil.

Na reportagem D, podemos ver um exemplo prático de como ocorria a aquisição de mercadorias por parte do governo. O atual Ministro da Agricultura afirmou que o governo iria comprar um milhão de toneladas de soja em grão com o objetivo de impedir pressões do mercado de maneira que o produto pudesse ser remunerado. Contraditoriamente, o ministro afirmou que “o governo não vai intervir no setor”, mas que “a comercialização estará baseada no preço mínimo de 60 cruzeiros, que poderá ser alterado de acordo com a demanda”.

A Política de Garantia de Preços Mínimos foi promovida pelo Estado a partir de meados da década de 1960. Era uma alternativa no momento da comercialização, visto que a ação governamental agia na compra do excedente ou no financiamento da armazenagem. A aplicação dessa política ocorria por meio das Aquisições do Governo Federal (AGF) e pelos Empréstimos do Governo Federal (EGF), e poderiam somente ser efetivadas casos os produtos estivessem naqueles selecionados previamente pela política (OLIVEIRA *et al*, 2014). Essa ação influenciava na estabilização dos preços, que poderiam sofrer variações de acordo com as intempéries naturais ou mesmo de acordo com as variações no mercado (MATOS; PESSÔA, 2011). Além disso, teve o objetivo de bancar os preços dos produtos agrícolas produzidos nas propriedades mais ao sul do país, que já contavam com infraestrutura completa de armazenagem, comercialização e industrialização. Essas propriedades pertenciam aos capitais privados e deveriam ser conservados dos prejuízos com o desenvolvimento das atividades agrícolas da Região Centro-Oeste (BEZERRA; CLAEPS JR, 2004). Articulado as iniciativas supracitadas, o seguro agrícola oferecia ressarcimento em caso de prejuízos nas lavouras. Os beneficiários foram selecionados de acordo com o tipo de cultura produzida bem como a partir da sua garantia de liquidez, em outras palavras, apenas médios e grandes produtores foram favorecidos (MATOS; PESSÔA, 2011).

Outro programa importante do período foi o PRODECER, que se destacou na “região dos Cerrados”. Criado em 1979 e constituído a partir de um acordo entre o governo brasileiro e japonês, o Programa era coordenado pela Companhia de Promoção Agrícola (CAMPO), que tinha suas ações controladas majoritariamente por capital nacional (51%) e o restante controlado por capitais japoneses (49%) (MATOS; PESSÔA, 2011). Seu objetivo principal era promover, assim como em outros programas, a expansão da agricultura “modernizada” em áreas de cerrado. A seleção dos agricultores beneficiados pelos incentivos do Programa ocorreu por meio das cooperativas credenciadas, considerando, dentre outros fatores, a aptidão e

dedicação integral por parte dos agricultores. Os investimentos foram destinados sobretudo para fazendas de médio porte voltadas para produção de grãos (BEZERRA; CLAEPS JR, 2004).

Lembremos que diante da crise do petróleo ocorrida na década de 1970, novos desafios foram lançados do ponto de vista energético. Nesse momento, além da provisão de alimentos, a agricultura ficou incumbida de produzir uma alternativa energética. Desse modo, em 1975 é instituído o PROALCOOL, influenciando decisivamente na expansão da cana-de-açúcar na produção agrícola (TEIXEIRA, 2005).

É importante destacarmos que esses programas foram impostos de maneira vertical, não havendo nenhuma discussão com a sociedade brasileira em geral e nem com a população residente em áreas que seriam implementados. Dessa forma, os fatores negativos, tais como as questões ambientais, ficaram a parte do processo de desenvolvimento. Nesse sentido, pensamos a enorme quantidade de áreas que foram inseridas no processo produtivo e nas consequências para os ecossistemas e os biomas de maneira geral. Era usual entender o cerrado como um bioma com baixa riqueza biológica, desconsiderando toda sua diversidade.

Quanto ao produto mais beneficiado pelas políticas de desenvolvimento, a soja pode ser considerada como a de maior prestígio. Isso ocorreu, dentre outros fatores, pelo seu apelo à exportação, atingindo preços significativos no mercado internacional. Concomitantemente a expansão do preço da soja, tivemos uma elevação do preço da terra, sobretudo nas áreas em que o processo de modernização agrícola foi implementado com maior efetividade (TEIXEIRA; HESPANHOL, 2006).

Como consequência da modernização da agrícola, Teixeira (2005) afirma que seus rebatimentos disseminaram-se para toda sociedade. Como exemplo, cita o grande contingente populacional que saiu do campo e foi para as cidades devido à um conjunto de fatores (mecanização, expansão da pecuária, aplicação em alguns casos de legislação trabalhista no campo etc.). Além disso, afirma que a mão de obra residual no campo também passou por modificações, como a eliminação de parcerias e agregados, sobretudo nas grandes propriedades, que se transformaram em empresas.

A redefinição da região de Dourados na divisão territorial do trabalho a partir da sua especialização produtiva implicou mudanças significativas nas relações de trabalho, de modo que a partir da expropriação do trabalhador rural das suas atividades, a cidade surgiu como alternativa de sobrevivência (CALIXTO, 2009).

Com a expropriação dos pequenos proprietários ocorreu uma série de mudanças em diversas dimensões da vida, como a perda de laços afetivos e de amizade, assim como as relações de vizinhanças cultivadas ao longo dos anos. De maneira mais ampla, esses pequenos

agricultores foram inseridos em um novo cotidiano, por vezes, diferentes do anterior, implicando em uma redefinição das tradições e costumes (BEZERRA; CLEPS JR, 2004). A sensação de estranhamento passou a ser comum devido aquela nova realidade diferente da até então vivida. As dificuldades de inserção no mercado de trabalho urbano foram imediatas, obrigando grande parte desse contingente populacional a aceitarem subempregos, consequentemente residindo em moradias precárias (CALIXTO, 2009).

Martine (1990) afirma que a distribuição desigual dos incentivos governamentais provocou uma crescente divisão do trabalho, sendo que as maiores propriedades, normalmente localizadas nas melhores terras, tiveram acesso ao crédito, aos subsídios, tecnologias, assessoramento etc., atendendo ao mercado externo ou as agroindústrias; enquanto que os produtores menos capitalizados, normalmente localizados em terras menos férteis, produziam a partir de técnicas tradicionais e menos produtivas, explorando a mão de obra familiar e comercializando o excedente no mercado urbano, com preços baixos devido ao baixo poder de compra das massas.

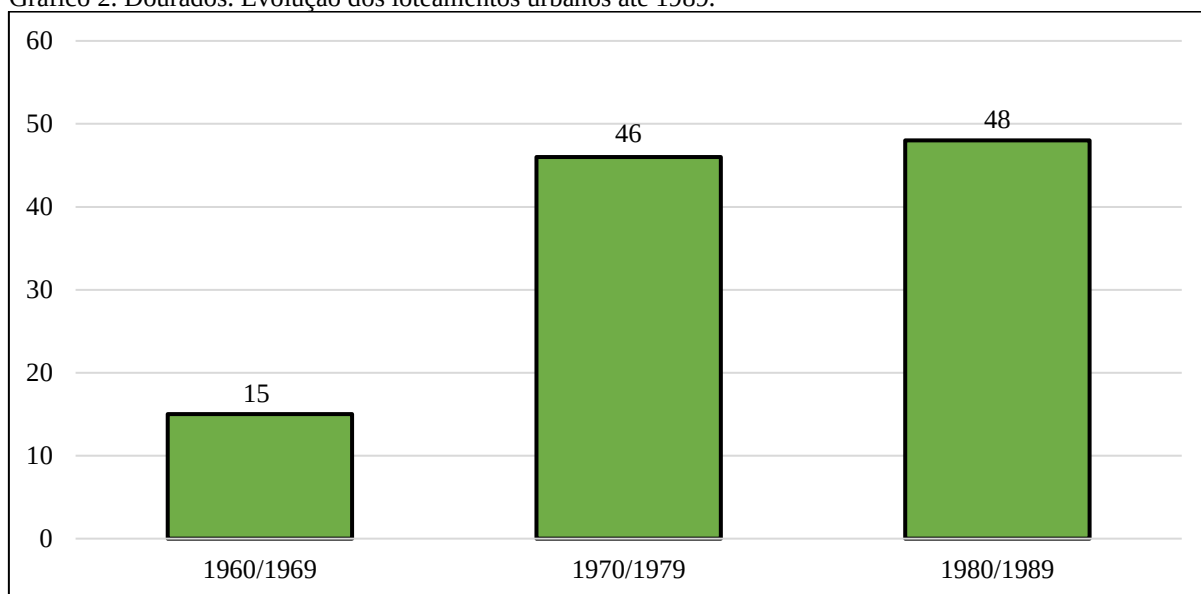
Até os anos 2000 e de maneira geral, Delgado (2001) afirma que o elo entre as condições de vida e as relações de trabalho e de propriedade no campo, permanecem atuais desde as análises elaboradas no início da década de 1960. Além disso, afirma que apesar de passados 40 anos da “modernização conservadora”, não tivemos melhoras significativas na situação social no campo, pelo contrário.

Assim como nas áreas rurais, houve importantes ações por parte do Estado direcionadas para o espaço urbano. Como exemplo, podemos citar os investimentos maciços em conjuntos habitacionais por meio da política habitacional implementada institucionalmente na década de 1960 e com resultados quantitativos expressivos na década de 1970 e início da década de 1980. Por meio do BNH, além de outros programas como o Comunidade Urbana para Recuperação Acelerada (CURA), efetuou-se investimentos na ampliação do sistema pluvial, pavimentação asfáltica e rede viária. Segundo Calixto e Bernardelli (2016), dentre as melhorias, o sistema viário foi priorizado, recebendo mais de 60% dos recursos previstos.

Destaca-se que entre as décadas de 1970 e 1980 ocorreu uma intensa incorporação de novos loteamentos ao tecido urbano, fazendo com que a oferta fosse maior que a demanda. Se até a década de 1960 havia em Dourados 68 loteamentos, nas duas décadas seguintes foram lançados 94 loteamentos. Destaca-se que a partir dessa produção criaram-se as condições para a diferenciação mais acentuada de uma área específica da cidade, a porção norte/noroeste (CALIXTO; BERNARDELLI, 2016).

No gráfico 2 constam os loteamentos urbanos produzidos no período em tela.

Gráfico 2. Dourados. Evolução dos loteamentos urbanos até 1989.



Adaptado de: Campos (2014). Organização: Rafael Bastazini, 2021.

Observando o gráfico comprova-se o aumento substancial na produção de novos loteamentos influenciados sobretudo pela estrutura institucional e de financiamento organizada na segunda metade da década de 1960. A Política Habitacional do período, além de ampliar o financiamento e a produção, também serviu como base de sustentação política/ideológica dos militares, considerando que apesar dos resultados quantitativos serem significativos, do ponto de vista qualitativo, como o enfrentamento da ausência da habitação para as camadas mais empobrecidas, tenha falhado.

O BNH teve um papel de destaque na produção habitacional do período ampliando o ritmo e a capacidade de produção de moradias na cidade de Dourados. Neste sentido, Calixto (2008, p. 34) afirma que:

A construção dos conjuntos habitacionais gerou fluxos para determinada área da cidade, potencializando novas práticas socioespaciais, otimizando os preços das novas localizações (que estavam entre os mais elevados da cidade), estimulando os interesses fundiários e imobiliários no processo de produção desse novo espaço, redimensionando e redefinindo a relação centro periferia, uma vez que, a cada intervenção, a forma se (re)cria, redefinindo a diferenciação. Cada nova localização altera a reestruturação interna da cidade, que se redesenha de forma contínua, sugerindo e impondo uma nova lógica no processo de produção, apropriação e uso do espaço urbano.

Além da implantação de novos loteamentos em determinadas áreas, é a partir da década de 1960 que as ruas do centro da cidade de Dourados modificaram-se, seja por meio do calçamento, pavimentação ou pelos seus usos; as atividades comerciais e de serviços começaram a ganhar proeminência, influenciadas pelas demandas mobilizadas pelas mudanças técnicas e sociais advindas do campo (MUSCULINI; CALIXTO, 2015).

Pereira (2013), ao investigar especificamente os investimentos governamentais na economia do município de Dourados na década de 1970, afirma que em alguns casos as obras no centro da cidade eram vinculadas por meio de reportagens publicadas no jornal Folha de Dourados, por exemplo, como serviços que tumultuavam a dinâmica local. Dessa forma, analisa a autora, muitos leitores acreditavam que a pavimentação das ruas significava um atraso, juntamente com as outras obras de infraestruturas que também causavam descontentamento.

No quadro 7, podemos observar alguns desses aspectos.

Quadro 7. Dourados. Reportagens associadas à dinâmica urbana. 2020.

Em formação, a Associação das Imobiliárias da Grande Dourados

Está sendo criada a Associação das Empresas Imobiliárias da Grande Dourados, a exemplo de Campo Grande e Três Lagoas, sendo as únicas do gênero em todo o país. Ontem foi mantido o segundo encontro entre o vice-presidente da entidade da capital, Nelson Eduardo Pereira da Costa, e o grupo de empresários da cidade interessados na formação, quando foi definida a Comissão Organizadora, devendo o Edital de Convocação ser publicado amanhã, solicitando o comparecimento dos empresários do ramo de toda a região para a assembleia prevista para ser realizada em 23 de agosto.

Somente em Dourados existem cerca de 25 empresas do ramo, englobando aproximadamente 70 corretores devidamente habilitados. Segundo Nelson Eduardo, que está prestando apoio na formação da entidade, a finalidade principal é "proteger e purificar" a atuação e ao mesmo tempo, criar uma uniformidade de comportamento no mercado. A Comissão Organizadora é formada de cinco membros, e um dos candidatos a candidato à presidência da associação da região é o Sr. Wilson Buzzio Hernandez, da Imobiliária Contato, de Dourados.

FISCALIZAÇÃO

Tão logo seja devidamente oficializada a associação, o que deverá ocorrer em breve, Dourados será a primeira cidade a ser atingida por uma rígida fiscalização no sentido de coibir o exercício ilegal da profissão de corretor de imóveis, uma vez que o índice de irregularidade é acentuado. Inclui-se o vice-presidente da associação de Campo

deral, uma vez que quem estiver exercendo irregularmente a profissão pode ir parar na cadeia.

Além disso, outro problema que as empresas enfrentam no ramo de intermediação imobiliária, é a crise de imóveis disponíveis para aluguel, em reflexo a recessão econômica do País. Hernandez disse que outro fator desestimulante é o último reajuste dos aluguéis, de 80 por cento do INPC. A nível local, o aluguel de certa forma é alto em virtude da procura maior do que a oferta.

Nelson comentou que em Campo Grande a associação dispõe do SIDEMI (Sistema de Defesa do Mercado Imobiliário), SEPROGUEL (Serviço de Proteção ao Aluguel) – na prática, é o SPC das imobiliárias –, BIC (Banco de Informações de Corretores de Imóveis) e o SIM (Sistema Integrado de Intermediação Imobiliária), criados simplesmente para proteger os profissionais do ramo, e serviços semelhantes deverão ser implantados em Dourados com a formação da entidade patronal a nível regional. "Com isso, quem ganha são os consumidores" – disse ele.

Provavelmente deverá ser realizado em Dourados um curso técnico de transações imobiliárias, que dará condições aos participantes de participarem posteriormente, em novembro, dos exames de habilitação da profissão, promovidos pelo Conselho apenas uma vez por ano.

Farmácias de plantão

HOJE

Duplicação da Marcelino estará pronta antes do prazo previsto



As obras de duplicação da avenida Marcelino Pires que estão sendo realizadas pelo governo do Estado em Dourados deverão estar concluídas antes do prazo previsto, em fins de dezembro, dizem ontem um dos engenheiros da Mape S/A responsável pelo projeto, Fernando Amaral. A camada de imprimação (antecedente a capa asfáltica) já foi implantada nos 600 metros iniciais da pista, parte onde também já foram iniciados os serviços de construção de guias e sarjetas, e no trecho restante continuam os trabalhos de base. A obra já está numa fase bem adiantada, uma vez que cerca de 40 por cento do projeto já foi concluído. Dentro em breve e deverá ser liberada a parte inicial da duplicação ao tráfego de veículos. Atualmente, mais de 220 homens estão trabalhando na obra que terá um custo final de Cr\$ 6,9 bilhões e representa um antigo anseio da comunidade douradense, uma vez que nesse trecho já ocorrem vários acidentes envolvendo principalmente pedestres e ciclistas, alguns inclusive, com vítimas fatais.

PÁGINA 3

F) Jornal O Progresso. 02/08/1985. Disponível em: Centro de Documentação Regional (CDR).

Chuvas trazem lama ao centro

As chuvas e garças constantes dos últimos três dias na cidade, acabaram trazendo grande quantidade de lama nas ruas e avenidas do centro, prejudicando o aspecto visual da zona urbana de Dourados. Além da sujeira habitual que se forma nas pistas, o mau tempo causou lamaçais nas vias e os veículos acabam se encarregando de espalhar mais barro pelo asfalto.

Em vários trechos, como na avenida Wetmar Torres, formou-se uma camada pastosa de lama, responsável por muitos escorregões em pedestres desprevenidos, além de sujar bastante os veículos que circularam ontem na área comercial. Em diversos locais pavimentados, as vias públicas tomaram uma cor avermelhada, característica do solo do município, fazendo com que a pista praticamente desaparecesse sob a camada enlameada.

Logo que as chuvas cessarem a Secretaria de Serviços Urbanos da prefeitura municipal terá muito trabalho para fazer a limpeza das ruas douradenses, que acumulam centenas de quilos de barro e outros detritos. A conservação das vias centrais tem sido feita por braços da SSU, mas essa semana o serviço será dobrado, caso a municipalidade determine a retirada da sujeira arrastada pelas enxurradas e veículos.

Uma das mais afetadas é a Wetmar Torres que recebe considerável volume de tráfego, principalmente de caminhões em trânsito, que derrubam pelotas de barro sobre o asfalto, concorrendo para piorar o aspecto urbanístico da cidade.

Por outro lado, até a noite de ontem o semáforo situado no cruzamento da avenida Presidente Vargas com a Marcelino Pires não havia sido religado pela prefeitura de Dourados, o que causou confusão no trânsito naquele local. O aparelho foi desativado temporariamente durante a realização da IX Festa Junina.

H) Jornal O Progresso. 03/07/1985. Disponível em: Centro de Documentação Regional (CDR).

G) Jornal O Progresso. 20/07/1985. Disponível em: Centro de Documentação Regional (CDR).

No cruzamento recordista de acidentes, tríplice colisão



Uma tríplice colisão ocorreu por volta das 12h40 de ontem, na esquina das ruas Hayel Ben. Fakher com a Genofre Pereira de Mattos (ex-Santa Catarina), sobressa a aversão crítica dos moradores e conseqüente das redações, diante do "esquecimento" da Divisão de Serviços Viários (DSV), órgão da Prefeitura Municipal, para os perigos existentes naquele local.

Os envolvidos no acidente foram a ambulância Caravan, FK-0339, da Associação dos Amigos de Jatei, o Fiat Palio, modelo 1983, e o Fiat 1500, de Rindolfo (SP). Segundo testemunhas, a Caravan teria passado a antiga Bahia sem observar o trânsito, indo colidir com o Fiat que estava em direção ao Jardim Água Boa. Menos sorte teve a motociclista do Volka, que parada, aguardava sua vez de avançar, sendo colidida por um dos veículos envolvidos diretamente na colisão.

Esse cruzamento é um dos recordistas de acidentes em toda a cidade, ocorrendo em média duas batidas por semana, tendo em vista o grande volume de tráfego, tanto na Rua Fakher como na Genofre de Mattos, onde circulam desde ciclistas até caminhões de grande porte.

Muitos embora os acidentes constantes sejam como alerta, a Prefeitura local até hoje não tomou qualquer providência para minimizar os efeitos do tráfego, com a colocação, seja de um semáforo, placas de sinalização mais chamativas ou mesmo obstáculos.

A DSV, criada pela atual administração, por enquanto não apresentou qualquer solução para os problemas mais emergentes do trânsito douradense.

I) Jornal O Progresso. 16/05/1985. Disponível em: Centro de Documentação Regional (CDR).

Organização: Rafael Bastazini, 2021.

A reportagem G traz informações sobre as obras de duplicação na avenida Marcelino Pires, realizada pela MAPE/AS. Em números, foram mobilizados “96 equipamentos entre leves e pesados, e 180 homens. O número de trabalhadores deve aumentar para 250, quando a obra entrar na fase da execução do asfalto.”. Referindo-se ainda a avenida, afirma-se na reportagem: “Vale lembrar que naquele ponto já ocorreram vários acidentes, principalmente atropelamentos, alguns com vítimas fatais e a execução dessa obra era uma antiga reivindicação da comunidade”. A duplicação da avenida contou com recursos do Departamento Nacional de Estrada de Rodagem (DNER), do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDS) e do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD).

Entre as décadas de 1970 e 1980 observa-se uma grande preocupação a partir da análise das reportagens com a questão estética da cidade. Na reportagem H, temos o exemplo da preocupação com o barro gerado a partir do tráfego de caminhões pelas avenidas da cidade, que aliado às chuvas, causavam comoção pública. Dimensão explorada por Moro (2017) na cidade de Campo Grande, a questão estética e de higienismo em grande medida associava-se ao discurso modernizador e civilizatório do período. Nesse sentido, o trânsito de charretes, os comerciantes ambulantes e mesmo os pobres em situação de rua eram encarados como sinais do atraso e do subdesenvolvimento. Apesar de não realizarmos uma pesquisa nas fontes jornalísticas a partir dessa dimensão, é possível deduzir que assim como em Campo Grande, em Dourados também ocorreu prática semelhantes, com especificidades locais a serem pesquisadas.

A reportagem I é ilustrativa para pensarmos o ordenamento do trânsito na cidade de Dourados. Na ocasião, foi noticiado a ocorrência de uma colisão entre três veículos na esquina da Hayl Bom Faker com a Onofre Pereira de Mattos. O destaque fica para a crítica de que no local ocorriam ao menos dois acidentes por semana e que a prefeitura não providenciava a instalação de semáforo ou mesmo placas de sinalização mais chamativas. O que de fato nos importa é que naquele período, o tráfego no centro da cidade era uma mescla entre diferentes tempos. Em outras palavras, com a inserção cada vez maior do automóvel em camadas médias da sociedade, aliado ao desenvolvimento das infraestruturas de transporte e à modernização das atividades agropecuárias, ocorreram mudanças sistemáticas na forma como as mercadorias e as pessoas se moviam. Em contraposição à essas mudanças, havia permanências de meios antigos, como as charretes. Dessa forma, o espaço da cidade foi paulatinamente sendo adequado aos novos tempos, simultaneamente excluindo e, mais que isso, negando espaços para os pedestres, bicicletas e outros meios de locomoção.

A reportagem F informa sobre a criação da Associação das Empresas Imobiliárias da Grande Dourados. Para tanto, o autor informa que foram realizados encontros e assembleias entre os empresários da região, destacando a existência de 25 empresas do ramo somente na cidade de Dourados, além de 70 corretores devidamente habilitados. O principal objetivo era "proteger e purificar a atuação e ao mesmo tempo, criar uma uniformidade de comportamento entorno mercado." A principal preocupação apresentada na reportagem diz respeito às crescentes irregularidades no exercício ilegal da profissão de corretor de imóveis, além de dificuldades diante da crise de imóveis disponíveis para aluguel. Cabe destacar um comentário que nos chamou bastante a atenção: "A nível local, o aluguel de certa forma é alto em virtude da procura maior do que a oferta".

Em relação as transações imobiliárias, ocorrem mudanças significativas na passagem da década de 1960 para 1970, de modo que no primeiro período as atividades baseavam-se quase que exclusivamente na negociação de terrenos, enquanto que no segundo período, a partir de uma maior intervenção estatal na produção habitacional por meio do BNH, as operações passaram a apoiar-se na venda, compra e aluguel de imóveis residenciais edificadas (SILVA, 2000).

No final da década de 1970, elaborado pela equipe de Jaime Lerner e considerado um importante instrumento de intervenção na cidade, foi criado o Plano de Complementação Urbana de Dourados. De maneira geral seu objetivo perpassava pelas questões sociais do período ao mesmo tempo em que buscava equipar a cidade em razão das novas demandas trazidas pela agricultura comercial modernizada. Entre 1977 e 1988 esse Plano serviu de orientação para as políticas públicas municipais, apesar de não se constituir em um Plano Diretor (CALIXTO, 2001).

Apesar de atender em grande medida os interesses comuns, o Projeto CURA em Dourados limitou-se a área central da cidade, seja por meio da ampliação dos eixos comerciais ou pelo adensamento da área central, como destacado por Calixto (2001). Ainda segundo a autora, a destinação dos recursos ocorreu de maneira setorizada no sistema viário, correspondendo a mais de 60% dos recursos previstos.

Além disso, Silva (2000) afirma que o Projeto CURA foi importante pois além de financiar a implementação de equipamentos urbanos também possibilitou que o planejamento fosse mais sistemático no que diz respeito ao processo de urbanização de Dourados. Dessa forma, este projeto foi um marco do planejamento urbano de Dourados, aliado ao fato de que na ausência de um plano diretor específico para a cidade, o projeto acabou assumindo parte desse papel.

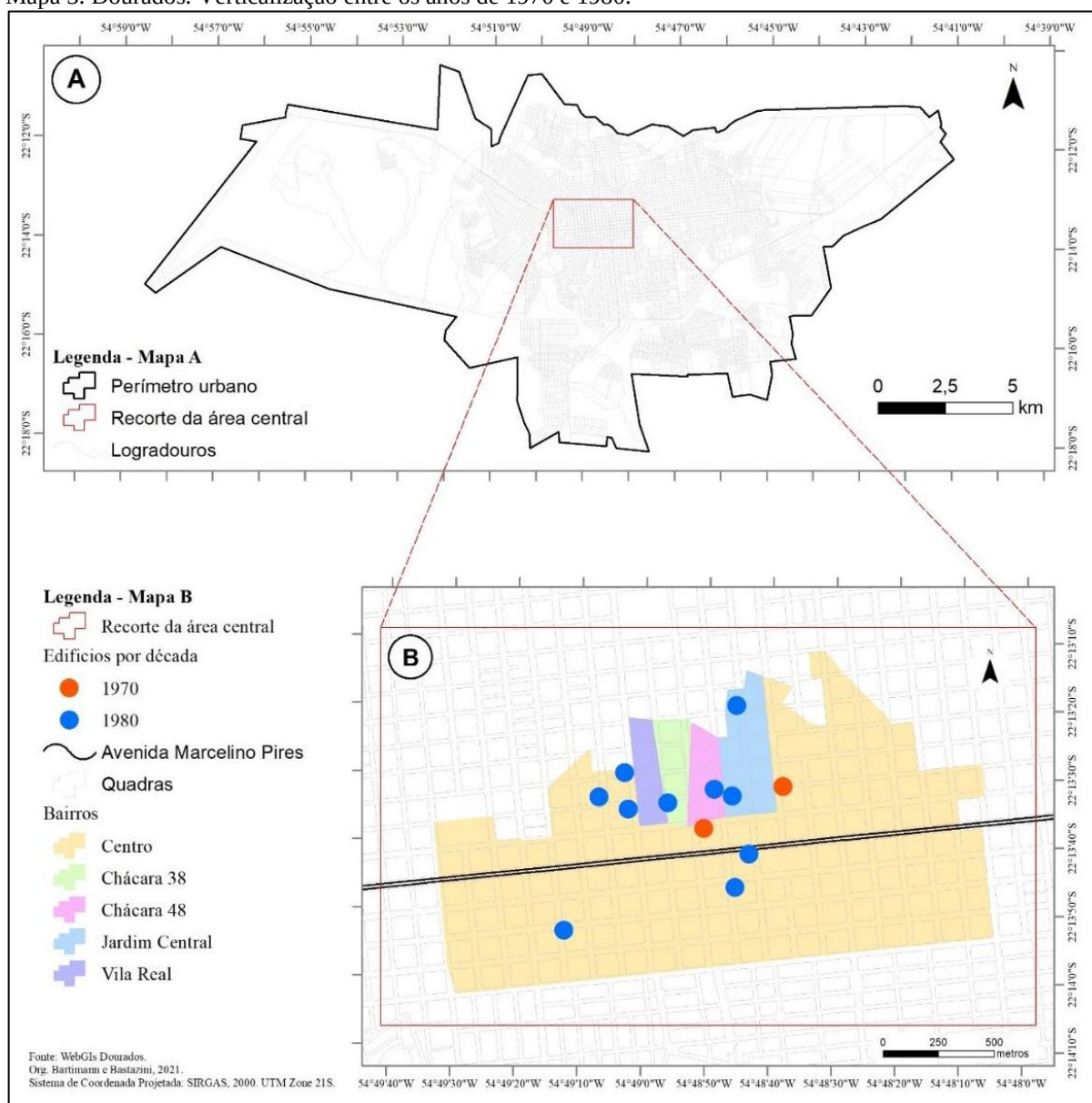
Diante dessas mudanças, Calixto e Bernardelli (2016, p. 49) afirmam que:

Nesse processo de redefinição de uso do solo e, conseqüentemente, de seu valor de troca, ocorre um remanejamento/afastamento da população que não pode arcar com os novos preços estabelecidos, reintroduzindo novas lógicas espaciais, com a geração de novas espacialidades, retratadas pela articulação entre localizações novas e antigas. Do ponto de vista da distribuição espacial da população, define-se um lado da cidade “mais vantajoso” que outro – respectivamente representados pelas porções norte e sul –, com a concentração dos segmentos sociais de mais alta renda nas porções norte e oeste, o que não ocorre, de modo geral, no que podemos chamar de “o lado de lá” – porção sul da cidade.

A década de 1970 também é significativa pois é nesse período que se inicia a verticalização das moradias, assim como a notificação e o registro das primeiras ocupações irregulares. Nota-se, portanto, que temos nesse período a intensificação de um padrão de diferenciação socioespacial na cidade, com investimentos em determinadas áreas.

A seguir, no mapa 3, temos a localização dos edifícios construídos durante o período analisado.

Mapa 3. Dourados. Verticalização entre os anos de 1970 e 1980.



Nesse contexto, o poder público assumiu centralidade na produção do espaço urbano, seja por meio das políticas que influenciavam diretamente na expansão territorial ou na criação de condições para que determinados segmentos econômicos atuassem na apropriação e consumo do espaço urbano. Segundo Calixto (2001), o lançamento de loteamentos como o Parque das Nações I e II e o Jardim Flórida foram exemplos da inexistência de infraestruturas e serviços urbanos básicos, mas que contraditoriamente influenciou na valorização de áreas com melhores equipamentos.

Diante do dinamismo imposto pela produção habitacional do período, dois setores se beneficiaram de maneira mais direta: as empresas construtoras e as empresas imobiliárias (SILVA, 2000; CALIXTO, 2008).

Quando ampliamos a análise para além do espaço da cidade, do ponto de vista imagético, a definição da “Região da Grande Dourados” cumpriu um importante papel nas dimensões político/econômicos na escala regional e até nacional. Baseado na constatação de que aquela região possuía solos férteis, com grandes áreas de basalto (terra roxa) indicadas para a produção de milho, arroz, soja etc., essa porção do território consolidava-se como uma produtora de alimentos. Nesse sentido, Dourados também foi consolidada a partir da estratégia de desenvolvido apoiado nas cidades polos que dentre outros fatores, influenciava na consolidação do projeto de integração nacional (ABREU, 2005).

Há uma articulação profunda entre o processo de modernização das atividades agropecuárias e o reforço da centralidade regional da cidade de Dourados. Ao mesmo tempo em que no território decorreram as mudanças de ordem técnica e instalou-se toda infraestrutura necessária para dinamizar os fluxos, especializando aquele espaço no contexto da divisão territorial do trabalho, sua centralidade foi reforçada a partir da demanda do campo e também a partir da concentração de serviços inexistentes em outras cidades daquela região (CALIXTO; BERNARDELLI, 2016)

Calixto (2019) com base nos estudos gerais produzidos pelos membros do IBGE na década de 1980, afirma que um tipo de redefinição se iniciou em meados da década de 1960. Está redefinição, apoiada na dimensão produtiva, ocorreu a partir do momento em o arroz de sequeiro começou a ser produzido, estimulando a vinda de migrantes sulistas e de São Paulo, ao mesmo tempo em que terras começaram a ser arrendadas e a soja foi paulatinamente substituindo o arroz. Ainda com base nesses estudos, a autora cita o desenvolvimento empresarial da pecuária, juntamente com as mudanças de ordem técnica que se desenvolveram (seleção de reprodutores de raça; melhoramentos nas pastagens etc.), liberando mais áreas para os cultivos que se desenvolviam. Nesses estudos, Dourados era interpretada como a capital da soja no Mato Grosso do Sul, local de concentração dos escritórios de importantes cooperativas de produtores.

Seus papéis e funções redefiniram-se influenciados diretamente pelas mudanças produtivas que se processavam no campo mas que se articulavam com a cidade, como a oferta de produtos e serviços. Nesse sentido, novos profissionais especializados eram demandados para atender a especialização técnica e funcional da região. Contraditoriamente, a população expropriada do campo também compunha esse movimento, pressionando as infraestruturas urbanas e demandando que seus direitos fossem garantidos pelo poder público.

Dentre os serviços públicos que se especializavam, destacamos a ampliação dos serviços médicos. Em referência ao ano de 1972, a Calixto (2019) afirma que Dourados distinguia-se na

oferta desses serviços, os quais só eram encontrados em centros urbanos regionais, como Campo Grande. Quanto aos aspectos educacionais, se na década de 1970 o nível educacional oferecido era basicamente até o ensino médio, na década seguinte note-se o aumento das instituições de ensino superior.

Silva (2012, p. 113) referindo-se ao “aprofundamento do processo de agroindustrialização”, afirma que é entre o final de 1970 e mais especificamente na década de 1980 que há a incorporação de empresas ligadas à agricultura. Cita o exemplo da SADIA, AVIPAL e CEVAL, além da ampliação da rede bancária presente na cidade, citando a ampliação de agências e postos de atendimento da Caixa Econômica Federal (1974), do Banco da América do Sul (1976), do Banco do Brasil (1978), do Banco Banorte (1981), do Banco Nacional de Crédito Cooperativo (1981), UNIBANCO (1982), Banco Itaú (1985) etc. Além disso, a autora afirma que além de atender as demandas empresariais vinda do campo, essa rede bancária visava atender também o setor terciário que se fortalecia assim como os novos profissionais especializados que chegavam, como advogados, professores, médicos, agrônomos etc.

Em síntese, é a partir dessas profundas modificações no seu tecido urbano, nas suas características econômicas e sociais que Dourados inicia a década de 1960 com determinadas características e emerge nos anos de 1980 com outras. Para nós, essa é a base histórica e analítica que deve ser considerada quando analisamos suas características, econômicas, sociais, culturais e políticas a partir dos anos 2000.

2.4 Síntese e apontamentos

Partiremos do primeiro par destacado por Sposito (2016) como fundamento para a análise comparativa, a saber: qualidade x quantidade. O objetivo será desvelar a frequência e a intensidade dos fenômenos discutidos por nós, articulando a dimensão quantitativa com as mudanças de ordem qualitativas, inclusive, desdobrando-se ou influenciando diretamente em outros processos.

Defendemos a hipótese de que em Campo Grande houve maior intensidade quando pensamos no conjunto das mudanças de ordem infraestrutural. Os investimentos foram mais volumosos e o fato da cidade se apresentar como a possível capital do estado na década de 1970, ou mesmo rivalizando com Cuiabá como a cidade mais dinâmica e moderna anteriormente, influenciou diretamente no discurso difundido nos periódicos, projetando-se em maior proporção nas formas espaciais.

Em termos quantitativos, conforme o estudo de Souza, Abreu e Vieira (2015) que analisaram os resultados do Programa Nacional para as Cidades de Porte Médio (PNCPM), no âmbito do II PND, entre 1976 e 1981 foi destinado para Campo Grande mais de cinco bilhões e meio de cruzeiros, enquanto que para Dourados esse montante somou aproximadamente 300 milhões de cruzeiros, cifra muito inferior ao montante da capital.

A maior fatia dos investimentos na cidade de Campo Grande foi para o saneamento e para a infraestrutura viária. Nesse sentido, como já destacamos anteriormente, a rede de abastecimento de água atendia somente 54% dos moradores, enquanto que a rede coletora de esgoto sanitário atendia apenas 26,6%. No mesmo sentido, as vias da cidade encontravam-se em situação precária, sendo que no ano de 1983 apenas 22% eram consideradas pavimentadas (SOUZA; ABREU; VIEIRA, 2015).

Por meio das reportagens foi possível constatar as recorrentes reivindicações da população demandando tais infraestruturas, sobretudo nos conjuntos habitacionais produzidos afastados do centro e muitas vezes desconexos do tecido urbano, como constatado nas fotografias, gerando enormes vazios urbanos muitas vezes utilizados para especulação imobiliária. Contraditoriamente, a área central e pericentral foi beneficiada pelas obras de infraestrutura, reforçando nesse período o papel do centro, ao mesmo tempo em que se agravavam os problemas nas periferias.

Outra consequência do padrão de produção do espaço foi o agravamento das desigualdades socioespaciais, provocando, inclusive, a estigmatização de acordo com a localidade do conjunto habitacional. Por sua vez, como no caso das Moreninhas, devido, dentre outros fatores, à dificuldade de mobilidade dos seus residentes, criaram-se nos próprios conjuntos as condições para a reprodução econômica e social - articulada com outros espaços na cidade - como restaurantes, mercados, áreas de lazer, dentre outros espaços que atendem a demanda local.

É significativo, também, o baixo investimentos na infraestrutura social¹⁶ quando comparados com os outros setores. Representativo desse quadro, na década de 1980 Campo Grande contava com mais de 100 favelas, muitas delas instaladas em áreas marginais aos córregos, como retratado nas reportagens sobre a “Sapolândia”.

Com essas afirmações não negamos a importância que tais investimentos também tiveram na cidade de Dourados, sobretudo na infraestrutura viária, inclusive mencionado por

¹⁶ Entendemos como infraestrutura social o conjunto de investimentos que influenciam diretamente na qualidade de vida do morar na cidade, como por exemplo: obras de habitação social, obras para a assistência social, obras para o acolhimento de imigrantes, etc.

Calixto e Bernardelli (2016), porém, em termos quantitativos, e a partir das nossas investigações, as obras em Campo Grande tiveram um impacto maior inclusive na sua divulgação, estando presente em inúmeras reportagens.

Em Dourados, por sua vez, as reportagens faziam referência em maior medida aos investimentos nas obras viárias, como já dito. Articulando essa constatação com os processos que atuavam no período em tela, ficou evidente a relação com o processo de modernização das atividades agropecuárias, sobretudo no que se relaciona com o escoamento da produção. Nesse sentido, o trânsito de caminhões pelas principais vias do centro da cidade era alvo de constantes reclamações dos moradores, além de objeto de inúmeras reportagens.

Em contrapartida, semelhante entre as duas cidades, mas com proporções diferentes, foi o baixo investimento na infraestrutura social, culminando, dentre outros fatores, na ausência de serviços públicos voltados para os segmentos econômicos de menor poder aquisitivo. Inclusive, em grande parte, expropriados do campo e com enormes dificuldades em diversas dimensões da vida urbana, como a habitação. Nesse sentido, assim como na capital, intensifica-se, diante da ineficiência da Política Habitacional em atender a esse perfil, as ocupações em Dourados, como destacado por Calixto (2008) e Silva (2000).

Ainda sobre a questão da habitação e das atividades imobiliárias, vejamos a verticalização. Diferentemente de Dourados, os primeiros edifícios com mais de dois pavimentos foram construídos em Campo Grande ainda na década de 1930, marcando o início da verticalização da cidade. Inclusive, segundo estudo do Observatório de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (2016), o então prefeito Demóstenes Martins, elaborou um decreto que dava prêmios aos construtores que edificassem construções com mais de três pavimentos. Porém, é na década de 1960 que a verticalização expande-se, marcada pela pujança econômica da cidade em relação à capital, Cuiabá, tendo mais habitantes e maior arrecadação tributária, por exemplo. É nessa década que os primeiros edifícios condomínios são inaugurados, iniciando um novo modelo residencial urbano. É nessa década também que a cidade ganha seu primeiro arranha céu, o Edifício Irmãos Salomão, conhecido como galeria São José, com 14 pavimentos. Ainda segundo o estudo do Observatório (2016), na década de 1970 a cidade possuía mais de 15 edifícios com pelo menos 12 pavimentos.

Em Campo Grande, sustentamos que a verticalização da cidade baseou-se principalmente em três aspectos expressos nos periódicos analisados: a questão da modernidade, sendo a representação do desenvolvimento da cidade projetado por essas formas espaciais; o avanço das técnicas e das tecnologias, representativas de um período no qual as

mudanças dinamizaram-se, implicando em novas formas e, mais que isso, na adesão de camadas médias e altas da sociedade, expressando, portanto, novos valores em relação ao espaço de moradia; e por fim, o reforço da atuação dos incorporadores imobiliários, aumentando sua capacidade, em associação com o poder público, em produzir mudanças significativas na estrutura da cidade.

Em Dourados, por sua vez, a verticalização ocorreu mais apoiada na expansão das atividades imobiliárias destinadas ao atendimento de segmentos com maiores rendimentos, encontrando, dessa forma, mecanismos para a reprodução do capital, ao mesmo tempo em que a questão da habitação não era enfrentada de maneira efetiva. A verticalização, desdobrou-se, ainda, na pressão das infraestruturas forçando novos investimentos por parte do poder público em favor de uma pequena parcela em detrimento as outras, mais carentes do ponto de vista socioeconômico como afirmado por Silva (2000). Por sua vez, no conjunto da cidade, influenciou no reforço da centralidade da área central, ainda que na produção desse tipo de empreendimento houve um hiato devido à legislação urbanística.

Movendo a análise para outro espaço, o campo, mas articulando-o à cidade, defendemos que o processo de modernização das atividades agropecuárias tem um peso explicativo maior em Dourados do que na capital, pois influenciou diretamente na redefinição dos papéis e funções de Dourados no âmbito da divisão territorial do trabalho. Além disso, especializou a região e a cidade e a articulou com agentes econômicos atuantes em múltiplas escalas, desdobrando-se em mudanças qualitativas no campo e na cidade.

Até década de 1960, influenciada por uma “série de intervenções estatais e por diversos projetos públicos e privados de colonização no Mato Grosso do Sul meridional”, ocorreu um reordenamento das atividades econômicas nessa porção do estado. Em termos produtivos, essas intervenções influenciaram na “desarticulação” das atividades extrativistas ligadas a erva mate, influenciando na sua paulatina substituição por uma policultura de base familiar (SILVA, 2000 p. 76). Concomitante às mudanças no campo, tais intervenções repercutiram na cidade de Dourados influenciando na redefinição dos seus papéis na região nas décadas seguintes.

O período entre 1968 e 1970 marca a chegada as lavouras tecnificadas de trigo e soja, juntamente com a intensificação das intervenções estatais na região e, especificamente, na cidade de Dourados (SILVA, 2000). Esses eventos trouxeram inúmeras e profundas transformações no campo e na cidade, como a atração de mão de obra qualificada cuja residência localizava-se em grande parte em Dourados. Na escala da cidade, o aquecimento do mercado imobiliário e a expansão das atividades de serviços atendendo esses novos

profissionais influenciou na diferenciação socioespacial identificada no período por Calixto (2008, 2009) e reforçada pela nossa investigação.

Em Campo Grande, por sua vez, a concentração das atividades econômicas quando comparado com o restante do estado retroalimentava-se num movimento com rebatimentos econômicos, sociais e políticos. O próprio desenvolvimento industrial da cidade, amplamente difundido na década de 1970 e consolidado na década seguinte, amparado por programas de apoio a industrialização que reforçaram a concentração dessas atividades em Campo Grande é significativo para compreendermos, por exemplo, a sua condição no final dessa década enquanto capital do estado. Esse fator, aliás, desempenhou um papel fundamental na chegada de um contingente significativo de mão de obra especializada ligada às funções do estado. Em grande medida, esses funcionários públicos também influenciaram na demanda por novos produtos imobiliários e serviços¹⁷ especializados.

Em contraposição à essa mão de obra especializada de funcionários públicos, quando comparamos as duas cidades a partir das questões envolvendo os migrantes vindos do campo também temos diferenças significativas. A atração que a capital desempenhou no período fez com que houvesse um aumento significativo dos fluxos migratórios em sua direção. Isso não quer dizer que em Dourados movimento semelhante não tenha acontecido, porém, para nós, na realidade douradense o principal processo que influenciou nessa condição foi o da modernização das atividades agropecuárias.

Outra diferença identificada a partir das reportagens, em Campo Grande a questão do migrante era reportada, em grande medida, associado à mendicância, aos roubos e à falta de higiene. Em parte, associamos isso ao discurso modernizante, que objetivou, dentre outras coisas, alterar antigas práticas que ocorriam na cidade, como o trânsito com carroças, ou mesmo o trabalho ambulante. Por outro lado, revela um profundo sentimento de estigmatização da população vinda do campo, tida como portadora de maus hábitos, incompatíveis com a vida citadina.

Acreditamos que em Campo Grande, pelo fato de objetivar e posteriormente se tornar a capital, a questão dos valores tipicamente urbanos associado ao discurso modernizante teve um

¹⁷Cabe destacar que o aeroporto de Campo Grande, inaugurado na década de 1950 e compartilhado com a Base Aérea de Campo Grande, é um indicativo, também, da importância política e econômica que a cidade apresentava ainda no estado de Mato Grosso. Na década seguinte é inaugurado o terminal de passageiros assim como os pátios de aeronaves civis e militares. Em 1970 tal infraestrutura passa a ser administrada pela Infraero e nas décadas seguintes passa por reformas culminando na sua condição de aeroporto internacional, sendo porta de entrada, por exemplo, para os turistas que visitam o estado.

peso maior na mídia, enquanto que em Dourados, pelo fato, dentre outros fatores, de ser uma cidade do “interior”, esse discurso teve um peso relativo menor nos periódicos.

Pensando em alguns balizadores das dinâmicas que conformaram a lógica centro-periférica em ambas cidades, destacamos: a produção de loteamentos por meio da política habitacional para áreas distantes do centro e do tecido urbano consolidado; a concentração dos investimentos em infraestrutura nas áreas centrais e, por fim; uma mobilidade baseada nessa lógica regida pelo trabalho nas áreas centrais. Ao mesmo tempo, mesmo que incipiente, é possível destacarmos algumas dinâmicas que já apontavam para formas mais complexas de estruturação dessas cidades, vejamos: a demanda pela pavimentação das vias e a expansão significativa dos automóveis; a expansão do mercado imobiliário para áreas específicas das cidades; e a chegada de um grande número de profissionais qualificados e com maiores rendimentos na cidade de Dourados.

Em síntese, em Campo Grande, na década de 1980 ocorreram diversos empreendimentos que influenciaram na estrutura urbana, estimulando a diferenciação socioespacial da parte leste da cidade, consolidando-a como a área de maior interesse fundiário e imobiliário. Dentre os empreendimentos que influenciou na diferenciação dessa área, podemos destacar: a construção do Parque dos Poderes, no início dos anos de 1980; o prolongamento da avenida Afonso Pena, para além da Rua Ceará, que marcou a ultrapassagem da produção dessa nova área; e, por fim, consolidando a valorização fundiária e imobiliária da área, no final dos anos de 1980 inaugura-se o *Shopping* Campo Grande, na avenida Afonso Pena. Ressaltamos que concomitante e intensificador do processo de diferenciação nesse período, ocorreu a construção de grandes conjuntos habitacionais nas saídas da cidade, definido e redefinindo, a cada projeto, a relação centro periferia. Portanto, a cada novo empreendimento, alteraram-se a lógica de apropriação e uso do espaço urbano em maior ou menor medida, de modo que a cidade foi redesenhada de forma acentuada e contínua durante o período em tela.

Em Dourados, por fim, destacamos a intrínseca articulação entre o processo de modernização das atividades agropecuárias e a consolidação de Dourados enquanto cidade média. Além disso, no período analisado, na escala da cidade, a pesquisa documental nos auxiliou a complementar aquilo já exposto por Calixto (2008; 2009) quando menciona que os processos manifestados naquele período tiveram influência direta na diferenciação socioespacial da cidade, sendo imprescindível a sua referência, inclusive para entendermos a cidade na segunda década do ano 2000.

Finalizando essa parte, a produção do espaço urbano no período destacado por nós, de maneira geral, pode ser caracterizada por ser disperso, gerando inúmeros vazios urbanos nas

cidades; por acentuar a distância entre os segmentos econômicos; por ter a casa própria como regra; e na mobilidade baseada no ônibus para os trabalhadores e carro para os mais ricos (CALDEIRA, 2000, p. 218).

Quando nos propomos analisar a partir dos pressupostos já mencionados, admite-se que cada cidade se transforma em consonância com os impulsos modernizadores correspondentes a períodos específicos, desse modo, características essenciais herdadas do passado são objetos de transformações, submergindo, portanto, uma cidade significativamente diferente da anterior (DE MATTOS, 2004). É nesse sentido que no próximo capítulo analisaremos as características atuais das cidades.

CAPÍTULO 3

**MAS DE QUAIS CIDADES ESTAMOS FALANDO?
SOBREPOSIÇÃO, DINÂMICAS E VETORES**



3.1 Metodologia e perspectivas analíticas

Em contraposição à interpretação dual das cidades, com destaque para a análise da relação centro-periférica, investigamos nesta parte da tese as mudanças contemporâneas nas cidades que envolvem cada vez mais fenômenos de diferenciação socioespacial e agudização das desigualdades sociais no espaço urbano, que caracterizam outro padrão de produção e consumo do espaço. Isso não quer dizer que essas lógicas, tanto centro-periférica como a fragmentária – que estamos a investigar – não coexistam a partir das práticas dos sujeitos, das decisões do poder público, do não acesso aos equipamentos, infraestruturas e serviços urbanos, às possibilidades de empregabilidade, de mobilidade e, principalmente, a de morar. Deste cenário complexo que atravessa a vida urbana é que buscamos procedimentos metodológicos e conceitos que possibilitam a apreensão dessas dinâmicas com maior acurácia, em parte já propostos pela pesquisa realizada no âmbito do FragUrb.

Dessa forma, analiticamente utilizamos o conceito da fragmentação socioespacial para explicar essas mudanças, pois, pelo menos a partir do início dos anos 2000, vem sendo empregado para compreender fenômenos como a segregação socioespacial, a pobreza e insegurança urbana, o surgimento de novos centros na cidade (GUZMÁN RAMÍREZ; HERNÁNDEZ SAINZ, 2013), além de permitir, dentre outros aspectos, capturar com maior clareza a diversidade existente entre os fragmentos urbanos (CHÉTRY, 2013). De maneira geral, a fragmentação socioespacial foi/será empregado para descrever, interpretar e compreender aspectos da dimensão socioespacial em Campo Grande e Dourados.

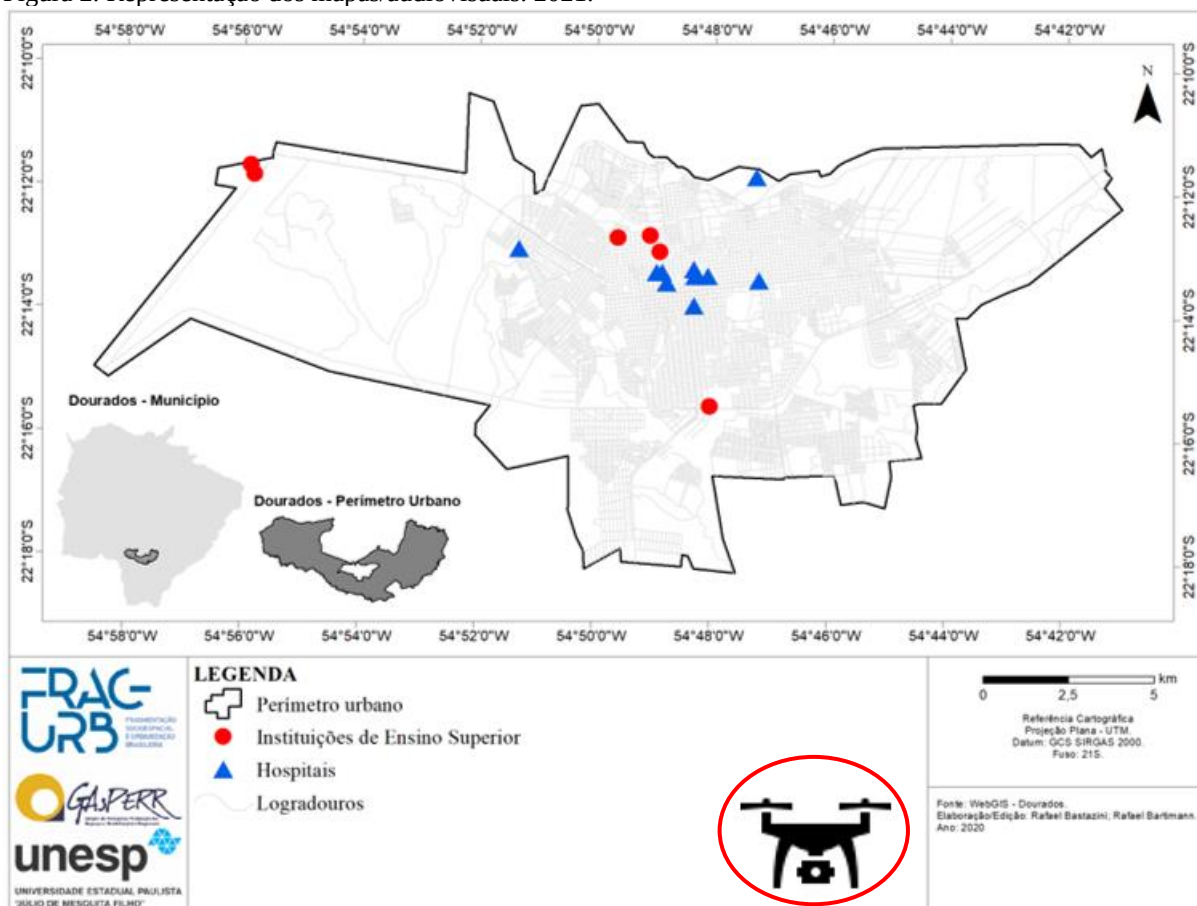
No subitem 3.2 iniciamos apresentando cartograficamente e analiticamente as características da cidade de Campo Grande, destacando aspectos que influenciaram na sua condição atual, como por exemplo a criação dos planos diretores. Avançamos para a espacialização de alguns indicadores socioeconômicos, como a renda per capita e o analfabetismo. A partir dessas informações, explicamos como que as desigualdades acirram a diferenciação socioespacial entre as porções¹⁸ da cidade, estabelecendo eixos de desenvolvimento econômico e social em oposição à ausência de infraestruturas em outras áreas, podendo romper com a lógica centro-periférica ou, então, a mantendo enquanto a fragmentação socioespacial impõe-se como processo disruptivo da possibilidade da vida pública.

¹⁸ Em Campo Grande o perímetro urbano é dividido em “Regiões Urbanas”. Sabemos que o conceito de região possui uma perspectiva escalar mais ampla tornando inadequado, dentre outros aspectos, sua utilização para analisar o espaço da cidade. Porém, como esta tese pode se tornar um estudo para o planejamento em Campo Grande, decidimos adotar a nomenclatura utilizada nos documentos oficiais.

Articulando as publicações que tiveram como objeto de estudo a cidade de Campo Grande, buscamos por meio do mapeamento dos empreendimentos de saúde, educação, comércio, serviços e moradias, apresentar e analisar aspectos que indicam que o processo de fragmentação socioespacial está em curso, como a pujança econômica de determinadas porções da cidade articulada ao crescimento das desigualdades e pobreza em outras; ou então pela oposição entre as lógicas privadas ligadas a exclusividade (ERFs de alto padrão) e diferentes modos de comunitarismo (mutirão em alguns casos do PMCMV). Os principais autores que nos auxiliaram nesta parte foram: Rodrigues e Bernardelli (2020), Arruda, (2012), Oliveira Neto e Martins Júnior (2020), Silva (2005), Duarte e Silva (2020) e Wirti (2019).

No âmbito da construção metodológica da pesquisa, realizamos uma composição de procedimentos que pudessem oferecer novas ferramentas capazes de apreender os processos, as dinâmicas, as formas espaciais e os sujeitos, a partir de determinados recortes espaços/temporais. Isso ocorreu a partir da integração entre vídeos e mapas, associando, portanto, recursos cartográficos e audiovisuais. Para a visualização dos vídeos, em alguns dos nossos mapas haverá o ícone de um drone, como destacado na figura 2. Ao clicar nesse ícone, será direcionado para a plataforma do *Youtube*, na qual poderá assisti-los.

Figura 2. Representação dos mapas/audiovisuais. 2021.



Esse procedimento contribui para a captação dos movimentos por meio da inteligibilidade audiovisual, compartilhando a importância da co-presença (BÜSCHER; URRY, 2009) ao mesmo tempo em que apresenta parte dinâmica dos objetos identificados e cartografados. Nesse sentido, mais do que um elemento complementar a análise, a captação das imagens possibilita tanto para o pesquisador como para o leitor, a apreensão de algumas características a partir da compressão do espaço/tempo e o registro visual da dinâmica que se efetivava.

Para Garrett (2011), a Geografia ainda não percebeu o potencial do audiovisual para a explicação da realidade. Argumenta que a sensação de que é preciso muitas pessoas, equipamentos caros e uma qualificação técnica exigente desestimula a produção audiovisual a partir de projetos de pesquisas em nossa ciência. Concordamos em parte com as afirmações do autor, de fato os recursos audiovisuais potencializam a compreensão do objeto analisado, capturando movimentos, percepções e detalhes que em outros procedimentos estariam parcialmente perdidos. Porém, em nosso caso, a utilização de drone envolveu custos significativos para obtermos imagens de alta qualidade. A partir de um orçamento inicial, os custos de captação para ambas as cidades seriam suficientes para comprarmos um drone relativamente sofisticado, porém demandaria de nós a aprendizagem e o treinamento para o voo. Dada nossa condição de assalariado, com tempo restrito para o desenvolvimento desta tese, contratamos o serviço de um profissional e o acompanhamos nas captações das imagens.

Em relação a metodologia utilizada na condução do drone, definimos uma altura entre 140 e 150 metros para a captação das imagens, de forma que ficasse nítido as áreas adjacentes ao objeto definido como central. A partir do momento em que o drone atingisse a referida altura, as imagens começaram a ser gravadas. Também realizamos algumas tomadas em alturas menores, com objetivo de localizar os empreendimentos e compor de maneira diversificada os vídeos. Algumas tomadas ocorreram a partir da visualização da imagem na interface do controle do drone, estando submetida apenas a nossa percepção do que seria adequado ou não para os nossos objetivos. Buscando maior padronização nesse sentido, estabelecemos que em todos os locais de gravação iríamos direcionar o drone em cima do objeto e realizaríamos tomadas a partir de um giro de 360° no próprio eixo do equipamento. Desse modo, o entorno dos objetos seria contemplado nas imagens de forma que pudéssemos compreender o uso do solo, o padrão construtivo, as principais vias adjacentes e também parte do movimento naquele determinado recorte de tempo/espaço.

Em Campo Grande, o equipamento utilizado para as gravações foi um Drone DJI Phantom 4 e as imagens foram gravadas em 1080 (Full HD) a uma taxa de quadros de 59.94

quadros/segundo. Não utilizamos uma resolução maior de imagem pois a edição ficaria comprometida devido à incapacidade de processamento do nosso *notebook*, tendo em vista que as máquinas adequadas para essa atividade normalmente são *desktops* ou *notebooks premium*.

A seguir estão discriminados os empreendimentos que selecionamos para as gravações: em Campo Grande, essa seleção ocorreu a partir da nossa percepção dos empreendimentos que seriam mais significativos para compor o quadro analítico daquilo que discutimos no subitem. Abaixo, no quadro 8, constam os empreendimentos selecionados para a captação das imagens.

Quadro 8. Campo Grande. Empreendimentos selecionados para captação das imagens. 2021.

Vídeos	Hospitais e universidades	Shopping, super e hipermercados	Espaços residenciais fechados	Empreendimentos PMCMV
Locais	Universidade Federal de Mato Grosso do Sul – UFMS; Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul – UEMS; Universidade Católica Dom Bosco – UCDB; Universidade Anhanguera-Uniderp; Hospital Regional de Mato Grosso do Sul; Caixa de Assistência dos Servidores do Estado de Mato Grosso do Sul (Cassems); Hospital Unimed Campo Grande; Santa Casa de misericórdia de Campo Grande.	Shopping Campo Grande; Norte Sul Plaza (Shopping); Shopping Bosque dos Ipês; Assaí Atacadista – Conj. Res. Mata do Jacinto; Fort Atacadista - Jardim Parati; Fort Atacadista - Vila Cidade Morena; Atacadão - Av. Costa e Silva.	Alphaville Campo Grande (1, 2, 3 e 4); Residencial. Damha (1, 2, 3 e 4); Residencial Delfos e Condomínio Villas Park; Residencial Altos da Afonso Pena;	Residencial Reinaldo Busanelli 1 e 2; Residencial Celina Jalad. Village Parati
Data	As imagens foram captadas no dia 9 de maio de 2021 entre às 8h:30min e 11h da manhã.	As imagens foram captadas no dia 12 de maio de 2021 entre às 8h e 17h.	As imagens foram captadas no dia 12 de maio de 2021 entre às 8h e 17h.	As imagens foram captadas no dia 16 de maio de 2021.
Especificações	O equipamento utilizado para as gravações foi um Drone DJI Phantom 4 e as imagens foram gravadas em 1080 (Full HD) a uma taxa de quadros de 59.94 quadros/segundo.			

Elaboração: Rafael Bastazini. 2021.

Ressaltamos que nesse quadro estão somente os empreendimentos selecionados para captação das imagens, portanto, não contemplam a totalidade dos empreendimentos

cartografados. Para cada um deles (hospitais/universidade; ERFs...) realizamos pesquisas distintas, discriminadas a seguir.

Para o mapeamento dos hospitais e universidades pesquisamos no Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde (CNES) e também no DATASUS para confrontar as informações e atualizar os dados. No caso das universidades confirmamos as informações a partir de consulta realizada no Ministério da Educação (MEC). Alertamos que mapeamos apenas aquelas instituições que mantêm infraestrutura significativa e oferta cursos presenciais. Existem outras instituições de ensino superior, porém constituem-se em pequenos polos para o atendimento dos alunos que cursam a modalidade Educação a Distância (EAD).

Quanto aos super/hipermercados e *shopping centers*, realizamos pesquisa nos respectivos sítios eletrônicos a fim de colher informações relevantes sobre a localização e sobre os empreendimentos.

Para o mapeamento dos empreendimentos do faixa 1 do PMCMV utilizamos o sítio eletrônico do Ministério do Desenvolvimento Regional e do Sistema de Gerenciamento da Habitação (SISHAB). Dentro deste ambiente, tem a opção “empreendimentos”, que possibilita uma pesquisa partir de diferentes variáveis. Em nosso caso, selecionamos o estado de Mato Grosso do Sul e a cidade de Campo Grande. Posteriormente, filtramos a partir do *status* dos empreendimentos, selecionando somente aqueles que tiveram suas obras entregues.

No caso dos ERFs de alto padrão elaboramos uma lista a partir do nosso conhecimento empírico da cidade e a enviamos para um escritório de arquitetura que possui algumas obras nesses espaços. Pedimos para que avaliassem a lista e excluíssem ou adicionassem aqueles que o mercado reconhece como pertencente a este perfil. Posteriormente, repetimos o procedimento numa imobiliária que trabalha com imóveis de alto padrão. O escritório adicionou dois residenciais, o Golden Gate e o Jardim das Paineiras, dois dos mais antigos desse modelo na cidade. O funcionário contactado da imobiliária afirmou que todos os ERFs de alto padrão já entregues ou em fase final de conclusão foram contemplados na lista.

Na posse de todas essas informações, realizamos um exercício de conferência dos endereços por meio de trabalhos de campo e pelo *Google Maps*. Posteriormente, nos *Google Earth Pro*, inserimos os pontos de referência e exportamos o arquivo em formato vetorial (.kml). Por fim, esse arquivo foi trabalhado em sistema de informação geográfica, em nosso caso, no ArcGis, integrando esses arquivos com a base de dados já existente e disponibilizada gratuitamente pelos órgãos públicos (Sisgran para Campo Grande), finalizando esta parte.

Os procedimentos metodológicos adotados em Dourados foram semelhantes aos realizados em Campo Grande, porém houve pequenas particularidades. Em Dourados, as

imagens foram captadas com o drone DJI Air 2s, com as mesmas especificações de qualidade da imagem que na cidade de Campo Grande. A seleção ocorreu com base num trabalho de campo de reconhecimento da cidade realizado em 2019 e na bibliografia que nos apoia. Tivemos ainda algumas considerações da Profa. Dr. Maria José Martinelli Silva Calixto da UFGD, que gentilmente atendeu nosso pedido para contribuir com a seleção dos empreendimentos. No quadro 10, encontram-se os locais nos quais captamos as imagens com o drone.

Quadro 9. Dourados. Empreendimentos selecionados para captação das imagens. 2021.

Vídeos	Hospitais e universidades	Shopping, super e hipermercados	Espaços residenciais fechados	Empreendimentos PMCMV
Locais	Hospital Cassems;	Shopping Avenida Center;	Ecoville Residence e Resort I	Condomínio Estrela do Leste;
	Hospital Regional de cirurgias da Grande Dourados;	Assaí;	Golden Park	Condomínio Residencial Eucalipto;
	Hospital Evangélico;	Atacadão;	Terras Alphaville	Lot Campina Verde – I E II (Antonio Guilherme);
	Hospital Universitário da Universidade Federal da Grande Dourados;	Abevê – Albino Torraca;	Porto Madero Premium Residence & Resort	Residencial Altos do Alvorada Fase 01 e 02;
	Unidade 1 UFGD;	Supermercado São Francisco.	Hectares Park & Resort	Condomínio Residencial Vila Roma I, II e III;
	Anhanguera.			Residencial Dioclecio Artuzi I, II E III;
				Residencial Harrison de Figueiredo I, II E III;
				Residencial Idelfonso Pedroso.
Data	As imagens foram captadas no dia 25 de junho de 2021 entre às 8h e 17h.			
Especificações	O equipamento utilizado para as gravações foi um Drone DJI Air 2s e as imagens foram gravadas em 1080 (Full HD) a uma taxa de quadros de 59.94 quadros/segundo.			

Elaboração: Rafael Bastazini. 2021.

Assim como na capital, nesse quadro estão somente os empreendimentos selecionados para captação das imagens, não abrangendo a totalidade dos empreendimentos cartografados. Para cada um deles (hospitais/universidade; ERFs...) realizamos pesquisas distintas.

Para o mapeamento dos hospitais e universidades consultamos Calixto e Bernardelli (2016), Moreno (2013), Dourados (2012) e Vascon (2019). Na posse das informações presentes

nessas publicações, pesquisamos no CNES e também no DATASUS para confrontar as informações e atualizar os dados. De acordo com as informações, Dourados possui sete hospitais gerais e dois especializados. Seguimos Calixto e Bernardelli (2016) e acrescentamos o hospital mantido pela Missão Evangélica Caiuá, localizado fora do perímetro urbano, na área da Reserva Indígena de Dourados. No caso das universidades confirmamos as informações a partir de consulta realizada no MEC. Mapeamos apenas as instituições que mantêm infraestrutura significativa e oferta cursos presenciais, excluindo outras instituições de ensino superior que se constituem em pequenos polos voltados para a modalidade EAD.

Quanto aos super/hipermercados e *shopping center*, nos apoiamos em Romero e Calixto (2020), Dourados (2012) e Vascon (2019), realizando pesquisa de confirmação e exploração nos sítios eletrônicos das redes e do *shopping*.

Para o mapeamento dos empreendimentos do faixa 1 do PMCMV e principais ERFs, consultamos Campos (2014), Figueiredo (2016), Calixto e Bernardelli (2016) e Calixto e Bernardelli (2015). Para confrontarmos os dados, entramos no sítio eletrônico do SISHAB e dentro deste ambiente, repetimos a operação já mencionada para Campo Grande. No caso dos ERFs de alto padrão, verificamos sua localização presencialmente e também via *Google Earth Pro*.

Os procedimentos e os *softwares* para cartografar os empreendimentos foram os mesmos que na capital, com exceção da base de dados, que no caso de Dourados é disponibilizada no WebGis. Por fim, no subitem 3.4 realizamos a análise comparativa com base em Sposito (2016), como já esmiuçado no capítulo anterior.

3.2 Campo Grande: do passado disperso ao presente fragmentado

De acordo com Sposito (2019), a cidade contemporânea pode ser entendida pela tendência de afastamento socioespacial dos mais pobres. Essa tendência não é necessariamente nova, considerando a lógica de expansão urbana centro-periférica que marcou as cidades latino-americanas durante o século XX. No caso brasileiro, acentuada a partir da década de 1960 por meio da política habitacional praticada durante a ditadura. Porém, diferentemente daquele período, novas lógicas espaciais e econômicas alteram em maior ou menor medida a estrutura da cidade, pressionando os estudiosos a encontrarem novas chaves explicativas e, ao mesmo tempo, conceitos até então importantes para explicarmos as cidades brasileiras passam por

revisões de seus conteúdos, como o de periferia¹⁹. É nesse contexto que analisaremos alguns aspectos relevantes para compreendermos as lógicas, vetores e processos que alteram, paulatinamente o espaço urbano de Campo Grande.

Resultado de uma estruturação urbana radial, as grandes avenidas que constituem em suas extensões as saídas de Campo Grande, em alguns casos, eram caminhos boiadeiros que levavam a diversas localidades (LE BOURLEGAT, 2000; OLIVEIRA NETO; MARTINS JÚNIOR, 2020). Com a expansão do tecido urbano de maneira não contínua - capítulo 1 - essas grandes avenidas tornaram-se importantes vias de conexão entre os bairros das áreas periféricas e o centro da cidade.

A produção descontínua do tecido urbano do período foi acompanhada pelo crescente desenvolvimento das infraestruturas (avenidas, viadutos, retornos, rotatórias etc.) associados à maior inserção do automóvel nas famílias citadinas²⁰. É certo que o desenvolvimento de bairros afastados, muitas vezes descontínuos em relação ao tecido urbano consolidado e margeados pelas avenidas, não foi acompanhado por um deslocamento nos empregos, concentrado no centro da cidade.

A produção descontínua do tecido urbano influenciada pela implantação de conjuntos habitacionais produzidos no âmbito de uma política habitacional marcada pelo quantitativo em detrimento do qualitativo e tendo como referência as avenidas, reforçavam o padrão dos deslocamentos a partir da lógica centro-periferia. Na década de 1990, ocorreram mudanças significativas que influenciaram em uma maior complexificação na estrutura urbana da cidade, alterando também as práticas socioespaciais dos sujeitos.

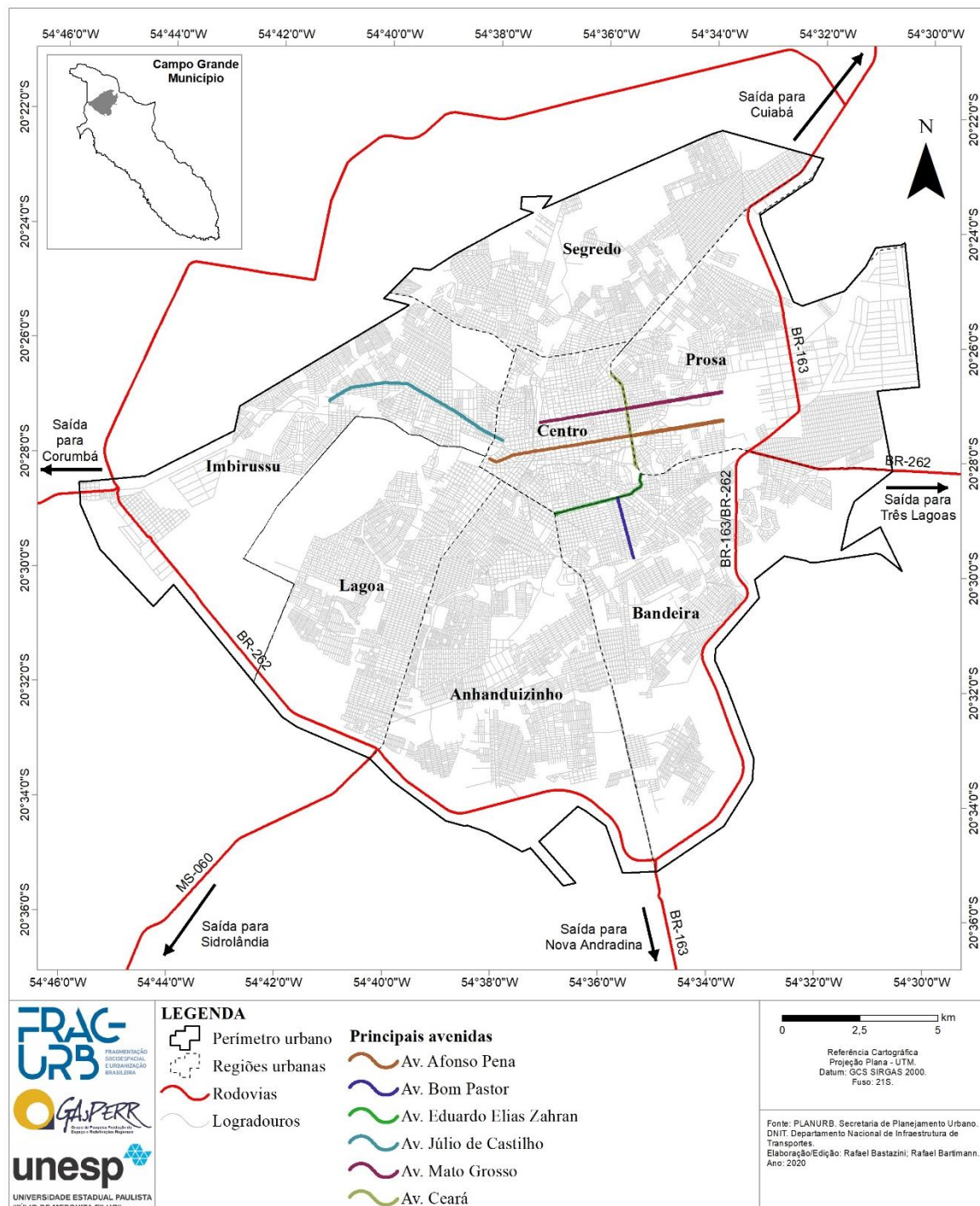
A construção do anel viário, por exemplo, constituiu-se numa importante alternativa de articulação entre os bairros (LE BOURLEGAT, 2000; ARRUDA, 2012; OLIVEIRA NETO; MARTINS JÚNIOR, 2020), além de retirar os fluxos de caminhões das áreas mais centrais. A canalização, expansão e interligação entre os bairros por avenidas também possibilitou uma nova distribuição dos fluxos, constituindo-se em alternativas a passagem pelo centro.

¹⁹ Dematteis (1998) analisando a produção bibliográfica sobre a definição de periferia entre os anos de 1950 e 1980 apresenta algumas caracterizações, quase todas negativas. Dentre elas, destaca: a periferia entendida a partir da sua posição cartográfica, ou seja, entendida com circundante em relação ao centro, com conteúdo associado à dominação da área central (decisão e controle) e à dependência (estruturação passiva em relação ao centro); entendida enquanto espaço residual, não se constituindo, de fato, numa verdadeira cidade, desprovida de qualidades urbanísticas, arquitetônicas e funcionais; e entendida enquanto não centro, por conseguinte não dotada de centralidade, por mais que esteja em busca desse reconhecimento, o que é inútil, visto que as qualidades das áreas centrais jamais poderiam ser alcançadas.

²⁰ Em 1979 havia 12.272 automóveis na cidade, em 1982 havia 60.654, um aumento de 394% num período de três anos (CAMPO GRANDE, 1983).

No mapa 4, podemos visualizar o perímetro urbano, as principais avenidas e saídas de Campo Grande, além das regiões urbanas.

Mapa 4. Campo Grande. Principais eixos viários. 2021.



Identificado os inúmeros problemas relacionados ao planejamento urbano na cidade até a década de 1980, em 1987 começa a ser debatido o Plano Diretor de 1995, liderado pela atuação dos servidores da Planurb. Arruda (2012), relatando esse momento, constatou cinco aspectos

relevantes daquele período, a saber: 1) a cidade possuía densidades muito baixas e era muito horizontal; 2) havia enormes problemas causados pelos vazios urbanos; 3) o potencial construtivo não era uniformemente e variava de acordo com as áreas, diferenciando-as em demasia; 4) a cidade era "distante", com implicações nos custos dos deslocamentos e, por fim; 5) as infraestruturas eram irregularmente distribuídas, acentuando as desigualdades.

Ainda segundo o autor (2012, p. 51 - 52),

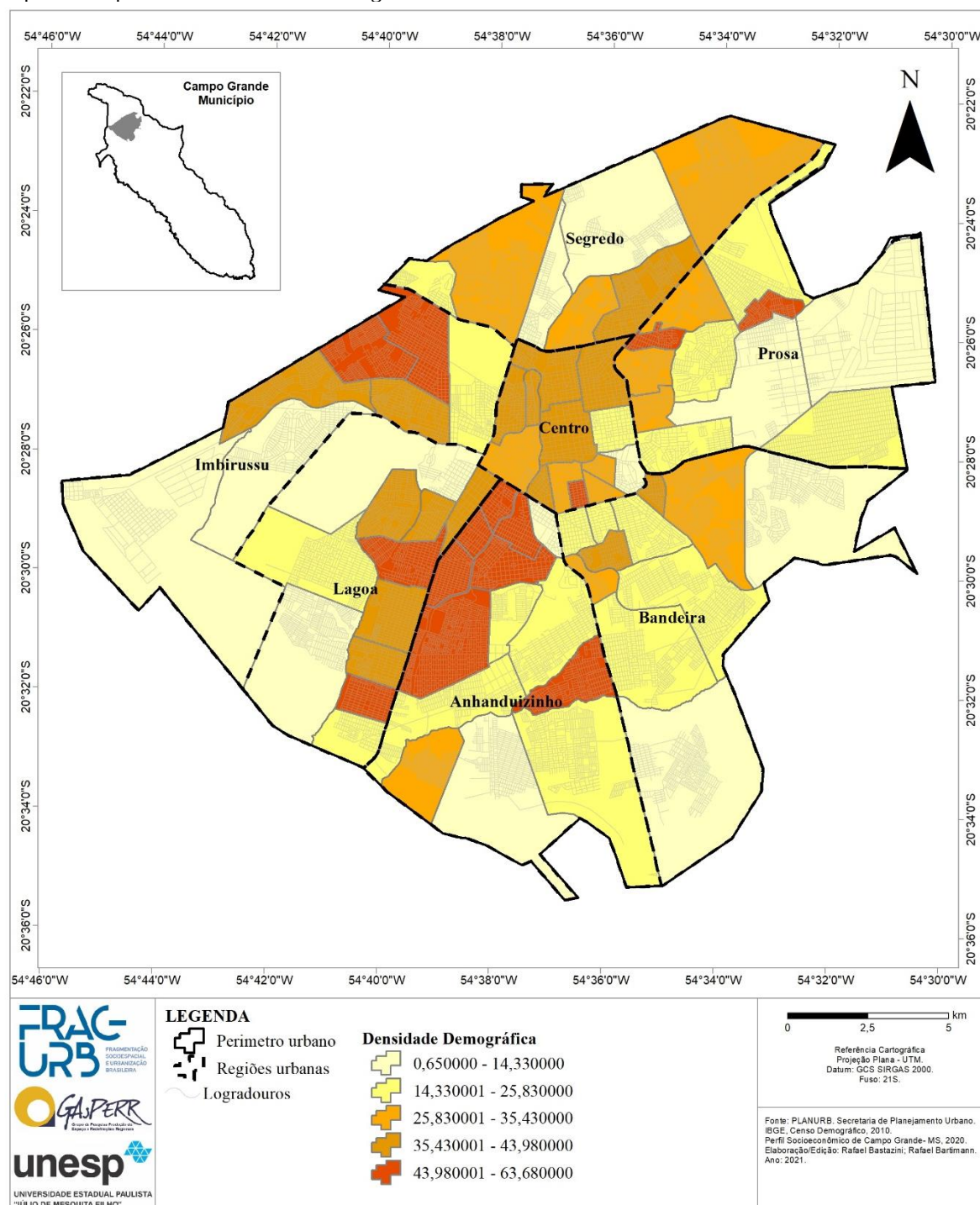
[...] em novembro de 1995, o Plano foi aprovado pela Câmara Municipal e, em seus 21 artigos, reformula-se o Sistema Municipal de Planejamento, com a criação dos Conselhos Regionais, os Planos Locais e figuras urbanísticas novas, como a Outorga Onerosa, Urbanização Negociada e Consorciada. O Plano serviu ainda para alimentar as discussões ambientais, de transporte e de habitação social em Campo Grande, pois considerou essas três áreas como as prioritárias no desenvolvimento urbano. Assim nasceu a discussão da Agenda 21 e do Estatuto da Cidade: desenvolvimento sustentável; plano de gestão ambiental; conservação de recursos naturais; ética ecológica; proteção dos recursos naturais; meio antrópico; ambiente natural; cenários ambientais; ecologia urbana; fontes renováveis; biomassa; licenciamento ambiental; Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA).

Em movimento de revisão do Plano Diretor, já nos anos 2000, tivemos a Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo - Lei Complementar Municipal nº 74, de 06 de setembro de 2005, que estabeleceu a subdivisão de perímetro urbano de Campo Grande em regiões urbanas, além disso Arruda (2012) afirma que a referida Lei passou por diversas alterações, seja pelo atendimento dos anseios do empresariado ou então pela sua não efetivação, como no caso do IPTU Progressivo no Tempo.

Apesar dos avanços nas legislações, Campo Grande ainda tem como característica a baixa densidade demográfica e a enorme quantidade de vazios urbanos (OBSERVATÓRIO DE ARQUITETURA E URBANISMO DA UFMS, 2016) implicando, dentre outros aspectos, nos elevados custos para extensão e manutenção das infraestruturas. No caso de cidades com baixas densidades, espalhadas e, quase como consequência, com muitos vazios urbanos, a dependência do transporte individual motorizado é maior (CARVALHO, 2016). Consideramos, então, que Campo Grande pode ser enquadrada nesse quadro analítico a partir dos levantamentos de alguns dados, como veremos mais à frente.

No mapa 5, podemos observar a densidade demográfica nos bairros pertencentes às suas respectivas regiões urbanas.

Mapa 5. Campo Grande. Densidade demográfica. 2010.



Analisando o mapa, observa-se que a região urbana do Anhanduizinho apresenta as maiores densidades demográficas, com destaque para o bairro do Aero Rancho que conta com mais de 40 mil pessoas (54,6 hab/km²), o Guanandi com mais de 12 mil (63,3 hab/km²) e o Taquarussu com mais de 6 mil habitantes (62,4 hab/km²). Nessa região urbana também temos a presença de três hospitais de grande porte e do *Shopping Norte-Sul*.

A sudoeste, Arruda (2012) destaca que a principal característica da região urbana do Lagoa é a presença de extensas áreas militares, como a Base Aérea de Campo Grande, vilas militares, o Aeroporto Internacional da cidade, dentre outras áreas institucionais que dificultam a expansão dos negócios imobiliários. Dessa forma, essas grandes áreas influenciam na baixa densidade demográfica da região (22 hab/Km²), apesar de bairros como o Coophavila II e Leblon apresentarem maiores densidades (60 hab/Km² e 53 hab/Km²) respectivamente.

A oeste da cidade, a região urbana do Imbirussu é caracterizada pela sua ocupação antiga na sua parte mais próxima ao centro, influenciada pelo desenvolvimento da ferrovia no início do século XX. Atualmente as áreas próximas aos trilhos, apesar de investimentos para sua revitalização, ainda é vista como perigosa e deteriorada, sobretudo pela presença de sujeitos em situação de rua nas proximidades. O extremo oeste dessa região é caracterizado pela presença das atividades industriais, incentivadas a partir da década de 1960, tendo como principal eixo viário a Avenida Júlio de Castilho, concentrando na sua extensão atividades comerciais e de serviços. Os bairros com maiores densidades são o Santo Amaro (49 hab/Km²) e o Panamá (47 hab/Km²), enquanto que no núcleo industrial a densidade fica entorno de 1 hab/Km².

Ao norte, a região urbana do Segredo foi paulatinamente sendo transformada a partir do loteamento de sítios e chácaras (algumas ainda existentes) e possui um aspecto cultural e religioso bastante importante para cidade, com destaque para a comunidade negra da Tia Eva, a sede do Seminário da Diocese de Campo Grande e também a presença da Universidade Católica Dom Bosco (UCDB). Conjuntos habitacionais significativos também estão presentes na região, alguns construídos na década de 1980, como o Estrela do Sul (capítulo 1), além de contar com antigas áreas de ocupação irregular que foram legalizadas e regularizadas na mesma década. Os bairros com maiores densidades nessa região urbana são o Coronel Antonino (43 hab/Km²) e o Monte Castelo (33 hab/Km²), ambos limítrofes com a região urbana do Centro.

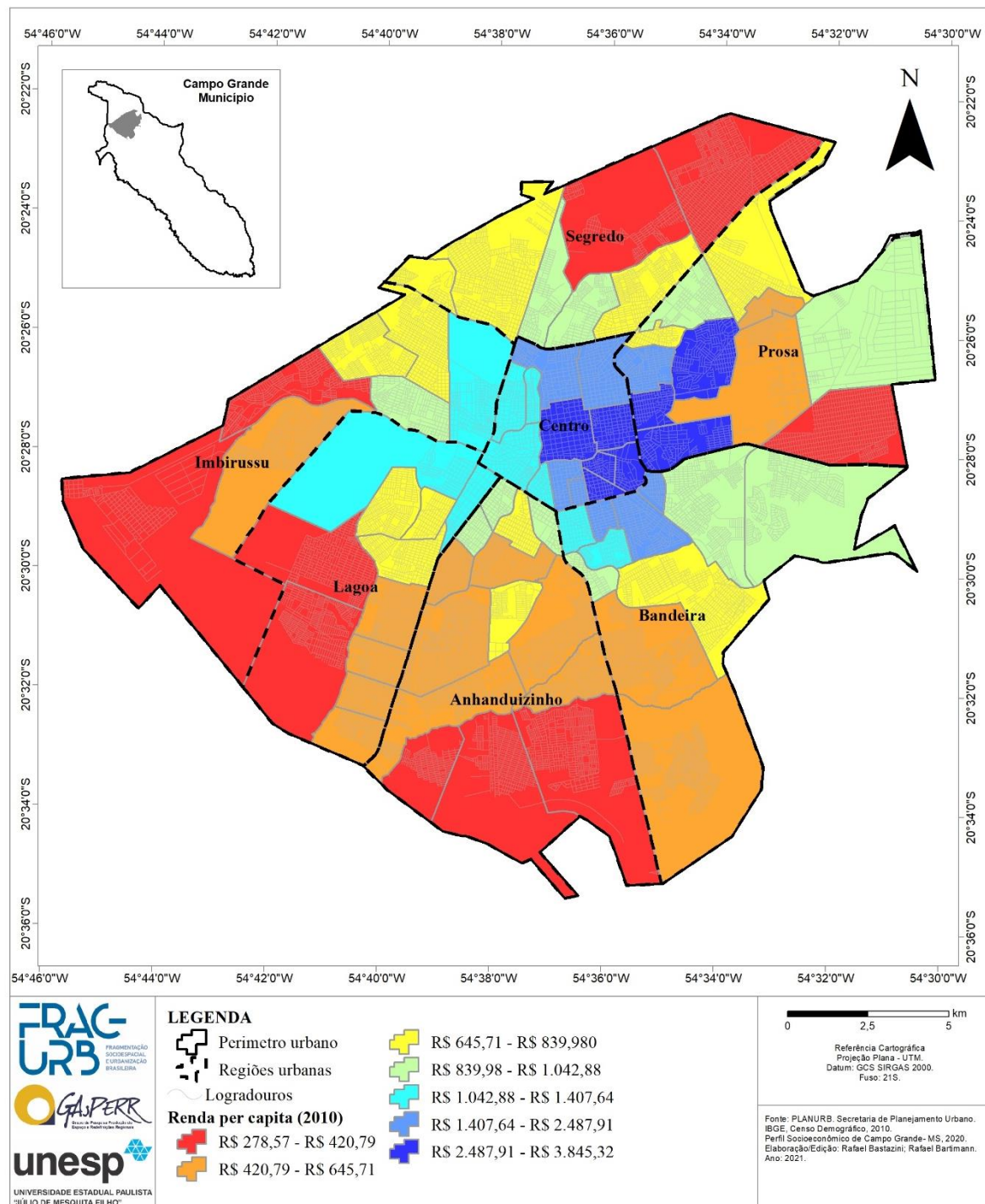
A região urbana do Bandeira é a maior de Campo Grande, sendo que os loteamentos próximos a região urbana do centro constituem-se em áreas valorizadas e ocupadas em sua maioria por uma população com significativo poder aquisitivo. Conforme afasta-se do centro, em direção ao sul, os loteamentos tornam-se mais populares, sendo que o conjunto habitacional Moreninhas, com 4 mil moradias e mais de 20 mil habitantes, está localizado no seu extremo, na saída para Nova Andradina. A porção leste dessa região passou por mudanças representativas tanto do ponto de vista simbólico - a partir da interpretação daquilo que se pensa sobre determinadas áreas a partir dos seus moradores - como também estrutural. A implantação dos ERFs do Damha influenciou decisivamente nessa reinterpretação que, apesar de como veremos, estarem quase que isolados do tecido urbano contínuo.

Analiticamente, de maneira geral, quando comparamos os bairros mais densos e as áreas de lazer, percebemos que os melhores parques da cidade, por exemplo, estão localizados em áreas valorizadas, com destaque para o Parque das Nações Indígenas, a Praça Itanhangá, a Praça Ary Coelho, o Parque Sóter etc., além disso, os museus e espaços culturais, em sua maioria, também estão nessas áreas, com destaque para o Museu da Arte Contemporânea, o Museu de Cultura Dom Bosco, o Centro de Convenções Rubens Gil de Camilo, dentre outros.

Ademais, a depender das formas de uso e ocupação do solo urbano, outros fatores incidem na qualidade de vida dos moradores para além da materialidade das infraestruturas, como por exemplo o clima de urbano. Sant'anna Neto e Anunciação (2001) afirmam que no clima de Campo Grande há ilhas de calor e frescor. Segundo os autores, nas áreas com elevadas densidades de construções e pessoas, aliadas a baixa arborização, como pontos do Indubrasil e Estrela do Sul, conjuntos habitacionais populares na cidade, havia a presença de ilhas de calor. Em contraposição, áreas dotadas de arborização, com menores densidades populacionais, constituíam-se em ilhas de frescor. Essas áreas, quase sempre, estão localizadas em bairros valorizados e bem dotado de infraestruturas e áreas verdes, como na região urbana do Prosa e do Centro.

Outro indicador que conflui para a forte diferenciação socioespacial entre os bairros e porções de Campo Grande é a espacialização da renda *per capita* da população. Analisando o mapa 6, nota-se que na região urbana do Centro e nas suas áreas adjacentes estão localizadas as famílias com maiores rendimentos. Destacamos o prolongamento a leste da área central com destaque para o Jardim dos Estados, Chácara Cachoeira, Itanhangá Park, Carandá Bosque, dentre outros, distribuídos entre essas duas regiões urbanas (Centro e Prosa).

Mapa 6. Campo Grande. Renda *per capita*. 2010.



Historicamente, o centro foi o local de moradia da elite cidadina, porém, paulatinamente, ao longo das décadas essa elite foi ocupando bairros contínuos ao centro, com destaque para o Jardim dos Estados e, mais recentemente, nos ERFs, muitas vezes localizados em áreas periféricas. Paralelo a essa dinâmica, as atividades tipicamente centrais também passaram a expandir-se para outras áreas.

No início dos anos 2000, em pesquisa sobre a Rua 14 de Julho (Centro), Oliveira Neto (2003) afirmava que o grande fluxo de pessoas e a concentração de atividades econômicas espelhava a importância histórica da via. O autor constatou a presença de 112 ramos de atividades diversos entre si, variando de atividades comerciais, de serviços e também industriais. Na época, os principais estabelecimentos por tipo de atividade variavam entre comércios e serviços direcionados ao ramo de veículos automotores, moda e prédios residenciais. Essa segmentação foi observada a partir dos trechos delimitados pelo autor, de modo que representavam a complexidade de usos e a importância que tal rua adquiriu ao longo das décadas em Campo Grande.

Por sua vez, o que vimos observando é uma expansão dessas atividades e de outras mais sofisticadas para outros bairros da cidade, por exemplo: o Jardim dos Estados, localizado entre o centro e o *Shopping* Campo Grande, local tradicional de moradia da elite da cidade (ARRUDA, 2012), vem passando por uma mudança constante do uso do solo, sendo que muitas residências vão dando lugar as atividades comerciais e de serviços (clínicas, consultórios, escritórios de advocacia etc.) que tipicamente concentravam-se nas ruas do centro. É certo que essas alterações no uso do solo não abarcam todas as ruas do bairro, ocorrendo com maior intensidade nas vias que concentram maiores fluxos.

Quase duas décadas depois do estudo de Oliveira Neto (2003), Rodrigues e Bernardelli (2020) apresentam elementos que contribuem com a identificação de um processo de redefinição do espaço da cidade aliado ao surgimento de novas áreas especializadas e uma diminuição da importância do centro principal. Para tanto, os referidos autores delimitaram a Rua Euclides da Cunha, que é conhecida pela especialização no comércio e serviços de luxo, direcionado para segmentos econômicos com maiores rendimentos, em contraposição a sua função estritamente residencial no passado.

No caso específico da Rua Euclides da Cunha, alinhada com algumas moradias de alto padrão, surgiram comércios e serviços também sofisticados, como clínicas de saúde, farmácias de manipulação, escolas elitizadas, lojas de grifes etc. (RODRIGUES; BERNARDELLI, 2020).

Característico de áreas que passam pelo processo de refuncionalização, alterando ao longo do tempo seu caráter habitacional para comercial e de serviços, as fachadas foram modificadas para abrigar essas atividades. Chama atenção, como destacado por Rodrigues e Bernardelli (2020), que não há tráfego de ônibus nessa rua, influenciando, inclusive, no perfil socioeconômico que ali transita. Ao mesmo tempo, o espaço fica livre para a consolidação da hegemonia dos automóveis, com estacionamentos generosos para abrigá-los.

Para além das considerações acerca da referida rua, Rodrigues e Bernardelli (2020) apontam algumas novas centralidade nas áreas próximas ao centro, caracterizadas pela presença de atividades comerciais e de serviços, dentre essas áreas os autores destacam: Avenida Elias Zahran, Avenida Ceará e Avenida Mato Grosso, acrescentamos ainda a Avenida Bom Pastor, que concentrava alguns bares e restaurantes desde os anos 2000 e que na segunda década ganhou o título de corredor gastronômico da cidade, reforçando sua especialização, a Avenida Bandeirantes concentrando o comércio de automóveis e motocicletas, dentre outras. Além desses eixos, o *Shopping Campo Grande*, o *Shopping Norte Sul* e o *Shopping Bosque dos Ipês* também expressam, em diferentes níveis, graus de centralidade.

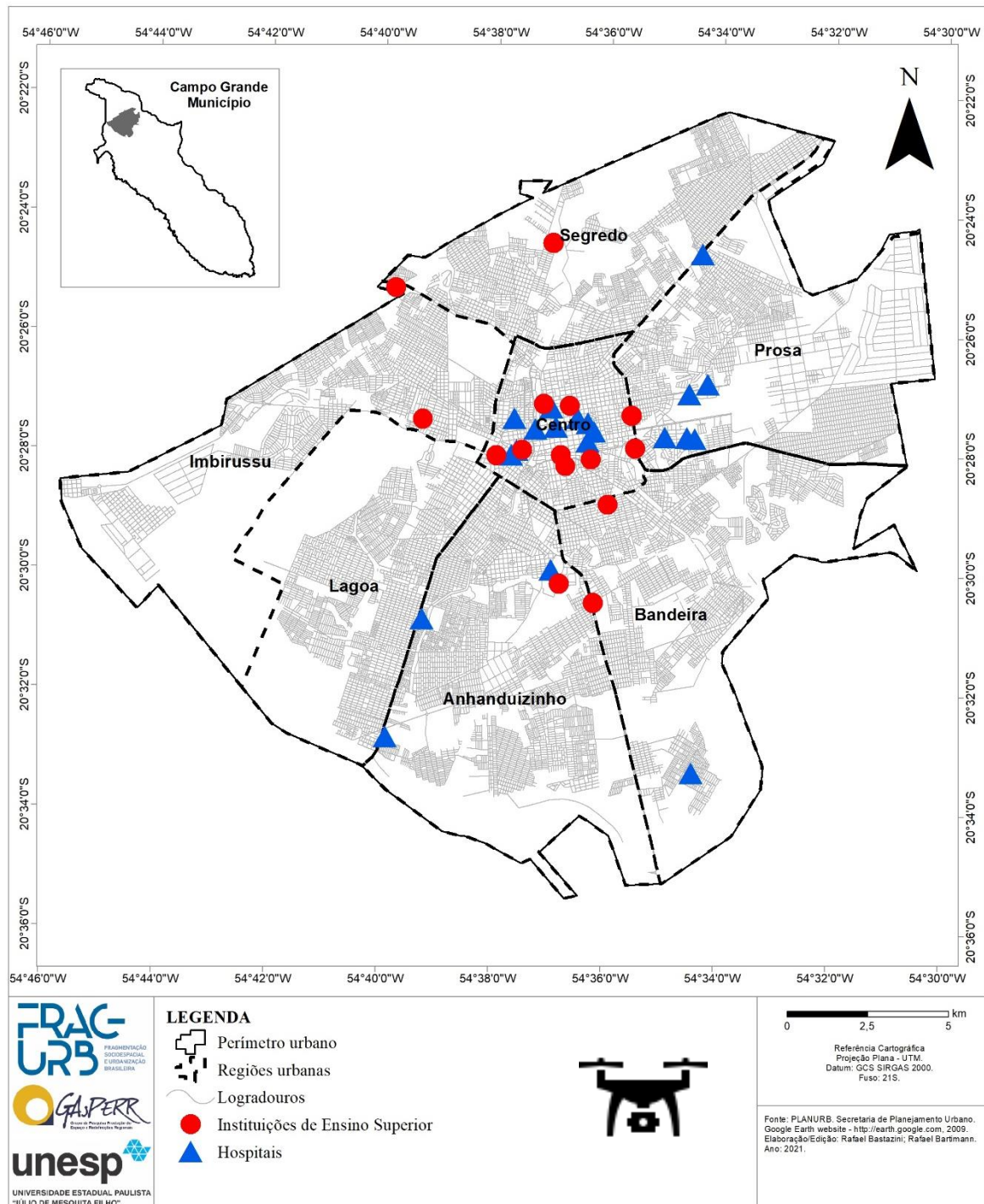
Silva (2005) identificando e analisando vias importantes da cidade que expressam, em maior ou menor medida, a concentração de comércios e serviços, aponta outras delas: a rua Rui Barbosa que liga o centro da cidade a saída para São Paulo com atividades diversas como oficinas automotivas, mercados, academias, dentre outros; a avenida Bandeirantes que liga o centro a saída para Sidrolândia, com destaque para cruzamentos importantes (avenida Manoel da Costa Lima, avenida Salgado Filho) tendo como atividade principal a revenda de carros usados; a avenida Julho de Castilho que atinge a saída para Aquidauana e Rochedo, com atividades ligadas a construção e reforma de moradias, predominantemente, dentre outras vias que ganham destaque pelos fluxos e pelas atividades nelas localizadas.

Quando analisamos a distribuição de algumas atividades ligadas a prestação de serviços em cidade, podemos apreender tal movimento em direção a área leste da cidade, sobretudo no que diz respeito à presença de serviços hospitalares, como pode ser observado no mapa 7. Em relação às instituições de ensino superior, no mesmo mapa, verifica-se ainda uma grande concentração no centro da cidade e em suas áreas adjacentes, com exceção da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS), na porção noroeste da cidade, a Universidade Católica Dom Bosco (UCDB), no extremo norte e a Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS) ao sul. Essas universidades, com destaque para as duas primeiras, por localizarem-se em áreas próximas ao limite do perímetro urbano, influenciam na atração das atividades comerciais e de serviços nas principais vias que as conectam ao centro. No caso da UEMS, associado ao fato de que o Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN) está localizado nas proximidades, houve a duplicação da avenida Euler de Azevedo, facilitando o fluxo de alunos, estudantes, técnicos e, conseqüentemente, dos moradores daquela porção da cidade. No caso da UCDB, verifica-se uma expansão do mercado imobiliário, com o loteamento de grandes áreas e a consolidação daquelas já preexistentes. A principal avenida que conflui os fluxos para universidade é a Tamandaré, que na sua extensão se constitui na MS-010, sentido Cuiabá. Nessa

avenida já é possível verificar uma quantidade significativa de academias, restaurantes, conveniências, farmácias etc.

No mapa 7, temos a localização dos hospitais e instituições de ensino superior na cidade bem como as imagens que colaboram para o entendimento do uso e ocupação das áreas adjacentes aos empreendimentos.

Mapa 7. Campo Grande. Hospitais e instituições de Ensino Superior 2021.



Analisando o mapa, nota-se uma prevalência de hospitais de natureza privada no centro da cidade, com destaque para o Hospital Geral El Kadri, o Hospital Infantil São Lucas, o Hospital Proncor, o Hospital do Coração, dentre outros. Ainda nessa área, está localizada a Santa Casa de Campo Grande, fundada em 1917 e constituída em 1919 como instituição privada com fins não econômicos. Na região urbana do Anhanduizinho, em bairros mais distantes do centro, temos a presença do Hospital Universitário, do Hospital Regional, e do Hospital Adventista do Penfigo. Porém, gostaríamos de destacar os hospitais que se encontram mais a leste da cidade, localizados na região urbana do Prosa. Nessa porção, temos a presença de dois grandes hospitais, a Caixa de Assistência dos Servidores do Estado de Mato Grosso do Sul (Cassems²¹) e a Unimed, localizados na Avenida Mato Grosso, ao norte do Parque das Nações Indígenas. Esses dois hospitais são grandes infraestruturas dotadas de prestígio por parte da população, sendo referência na área da saúde. Próximo ao parque, em áreas também muito valorizadas, próximos a avenida Afonso Pena, estão localizados o Hospital Santa Marina, inaugurado em 2012, atendendo somente particulares, o Hospital Scalla e o Hospital Proncor. Os três hospitais, em maior ou menor grau, apresentam estruturas menores que aqueles localizados ao norte do parque, porém, desfrutam de maior exclusividade, com atendimento mais personalizado e focado no conforto e privacidade do paciente e dos familiares. De maneira geral, a localização desses hospitais na região urbana mais valorizada da cidade produz sinergias com o mercado imobiliário reforçando os vetores de valorização dessas áreas. Além disso, nota-se a presença de bares e restaurantes, clínicas especializadas, concessionárias de automóveis importados etc., que tem como nicho a parcela da população com maiores rendimentos.

Para entendermos parte da valorização da região urbana do Prosa, é preciso compreendemos algumas características das avenidas Afonso Pena e Mato Grosso. Nesse sentido, Silva (2005) destaca a valorização e as transformações pelas quais passaram as referidas vias, que em décadas anteriores eram importantes referências no uso residencial por parte das famílias mais abastadas, situação que foi paulatinamente alterada ao longo das décadas a partir de diversas obras, como a construção do Paço Municipal, do Parque dos Poderes, do *Shopping* Campo Grande, dentre outros empreendimentos. Ao transitar por essas vias, ainda é possível observar resquícios dos antigos usos, como algumas residências que permaneceram diante das transformações. As fachadas das moradias foram alteradas e os prédios passaram por

²¹ Destacamos que além de atender os servidores estaduais, 25 municípios mantinham convênio com a Cassems para o atendimento dos seus servidores. Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/cidades/cassems-ja-atende-servidores-de-25-prefeituras-em-ms>

um processo de refuncionalização, abrigando atividades comerciais, bancárias e serviços especializados em saúde, como vimos.

Em estudo específico sobre a Avenida Afonso Pena, Duarte e Silva (2020) destacam sua centralidade e importância a partir dos seus aspectos comerciais, de serviços e também simbólicos, com representação cultural e política da cidade. Nesse sentido, também destacam que a via desempenha importante função de ligação entre bairros e porções da cidade, constituindo-se na via urbana de maior prestígio na cidade.

Enfatizamos que o público que frequenta a Afonso Pena é heterogêneo, tendo em vista que as atividades comerciais também o são a depender do trecho analisado, por exemplo: na área mais central, há uma prevalência de consumidores com ensino médio e que pagam a vista suas compras, sendo atraídos pelos preços praticados (DUARTE; SILVA, 2020). Ao longo da sua extensão, os comércios e os serviços vão se tornando mais sofisticados à medida que se direcionam a leste do centro, em direção a região urbana do Prosa.

Sua centralidade foi reforçada pela construção²² do *Shopping* Campo Grande, impulsionando seu prestígio social e valorização, incidindo, também, na verticalização com a construção de diversas torres nas décadas seguintes. Além disso, a combinação entre uma avenida que já possuía grande relevância econômica, política e social, com a instalação do *shopping*, influenciou decisivamente na valorização das áreas ao entorno atraindo comércios, obras de infraestruturas, juntamente com prédios de instituições públicas, como a Procuradoria Regional do Trabalho. Arruda (2012), por exemplo, afirma que o bairro Chácara Cachoeira, projetado como residencial, altera-se constantemente a partir da disseminação de comércios e serviços especializados na área.

Uma consideração interessante para pensarmos as mudanças de ordem econômica, mas também socioespacial no espaço da cidade, é a seguinte afirmação de Oliveira Neto (2003, p. 160) “Outra área que tem características de centralidade, que é o caso do *Shopping* Campo Grande, também apresenta o preço do m² bem inferior àquele praticado no trecho central da 14 de Julho [...]”. Em contraposição a essa afirmação do início dos anos 2000, segundo a reportagem do Midiamax²³ com base nos preços divulgados pelo índice FipeZap, a região urbana do Prosa possui o metro quadrado mais caro da cidade, valendo em média R\$ 6.042,

22 “A construção do empreendimento levou cerca de 13 meses e foi entregue pela Hochtief do Brasil S.A., tendo como empreendedora a ECISA – Engenharia, Comércio e Indústria S.A. e gerenciadora a LINDI – Serviços de Engenharia LTDA. Tanto a ECISA, como a LINDI, contam com uma experiência e possuem obras e investimentos distribuídos por várias cidades e shoppings brasileiros” (SILVA, 2005, p. 103).

23 Disponível em: <https://midiamax.uol.com.br/cotidiano/economia/2021/preco-de-imoveis-dispara-e-sobe-59-em-campo-grande-confira-regioes-mais-caras>

valor superior daquele verificado no centro da cidade. Dessa forma, há evidências de vetores de valorização fundiária-imobiliária para algumas áreas da região do Prosa, acirrando a diferenciação socioespacial na cidade. Ao mesmo tempo, indica uma outra dinâmica que difere da lógica centro-periférica, fundamentando, aliado a outros aspectos, na complexificação do espaço da cidade marcado pela diferenciação dessas novas áreas.

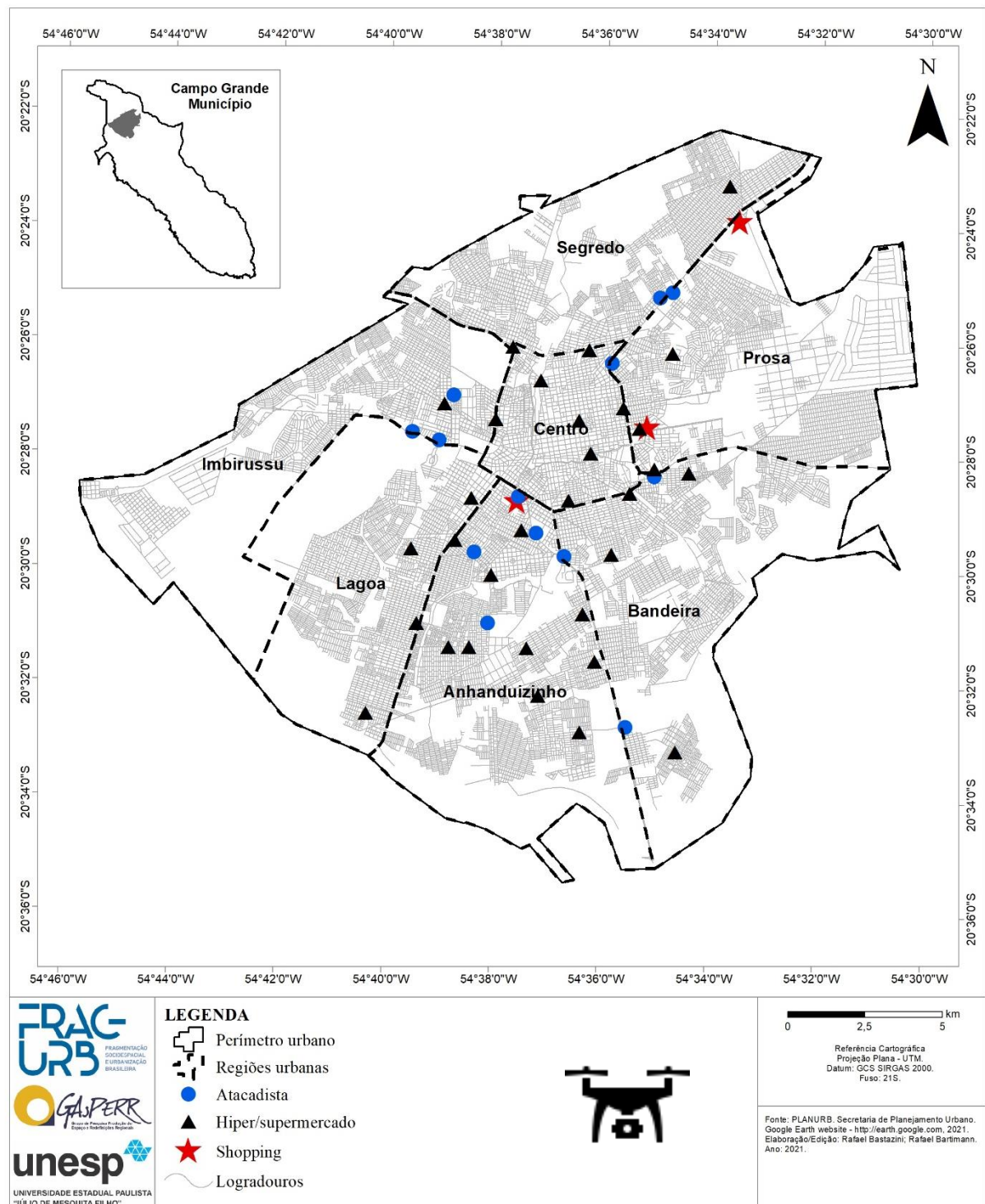
Apesar da aparente homogeneidade das características até então destacadas por nós, concordamos com Andrade (2010) quando afirma que dentro da região urbana do Prosa há uma heterogeneidade que se manifesta a partir de diferentes aspectos: áreas densamente povoadas e vazios urbanos; áreas com infraestrutura completa e bem servida de serviços e outras não; áreas de preservação ambiental; áreas verticalizadas e outras com conjuntos habitacionais; áreas que concentram as atividades políticas-jurídicas-administrativas do governo estadual e também federal; em síntese, constitui-se em uma parcela da cidade na qual os agentes produtores do espaço urbano compartilham e divergem em relação aos seus interesses, ora articulando-se entorno deles, ora exprimindo os conflitos.

Quanto aos conflitos que se associam à apropriação dessas áreas mais valorizadas e com prestígio social na cidade, podemos citar a repressão envolvendo a população com menores rendimentos no que diz respeito aos rolezinhos, objeto de estudo de Nunes (2018). Segundo a autora, após a concessão de liminar no ano de 2014 em favor da administradora do *Shopping* Campo Grande, foi instalado grades nas entradas próximas aos pontos de ônibus, de modo que policiais e seguranças privados articularam-se para impedir a entrada desses jovens. Quando questionados pela pesquisadora sobre qual critério utilizavam para distinguir os sujeitos, alegaram que a partir do modo como vestiam-se era possível identificá-los.

Diferentemente do que se pode pensar, Silva (2005), por meio de entrevista com empresários que atuavam no *shopping*, identificou que o público foi mudando ao longo do tempo: se num primeiro momento o *shopping* atendia majoritariamente a população com maiores rendimentos, a partir dos anos 2000 os empresários mencionaram que houve uma "popularização", influenciando na saída de algumas lojas de luxo que se mudam para locais valorizados da cidade buscando atender uma clientela mais específica, como já mencionamos. Além disso, relataram que as lojas passaram a vender com prazos mais longos, os usuários do transporte coletivo passaram a consumir no local, dentre outras alterações que influenciaram na permanência ou não de determinadas boutiques no empreendimento.

No mapa 8, temos a distribuição espacial dos super/hipermercados e dos *shopping centers* da cidade.

Mapa 8. Campo Grande. Super/hipermercados e *shopping centers*. 2021.



Para além dos *shopping centers*, a localização dos super/hipermercados também nos ajuda a compreender as características atuais de Campo Grande. Analisando o mapa, nota-se a presença de 13 comércios atacadistas, distribuídos entre o Assaí (três), o Atacadão (três) e o Fort (sete). A localização desses atacadistas quase que exclusivamente obedecem às principais vias da cidade. Como exemplo, podemos citar a presença a oeste do Assaí e do Atacadão na avenida Duque de Caxias, próximo ao aeroporto. No centro-sul da cidade temos a presença das

mesmas redes na avenida Fabio Zahran. Na avenida Costa e Silva, no extremo sul da cidade, está localizado o Fort, próximo ao bairro das Moreninhas. A nordeste, na avenida Cônsul Assaf Trad, há a presença muito próxima um do outro do Assaí e do Atacadão. Em seu prolongamento, na avenida Cel. Antonino, em direção ao centro, temos a presença do Fort.

Localizado na avenida Ernesto Geisel há duas unidades do Fort. Uma dessas lojas diferencia-se das outras por compartilhar o espaço com o *Shopping Norte Sul Plaza*, inaugurado no ano de 2011 com investimentos na ordem de R\$ 140 milhões e estrutura de 92 mil m². Esse *shopping* diferencia-se dos outros pois está localizado numa área dotada de menor prestígio social, inclusive, como vimos no capítulo 1, no passado essa área era conhecida como Sapolândia e era local de ocupação irregular. Com a canalização do rio Anhanduí, a pavimentação da avenida, as obras de drenagem, juntamente a melhoria no acesso local, por meio da instalação de dois pontos de ônibus, semáforos no cruzamento, dentre outras obras, criaram-se as condições para a instalação do *shopping*. Três anos depois, em 2014, uma loja da Havan foi construída ao lado do *shopping* - com investimentos na ordem de 35 milhões - constituindo, desse modo, um espaço quase que integrado de consumo na avenida e naquela porção da cidade.

Os super e hipermercados, por sua vez, aparentemente apresentam uma distribuição mais uniforme na cidade. Porém, se cruzarmos com o mapa da densidade demográfica, podemos notar que a localização desse comércio, obedece, em parte, as maiores concentrações populacionais, com destaque para região urbana do Anhanduizinho.

Em Campo Grande, temos uma variedade de empresas que atuam no setor, variando desde redes menores e com localização mais periférica, até grandes redes que atuam na escala nacional. No total, identificamos 31 super e hipermercados, desses, destacamos a presença da rede Carrefour, anexo ao *Shopping Campo Grande* e a rede Pão de Açúcar, localizado na região urbana do Prosa. Outra rede que se destaca é o Comper, pertencente ao Grupo Pereira²⁴, com presença em estados do Sul e Centro-Oeste. Em Campo Grande são oito lojas da rede, a maioria localizadas em avenidas importantes que atraem segmentos socioeconômicos com maiores rendimentos para compras extensas, considerando que seus preços, comparados com os atacadistas, quase sempre são superiores. Para além das principais avenidas, localizados no interior dos bairros e com localização mais periférica, temos os Supermercados Pires, com 16 lojas identificadas na capital. Diferentemente dos outros grupos citados, as lojas são menores e

²⁴ O grupo também possui a bandeira do Fort Atacadista, presente na cidade.

atendem majoritariamente a população do entorno. Grande parte das lojas dessa rede concentram-se na porção sudoeste da cidade.

É exatamente na porção sudoeste onde localiza-se grande parte dos conjuntos habitacionais implantados recentemente, por meio do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV). A partir dos relatórios anuais emitidos pela prefeitura²⁵, podemos restituir, em parte, as ações no âmbito habitacional municipal²⁶ que se articularam com os programas desenvolvidos pelo governo federal, com destaque para o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e o PMCMV.

Em 2012, por meio do Projeto Moradia Digna (Mudando Para Melhor), que visava atender famílias que residiam em habitações subnormais, foram entregues 482 moradias com financiamento via PAC por meio do PMCMV. No mesmo ano, pelo programa conhecido como Casa da Gente, destinado às famílias com renda de até cinco salários mínimos e com residência na cidade há pelo menos dois anos, foram entregues mais unidades habitacionais. No total foram entregues 2.156 sendo que 348 são oriundas de recursos do PAR e o restante do PMCMV. Em execução, havia mais de 6.275 moradias.

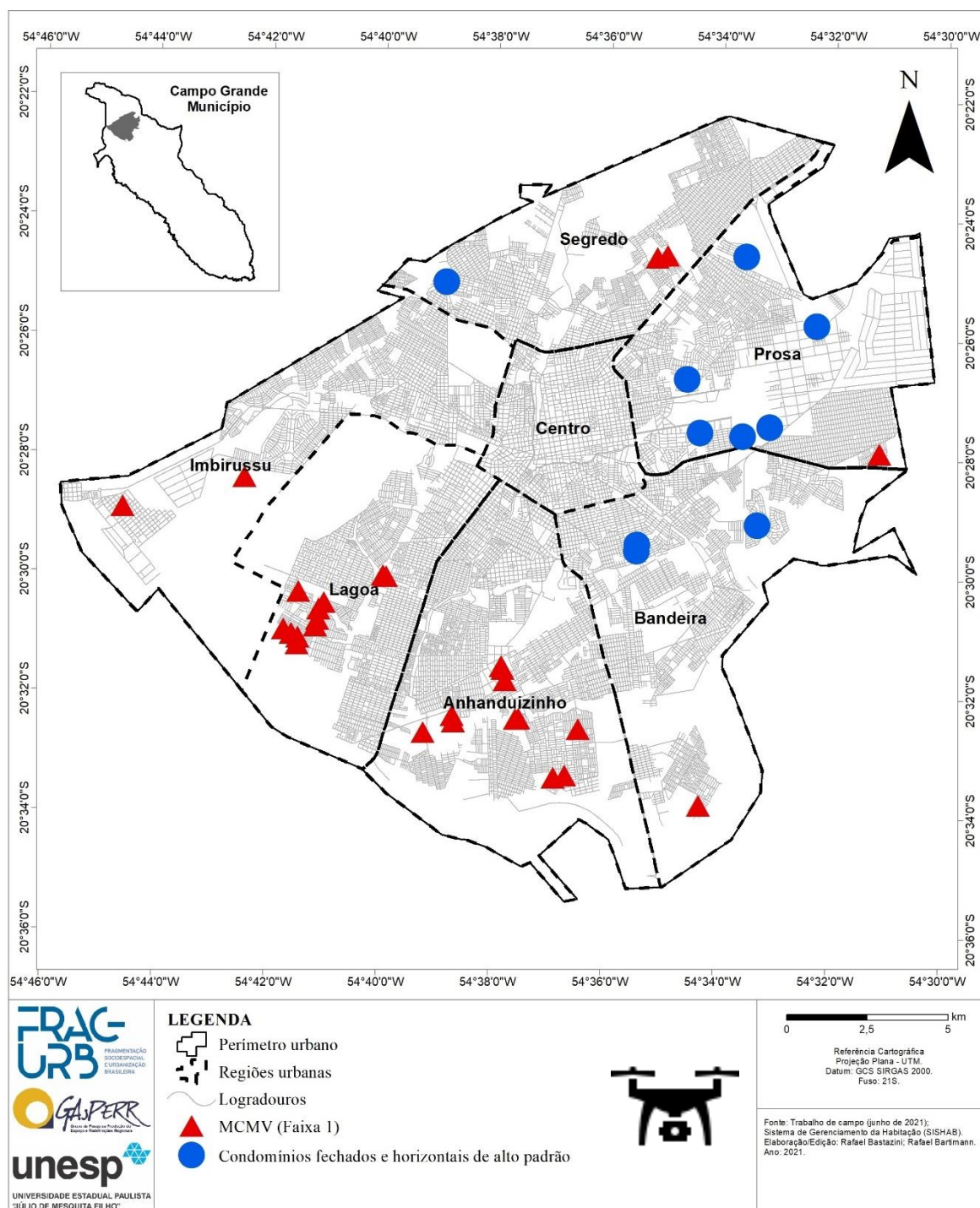
No ano de 2014 foram entregues 3.176 moradias, todas com recursos do PMCMV articuladas ao programa Casa da Gente. Dessas moradias, destacamos o residencial Nelson Trad, no qual foram entregues 1624 moradias. Ainda nesse ano, havia em execução outros três empreendimentos, totalizando 2030 moradias.

No mapa 9, consta a localização de todos empreendimentos faixa 1 do PMCMV executados em Campo Grande, juntamente com a localização dos ERFs.

²⁵ Disponíveis em: <https://transparencia.campogrande.ms.gov.br/prestacao-de-contas/relatorios-anuais-de-atividades/>

²⁶ Em 1990 foi criado a partir da Lei Municipal n. 2.748/90 a Empresa de Habitação Popular, denominação alterada para Empresa Municipal de Habitação no ano seguinte. No começo do século seguinte, por meio da Lei Municipal n. 3.836/00 que extinguiu a Secretaria Municipal de Assuntos Fundiários, suas atribuições foram transferidas para Empresa Municipal de Habitação. Já em 2008, por meio do Decreto Municipal n. 10.481/08, foi extinta a Empresa Municipal de Habitação e por meio da Lei Municipal n. 4.620/08 foi instituída a Agência Municipal de Habitação de Campo Grande. Em 2019 houve outra mudança na denominação do órgão municipal responsável pela habitação, a Agência Municipal de Habitação (Emha) se tornou a Agência Municipal de Habitação e Assuntos Fundiários (Amhasf) por meio da Lei n. 6910/2019.

Mapa 9. Campo Grande. Empreendimentos faixa 1 do PMCMV e principais espaços residenciais fechados. 2021.



O ano de 2015 foi importante pois houve alteração, complementação e criação de novas leis que influenciaram no uso e ocupação do solo urbano em Campo Grande, por exemplo: a Lei Complementar N. 263 (14/07/2015) que instituiu o plano local para “qualificação urbanística dos polos empresariais de desenvolvimento econômico”, de modo que em seus artigos houve a abertura para a construção de moradias próximas a essas áreas como forma da mão de obra localizar-se nas proximidades. No mesmo ano, é criada a Lei Complementar N.

264 (14.07.2015) que “dispõem sobre o ordenamento do uso e da ocupação do solo”, além de revisar os parâmetros urbanísticos para regularização fundiária de ocupações.

A utilização desses instrumentos jurídicos ocorreu na prática no ano seguinte, por exemplo, com o reassentamento da ocupação Cidade de Deus II em lotes urbanizados. Seus moradores foram alocados em vários empreendimentos da cidade, com destaque para o Loteamento Bom Retiro e para o Residencial José Teruel Filho.

O município também atuava na concessão de terrenos nas zonas de interesse social (ZEIS), ficando a cargo das construtoras em acordo com a Caixa Econômica Federal a viabilização da obra. Outra forma utilizada pela prefeitura foi a redução do Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza (ISSQN), de forma que a prefeitura isentava desse imposto as empresas envolvidas na construção das moradias e outras infraestruturas, como praças, postos de saúde etc. (DUARTE, 2014).

Segundo Duarte (2014), a partir dos recursos provenientes do Fundo Nacional de Habitação e Interesse Social (FNHIS), outros programas foram desenvolvidos (Programa Casa da Gente; Programa Mudando para Melhor...) e absorveram parcela das pessoas que viviam em áreas de ocupação na cidade. A partir da observação e da pesquisa no conjunto Residencial José Teruel Filho, o referido autor afirma que grande parcela dos moradores vinha de áreas distantes da cidade.

Se até a década de 1990 as ocupações estavam localizadas majoritariamente em áreas adjacentes aos córregos, essa lógica foi parcialmente alterada com a estratégia de ocupação de áreas próximas aos conjuntos habitacionais ainda em edificação, pressionando, desse modo, o poder público por mais programas de habitação (MARIN; CALIXTO, 2020).

Em pesquisa realizada na favela "Cidade de Deus", em Campo Grande, Marin e Calixto (2020) identificaram que entre os ocupantes havia indígenas, estrangeiros vindo do Paraguai, Bolívia e Peru, além de pessoas vindo do campo. Entre as atividades desenvolvidas pelos ocupantes destacavam-se os serviços gerais e a coleta de resíduos recicláveis.

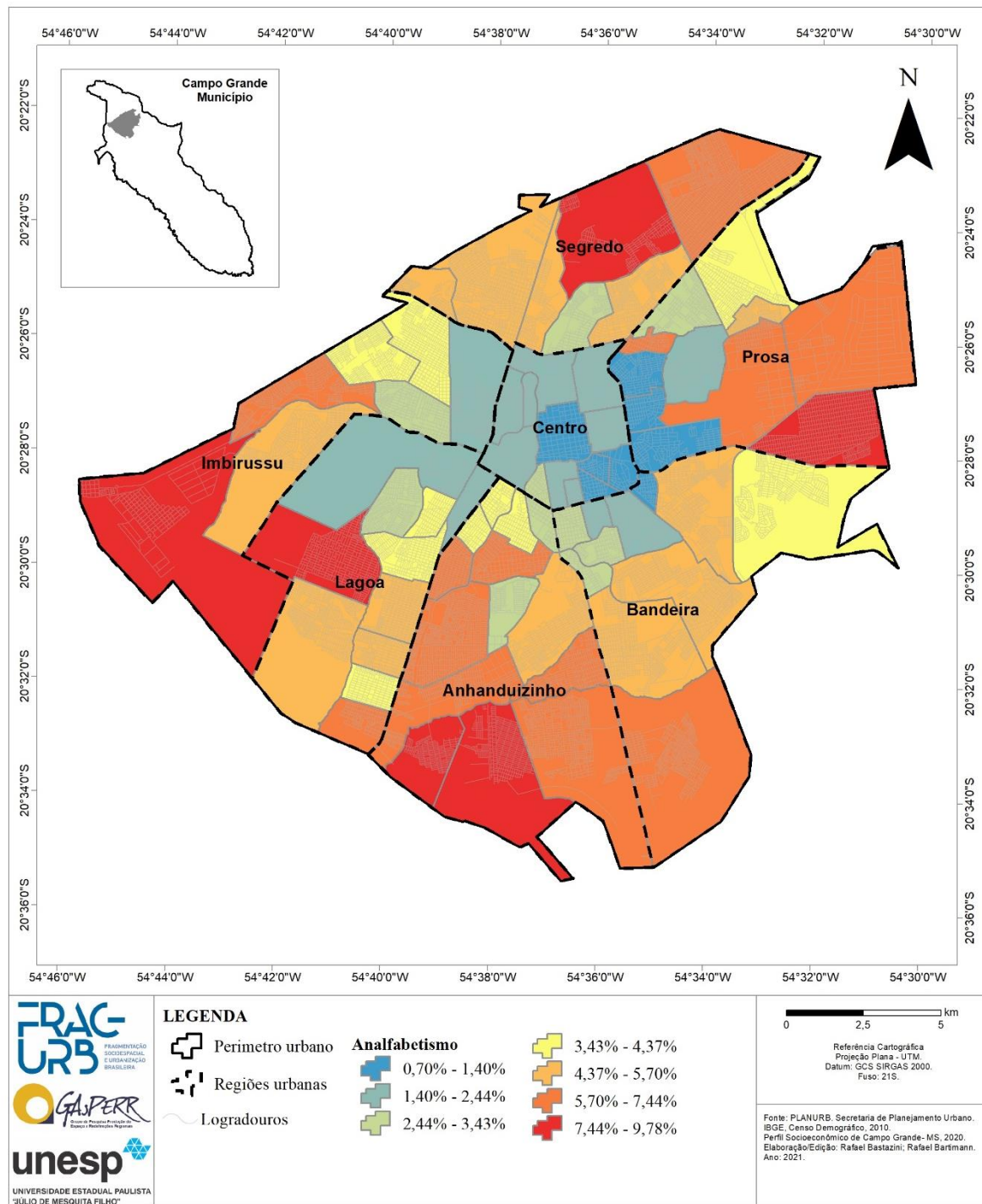
Em 2018 outras formas organização foram implementadas, como o regime de mutirão assistido em parceria com a Fundação Social do Trabalho. Nesse caso, os moradores receberam qualificação para a construção de suas próprias casas, sendo que das 328 famílias atendidas, uma parte veio do remanejamento da ocupação Cidade de Deus. Após um período de arrefecimento nas contratações, em 2018 havia 2.312 moradias em execução, grande parte com recursos do FAR e uma parcela do Fundo de Desenvolvimento Social (FDS). Em 2019, por meio dos mutirões, foram entregues 90 unidades no loteamento Bom Retiro. Em execução,

havia 1.630 unidades, que em grande parte eram financiadas pelos recursos do FAR, AGEHAB e da PMCG.

No mapa 10 podemos observar a distribuição por bairro da porcentagem de habitantes analfabetos. Chamamos atenção para a localização dos empreendimentos do PMCMV, que coincidem com os bairros com piores indicadores. Outro aspecto importante é a mancha vermelha na região urbana do Prosa: nesta área temos a presença do Jardim Noroeste, parcelamento registrado desde 1963 na prefeitura e conhecido por abrigar o Instituto Penal de Campo Grande, fato que contribui na estigmatização²⁷ dos seus moradores. Além disso, esse bairro também desperta emoções negativas impulsionadas pelo medo, repulsão e negação, influenciando, inclusive, pelo lado punitivo do Estado, de modo que se aplique com cada vez mais rigorosidade os castigos aos “marginais urbanos” que nele se localizam (WACQUANT; SLATER; PEREIRA, 2014). Nesse contexto, podemos perceber claramente a relação que se estabelece no Brasil entre a pobreza e a marginalidade, uma associação quase que automática que independe dos indicadores de violência, mas associa-se, sobretudo, à precarização das condições infraestruturais de uma área e às condições socioeconômicas dos seus moradores.

²⁷ O estigma territorial se associa com os espaços de pobreza material, a partir de preconceitos étnicos, grupos imigrantes empobrecidos, habitações degradadas, imoralidades impostas a partir da visão do avalista bem como espaços de delinquência (WACQUANT; SLATER; PEREIRA, 2014).

Mapa 10. Campo Grande. Analfabetismo. 2010.



Em relação ao perfil dos contemplados pelo PMCMV em Campo Grande, Duarte (2014) chega nas seguintes características: pouco mais da metade possuía emprego formal, 70% das famílias possuía mais de quatro pessoas por moradia, apenas 30% dos moradores receberam moradias na área em que residiam anteriormente e o tempo de espera para o recebimento das chaves foi em 60% dos casos entre 36 e 60 meses.

Segundo Wirti (2019, p. 59), que analisou os desdobramentos socioespaciais do PMCMV em Campo Grande, no total foram dez empresas responsáveis pela execução dos empreendimentos sendo elas: "VBC Engenharias; CGR Construtora; Cobravi Construtora; RHD Construções; Coplan Construções; Braga Consultoria e Engenharia; Brookfield Incorporações; Engepar; J. bens Participações e MB Engenharia". Dessas, ainda segundo o autor, três (MB engenharia, VBC engenharia e Brookfield Incorporações) concentraram 63% dos empreendimentos, destacando-se das demais.

Em pesquisa de campo no Conjunto Habitacional Nova Serrana, Wirti (2019) identificou que a quantidade de pessoas que habitavam as residências, predominantemente variava entre três (28%) e quatro (24%) moradores. Em relação à renda, 44% das famílias dispunham de até um salário mínimo, enquanto 30% dispunham de um a dois e apenas 8% tinham rendimentos superiores a três salários mínimos. Outro dado relevante na sua pesquisa é em relação aos destinos dos moradores nos seus tempos livres: as respostas variaram entre locais como igreja, casa de familiares e em muitos casos, o descanso na própria residência (52% dos entrevistados). Logo, vários fatores vão interferir nesse contexto, a distância entre os principais espaços de lazer da cidade e a baixa renda dos moradores certamente constituem-se em empecilhos na apropriação dos espaços com melhores infraestrutura na cidade. Dessa forma, temos evidência de que a mobilidade socioespacial desses sujeitos está fortemente amparada na relação trabalho/moradia, com baixa expansão para outros espaços, sobretudo relacionado ao lazer.

A capacidade de movimentar-se pela cidade também está relacionada com o conhecimento de lugares associado às habilidades intelectivas de compreensão dos símbolos que nos orientam no espaço urbano (ORFEUIL, 2010). Essa observação é especialmente significativa num país em que o analfabetismo ainda atinge uma porção significativa²⁸ das pessoas. Por outro lado, isso não quer dizer que essa parcela é imóvel, porém, apresenta mais dificuldades com a crescente informatização dos transportes (bilhetes, catracas automáticas, terminais integrados, ausência de cobradores etc.).

A partir da pavimentação das ruas nota-se que a parte central e pericentral da cidade é praticamente toda pavimentada, com extensões significativas na pavimentação na porção oeste. Os bairros que se encontram fora do anel viário e próximos ao limite do perímetro urbano são aqueles que não dispõem de pavimentação. A partir de trabalhos de campo de observação na cidade, em muitos desses bairros, apenas a rua principal é pavimentada e todas as suas

²⁸ Em 2019, a taxa de analfabetismo das pessoas de 15 anos ou mais de idade foi estimada em 6,6% (11 milhões de analfabetos). Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101736_informativo.pdf

ramificações e confluência não o são. O fato de morar em um local não pavimentado é representativo na cidade, sendo possível reconhecer nas falas cotidianas dos sujeitos o sentimento de insatisfação de quem vive nessas áreas, ou então de diferenciação e, muitas vezes de preconceitos, por parte de quem não vive.

Em contraposição a essa realidade, analisando a distribuição espacial dos ERFs na cidade de Campo Grande, nota-se uma prevalência na região urbana do Prosa. Porém, o primeiro empreendimento do tipo implantado em Campo Grande, ainda na década de 1970, foi o Jardim das Paineiras, único destacado como de alto padrão localizado na região urbana do Segredo. A construção desse ERF ocorreu a partir de iniciativa de empresários locais que tinham a ideia de modernizar²⁹ a cidade e oferecer aos segmentos socioeconômicos com maiores rendimentos a possibilidade, assim como na capital paulista, de morar afastado do centro, rodeado de verde e de muros.

Passado algumas décadas, já no início dos anos 2000, há uma disseminação desse tipo de moradia na cidade, com destaque para a localização desses empreendimentos na região urbana do Prosa. Nesta região, evidenciamos aqueles localizados na órbita do parque das Nações Indígenas, como é o caso do Residencial Altos da Afonso Pena, lançado em 2005 pela empresa Setpar do estado de São Paulo, cujo prestígio se alia à importância da principal avenida da cidade, como já referido. Apesar da localização privilegiada do empreendimento, a avenida constitui-se aos finais de semana em um importante espaço de lazer da cidade sendo apropriada por diferentes perfis ao longo do dia, por exemplo: no período matutino parte da avenida é fechada para os carros e os sujeitos que se apropriam desse espaço, a partir de uma análise visual dos equipamentos de corrida e de bike, são moradores dos bairros adjacentes; enquanto que no período noturno, é possível inferir que há uma maior heterogeneidade a partir das práticas dos sujeitos, variando de rodas de tereré em carros populares, até disputas de qual escapamento é mais ruidoso em motocicletas. Dessa forma, os moradores desse espaço convivem com som alto e ruídos automotivos até tarde da noite.

Essas situações são especialmente conflituosas pois a polarização social através do reconhecimento de um grupo por meio de aspectos econômicos, culturais, educacionais, etc., influencia nas tensões sociais de modo que, em muitos casos, esses grupos instrumentalizam o espaço como ferramenta de identificação social, influenciando, portanto, no processo de fragmentação socioespacial (GUZMÁN RAMÍREZ; HERNÁNDEZ SAINZ. 2013).

²⁹ No caso brasileiro, levando em consideração algumas características estruturantes do nosso país, como a herança escravista e a profunda desigualdade socioeconômica, a opção pelos ERFs aparenta mais relacionar-se, dentre outros fatores, à um mecanismo de distinção (GOES; SPOSITO, 2014).

No final da avenida Afonso Pena, quando atinge o Parque Estadual do Prosa, em seu prolongamento, vimos diferentes formas de moradia, variando desde pequenos ERFs³⁰ destinados a segmentos econômicos de renda média/alta, até aqueles de alto padrão, como é o caso do Terra Ville e do Beirute Residence Park, sendo que neste último, sua localização é limítrofe com o Parque dos Poderes e com a BR 163. Se a proximidade entre segmentos econômicos discrepantes mediados pelos muros e pelas tecnologias de segurança é uma característica da fragmentação socioespacial, temos a presença do Jardim Noroeste fazendo limite com os ERFs de alto padrão supracitados, sendo a BR 163 mais um elemento de separação.

Ainda na região urbana do Prosa, próximo a saída de Cuiabá, no ano de 2006 foi aprovado o loteamento Alphaville Campo Grande. Nos anos seguintes, mais especificamente em 2014, foi lançado o quarto empreendimento no mesmo local. Esses empreendimentos foram essencialmente importantes pois em 2013 foi inaugurado, ao lado do ERF, o *Shopping Bosque dos Ipês*, com investimentos superiores a R\$ 200 milhões. Em 2015 foi inaugurado, entre os ERFs e o *shopping*, a loja da Leroy Merlin (rede francesa de materiais de construção e decoração) que começou a operar atraindo um número cada vez maior de pessoas para esse local. Além de influenciar nos fluxos, esses três empreendimentos influenciaram no aumento do preço da terra nos bairros adjacentes, atingindo também a outro lado da avenida Cônsul Assaf Trad, na direção dos loteamentos populares, como o Bairro Nova Lima, com parcelamento datado ainda na década de 1960. Segundo matéria do jornal digital O Progresso³¹, os valores do terreno no bairro custavam em média R\$ 5 mil antes do primeiro empreendimento do Alphaville, após os lançamentos e a chegada dos espaços comerciais, afirmam que esse valor aumentou para aproximadamente R\$ 70 mil.

Localizado na porção sudeste da cidade e extrapolando o anel viário, temos os residenciais Damha I, II, III e IV. A área dos empreendimentos foi adquirida no ano de 2004 a partir desmembramento da Fazenda Rancharia. Lançados entre 2005 e 2013, os residenciais apartam-se fisicamente dos parcelamentos ao norte pela área de proteção permanente do Córrego do Lageado. Já ao sul dos residenciais, temos a presença de algumas empresas. Dessa forma, quando analisamos a sua localização articulada ao conjunto da cidade, os empreendimentos estão quase que completamente isolados: o anel viário e a Área de Proteção

³⁰ A difusão dos ERFs é um fenômeno que atinge não somente os segmentos econômicos com maiores rendas, mas também uma classe média empobrecida e necessitada de se reafirmar socialmente a partir da distinção social (GUZMÁN RAMÍREZ; HERNÁNDEZ SAINZ, 2013).

³¹ Disponível em: <https://www.progresso.com.br/noticias/alphaville-lanca-empreendimento-em-campo-grande/122353/>

Ambiental do Lageado, aliado aos muros e aos sistemas de segurança e controle, são barreiras naturais e sociais, físicas e simbólicas na diferenciação desses parcelamentos em relação ao seu entorno, constituindo-se, dessa forma, em verdadeiros enclaves no tecido urbano.

Em síntese, objetivamos nesta parte, verificar as heranças urbanas e sociais de períodos pretéritos e realizar um esforço analítico para identificar tendências atuais. Mais que isso, tentamos compreender a sobreposição de tempos sociais e de formas urbanas assim como novos padrões de produção do espaço e da vida cidadina (PRÉVÔT-SCHAPIRA; PINEDA, 2008).

3.3 Dourados: da centralidade interurbana à fragmentação socioespacial

A forma como interpretamos as relações socioespaciais em articulação com as formas espaciais que apresentam características próprias de determinados espaços, diferenciando-os dos outros, constitui-se, também, num esforço teórico e analítico para desnudar as contradições, complementariedade e oposições presentes no espaço urbano.

Dourados apresenta algumas características próprias, como o fato de estar localizada a aproximadamente 100 Km da fronteira com o Paraguai e de possuir, em seu município, a Reserva Indígena. Além disso, diferentes fluxos migratórios influenciaram na composição sociocultural da população de Dourados, como aqueles vindos do Nordeste³² a partir das políticas de incentivo a ocupação de terras na década de 1940.

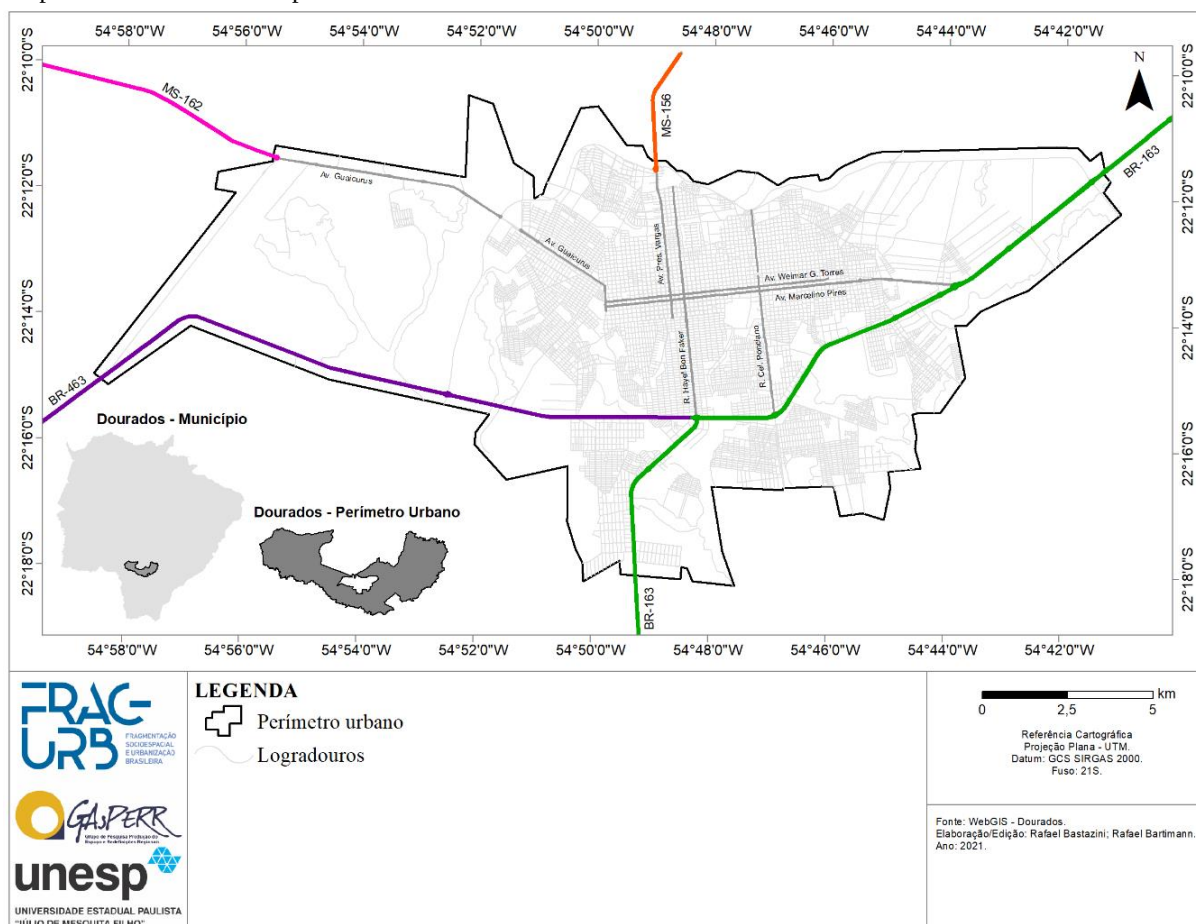
Não bastasse essa particularidade, no caso de Dourados seria equivocado interpretar a cidade e o campo de maneira dicotômica ou distinta (VIEIRA; ROMA, 2020). Pelo contrário, é a partir das relações contraditórias que se processam não respeitando os limites desses espaços, mas diluindo-se e mesclando-se um no outro, em que reside o potencial das relações socioespaciais perpassadas por aspectos políticos, econômicos e culturais. O campo está na cidade e a cidade está no campo, no caso de Dourados, com maior intensidade.

Inicialmente ressaltamos, como nos alerta Calixto (2001, p. 81), que há em Dourados, por parte dos grupos hegemônicos, uma “tentativa de “reduzir” a cidade à porção onde se concentram os segmentos sociais de maior poder aquisitivo, apropriando-se da noção de “longe” e “perto” a partir de uma identidade forjada...”. Dessa forma, ao subvertermos essa lógica a partir de uma análise integrada das relações de produção do espaço urbano, do ponto de vista analítico, reconhecemos a cidade que não é falada, mas que existe e é pulsante a partir do movimento dos seus sujeitos, também produtores de espaço.

³² Para saber mais sobre o migrante nordestino em Dourados ver: Moises (2016).

Para tanto, é preciso compreender o espaço da cidade de Dourados. No mapa 11, temos os principais eixos viários que dão acesso a cidade e que conectam, ao menos fisicamente, suas diferentes porções.

Mapa 11. Dourados. Principais eixos viários³³. 2021.



Destacamos no mapa que o prolongamento das rodovias estaduais e federais no tecido urbano, resulta na constituição de importantes avenidas que são referência para a população. Como veremos a frente, inclusive, algumas rodovias além de servir de infraestrutura e suporte para diferentes fluxos que se articulam a diferentes escalas, implicam, como no caso da BR 163, numa materialidade contraditória, pois ao mesmo tempo em que serve para o movimento também o dificulta. Em outras palavras, se por um lado a BR 163 é uma rodovia que serve tanto para a articulação inter-regional, como também para os fluxos locais, a depender dos sujeitos que privilegiamos na análise, tal infraestrutura constitui-se como um dinamizador dos fluxos (caminhões, carros, motocicletas) o mesmo tempo em que inibe os deslocamentos de pedestres e ciclistas.

³³ Mapa elaborado a partir de Calixto e Bernadelli (2016).

Outra via que se destaca na cidade é a Avenida Marcelino Pires, que desempenha importantes papéis: do ponto de vista comercial, nos trechos próximos ao centro, concentra uma quantidade significativa de estabelecimentos comerciais conhecidos nacionalmente; conforme se afasta do centro em direção a leste, sentido BR 163, o comércio de máquinas e equipamentos se destaca; outro aspecto relevante é que a avenida constitui-se em um marco concreto e simbólico de um processo de diferenciação socioespacial na cidade, de modo que a porção ao norte é "destinada" aos segmentos socioeconômicos de maiores rendas, enquanto que a porção ao sul da avenida é reservada aos de menores rendas.

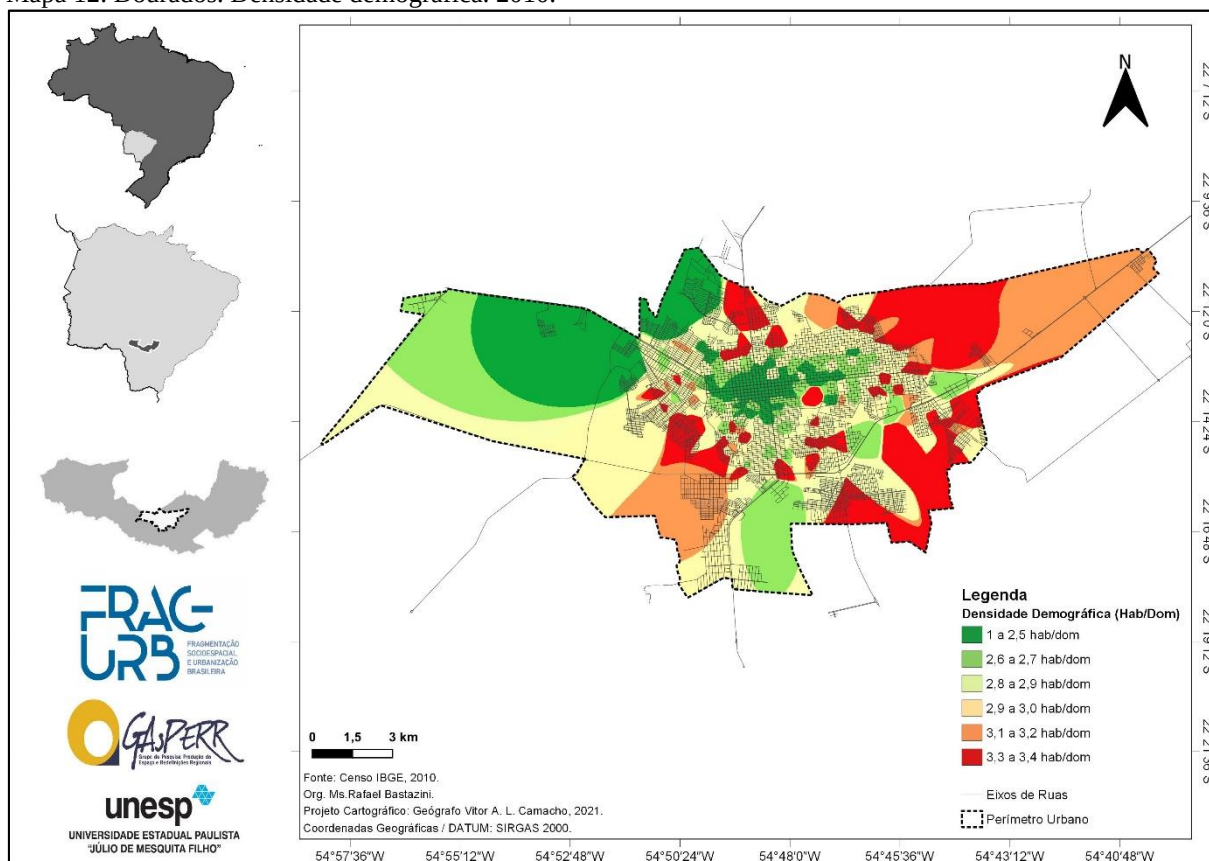
A Avenida Guaicurus, que no seu prolongamento se torna a MS 162 também é relevante pois conecta os Câmpus da Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD) e da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS) – localizados no limite do perímetro urbano a oeste - a porção central da cidade. Por conta dessas duas instituições, o fluxo de estudantes, técnicos, professores, enfim, toda a comunidade acadêmica, que por variados motivos se deslocam até ela, é intenso em determinados períodos do dia.

Além das universidades, ainda está localizado na porção oeste o aeroporto da cidade, que aliado à sua situação geográfica no perímetro urbano é capaz de influenciar nas dinâmicas fundiárias-imobiliárias visto que a infraestrutura aeroportuária traz impactos no preço do solo urbano constituindo-se em uma infraestrutura de valorização, com desdobramentos na alteração de usos em vias de acesso, duplicação, sinalização adequada etc. Na escala interurbana, o fato de Dourados concentrar fluxos aéreos³⁴ de algumas companhias, também é um indicativo, ao mesmo tempo, de aumento das interações espaciais que fortalecem seu papel no âmbito regional (PEREIRA, 2020) e a inserem numa série de relações econômicas/políticas e dinâmicas territoriais em múltiplas escalas.

Apesar dessas infraestruturas, a porção oeste é a que apresenta as menores densidades demográficas, como pode ser observado no mapa 12.

³⁴ Pereira (2020) realiza uma análise interescalar da infraestrutura aeroportuária de Dourados destacando as interações espaciais e sua influência no reforço da centralidade interurbana da cidade. Destaca ainda as estratégias das empresas aéreas em relação a atuação em cidades médias, apresentando o caso da Azul. Segundo a autora, entre 2011 e 2015 ocorreu um aumento na ordem de 292% no número de passageiros em Dourados.

Mapa 12. Dourados. Densidade demográfica. 2010.



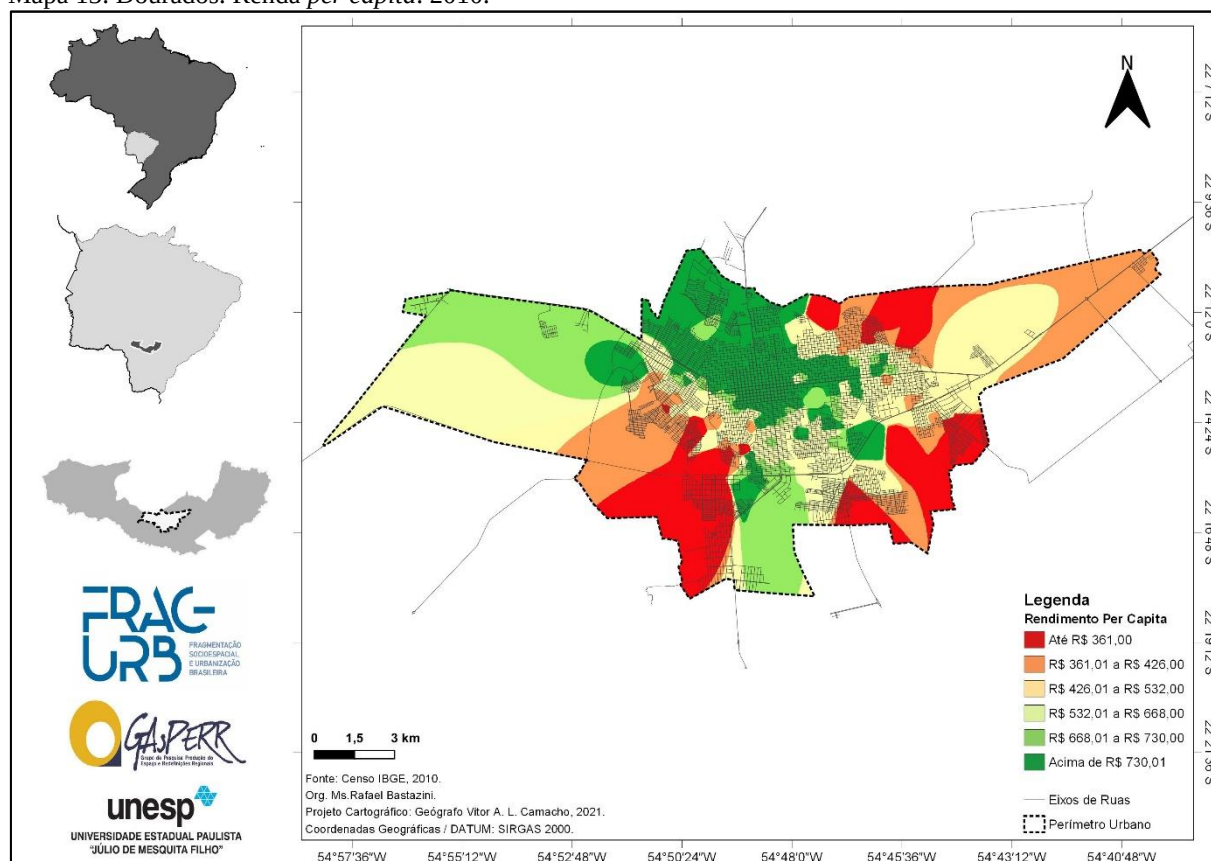
Analisando o mapa, vemos as manchas representativas da densidade demográfica no perímetro urbano. Rapidamente percebe-se que as maiores densidades se localizam nas bordas do tecido urbano, com exceção da porção oeste/noroeste. Quando analisamos essa distribuição a luz da produção do espaço urbano no período analisado no primeiro capítulo, evidencia-se que a porção sudoeste e sudeste, que em grande parte foram as porções escolhidas para a implantação dos conjuntos habitacionais, destacam-se como as áreas mais adensadas.

Esse indicador foi alterado substancialmente com a ampliação do perímetro urbano em 30 de setembro de 2011, por meio da lei municipal nº 3.480, expandindo-o de 77,28 Km² para 210,82 Km², representando um aumento de aproximadamente 170%. Outra expansão do perímetro urbano ocorreu a partir da Lei 3.844 de 24/11/2014, que elevou a extensão total do perímetro para aproximadamente 215 Km². Segundo Silva (2017, p. 215), essa expansão veio, dentre outros fatores, “para atender especificamente interesses de proprietários fundiários que tiveram parcelas de suas propriedades excluídas da primeira extensão”. Cabe ressaltar que tais alterações provocaram um aprofundamento das distâncias absolutas por meio da legislação urbana, seja pela ampliação do perímetro ou mesmo pelas mudanças nas leis de uso e ocupação do solo.

Campos (2018) menciona que um dos argumentos utilizados para a tamanha expansão do perímetro seria a necessidade de novas áreas para efetivação da política habitacional direcionada para os segmentos econômicos de menor renda, tendo em vista o dinamismo que o PMCMV vinha adquirindo no momento. Porém, com a expansão do perímetro urbano, uma quantidade significativa de terra rural passou a ser terra urbana³⁵, incorporando no seu valor essa condição. Contraditório a expansão do perímetro urbano é o pequeno adensamento da área central, subutilizando, desse modo, toda infraestrutura já consolidada a partir dos diversos investimentos realizados ao longo das décadas (capítulo 1).

No mapa 13, temos outro indicador interessante para compreendermos a diferenciação socioespacial a partir da renda. Apesar de se constituir em uma média, a renda *per capita* possibilita uma vista geral das tendências, sendo necessário, portanto, uma investigação mais detalhada sob risco de sofrer com generalizações demasiadas, caso não seja feito.

Mapa 13. Dourados. Renda *per capita*. 2010.



Analisando o rendimento *per capita* em Dourados, temos alguns padrões interessantes: as áreas que se estendem do centro em direção a porção noroeste da cidade são aquelas nas

³⁵ Para compreender esse processo ver: Silva (2017).

quais concentram os segmentos econômicos com maiores rendimentos; as extremidades sudoeste e sudeste da cidade apresentam o menores rendimentos; ao sul os rendimentos são maiores devido à presença do Green Park Residence e Golden Park, únicos ERFs de alto padrão localizados nessa porção do tecido urbano.

Em relação à porção noroeste da cidade, Calixto e Bernardelli (2016, p. 157-158) afirmam que:

[...] atrai ainda investimentos privados, não apenas residenciais, mas também na área de prestação de serviços, bem como em estabelecimentos comerciais. Apresenta-se de modo facetado, podendo ser vista como via ou nó de comunicação, no nível da acessibilidade, com destaque para o lazer, o comércio e a prestação de serviços, sendo, portanto, marcada por uma multifuncionalidade e vista como um ponto de referência no interior da cidade. Caracterizada por uma forma específica de produção habitacional, produz novos significados, localizações e conteúdos que, por sua vez, criam a potencialidade de novos usos sociais, reforçando seu papel de setor carregado de status social, ainda que diferenciado socioespacialmente, influenciando as condições de produção, apropriação e uso da cidade como um todo e interferindo na alteração das localizações, uma vez que estas têm importância decisiva no consumo de determinado espaço.

Como marca desse processo, a diferenciação socioespacial aprofunda-se no tecido urbano, implicando numa redefinição de padrões até então estabelecidos, como a concentração, quase que exclusiva em décadas passadas, do comércio e dos serviços no centro da cidade. Mais do que uma refuncionalização das formas espaciais, surgem novas dinâmicas de consumo, deslocamento e apropriação do espaço, exprimindo, portanto, novas relações socioespaciais.

Para além do agronegócio, o comércio e os serviços desempenham um papel fundamental na economia da cidade (CALIXTO, 2011) influenciando na sua centralidade em escala regional. Aproximadamente 77% dos trabalhadores formais encontram-se empregados no setor (CALIXTO; BERNARDELLI, 2016), sendo representativo na composição da mão de obra assalariada na cidade.

Grande parte desses estabelecimentos concentram-se na porção central da cidade, reforçando sua centralidade. Porém, há aspectos que indicam a redefinição dos usos em determinadas áreas próximas ao centro, com alteração³⁶ do padrão residencial para o comercial e de serviços (MUSCULINI; CALIXTO, 2015).

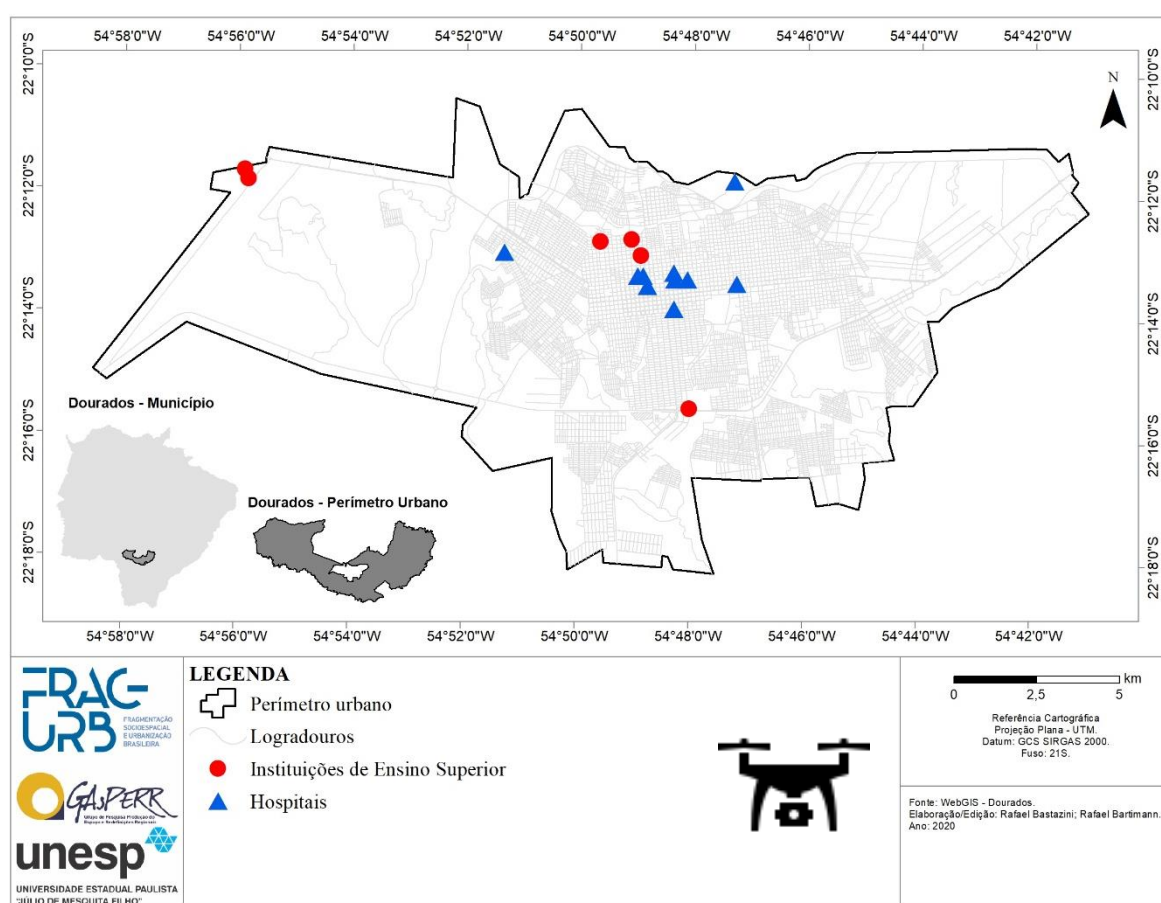
Essas mudanças, causadas a partir lógica da reprodução do capital a partir da produção do espaço urbano, apesar de efetivada na materialidade e respaldada por instrumentos jurídicos, em muitos casos não é ratificada pelas expressões dos sujeitos: Santos (2012) apresenta o caso

³⁶ É certo que as alterações não ocorrem sem resistências, portanto não é homogêneo: nas entrevistas que as referidas autoras realizaram, há relatos de sujeitos que se recusam a sair de suas residências mesmo com ofertas significativas pelos seus lotes.

da mudança de nome da Rua Bahia para Hayel Bom Faker, afirmando, a partir de entrevistas, que muitos moradores se negam chamá-la pelo nome atual. Esse exemplo exprime, ao nosso ver, um longo processo de decantação da relação concreto/simbólico, mediado por conflitos, resistências e aceitação das alterações produzidas no espaço urbano.

Ainda no âmbito da localização das atividades comerciais e de serviços no tecido urbano, no mapa 14 temos a localização dos hospitais e das principais instituições de ensino superior da cidade.

Mapa 14. Dourados. Hospitais e instituições de Ensino Superior³⁷. 2021.



Analisando o mapa, em relação aos hospitais e à sua distribuição espacial na cidade, nota-se que há uma concentração na área central, com apenas duas unidades mais afastadas, o Hospital Universitário da Universidade Federal da Grande Dourados (HU-UFGD³⁸) a oeste e o Hospital e Maternidade Porta da Esperança a nordeste, entidade filantrópica fundada no âmbito da Missão Evangélica Caiuá, que atua entre os indígenas da região de Dourados desde a década de 1920. A instituição mais a leste no mapa é o Hospital Regional de Cirurgias da Grande

³⁷ Elaborado com base em: Dourados (2012), Calixto e Bernadelli (2016), Moreno (2013) e Vascon (2019).

³⁸ Para compreender a implantação da UFGD ver: Almeida (2012).

Dourados, localizado muito próximo à Avenida Marcelino Pires, facilitando, desse modo, o acesso da população que vem de outros municípios buscar atendimento especializado. Outros dois hospitais de destaque na cidade são o Hospital Evangélico, fundado por missionários americanos no ano de 1944 e o Hospital da Cassems de Dourados, inaugurado no ano de 2004. Ainda na escala intraurbana, não há uma expansão de outras unidades para a porção noroeste da cidade, ofertando serviços mais exclusivos para os residentes com maiores rendimentos, diferentemente das clínicas especializadas, verificado por Calixto e Bernardelli (2016), que se expandem para essa porção. Outro aspecto relevante sobre os serviços de saúde, diz respeito à mão de obra especializada, que no caso da medicina, obtém remunerações significativas, constituindo-se num segmento social com prestígio na sociedade e também com maior capacidade de consumo, ganhando atenção dos promotores imobiliários, por exemplo.

De maneira geral, a presença desses empreendimentos e a oferta de serviços especializados influencia no reforço da centralidade interurbana de Dourados (CALIXTO; BERNARDELLI, 2016), na medida em que a partir das interações espaciais e os fluxos gerados pelos hospitais retroalimenta uma relação de dependência e complementariedade entre Dourados e os municípios da sua região de influência.

Outro serviço de destaque na cidade é a oferta de ensino superior. No mapa, próximo ao limite do perímetro urbano a oeste, temos a localização da UFGD³⁹ unidade II e da UEMS, as duas principais universidades da cidade. A unidade I da UFGD localiza-se na Vila Progresso, ao norte do centro. Outras duas instituições também localizam-se nessa porção, o Centro Universitário da Grande Dourados (UNIGRAN) e a Faculdade Anhanguera. A única instituição que se localiza na porção sul da cidade é a Faculdade de Tecnologia SENAI Dourados, as margens da BR 163.

Essas instituições, assim como os estabelecimentos de saúde, influenciam na centralidade interurbana de Dourados (MORENO; CALIXTO, 2017). No caso das duas principais universidades públicas⁴⁰, suas articulações extrapolam a região de influência da cidade estabelecendo fluxos, tanto materiais como imateriais, com outras porções do território nacional e também internacional. Dessa forma, constituem-se em importantes instituições propulsoras do desenvolvimento local e regional, sendo fundamental, por exemplo, na

³⁹ Infelizmente não foi possível realizar as filmagens das duas instituições devido à proximidade do aeroporto, impossibilitando o voo com o drone.

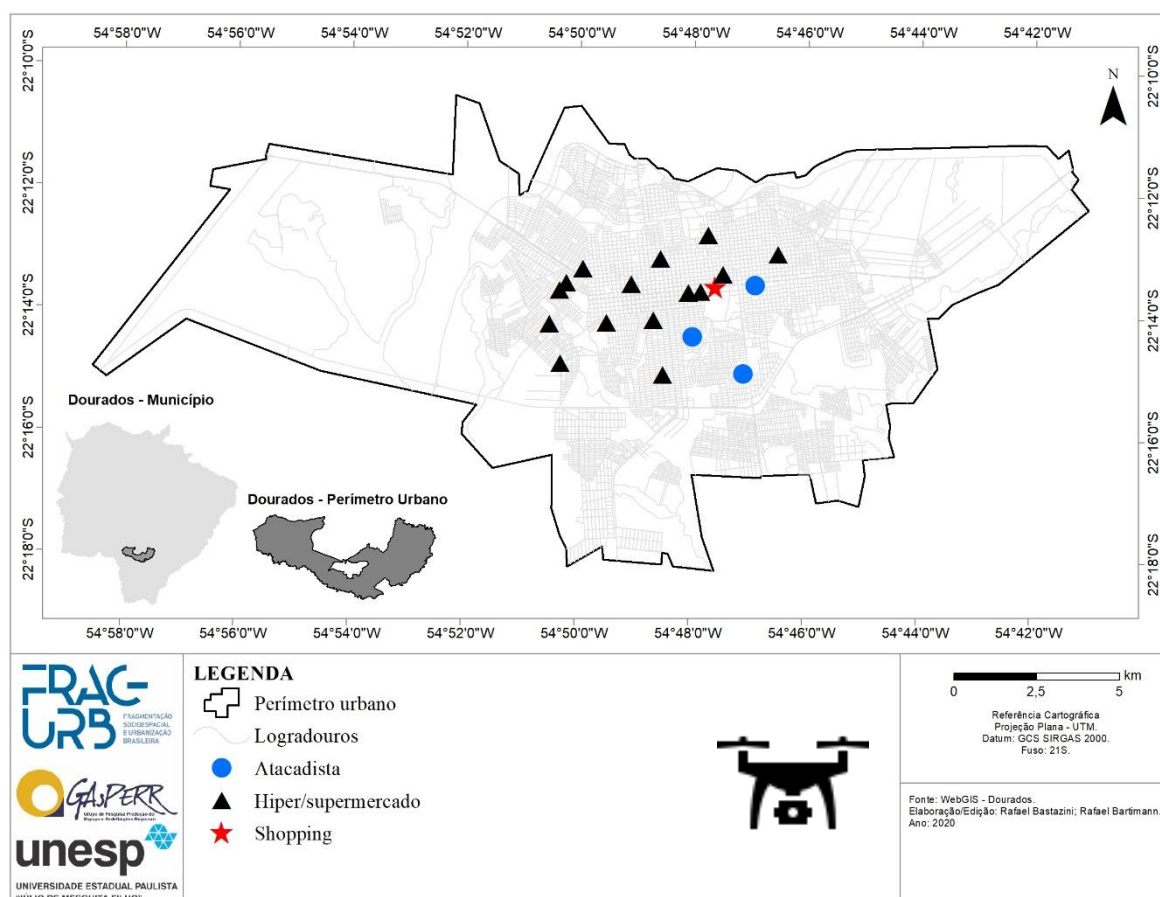
⁴⁰ Segundo Almeida (2012), a partir da justificativa oficial para a criação da UFGD depreende-se duas interpretações: a primeira que se associa a sua condição de cidade médias e a segunda ao fato de se localizar numa faixa de fronteira com o Paraguai e possuir uma comunidade significativa de indígenas, demandando, portanto, atenção da comunidade científica.

articulação entre as atividades produtivas ligadas ao campo e a demanda por mão de obra especializada e pesquisa. Além disso, do ponto de vista social desempenham um papel fundamental nos estudos etnográficos, urbanos, fronteiriços etc., e atuam, portanto, em prol de um desenvolvimento não só econômico, mas também social da região.

Na cidade, essas instituições influenciam “no traçado e na hierarquia de vias de circulação, na lógica das localizações de equipamentos comerciais e de lazer e, principalmente, na produção – concentrada em determinadas áreas da cidade – de habitação” (MORENO; CALIXTO, 2017, p. 85). Ou seja, constituem-se em importantes infraestruturas que influenciam em dinâmicas locais, mas que também se articulam às demandas regionais.

Em relação aos comércios, no mapa 15 temos a localização dos principais hiper/supermercados, dos atacadistas e do *shopping center*.

Mapa 15. Dourados. Super/hipermercados e *shopping center*⁴¹. 2021.



Dentre as redes que se destacam na cidade, temos o Supermercado Chama, com três unidades distribuídas igualmente na porção norte, central e sul. Outra rede que conta com três

⁴¹ Elaborado com base em: Dourados (2012), Romero e Calixto (2020) e Vascon (2019).

unidades é o Abevê, presente na cidade desde o ano de 1999. As unidades estão localizadas ao próximas a Avenida Marcelino Pires, na porção central em direção a oeste.

Vascon (2020) destaca que é possível ver uma segmentação em relação às redes que atendem diferentes porções da cidade, diferenciando os mercados que atendem o setor Noroeste da cidade ocupado por segmentos econômicos com maior poder aquisitivo, como já vimos. Por sua vez, outros supermercados atendem as áreas mais periféricas, sobretudo localizados na porção sul da cidade.

Além dos hiper/supermercados, a cidade conta com três atacadistas, sendo eles: o Atacadão, localizado a Avenida Marcelino Pires e de fácil acesso para os consumidores que vêm de outros municípios pela BR 163; o Leve Mais SuperAtacado, localizado a oeste da referida avenida e, por fim, temos o Assaí, localizado na Cel. Ponciano, importante via que conecta a porção central ao sul da cidade. Em relação aos consumidores, muitos dos proprietários de conveniências e mercados realizam suas compras nos atacadistas (VASCON, 2020), demonstrando a importância desses empreendimentos para a dinâmica comercial da cidade e na capacidade de atrair os fluxos de pessoas na escala intraurbana e interurbana.

Em entrevistas realizadas entre 2013 e 2016 com gerentes de atacadistas, Vascon (2020, p. 124) afirma que o motivo pela escolha de Dourados para a implantação do Atacadão ocorreu, pois, a cidade constituía-se em "um centro comercial, de serviços e de empregos para a região". Em outra passagem, com base na entrevista com o gerente do Atacadão, o referido autor afirma:

[...] que é notável a presença de clientes de outras cidades diariamente no Atacadão e que ele pode identificar esse tipo de pessoas pelas compras que eles efetuam, normalmente pelo maior porte e pela solicitação de ajuda em informações sobre a cidade (onde fica o *shopping center*, o hospital, o centro da cidade).".

A presença dessas grandes redes atacadistas influencia não somente nos fluxos na cidade mas também no deslocamento interurbano, visto que muitos comerciantes da região optam por adquirir seus produtos nesses estabelecimentos devido aos menores preços praticados, e revendem em suas cidades de origem, influenciando, portanto, na centralidade de Dourados na porção sul do estado (CALIXTO; BERNARDELLI, 2016).

Outro estabelecimento comercial que influencia em múltiplas dinâmicas (imobiliária, viária, comercial etc.) é o *shopping center*, inaugurado em 2006. Como destacado por Romero e Calixto (2020), a localização do *shopping* próximo à área central da cidade influencia no reforço da centralidade do centro, ao mesmo tempo em que se aproveita dessa condição e redefine, em alguma medida, os fluxos e as lógicas espaciais no interior da cidade.

Nas palavras dos autores,

O empreendimento, além de modificar a paisagem na avenida principal, veio delinear uma nova fase no que concerne ao consumo da cidade, modificando os hábitos dos consumidores locais, principalmente quanto aos dias e horários destinados às compras, uma vez que o funcionamento do *shopping center* possui especificidades divergentes do comércio de rua da área central. Tal processo impõe uma nova forma de articulação do centro principal com seus consumidores habituais. Após a implantação do *shopping* Avenida Center, foi possível perceber que grande número de lojas do comércio, sobretudo as franquias e boutiques instaladas na Avenida Weimar Gonçalves Torres, passaram a estender seu horário de funcionamento aos sábados, em resposta à dinâmica de funcionamento estabelecida pelo *shopping center*. (ROMERO; CALIXTO, 2020, p. 71).

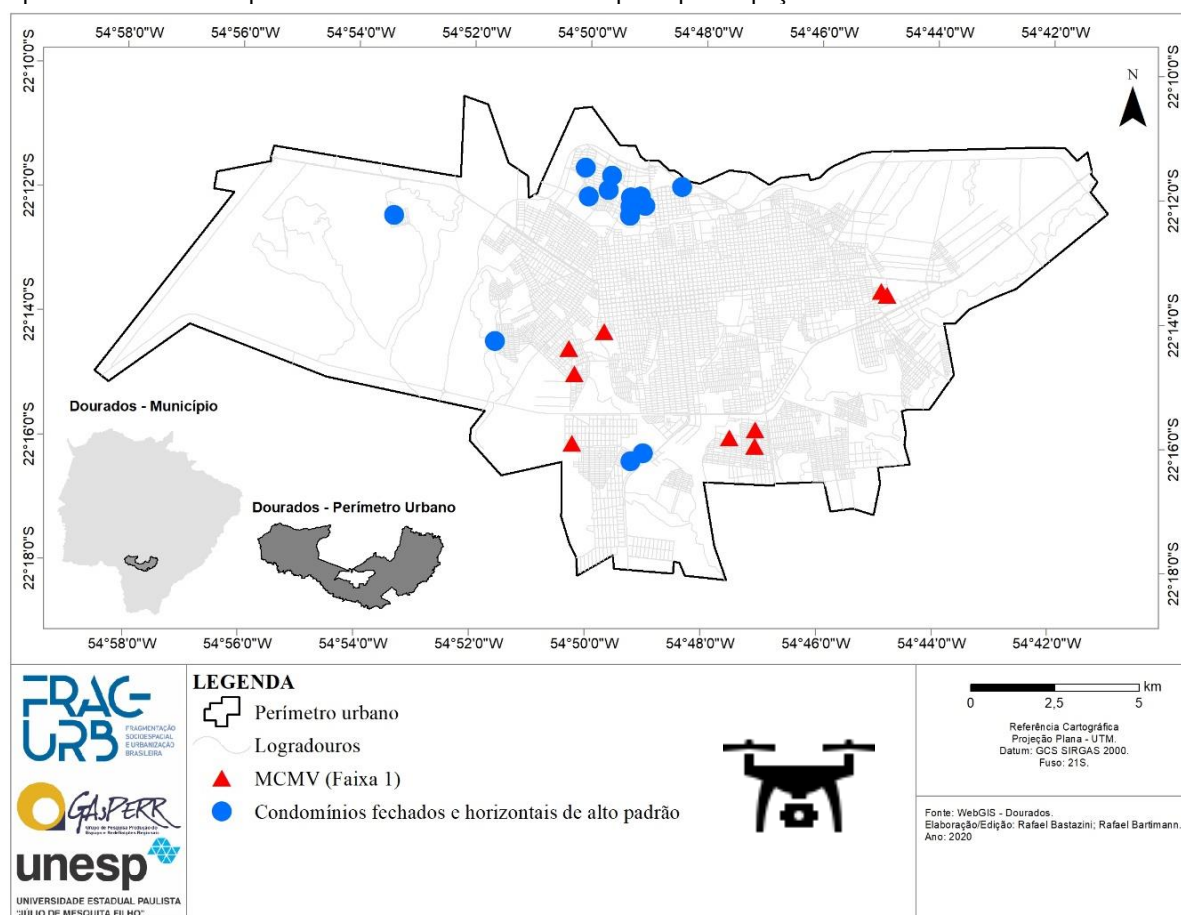
Interessante mencionar que a partir de entrevistas, Romero e Calixto (2020) tornaram pública algumas estratégias de determinadas franquias de luxo que negavam a concessão ao franqueado caso a localização da loja fosse o *shopping center*, devido ao seu caráter popular. Dessa forma, ao mesmo tempo em que há um direcionamento desses estabelecimentos para a Avenida Weimar, há também um componente social de diferenciação a partir do consumo, que reflete num aprofundamento das distâncias socioespaciais no interior da cidade.

A Avenida Weimar, por sua vez, reforça a centralidade do centro de Dourados oferecendo mercadorias especializadas (representantes comerciais e agentes do comércio de têxteis, vestuário calçados, e artigos de viagem (29 estabelecimentos); restaurantes e similares (12 estabelecimentos); serviços advocatícios (10 estabelecimentos). voltada para uma parcela da população com maior poder aquisitivo (ROMERO; CALIXTO, 2020).

Em contrapartida, com a disseminação e concentração dos ERFs na porção norte (mapa 16), espaços comerciais como as galerias vêm disseminando-se com rapidez tendo como público principal os moradores desses espaços. Esse processo desdobra-se na segmentação do consumo, na produção de novas áreas de centralidade além de alterarem a lógica centro-periférica.

No mapa 16, temos a localização dos empreendimentos do PMCMV faixa 1 e os principais ERFs de alto padrão na cidade.

Mapa 16. Dourados. Empreendimentos faixa 1 PMCMV e principais espaços residenciais fechados⁴². 2021.



Calixto, Bernardelli e Silva (2021), afirmam que após o ano de 2000, tornou-se mais evidente a articulação entre o capital incorporador e o poder público local, de modo que se acentuaram as dinâmicas de mercantilização da terra na busca pela valorização fundiária-imobiliária, implicando, desse modo, em mudanças qualitativas nos conteúdos da periferia urbana.

O fato de Dourados estar inserida numa série de relações econômicas, políticas, culturais etc., com diferentes cidades com diversos papéis e funções na rede urbana implica na absorção de novas lógicas de apropriação e consumo do espaço urbano, seja a partir de um “novo” jeito de morar, ou então com alguma nova prática por parte dos sujeitos, resultando na constante modificação/adaptação tanto das formas espaciais como dos sujeitos.

Analisando o mapa, nota-se uma significativa concentração dos ERFs na porção norte do tecido. Além desses empreendimentos, Calixto, Bernardelli e Silva (2021), destacam a

⁴² Elaborado com base em: Campos (2014), Figueiredo (2016), Calixto e Bernadelli (2016) e Calixto e Bernadelli (2015).

produção verticalizada da área, afirmando que há cinco projetos de mais de 20 pavimentos aprovados nas proximidades. Em trabalho de campo, confirmamos a presença de duas torres.

Em relação aos moradores dos ERFs, a partir de uma visita como possível comprador dos lotes em um dos empreendimentos, nos informaram que grande parte dos adquirentes eram produtores rurais, trabalhadores autônomos como médicos e advogados, comerciantes etc.

Em pesquisa com alguns moradores do Ecoville Residence e Resort, Lourenço (2020) destaca algumas características⁴³: todos os seis entrevistados eram advindos de bairros bem localizados e com infraestrutura completa; metade afirmaram ter renda superior a 20 salários mínimos, enquanto que apenas 16% possuíam renda mensal entre 5 e 10 salários; a segurança foi o principal motivo desencadeador da compra; 80% possuíam outros imóveis além daquele adquirido; nenhum dos entrevistados afirmou frequentar parques ou outros espaços públicos, apenas locais privados e vigiados.

Para conquistar esse público, as estratégias de *marketing* das empresas envolvidas nesses nichos variam de um empreendimento para o outro, mas aspectos como estar próximo aos bairros já valorizados, ter uma área de preservação ambiental próxima, dentre outros aspectos, conferiram *status* de localização diferenciada (CALIXTO; BERNARDELLI; SILVA, 2021). É importante considerar que empreendimentos comerciais e de serviços estão se implantando de forma acelerada no entorno dos ERFs, como escolas privadas, escolas de idiomas, galerias comerciais e, inclusive, foi anunciado nas mídias⁴⁴, o projeto de implantação de um *shopping* na área.

Pelas imagens captadas pelo drone, é possível ver ao fundo a localização da Reserva Indígena, impossibilitando, portanto, a expansão física desses empreendimentos nessa direção. Ao mesmo tempo, essa proximidade entre as áreas valorizadas e a Reserva, expõem as contradições características de grande parte das cidades brasileiras. Por outro lado, impõe o vetor da valorização imobiliária para a direção noroeste.

A proximidade da Reserva com o perímetro urbano e, mais especificamente, com essa porção valorizada do tecido, influencia na elaboração de estratégias para a apropriação do espaço, ao mesmo tempo, influencia nos valores, cultura e desejos dos indígenas a partir das suas experiências na cidade (CALIXTO, 2011).

⁴³ Silva (2017) afirma que num primeiro momento, o foco das vendas foi direcionado para profissionais liberais bem sucedidos. Ainda nesse texto, o autor analisa o padrão de urbanização da cidade de Dourados apresentando os principais agentes envolvidos e as consequências sociais e ambientais desse padrão.

⁴⁴ Para acessar a matéria: <https://www.douradosnews.com.br/dourados/dourados-tera-um-novo-shopping-center/1141918/>

Ao mesmo tempo em que a Reserva Indígena localiza-se próxima espacialmente das áreas dos ERFs, do ponto de vista simbólico está afastada, ou então apartadas pelos sistemas de segurança e pelos muros. Contraditoriamente, há encruzilhadas nessa lógica: em poucos minutos de trabalho de campo na área dos ERFs percebemos que grande parte dos trabalhadores das obras que ocorriam dentro destes espaços eram indígenas. A maioria possuía bicicletas que utilizavam como meio de transporte do seu local de moradia até seu local de trabalho. Portanto, a contradição é a marca expressiva tanto presente na paisagem, materializado nas formas espaciais, como também nas relações sociais que ali ocorrem, que ora rejeita, ora absorve, ora repele e ora necessita do diferente.

Pereira (2008), a partir de pesquisa realizada em Presidente Prudente, afirma que não é a proximidade espacial que vai garantir a sociabilidade entre os segmentos socioeconômicos diferentes. Concordamos, acrescentando que mesmo numa situação de acessibilidade garantida aos espaços da cidade, a separação ocorre por meio de outros mecanismos, como a privatização dos espaços de lazer, a precarização dos espaços públicos, a construção de muros vigiados por sistemas de segurança, dentre outros aspecto que influenciam nessa separação.

Há uma relação entre as formas espaciais e as práticas dos sujeitos, ambas não se sujeitando a outra, pelo contrário, nessa relação há potencialidade e possibilidade para outras formas de agir e de se usar. Portanto, quando identificamos uma porção da cidade com novas formas espaciais (ERFs) há uma alteração no conjunto de ações que eram desenvolvidas naquele espaço, mais que isso, altera-se o entendimento no imaginário urbano sobre determinada porção, influenciando, desse modo, no seu uso e apropriação.

Analisando a localização dos empreendimentos do faixa 1 do PMCMV em comparação aos ERFs, concordamos com Calixto, Bernardelli e Silva (2021, p. 49) quando afirmam que há "processo de produção do espaço que marca a “valorização” de uma porção da cidade em relação às outras". Acrescentamos, ainda, que essa valorização não se materializa apenas no aspecto fundiário-imobiliário, mas também na forma como os sujeitos são considerados a partir do seu local de moradia, facilitando ou não a sua aceitação em determinados postos de trabalho, por exemplo.

Ainda sobre a localização dos faixas 1, nota-se que apesar de novos conteúdos, sobrepostos ao antigo modelo habitacional das décadas anteriores⁴⁵, a localização periférica e muitas vezes descontínua se mantém. Dessa forma, concordamos com Calixto, Bernardelli e Silva (2021, p. 65) que há um reforço e ao mesmo tempo uma ampliação das "distâncias" sociais

⁴⁵ Para saber sobre a política habitacional desenvolvida na década de 1990 em Dourados, ver Silva (2008).

e físicas na cidade, caracterizando, portanto, um "[...] processo que marca a ocupação de áreas descontínuas ao tecido urbano consolidado [...]"

Vejamos especificamente o caso dos Conjuntos Deoclécio Artuzi I e II: situados na extremidade sul da periferia urbana de Dourados, em termos de infraestrutura, a partir dos trabalhos de campo realizados, os conjuntos possuem vias pavimentadas, calçadas, acesso a redes de água tratada, captação de esgoto e iluminação pública. As famílias contempladas deveriam apresentar renda bruta mensal de até R\$ 1.600,00, portanto, enquadradas na faixa 1 do PMCMV.

Quando direcionamos nosso olhar a partir da dimensão do lazer, no trabalho de campo, percebemos uma inexistência de áreas de lazer nesses conjuntos. Aliado ao fato de que grande parte dos moradores vieram de bairros distantes (SILVA, 2020), a sociabilidade fica em parte comprometida visto a potencialidade dos espaços públicos (com seus equipamentos) em estimular novas laços afetivos, novas teias de sociabilidade e influenciando na proteção social dos moradores.

Silva (2020) destaca que ocorrem periodicamente odores vindo do Distrito Industrial⁴⁶ aliado a uma escassez de serviços e comércios, visto que esses conjuntos caracterizam-se pelas extensas áreas monofuncionais, no caso, residenciais. A descontinuidade da fluidez ocasionada pela presença das rodovias também é um fator que agrava as condições de mobilidade dos seus moradores.

Nesse sentido, segundo Silva (2020, p. 151), “os referidos conjuntos encontram-se apartados do restante da cidade por dois obstáculos relevantes”, as rodovias MS-156 e BR 163. Destacamos o caráter contraditório de tais rodovias, ao mesmo tempo em que servem como infraestrutura fundamental para os fluxos interestaduais, dificultam os deslocamentos dos sujeitos que não disponibilizam de automóvel para utilizá-la. Essa dificuldade implica significativamente nas decisões não obrigatórias de deslocamento, desestimulando a apropriação por parte dos sujeitos em relação à outras áreas da cidade.

No caso dos pedestres, o intenso tráfego de caminhões observados nas rodovias torna sua superação perigosa induzindo, indiretamente, a motorização dos moradores - no caso daqueles que têm condições para tal - para acessarem outras áreas da cidade, com implicações no tempo e na distância percorridas.

⁴⁶ Dourados possui um distrito industrial localizado na porção sudoeste da cidade. Das aproximadamente 20 empresas localizadas no empreendimento, a maior parte é do setor de transformação, com destaque para a Bunge e BRF (Brasil Foods) (CALIXTO; BERNADELLI, 2016).

Em sua pesquisa, Silva (2020) afirma que 18,5% dos moradores entrevistados deslocam-se de bicicleta, isso sem contar com quaisquer infraestruturas adequadas para tal, como cicloviárias. Outros 21,6% utilizam o transporte público, também deficitário, contando com apenas uma linha que os conectam ao tecido urbano contíguo.

Constata-se que o padrão de localização das décadas anteriores, em grande medida não foi alterado. Como exemplo dessa continuação, pelo menos da lógica espacial dos conjuntos, podemos citar o exemplo do Conjunto Estrela Vera, construído na porção sudoeste da cidade e destinado aos segmentos econômicos de menor renda. Sua localização é limítrofe a extensão do tecido urbano, ou seja, localizado na sua extensão máxima, sendo contínuo ao tecido urbano apenas ao norte. Segundo Castro (2008), a população residente mencionou várias dificuldades, muitas delas relacionadas aos deslocamentos e à distância para o trabalho, para aqueles que possuíam. Acrescentamos, a partir de trabalhos de campo, que há outro "obstáculo" para a população do bairro quando se desloca para as áreas mais centrais: a BR-163. Se para aqueles moradores com rendimentos compatíveis com a aquisição e manutenção de um automóvel a rodovia constitui-se numa importante via de ligação, para os pedestres e ciclistas constitui-se num espaço inadequado para a sua presença, dificultando, desse modo, seus deslocamentos.

3.4 Síntese e apontamentos

Em Dourados as atividades agrícolas são mais presentes na paisagem urbana do que em Campo Grande. Com base nas imagens aéreas e nos trabalhos de campo, vimos ERFs, ocupações e conjuntos habitacionais populares fazendo limite com as lavouras. Portanto, concordamos com Viera e Roma (2020) quando utilizam o termo simbiose - não na sua concepção biológica, mas a partir da íntima relação entre as atividades econômicas e as práticas socioespaciais estabelecida nos espaços – para compreender os elementos sociais, materiais e simbólicos presentes na cidade.

Ilustrativo desse contexto e presente em um dos vídeos, destacamos as carroças que transitam pela cidade. Para nós, a carroça é um símbolo representativo de vários espaços - da cidade, do campo e da Reserva Indígena - e, mais que isso, expressa também uma temporalidade do passado que se faz presente, ultrapassando a barreira do concreto manifestando-se em diversos tipos de preconceitos, seja com o objeto em si, ou então com quem o conduz, no caso, os indígenas. Além disso, o tempo materializado naquele objeto parece deslocado das infraestruturas viárias, sendo a todo momento pressionado por objetos técnicos mais avançados e, portanto, mais rápidos. Até mesmo os resíduos gerados não se “adequam” à paisagem urbana:

os ruídos, os gases e as manchas de óleo produzidos pelos automóveis são aceitos, mas o excremento dos animais causa desconforto nos transeuntes.

Em Campo Grande, esse tipo de relação – campo/cidade – manifesta-se de outras maneiras na paisagem urbana, em nossa concepção, menos diretas. A presença de comércios especializados (saúde e nutrição animal, defensivos agrícolas, máquinas e equipamentos etc.) voltados para essas atividades, por exemplo, juntamente com serviços de assistência técnica aos produtores rurais representam a complementariedade entre os espaços. As feiras agropecuárias, a festa de rodeio, os programas televisivos que valorizam as tradições do campo e alguns monumentos na cidade, como a cabeça de boi, também expressam essa relação. Porém, a partir de trabalhos de campo nos limites do tecido urbano, não constatamos a presença de grandes lavouras mecanizadas, somente áreas de pastagem, pequenas hortas, chácaras e fragmentos de vegetação nativa, com exceção de algumas áreas próximas ao aeroporto que alternam a produção de milho, soja e sorgo.

A partir das características mencionadas, de ambas as cidades, podemos distinguir o que é geral, particular e singular. Em relação ao que é geral, nas duas cidades identificamos elementos materiais e simbólicos que representam a importância das atividades agropecuárias, porém na capital, para nós, isso ocorre associado mais a sua função administrativa e de serviços especializados do que pela própria produção, diferenciando-se de Dourados. Dessa forma, evidencia-se uma singularidade nessa última cidade: o campo é mais presente no espaço urbano, seja no comércio, na prestação de serviços, na presença de multinacionais e pela rápida constatação que a lavoura está à vista de todos, pelo menos nos espaços periféricos.

Outra singularidade diz respeito à presença da Reserva Indígena que insere, por meio dos seus sujeitos, novos conteúdos no espaço urbano a partir das suas práticas socioespaciais. A presença de indígenas e suas referências também ocorrem em Campo Grande, seja por meio das aldeias urbanas, do comércio indígena no Mercado Municipal ou mesmo pelas referências em parques e praças da cidade. Porém, em Dourados, pelo fato de haver um “local” destinado para eles, quando seus corpos e suas práticas socioespaciais se faz presente no espaço da cidade, parece-nos haver olhares e comportamentos mais preconceituosos. Portanto, não é singular a presença de indígenas no espaço urbano - visto que no estado de Mato Grosso do Sul isso ocorre com frequência em muitas cidades - mas sim a presença da Reserva Indígena fazendo limite com o perímetro urbano e, mais que isso, fazendo limite com a porção na qual localizam-se os ERFs de alto padrão, que se constituem, a partir de seus muros e sistemas de segurança, espaços de negação da diversidade, mas que, contraditoriamente, absorvem os indígenas enquanto mão de obra na construção civil.

Em relação aos espaços de moradia analisados nas cidades, destacamos que a atividade habitacional e imobiliária produz impactos nas áreas próximas aos empreendimentos com diferenciações em relação aos produtos oferecidos, que variam de acordo com as demandas, influenciadas por fatores como a conjuntura econômica nacional, mas com repercussão a nível local. As tendências habitacionais, pelo menos para os mais ricos, são fortemente influenciadas pelo “novo” estilo de vida exclusivo, além de servirem como meio de reserva/reprodução do capital (GARRIZ; FORMIGA, 2010).

Em Dourados, do ponto de vista espacial, há uma maior concentração dos ERFs de alto padrão numa porção específica do tecido urbano. Isso pode se relacionar com a maior articulação entre os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o poder público e as empreiteiras na produção de espaços diferenciados no interior da cidade, maximizando os lucros dos agentes envolvidos. Essa convergência de interesses exemplifica-se a partir das muitas ampliações que levaram à expansão do perímetro urbano, atendendo aos interesses desses agentes incorporadores e imobiliários.

A especialização do espaço a partir da moradia, tendo como critério determinado perfil socioeconômico, resulta num aprofundamento da diferenciação socioespacial na cidade, com desdobramento sobre os espaços públicos, a sociabilidade entre sujeitos distintos etc., além disso, influencia na constituição de eixos especializados de serviços e comércio no entorno desses empreendimentos, a exemplo da escola bilingue na avenida. Pensado numa escala um pouco mais abrangente, essa concentração reforça a diferenciação socioespaciais da porção norte/noroeste da cidade, tendo como referência a Avenida Marcelino Pires.

Em Campo Grande, não identificamos uma via que seja tão representativa no processo de diferenciação socioespacial no interior da cidade, papel que a Avenida Marcelino Pires desempenha em Dourados. Para nós, a diferenciação socioespacial ocorre de maneira mais difusa, evidenciando-se sobretudo na porção leste da cidade. Isso ocorre, por exemplo, pela proximidade de loteamentos populares como o Jardim Noroeste e o Estrela Parque em relação aos ERFs de alto padrão Beirute Residence Park e os Damhas.

Na capital, o único local que concentra alguns desses empreendimentos é a Avenida Afonso Pena, porém, apesar da concentração, os empreendimentos são significativamente diferentes daqueles produzidos em Dourados, a começar pelo tamanho e, conseqüentemente, oferta de lazer nesses espaços. Aliado a isso, o fato de a Avenida Afonso Pena ser um espaço representativo da identidade campo-grandense, e por esse motivo ser apropriada por sujeitos pertencentes a distintos grupos sociais – variando de acordo com o dia e hora – implica na sua constituição como um espaço homogêneo do ponto de vista da moradia, mas marcado por

práticas socioespaciais distintas, potencializando a convivência, pelo menos espacial, entre sujeitos diferentes. Dessa forma, quando determinados grupos sociais se identificam entre si - por meio de aspectos econômicos, culturais, identitários etc - e interagem por meio das suas práticas, há transformações no espaço a partir das suas características (RAMÍREZ; SAINZ, 2013), no exemplo em questão, marcado por distintas temporalidades.

Quando analisamos a diferenciação socioespacial a partir da escala das regiões urbanas, há uma predileção dos agentes imobiliários na região urbana do Prosa em detrimento das outras. Porém, na mesma região, a partir da escala dos bairros e dos loteamentos, as desigualdades na paisagem urbana vão se tornando mais evidentes, seja a partir da distribuição irregular das infraestruturas ou então pelo padrão das moradias, por exemplo. A própria pavimentação das vias expressa essas diferenças, restringindo qualquer análise que não considere a heterogeneidade social, física e simbólica dentro dessa região.

Para nós, as próximas estratégias desses agentes nessa região, passa pelo lançamento de empreendimentos verticalizados nos vazios urbanos das áreas onde o tecido e as infraestruturas já estão consolidados (porção oeste) e na incorporação e loteamento de terrenos localizados na Chácara dos Poderes (porção leste), área caracterizada pela presença de chácaras e clubes de campo, pelas vias não pavimentadas e pelo abastecimento parcial de água e esgoto.

No contexto geral, acompanhamos um acirramento das desigualdades socioeconômicas em múltiplas escalas, processadas a partir do aprofundamento de políticas neoliberais. No espaço da cidade elas se manifestam tanto pela estratificação social como também pelas diferenças (infraestrutura, lazer, acessibilidade etc.) entre as porções do tecido urbano. Se o afastamento espacial entre os segmentos socioeconômicos das décadas passadas em determinadas porções da cidade foi suprimido pela ocupação, pelo menos em parte, dos vazios urbanos, a diferenciação entre os sujeitos ocorre a partir de outras estratégias, por meio da apropriação desigual do espaço, sendo ele produzido enquanto mercadoria.

Produzidos a partir dessa lógica, a disseminação dos ERFs de alto padrão tem influenciado naquilo que Wacquant, Slater e Pereira (2014) chamam de democratização do estigma territorial, que se relaciona com grupos ou bairros que são reconhecidos e atacados em nível social e espacial a partir de uma visão universalizante, espaços e sujeitos marcados pela indigência e decadência. Essa influência ocorre a partir de diferentes escalas analíticas: no recorte do ERF, parte daquilo que está do lado de fora constitui-se, muitas vezes, em espaços perigosos; no recorte do bairro, como ocorre na capital, a proximidade com os conjuntos habitacionais em alguns casos é marcada pela diferenciação socioespacial, portanto, dotada de

conteúdos sociais, perpetrados no espaço; em Dourados isso ocorre a partir de uma porção da cidade, portanto a escala de análise se amplia, sendo necessário considerar o conjunto da cidade.

Por outro lado, semelhante entre as cidades é a oposição da localização da maioria dos conjuntos habitacionais da PMCMV faixa 1 em relação aos ERFs já analisados. Essa primeira constatação, rapidamente identificável ao analisar os mapas, revela não somente a oposição espacial mas também os vetores de valorização da terra urbana, a criação de espaços diferenciais, o distanciamento entre os diferentes grupos sociais (que não é uma lógica nova no âmbito da política habitacional), a ineficiência da política habitacional em romper com o aprofundamento das desigualdades socioespaciais, dentre outros conteúdos.

Pelos vídeos, evidenciou-se as diferenças das moradias a partir da padronização/diferenciação das formas espaciais; da ausência/presença de infraestrutura urbana de qualidade e da ausência/presença de paisagismo.

Em termos de quantidade, Campo Grande sobressai em relação aos *shopping centers*, possuindo três empreendimentos. Porém, o que nos interessa são os desdobramentos qualitativos que esses empreendimentos geraram em ambas as cidades. Por exemplo, quando analisamos o *shopping* de Dourados, devido, dentre outros fatores, à sua proximidade com o centro e o fato dele ser interpretado como popular no imaginário local (ROMERO; CALIXTO, 2020), houve um processo de reafirmação do centro principal enquanto espaço preferencial para a instalação de lojas de grifes, destinadas aos segmentos econômicos com maiores rendimentos. Em contrapartida, em Campo Grande, quando analisamos o *Shopping Bosque dos Ipês*, percebemos que os desdobramentos são outros: capitais oriundos de diferentes escalas se instalam próximo ao empreendimento; sua localização ocorre em grande parte a partir das oportunidades de consumo geradas pela presença do Alphaville, reforçando, portanto, seu caráter distintivo dos outros dois *shoppings* da cidade. Aliado a esses desdobramentos, há uma perturbação da organização tradicional do centro e das periferias, sendo que o uso do automóvel e das infraestruturas viárias não se limita a influência de moradias cada vez mais longínquas, mas também numa especialização funcional e de consumo nos eixos que abrangem os segmentos com maior poder aquisitivo.

Nos *shoppings* de Campo Grande há um parcelamento do público a partir do consumo, sendo que o Norte Sul tem uma vocação mais popular, o Campo Grande é o mais tradicional com público heterogêneo, e o Ipê Bosque dos Ipês focado no público do ERF, porém com a presença dos moradores dos bairros adjacentes.

De maneira geral, evidencia-se, portanto, particularidades que se manifestam a partir da localização e, mais que isso, dos conteúdos e desdobramentos que variam desde as práticas de

consumo, mobilidade e apropriação do espaço por parte dos sujeitos, até o desencadeamento de processos capazes de alterar, em maior ou menor medida, a estrutura da cidade a partir, por exemplo, da multiplicação de novas centralidades.

Na capital há um movimento mais eminente de deslocamento de determinados serviços de saúde do centro para as áreas mais valorizadas da cidade inclusive, defendemos que empreendimentos, tais como o hospital da Cassems e da Unimed, mais do que consolidar eixos de valorização, reforçaram a diferenciação dessas áreas somando-se a centro de convenções, hotéis, restaurantes, farmácias etc., presentes sobretudo na Avenida Mato Grosso. Ao sul do Parque das Nações Indígenas, a presença de três hospitais privados, de galerias de bairro, escolas particulares, escritórios de advocacia dentre outros serviços, também indicam/reforçam um movimento semelhante.

Outra característica que diferencia as duas cidades, ainda sobre os hospitais, é que em Dourados há uma concentração desses empreendimentos no centro da cidade, com exceção do Hospital Universitário e da fundação gerenciada pela Missão Evangélica Caiuá. Esse fato representa um vetor antagônico àqueles observados em cidades em processo de fragmentação socioespacial, nas quais a difusão de novas centralidades é identificada, sendo que esses empreendimentos são aspectos representativos dessa constatação. Isso não quer dizer que a concentração desses empreendimentos no centro invalide a tese de que há um processo de fragmentação socioespacial em curso nesta cidade. Para nós, ela é representativa de que o processo de fragmentação socioespacial ocorre a partir de vetores que nem sempre convergem numa mesma direção, sendo necessário, portanto, a análise do conjunto de características que a qualifica.

Dessa forma, concordamos com Calixto e Bernardelli (2015) que há evidências⁴⁷ que o processo de fragmentação socioespacial esteja em curso em Dourados. Isso ocorre a partir de vários fatores, como vimos apresentando, mas com destaque para a diferenciação socioespacial e econômica da porção noroeste da cidade, com contradições internas, obviamente, não sendo composta pela homogeneidade mas que revela, em maior ou menor medida, determinados padrões (construtivos, serviços, lazer etc.) que a diferencia do restante de outras porções da cidade.

Em ambas as cidades identificamos uma especialização em relação ao hiper/supermercados quanto ao público alvo, associado a localização dos empreendimentos. As redes estratificam-se a partir do público alvo, sendo que nas periferias se caracterizam pela

⁴⁷ Para a versão final da tese o texto “Da lógica centro-periferia à lógica socioespacial fragmentária em uma cidade média”, publicado por Calixto em 2021, será incorporado em nossa argumentação.

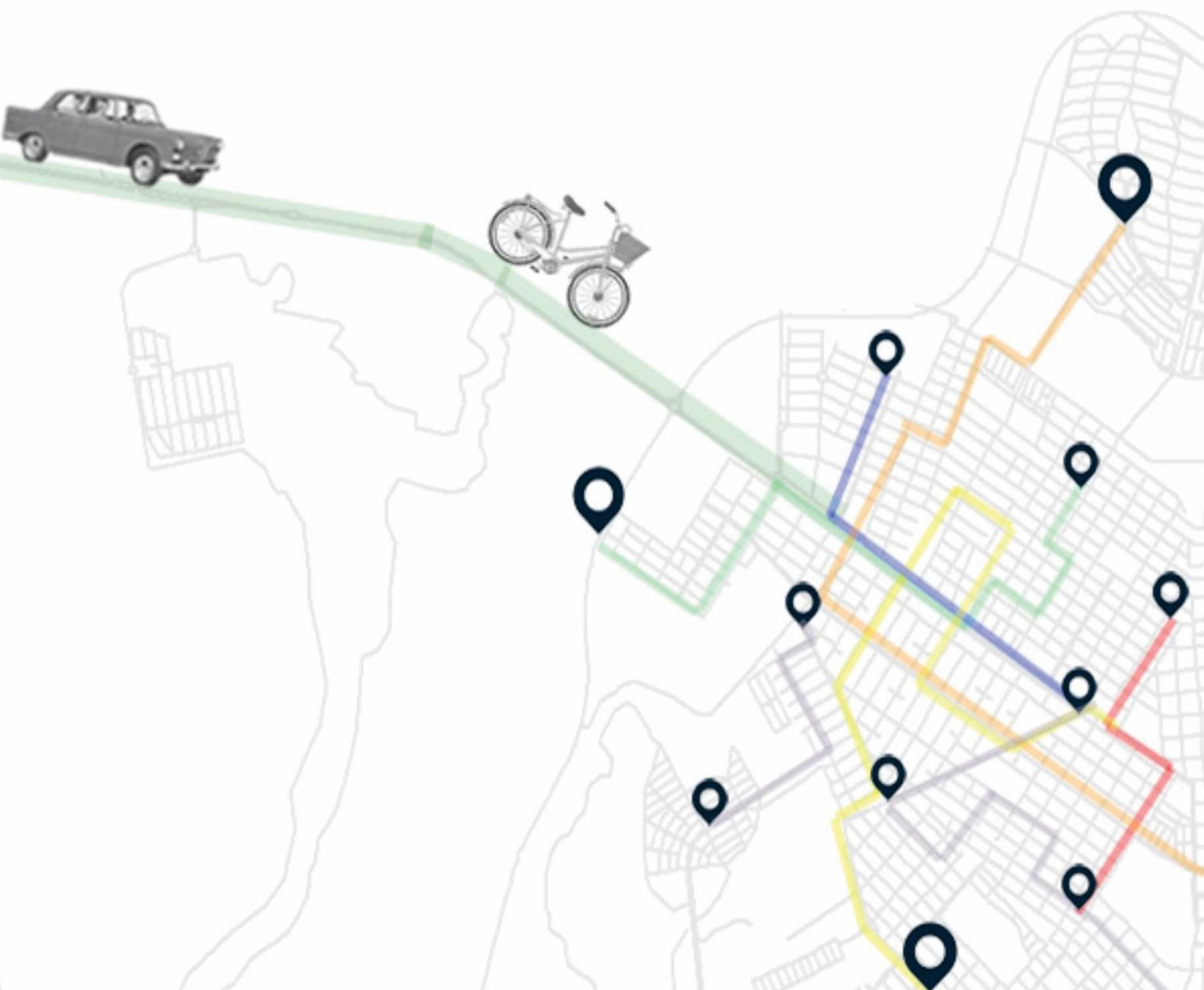
quantidade reduzida de caixas. Exceção a essa constatação, é a localização dos atacadistas. Na capital há uma proximidade espacial entre as redes, disputando os clientes de determinadas porções da cidade. Em alguns casos os empreendimentos estão um ao lado do outro ou então na frente, fato que não ocorre em Dourados.

Semelhante entre as duas cidades, é a preferência por vias de grande circulação para a instalação desses empreendimentos. Na maioria dos casos, em ambas as cidades, em suas extensões essas vias se constituem nas “saídas” da cidade, facilitando o acesso de consumidores das cidades sob suas regiões de influência.

Em síntese, para além das infraestruturas e formas presentes na cidade, para captarmos a fragmentação socioespacial precisamos compreender e analisar as práticas socioespaciais por meio de procedimentos que captem não apenas o concreto, o deslocamento, o movimento, mas também as representações, abstrações e discursos dos sujeitos. Dessa forma, se por um lado o entendimento da estrutura e do contexto da cidade é importante, por outro, os sujeitos e sua vida cotidiana também o são, de modo que é na complementariedade entre as duas perspectivas que a fragmentação socioespacial se revela.

CAPÍTULO 4

A MOBILIDADE SOCIOESPACIAL COMO CONDIÇÃO E MEIO DE VIVENCIAR A CIDADE



4.1 Metodologia e perspectivas analíticas

Um dos desafios de pesquisar a mobilidade socioespacial se associa ao movimento, que muitas vezes é de difícil apreensão, de registro e, conseqüentemente de análise, sobretudo quando em contextos e experiências transitórias (SPINNEY, 2011). Buscando superar uma análise baseada na localização, mas alicerçada “no movimento” e no “estar lá”, é possível capturar essas experiências e exprimir as sensações e percepções do contexto em que ocorrem. Trata-se, por tanto, da composição de um quadro analítico que deve ser observado com ressalvas quando pensamos em generalizações, visto que as experiências se revelam múltiplas e dissemelhantes em cada conjunto analisado.

Enquanto desafio e possibilidade, o movimento e as mobilidades compõem fases criativas na Geografia, seja na adoção de procedimentos metodológicos experimentais ou mesmo por formas fecundas de transmissão (filmes, documentários, formas de escrita etc.) que expressam de diferentes maneiras os também diferentes ritmos, atmosferas, movimentos etc., apreendidos (MERRIMAN, 2014).

De maneira geral, grande parte dos movimentos realizados pelos sujeitos na escala da cidade se associam ao percurso casa-trabalho-casa, que apesar de não representar a totalidade das práticas socioespaciais, é significativo para uma parcela relevante da população ao passo que disciplina sua rotina semanal, sendo o impulso forçado para o seu movimento. Partindo dessa constatação, para definição dos perfis dos sujeitos seguimos a metodologia apresentada por Jesus, Catelan e Calixto (2022), com pequenas adequações. Uma dificuldade recorrente foi o fato de que a maior parte dos perfis eram mulheres, e como iríamos acompanhá-las durante seu trajeto, a desconfiança expôs-se. Dessa forma, tivemos a ajuda de amigos para que ciente dos perfis, fizessem uma primeira aproximação com possíveis colaboradoras para depois nos passar os contatos. Entramos em contato com os colaboradoras por meio do *whatsapp*, explicando a pesquisa, enviando nossa foto, conversando sobre a relação que tínhamos com quem os indicou etc. Mesmo assim, no início dos percursos havia algum grau de desconfiança, somente depois de alguns minutos era estabelecido uma relação de confiança e o percurso transcorria normalmente. Portanto, reforçamos as indicações realizadas por pelos autores quando mencionam que no caso de colaboradoras, é importante ter uma pesquisadora acompanhando.

No quadro 10, sintetizamos os perfis selecionados para os trabalhos de campo na capital.

Quadro 10. Campo Grande. Síntese dos perfis. 2021.

Gênero	Idade	Localização espacial	Rendimento	Transporte
Mulher	40 até 60	Conjunto habitacional	de ½ a 3 salários mínimos	A pé
Mulher	18 até 30	Porção central	de ½ a 3 salários mínimos	Bicicleta elétrica
Mulher	40 até 60	Conjunto habitacional	de ½ a 3 salários mínimos	A pé e ônibus
Homem	18 até 30	Conjunto habitacional PMCMV faixa 3	Superior a 3 salários mínimos	Carro

Elaboração: Rafael Bastazini. 2021.

Diante da necessidade de procedimentos metodológicos capazes de acompanharem o movimento que emerge como centralidade na teorização das mobilidades, os estudos tornaram-se móveis (CRESSWELL, 2012) na busca do acompanhamento do seu objeto de pesquisa. Nesse sentido, a própria observação do movimento também é uma maneira de captar o movimento; outra maneira seria por meio da "etnografia móvel", que pressupõem o rastreamento, a apreensão do movimento e a utilização de recursos, entrevistas, gravações audiovisuais etc. Nessa perspectiva, recomenda-se que o pesquisador também esteja em movimento (SHELLER; URRY, 2006).

Nesse contexto de requisitos e possibilidades, Garrett (2011) defende uma maior inserção do vídeo como ferramenta metodológica potencializando o que ele chama de "geografias videográficas". Ao mesmo tempo, o autor defende que os geógrafos também se tornem produtores de multimídia. No mesmo sentido, Spinney (2011) defende a utilização do vídeo a partir de potencialidades: ver e sentir quando não se está lá e o vídeo como forma de captação de movimentos que normalmente passariam despercebidos pelo pesquisador.

Ao combinarmos o conjunto de procedimentos estabelecidos por Jesus, Catelan e Calixto (2022), acrescido das reflexões realizadas por Cresswell (2012) e Sheller e Urry (2006) mais a defesa dos vídeos feitas por Garrett (2011) e Spinney (2011), desenvolvemos os procedimentos metodológicos descritos a seguir.

Gravamos os percursos com a GoPro HERO9 Black, câmera de ação bastante conhecida no universo dos esportes de aventura. Optamos pela sua utilização sobretudo por ser compacta e possuir um software de estabilização de movimentos, tornando as imagens mais estabilizadas, menos "tremidas". Considerando que investigamos sujeitos que se movimentam a partir de diferentes modais (bicicleta, transporte público, a pé e carro) e que a infraestrutura de circulação (vias) em nossas cidades, de maneira geral, é irregular, a estabilização das imagens foi fundamental para que pudessem ser aproveitadas.

Ao iniciar os percursos posicionávamos a câmera e iniciávamos a gravação. No caso dos percursos de carro, a posicionamos no painel, a partir da fixação por meio de um acessório.

Nos casos dos percursos a pé e de transporte público, a câmera foi acoplada na alça da nossa mochila. Por fim, nos percursos de bicicleta, a câmera foi acoplada no capacete. Além das imagens, os áudios também foram registrados pela câmera, apesar de não estarem presentes nos vídeos como forma de preservar os colaboradores. Na figura 3 pode-se observar a câmera e os equipamentos utilizados nas filmagens.

Figura 3. GoPro HERO09 Black e imagens ilustrativas dos equipamentos utilizados. 2021.



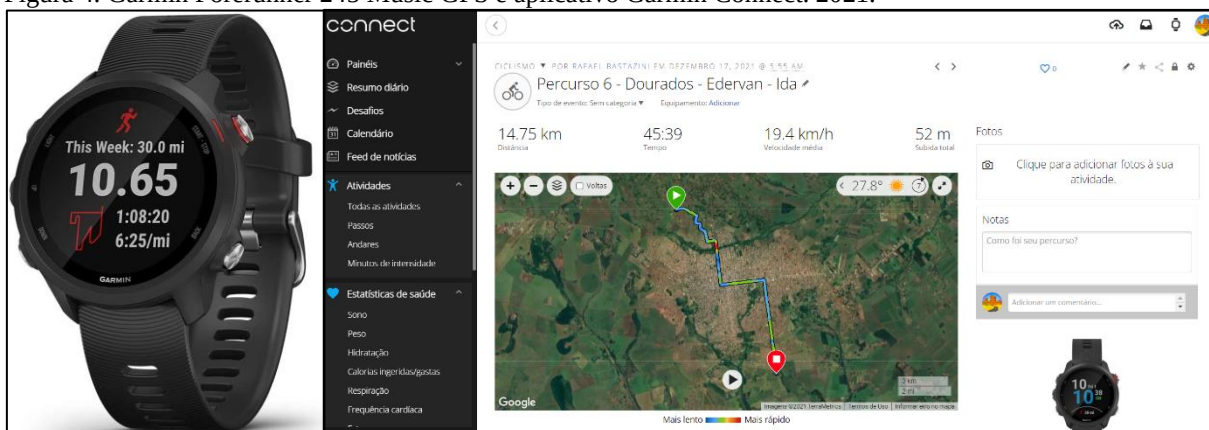
Fonte: Google imagens, 2021.

Essa composição audiovisual permitiu a retomada dos conteúdos socioespaciais fundamentais para nossas análises obtidos durante os percursos. Mais que isso, se mostrou como um procedimento metodológico eficiente para captação do movimento, de modo que em nossa concepção, pode ser explorado nos estudos das mobilidades.

Outro recurso que utilizamos foi o relógio de pulso Garmin Forerunner 245 Music GPS. Ao iniciarmos os percursos pedíamos que os sujeitos utilizassem o relógio como forma de obtermos não somente o mapeamento do trajeto, por meio da sua função GPS, como também as estatísticas sobre o percurso, com destaque para os dados relacionados ao tempo. Ao chegarmos no destino, finalizávamos a atividade e recolhíamos o equipamento, repetindo a operação no percurso de volta.

É importante mencionar que nos momentos em que houve trocas de modais não desligamos o relógio para iniciarmos outra atividade: isso ocorreu pois se finalizássemos uma atividade e iniciássemos outra, o mapeamento ficaria fracionado. Como forma de identificamos os momentos de transição e corrigirmos essa inadequação, utilizamos o tempo da filmagem, que era correspondente ao tempo da atividade do relógio e também as estatísticas, como a alteração na velocidade do movimento a depender do modal utilizado. Na figura 4, consta o modelo do relógio e a plataforma utilizada para geração das informações.

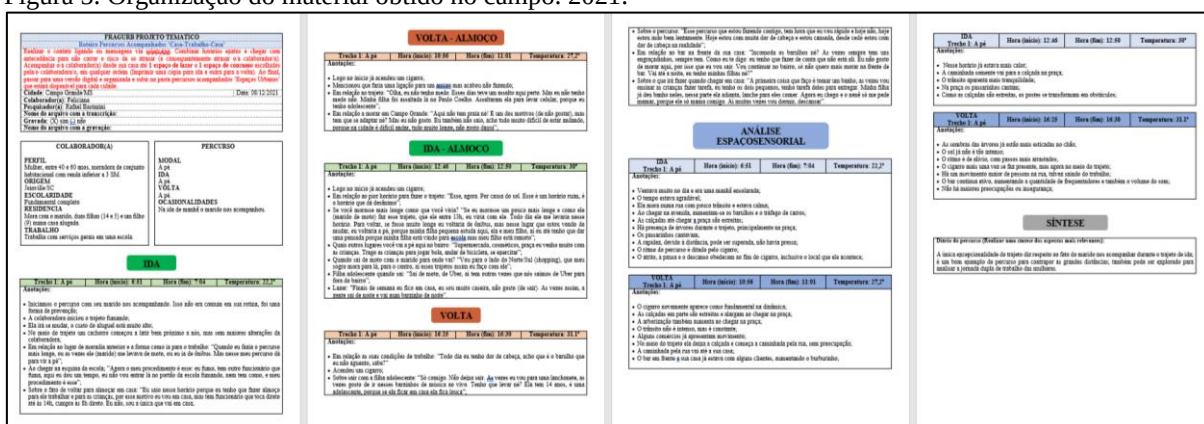
Figura 4. Garmin Forerunner 245 Music GPS e aplicativo Garmin Connect. 2021.



Fonte: Google imagens e Garmin Connect.

Na posse desse conjunto de dados obtidos em campo, elaboramos um documento para cada sujeito pesquisado cujo objetivo principal foi organizar o material destacando os aspectos mais importantes por meio da transcrição de determinados diálogos que fossem representativos para nossa investigação. O segundo passo para a construção desse documento, foi a visualização das filmagens com o “olhar” destinado exclusivamente para o espaço em que o percurso ocorreu, observando aspectos como arborização, iluminação, buracos, padrão de uso do solo, padrão construtivo, movimento de pessoas etc., é também nessa análise que recuperamos aspectos subjetivos dos sujeitos na sua interação com as formas espaciais animado pelo movimento, como a pressa, atenção, insegurança, conforto etc. Chamamos essa parte de análise espaço sensorial. Na figura 5 pode-se observar um exemplo do material.

Figura 5. Organização do material obtido no campo. 2021.



Fonte: Arquivo do autor.

Por fim, sintetizamos os dados obtidos pelo relógio em pranchas, destacando informações importantes como os percursos, o ritmo e a velocidade, dentre outros aspectos. Inicialmente faríamos uma prancha para cada sujeito, sendo todas padronizadas. Porém, como os trajetos, os modais e as porções da cidade em que ocorreram são diferentes, optamos pela

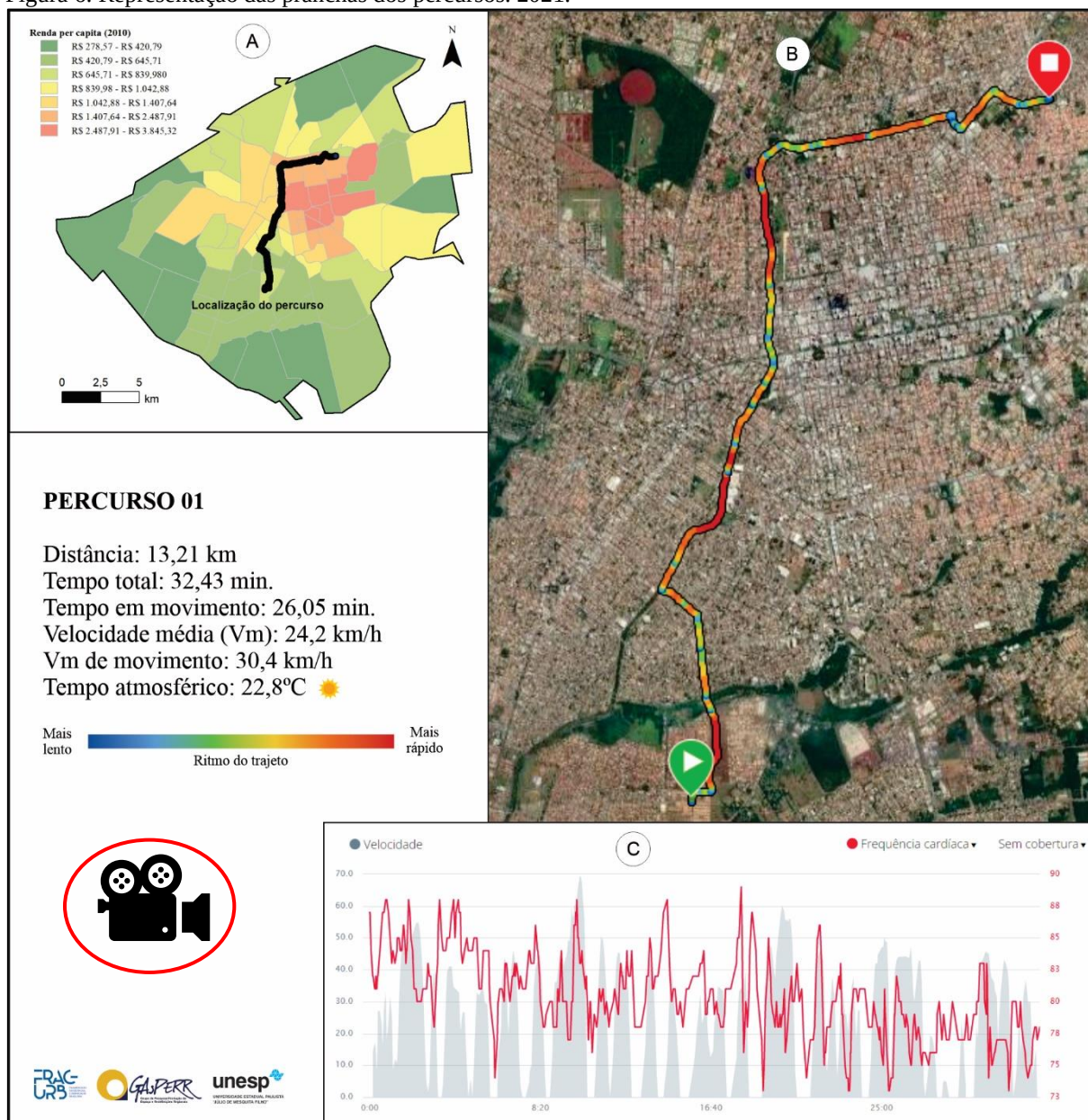
personalização a partir dos indivíduos e também dos percursos, ou seja, elaboramos uma prancha para ida e outra para volta, organizadas a partir das particularidades de cada percurso.

Para produção dessas pranchas, os elementos comuns entre elas foram trabalhados no *CorelDRAW*⁴⁸ com o objetivo de melhorar a qualidade das figuras. Posteriormente, tiramos *Print Screen* das informações importantes presentes no aplicativo da Garmin, como os mapas, por exemplo. Na posse desse conjunto de figuras, elaboramos as pranchas no *Microsoft PowerPoint*.

Assim como nos mapas do subitem anterior, reservamos um espaço nas pranchas para a inserção de um ícone de uma câmera que levará o leitor até a plataforma do *Youtube*, para que possa assistir os vídeos dos percursos. Esses vídeos foram editados por nós, no *Adobe Premiere Pro*, *software* especializado em edição. No início da tese, não tínhamos nenhum conhecimento de edição de vídeos, fato que influenciou significativamente no tempo dedicado para produção dos mesmos, assim como na sua qualidade. Outro recurso presente neste capítulo é o ícone que levará o leitor a ouvir alguns ruídos dos percursos. Para sua produção, também utilizamos o *Adobe Premiere Pro*, desvinculando o áudio do vídeo. Posteriormente, criamos uma pasta no *Google Drive* e anexamos os arquivos no formato mp3. Vinculamos esses arquivos aos ícones inseridos no texto e ao leitor clicar, será direcionado para o drive para escutá-los. Para tanto, é imprescindível que o leitor esteja logado em uma conta Google. Na figura 6 temos o exemplo de uma prancha com o destaque para o ícone da câmera que levará o leitor a plataforma do *Youtube*.

⁴⁸ Nesta parte tivemos a ajuda inestimável do professor e doutorando em Geografia Rafael Bartimann, o qual temos a fortuna de tê-lo como colega de trabalho.

Figura 6. Representação das pranchas dos percursos. 2021.



Ainda neste capítulo, trouxemos algumas estatísticas sobre ambas as cidades. No caso do Detran, os dados foram extraídos do sítio eletrônico do governo federal, mais especificamente do ministério da infraestrutura. Por meio dessa página, é possível verticalizar a pesquisa nos dados do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, de modo que se chegue nas informações sobre o RENAVAM - Frota de veículos, nesse ponto, tivemos acesso as pesquisas anuais da frota por município. Na posse desses dados, selecionamos as cidades de Campo Grande e Dourados e definimos um recorte temporal em 10 anos, entre 2011 e 2021. Selecionamos o mês de dezembro para apresentar os dados consolidados do ano, porém, no caso de 2021, os dados são de janeiro. Após a definição dessas questões, agrupamos algumas categorias e calculamos as porcentagens. Outros dados foram adaptados do Perfil

Socioeconômico de Campo Grande de 2020. Toda a organização dessas estatísticas ocorreu no *Excel*.

Ao replicamos esses procedimentos metodológicos na cidade de Dourados, levamos em consideração suas singularidades e particularidades, como o fato de estar a aproximadamente 100 km da fronteira com o Paraguai ou, então, pela presença da Reserva Indígena, dentre outros aspectos.

Nesse sentido, defendemos a posição de que mais do que possível, é necessário adequar os procedimentos metodológicos a partir das características da cidade, exemplificamos: a quantidade de bicicletas no trânsito em Dourados é significativamente maior, pelo menos proporcionalmente, do que na capital, portanto, na hora de selecionarmos os perfis dos sujeitos para a aplicação da metodologia dos percursos casa-trabalho-casa, esse modal foi privilegiado. *A priori* pode parecer que a mudança na metodologia em um estudo comparativo como o nosso se apresenta como uma fragilidade, mas temos que tal adequação parte da realidade pesquisada, que se impõe em relação as definições estabelecidas na pesquisa. Portanto, realizamos os procedimentos sempre buscando a padronização, mas levando em consideração as características e, sobretudo, as especificidades das cidades pesquisadas.

Em termos quantitativos, realizamos mais percursos em Dourados (seis) do que na capital (quatro), isso ocorreu exatamente pela especificidade da cidade, com destaque para a utilização das bicicletas. No quadro 11, encontram-se a síntese dos perfis selecionados.

Quadro 11. Dourados. Síntese dos perfis. 2021.

Gênero	Idade	Local de moradia	Rendimento	Transporte
Mulher	18 até 30	Conjunto habitacional	De ½ a 3 salários mínimos	Moto e a pé
Mulher	18 até 30	Conjunto habitacional	De ½ a 3 salários mínimos	A pé e ônibus
Mulher	18 até 30	Conjunto habitacional PMCMV	De ½ a 3 salários mínimos	Carro
Homem	18 até 30	Conjunto habitacional	Superior a 3 salários mínimos	Carro
Mulher	40 até 60	Conjunto habitacional PMCMV	De ½ a 3 salários mínimos	Bicicleta
Homem	18 até 30	Reserva Indígena	De ½ a 3 salários mínimos	Bicicleta

Elaboração: Rafael Bastazini. 2021.

Durante os percursos algumas ocasionalidade ocorreram, como no caso da colaboradora Jéssica, que na ida para o trabalho pegava carona de moto com sua amiga e, posteriormente, completava o percurso a pé. Nesta situação, o acompanhamento e a captação das imagens foram impossibilitados no primeiro trecho. Com a colaboradora Jeanne, na volta para a casa, tivemos que interromper a filmagem para troca de bateria da câmera devido ao tempo de espera pelo ônibus, implicando na linearidade no vídeo. Por fim, com o colaborador Edervan, morador da Reserva Indígena, não o acompanhamos até a sua residência, iniciando e finalizando o percurso

na entrada da Reserva. Como não tínhamos autorização nem conhecimento para entrar na Reserva, o trecho inicial e final foram suprimidos.

É importante mencionarmos que os perfis e os percursos também serão analisados no âmbito da equipe do FragUrb, tendo em vista que Dourados faz parte das cidades selecionadas no projeto. Todo o trabalho de campo em Dourados foi realizado em conjunto ou sob supervisão do Prof. Dr. Márcio José Catelan, contou com o apoio da Profa. Dr. Maria José Martinelli Silva Calixto e utilizou recursos do projeto temático.

Por fim, como vimos organizando, depois de abordarmos Campo Grande (subitem 4.2), Dourados (subitem 4.3) e organizarmos e analisarmos os agrupamentos finais (subitem 4.4), reservamos o subitem 4.5 para as sínteses, tendo como referência teórica as considerações realizadas por Sposito (2016).

4.2 Campo Grande: sobre a mobilidade socioespacial na capital

Considerando a discussão apresentada no capítulo 1 e a posição assumida por nós na qualificação do conceito de mobilidade acompanhado da locução adjetiva socioespacial, analisaremos os percursos casa-trabalho-casa de quatro colaboradores(as) na capital. Selecionamos os perfis com base em Jesus, Catelan e Calixto (2022) associando com as características da cidade, tendo como referência as regiões urbanas.

Qualquer forma de mobilidade praticada pelos sujeitos pressupõe uma origem (BALBIM, 2018), ou seja, seu lugar de permanência, sendo o espaço da habitação central nesta constatação. Assim como um lugar de destino, em nosso caso, o trabalho. A apreensão das características desses lugares a partir da sua inserção local, mas sobretudo articulada ao conjunto da cidade e animada pelo movimento, é condição precedente para a inteligibilidade da mobilidade socioespacial.

4.2.1 Morar perto, morar longe: andando para o trabalho

Nossa primeira colaboradora tinha 40 anos, era natural da cidade de Joinville/SC, possuía o ensino fundamental completo, tinha três filhos e era casada. Trabalhava como auxiliar de serviços gerais (limpeza) em uma escola municipal e sustentava sua família juntamente com os rendimentos do marido (a renda familiar é inferior a três salários mínimos). Sua residência era alugada e localizava-se no conjunto habitacional Cophatrabalho (prancha 1 - figura A), produzido no âmbito do BNH na década de 1970 pela empresa Planoeste.

A distância entre o local de trabalho e a sua residência era de aproximadamente 300 metros (prancha 1 – figura B), possibilitando que ela voltasse para casa na hora do almoço. Portanto, nesse caso, realizamos quatro percursos, todos a pé. Normalmente ela levava cerca de cinco minutos para realizar o trajeto, porém, em cada percurso houve particularidades, como observado na prancha 1.

Prancha 1. Campo Grande. Colaboradora 1. Ida para o trabalho. 2021.



Iniciamos o percurso de ida para o trabalho às 6h:51min com uma ocasionalidade: seu marido nos acompanhou. Essas situações foram alertadas por Jesus, Catelan e Calixto (2022) quando mencionaram a importância de no caso de percursos com mulheres, ter uma pesquisadora acompanhando, porém, em nosso caso, isso não foi possível. Apesar de mencionar que aquela era uma situação normal, descobrimos em seu trabalho que isso não era corriqueiro. Independente dessa situação, aplicamos a metodologia normalmente.

Ao iniciarmos o percurso a colaboradora acendeu um cigarro, dando indícios de que o ritmo obedeceria ao seu tempo. Seu local de moradia e de trabalho eram bem próximos um do outro, influenciando num ritmo cadenciado (15,23 min./km) aliado à uma sensação de tranquilidade, diferente do seu passado recente, quando morava em outro bairro e tinha outro emprego: “Quando eu fazia o percurso mais longe, ou as vezes ele (marido) me levava de moto,

ou eu ia de ônibus. Mas nesse meu percurso dá para vir a pé⁴⁹”. Ventava e era uma manhã ensolarada, com tempo agradável e temperatura de 22,2°C. Em sua rua não havia tráfego de carros e o ambiente era de calma, situação levemente alterada ao chegar na avenida que utilizou para ir ao trabalho, local no qual aumentaram-se os ruídos devido ao tráfego. No meio do percurso havia uma praça, onde adensaram-se a quantidade de árvores e alargam-se as calçadas. Os passarinhos cantavam com intensidade, aumentando a sensação de tranquilidade. Não havia pressa.

Mesmo com as amenidades de morar muito próxima ao trabalho, a colaboradora mencionou que iria mudar para um local mais afastado pois o custo do aluguel estava muito elevado, indicando que fatores de ordem econômica se sobrepõem a facilidade de deslocamento.

Ao chegarmos na esquina da escola em que trabalha explicou: *“Agora o meu procedimento é esse: eu fumo, tem outro funcionário que fuma, aqui eu dou um tempo, eu não vou entrar lá no portão da escola fumando, nem tem como, e meu procedimento é esse”*. Ou seja, o horário de saída, o ritmo e a pausa do percurso foram influenciados por seu hábito sendo uma prática fundamental para o seu ingresso no ambiente de trabalho. Em termos quantitativos, o tempo em que passou em movimento (4min55s) representou menos da metade do tempo total do percurso (13min47s), ou seja, a pressa, a expectativa ou a preocupação em chegar ao destino não constituem-se em aspectos relevantes nesse caso. A pausa e o hábito de fumar são mais explicativos da sua mobilidade socioespacial.

Questionada sobre sua rotina, se voltaria para almoçar em casa, afirmou: *“Eu saio nesse horário porque eu tenho que fazer almoço para ele trabalhar e para as crianças, por esse motivo eu vou em casa, mas tem funcionário que toca direto até às 14h, cumpre as 8h direto. Eu não, sou a única que vai em casa”*. Esse trecho possibilita ao menos duas considerações: a rotina dupla de trabalho⁵⁰ das mulheres e a possibilidade que o morar perto do trabalho oferta em relação à adequação das suas atividades cotidianas. Nesse caso, o morar perto sustenta uma contradição: aumento do trabalho, no caso o doméstico, aliado à possibilidade de descanso, ao final dos afazeres. Soto-Canales e Ferniza-Quiroz (2021) e Oliveira (2019) afirmam que padrões históricos-sociais atribuídos às mulheres como o cuidado com as atividades domésticas promovem padrões diferentes de mobilidades socioespaciais, com as mulheres realizando múltiplos deslocamentos.

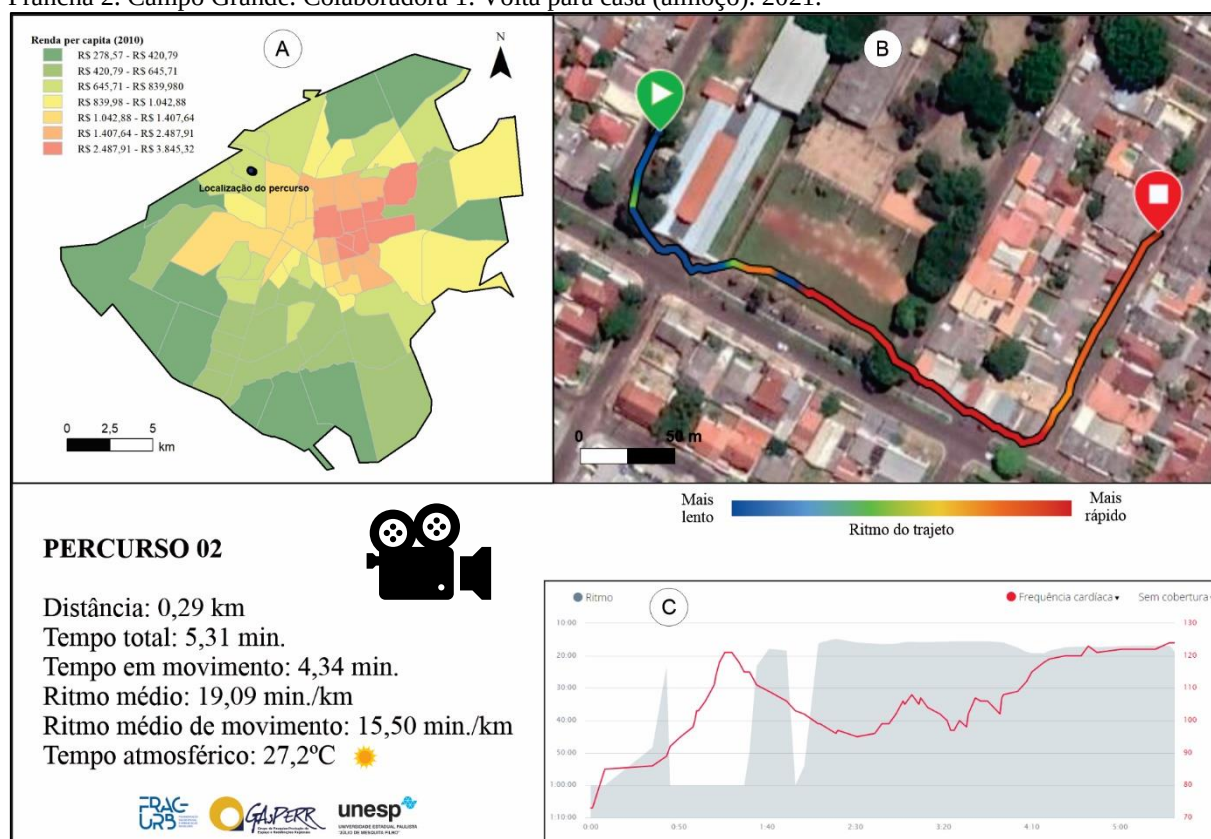
⁴⁹ Não modificamos na transcrição a forma como os sujeitos relataram suas experiências.

⁵⁰ Para saber mais sobre as relações sociais de gênero no trabalho, ver Nogueira (2010).

No percurso de volta para casa no horário do almoço (prancha 2) o marido já não estava presente. Iniciamos às 10h56min e a temperatura já atingia os 27,2°C, aumentando a sensação de calor. Chegando na esquina ela acendeu um cigarro, confirmando que o hábito a segue em todos os percursos. Os primeiros 100 metros do trajeto foram mais lentos (prancha 2 - figura B) exatamente pela procura do cigarro na bolsa, fazendo com que sua atenção se voltasse para essa atividade, diminuindo o ritmo até encontrá-lo. O ritmo médio de movimento (15,50 min./km) permaneceu vagaroso juntamente com a sensação de tranquilidade, os sons dos pássaros deram lugar ao som do tráfego, que não era intenso, mas era constante na avenida.

Questionada sobre a sua segurança afirmou: “Olha, eu não tenho medo. Esses dias teve um assalto aqui perto. Mas eu não tenho medo não. Minha filha foi assaltada lá no Paulo Coelho. Assaltaram ela para levar celular, porque eu tenho uma adolescente”. Alguns comércios que se localizavam na avenida já apresentavam movimento, aumentando a sensação de segurança.

Prancha 2. Campo Grande. Colaboradora 1. Volta para casa (almoço). 2021.



Fonte: Trabalho de campo. Elaboração: Rafael Bastazini. 2022.

No meio do percurso ela abandonou a calçada e começou a caminhar pela rua, sem maiores preocupações, seguindo nesse padrão até sua casa. Ao chegar exatamente em frente da sua casa o ruído aumentou: o bar estava aberto e havia clientes.

A aparente tranquilidade do ir e vir cotidiano, tendo o trabalho como objetivo é esfacelada quando perguntada se gosta da sua rotina e da cidade: *“Aqui não tem praia né! É um dos motivos (de não gostar), mas tem que se adaptar né? Mas eu não gosto. Eu também não saio, acho tudo muito difícil de estar andando, porque na cidade é difícil andar, tudo muito longe, não gosto daqui”*. Obvio que fatores de ordem pessoal (família, cidade natal, praia etc.) influenciam nessa constatação, mas a estrutura da cidade, a forma extensiva como ela vem sendo produzida, a baixa densidade demográfica e a dificuldade na mobilidade socioespacial considerando toda a família também exerce influência. Quando iríamos explorar mais esse tema chegamos ao final do percurso, despedindo e combinando o próximo horário com a colaboradora.

Após o almoço iniciamos a ida para o trabalho às 12h46min (prancha 3). Nesse horário o sol estava a pino e a sensação era de muito calor, com a temperatura atingindo os 30°C. Sua energia estava baixa, perguntada qual era o pior horário para fazer o percurso ela afirmou: *“Esse, agora. Por causa do sol. Esse é um horário ruim, é o horário que dá desânimo”*. Essa constatação pode ser aferida pela diminuição do ritmo médio do movimento (16,40 min./km), que foi o menor entre todos os percursos. Apesar do ritmo lento, não houve pausas ou momentos em que o movimento fosse cessado, gerando o menor tempo total de percurso (4min48s), sendo que quase sua totalidade foi de tempo em movimento (4min47s.). Ou seja, quando pensamos na mobilidade socioespacial dos sujeitos, os atritos que causam a lentidão do movimento em determinados momentos, são cruciais para entendermos como são superados pela constância do movimento, por mais que seja numa velocidade ou ritmo mais lento. Essa constatação é especialmente importante quando analisamos a multimodalidade, como veremos com os outros colaboradores estudados.

Novamente o cigarro foi aceso no início do trajeto. A calçada só foi utilizada quando ela se alargou, na altura da praça. Já havíamos notado que as calçadas eram estreitas, mas neste trecho percebemos que os postes também constituíam-se obstáculos, estreitando ainda mais a passagem do pedestre. Na praça os passarinhos cantavam e a arborização aumentou, ajudando com as sombras e influenciando na sensação de calor.

Prancha 3. Campo Grande. Colaboradora 1. Ida para o trabalho (almoço). 2021.



Perguntada em quais outros lugares ela vai a pé mencionou: “*Supermercado, cosméticos, praça eu venho muito com as crianças. Trago as crianças para jogar bola, andar de bicicleta, se exercitar*”. A praça, portanto, desempenha um papel importante na dimensão do lazer, ao mesmo tempo em que desempenha um papel sutil no seu percurso. Se no movimento as amenidades e as sensações despertadas por essa infraestrutura tornam mais agradável o andar, a pausa também vai ser estimulada nos momentos de lazer com os filhos, mas em outro tempo. A permanência dos sujeitos nos espaços da cidade precisa ser estimulada por meio de mobiliários e infraestruturas que convidem as pessoas a pararem (GEHL, 2013). Dessa forma, novos usos e padrões comportamentais se estabelecem na medida que ocorre interações entre os objetos e as pessoas, ressignificado e dotando de novos conteúdos esses espaços.

Nesse contexto, como advoga Gehl (2013), a apropriação dos espaços públicos emerge como fundamento para as cidades tornarem-se democráticas, influenciando inclusive na segurança dos sujeitos na medida em que quanto mais movimento e mais pessoas se deslocando⁵¹ e permanecendo nos espaços públicos, reforça-se esse potencial. A acessibilidade

⁵¹ Importante consideração do autor é a diferença entre andar pela cidade e caminhar pela cidade, sendo que o último é capaz de aproximar a sensação de comunhão entre os sujeitos.

nesse caso, garantida pela proximidade do local de moradia, possibilita a apropriação dos espaços do bairro pela colaboradora e sua família, com desdobramento em múltiplas dimensões qualitativas do viver na cidade.

Para além do espaço imediato do bairro, indagada sobre quais outros espaços da cidade ela frequenta, afirmou: *“Vou para o lado do Norte/Sul (shopping), que meu sogro mora para lá, para o centro, aí esses trajetos assim eu faço com ele (de moto com o marido)”*. As relações familiares nesse caso assumem uma centralidade na dimensão do lazer, constituindo elemento importante na dinâmica da mobilidade socioespacial dos sujeitos. Insistindo nos questionamentos em relação ao seu lazer ela afirmou: *“Finais de semana eu fico em casa, eu sou muito caseira, não gosto (de sair). Às vezes, assim, a gente sai de noite e vai num barzinho de noite”*. O fato de ter uma filha adolescente também interfere na decisão de sair ou ficar em casa, visto que ela a acompanha nos destinos: *“Só comigo (sobre sair de casa). Não deixo sair. Às vezes eu vou para uma lanchonete, às vezes gosto de ir nesses barzinhos de música ao vivo. Tenho que levar né? Ela tem 14 anos, é uma adolescente, porque se ela ficar em casa ela fica louca”*. A escala do bairro mais uma vez é acionada, atravessada pelas questões econômicas em relação aos destinos voltados para o consumo, mantendo-se nas imediações devido aos custos com a mobilidade. Com o tema do lazer em pauta, finalizamos esse trecho e nos despedimos, combinando o horário do último percurso.

No percurso final (prancha 4) as sombras das árvores já estavam mais “esticadas” no chão, o sol já não era tão intenso, apesar da temperatura marcar 31,1°C. O ritmo era de alívio com os passos mais arrastados e foi justificado: *“Esse percurso que estou fazendo contigo, tem hora que eu vou rápido e hoje não, hoje estou indo bem lentamente. Hoje estou com muita dor de cabeça e estou cansada, desde cedo estou com dor de cabeça na realidade”*; *“Todo dia eu tenho dor de cabeça, acho que é o barulho que eu não aguento, sabe?”*. O início do percurso ocorreu num ritmo muito lento (prancha 4 - figura B), sendo que mais uma vez o atrito para que isso ocorresse foi a procura pelo cigarro aliado à sua condição física. Para quem já trabalhou em escolas do ensino básico ou médio sabe exatamente o barulho que ela está mencionando. Se por vezes os atritos em relação à velocidade ou ritmo do percurso são causados por objetos técnicos (semáforos, postes, tráfego etc.), a condição física e psicológica também irá influenciar na dinâmica, resultando num complexo conjunto de fatores que incidirão no resultado final.

Prancha 4. Campo Grande. Colaboradora 1. Volta para casa, 2021.



Chamamos a atenção para estabilidade da sua frequência cardíaca (prancha 4 - figura C) que diferentemente dos outros percursos, quase não oscilou. Havia um movimento maior de pessoas transitando pela rua, talvez saindo do trabalho. Não havia maiores preocupações ou insegurança. Ao chegarmos próximo da sua residência notamos que o bar estava ativo e a quantidade de frequentadores aumentou, assim como o volume da música. Sobre o bar ela afirmou: *“Incomoda os barulhos, né? As vezes sempre tem uns engraçadinhos, sempre tem. Como eu te digo: eu tenho que fazer de conta que não está ali. Eu não gosto de morar aqui, por isso que eu vou sair. Vou continuar no bairro, só não quero mais morar na frente de bar. Vai até a noite, eu tenho minhas filhas né?”*. O incômodo de morar em frente ao bar associado à preocupação com a filha adolescente e ao valor alto do aluguel se consistiam nos motivos para a mudança de endereço, revelando preocupações de ordem socioespacial, emocional e econômica que se entrelaçavam e influenciavam na dinâmica da família.

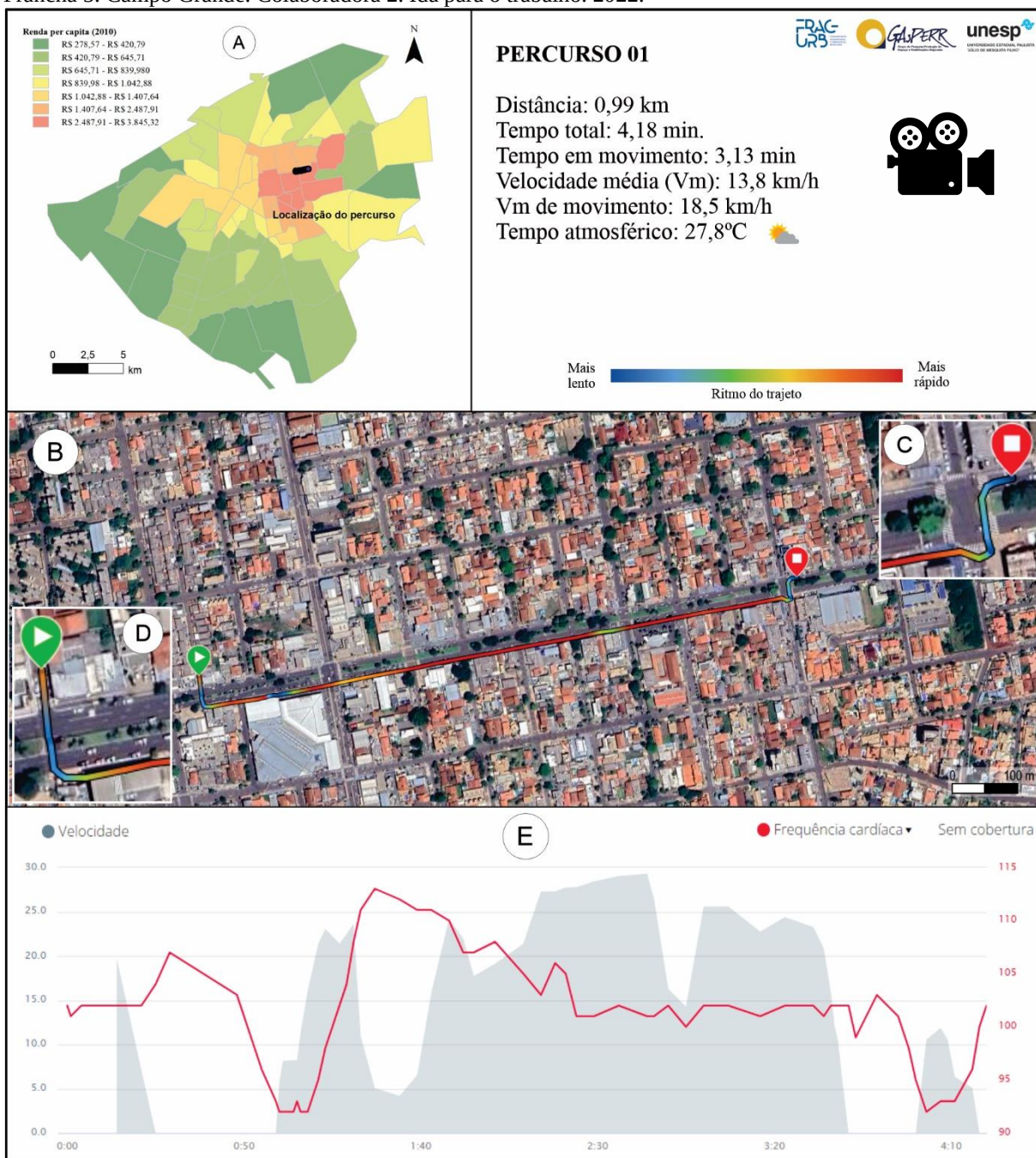
Por fim, perguntada o que iria fazer quando entrasse em casa, respondeu: *“A primeira coisa que faço é tomar um banho, as vezes vou ensinar as crianças fazer tarefa, eu tenho os dois pequenos, tenho tarefa deles para entregar. Minha filha já deu banho neles, nessa parte ela adianta, lanche para eles comer. Agora eu chego e o nenê só me pede mamar, porque ele só mama comigo. Aí muitas vezes vou dormir, descansar”*.

Em síntese, os motivos que levaram nossa colaboradora a movimentar-se são variados: trabalho, demanda dos filhos e família. A velocidade ou o ritmo no caso do movimento para o trabalho perde importância, pois é limitado por fatores físicos do seu corpo ao mesmo tempo em que a proximidade inibe qualquer tipo de preocupação em chegar na hora. Os ritmos dos percursos também são influenciados por diversos fatores: cigarro, fazer almoço, calor e alívio, para mencionar alguns. A rota estabelecida não proporciona grandes atritos, o tempo é minimizado pela distância. As sensações e experiências no trajeto são agradáveis.

4.2.2 Realidade alternativa ou realidade imposta? “Pedalando” pela cidade

Nossa colaboradora tinha 27 anos, era natural de Campo Grande, possuía o ensino superior incompleto, era solteira e compartilhava casa alugada com outras duas amigas no bairro Cruzeiro, na região urbana do Centro. Trabalhava como professora de inglês em uma escola de idiomas localizada no bairro Santa Fé, na região urbana do Prosa, mais especificamente na avenida Mato Grosso (importante via da cidade) e seus rendimentos eram de dois salários mínimos. Tanto seu local de residência, como seu local de trabalho localizavam-se numa porção muito valorizada, com elevada renda *per capita*, como podemos observar na prancha 5 (figura A). Todo o seu percurso foi realizado nessa área, sobretudo na referida avenida que tem como uso predominante o comércio e os serviços. Em ambos os bairros também há presença de serviços, como clínicas médicas, escritórios de advocacia, academias etc. Todo o seu percurso foi realizado de bicicleta elétrica.

Prancha 5. Campo Grande. Colaboradora 2. Ida para o trabalho, 2022.



Fonte: Trabalho de campo. Elaboração: Rafael Bastazini. 2022.

Iniciamos o percurso na frente da sua casa às 17h53min, a temperatura era de 27,8°C e havia possibilidade de chuva, que não ocorreu. Nossa colaboradora usava capacete de segurança, carregava uma pequena mochila nas costas e vestia roupas confortáveis. Sua bicicleta é da marca Vela Bikes - em 2022 seu custo era de aproximadamente 10 mil reais - e possui duas potências, uma com 50% de autonomia da bateria e a outra com 100%. Esse modelo não possui acelerador e funciona conforme ela pedala, sendo popularmente conhecido como *bikes* com pedal assistido.

Andamos poucos metros na rua da sua residência e logo acessamos a Av. Mato Grosso. Por se tratar de via importante que cruza toda a porção central da cidade de leste a oeste e devido ao horário de pico, o trânsito era intenso. Grande parte do tempo em que a colaboradora esteve parada no percurso ocorreu nesse acesso. Ao ingressarmos na avenida, sua velocidade aumentou, porém, após poucos metros, o congestionamento dificultou sua fluidez. Nesse momento, havia muita proximidade do seu corpo com os automóveis. Na medida em que o tráfego fluía, sempre estando na faixa da direita, sua velocidade aumentava rapidamente, ainda que em alguns momentos os carros estacionados nessa faixa a forçassem a trafegar na frente dos veículos.

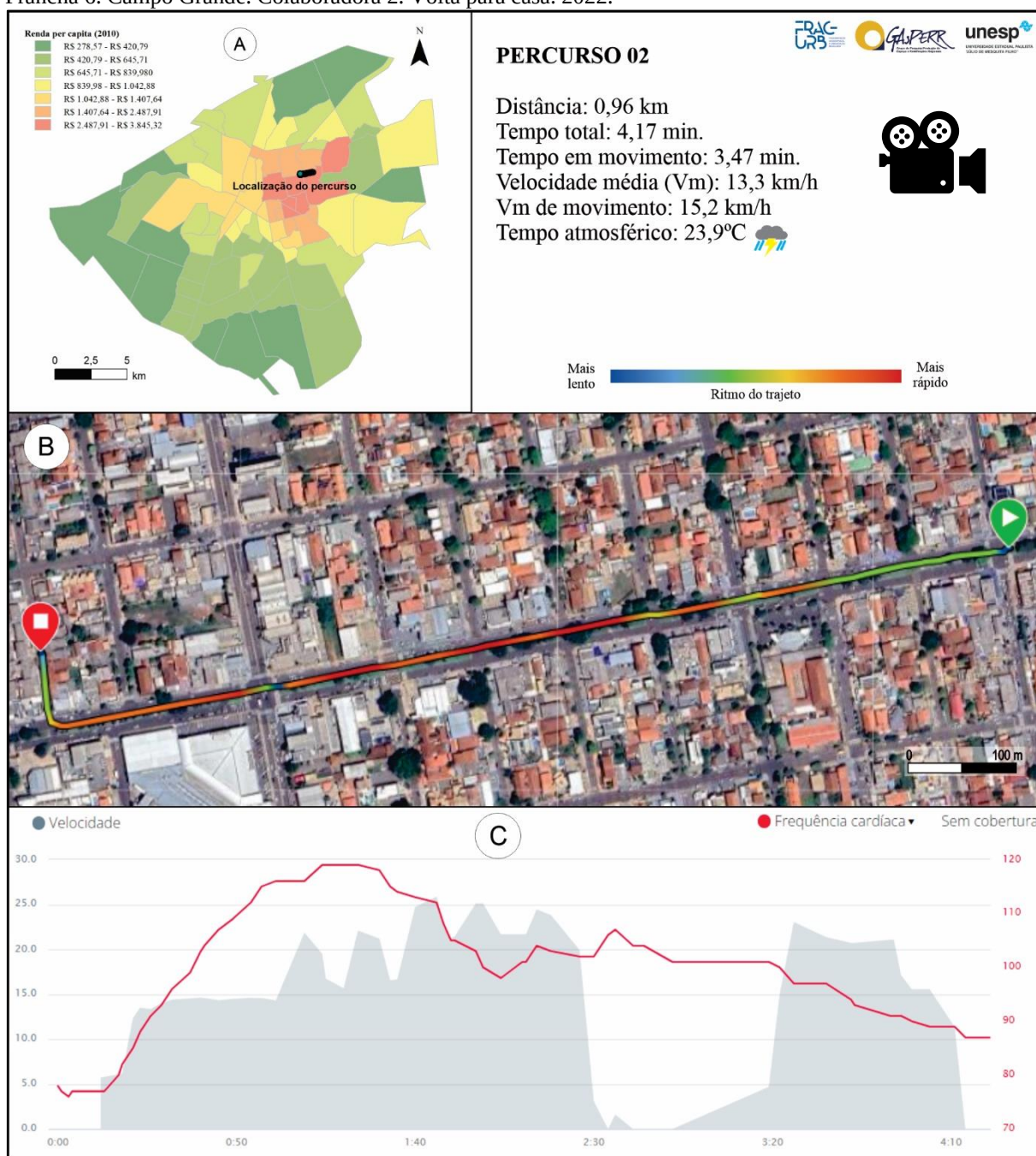
A seguir, confira alguns ruídos do percurso clicando no ícone.



Após poucos minutos nessas condições, realizou mais uma conversão e chegou ao seu local de trabalho. Em síntese, o tempo total do percurso foi de 4min18s, sendo que o tempo em movimento foi de 3min13s. Em termos percentuais, nossa colaboradora permaneceu parada 25,1% do tempo, número elevado que precisa ser relativizado pois o tempo total foi curto, desse modo, essa porcentagem é praticamente imperceptível durante o percurso. Sua velocidade média foi de 13,8 km/h, a velocidade média do movimento foi de 18,5 km/h e a distância total do percurso foi de 990 metros. Como a distância foi pequena, o tempo foi curto e o tráfego intenso dificultava nossa aproximação da colaboradora, praticamente não mantivemos nenhum diálogo, dificultado a apreensão de aspectos subjetivos do percurso, situação parcialmente contornada na volta.

A seguir, podemos observar as informações sobre o percurso de volta.

Prancha 6. Campo Grande. Colaboradora 2. Volta para casa. 2022.



Fonte: Trabalho de campo. Elaboração: Rafael Bastazini. 2022.

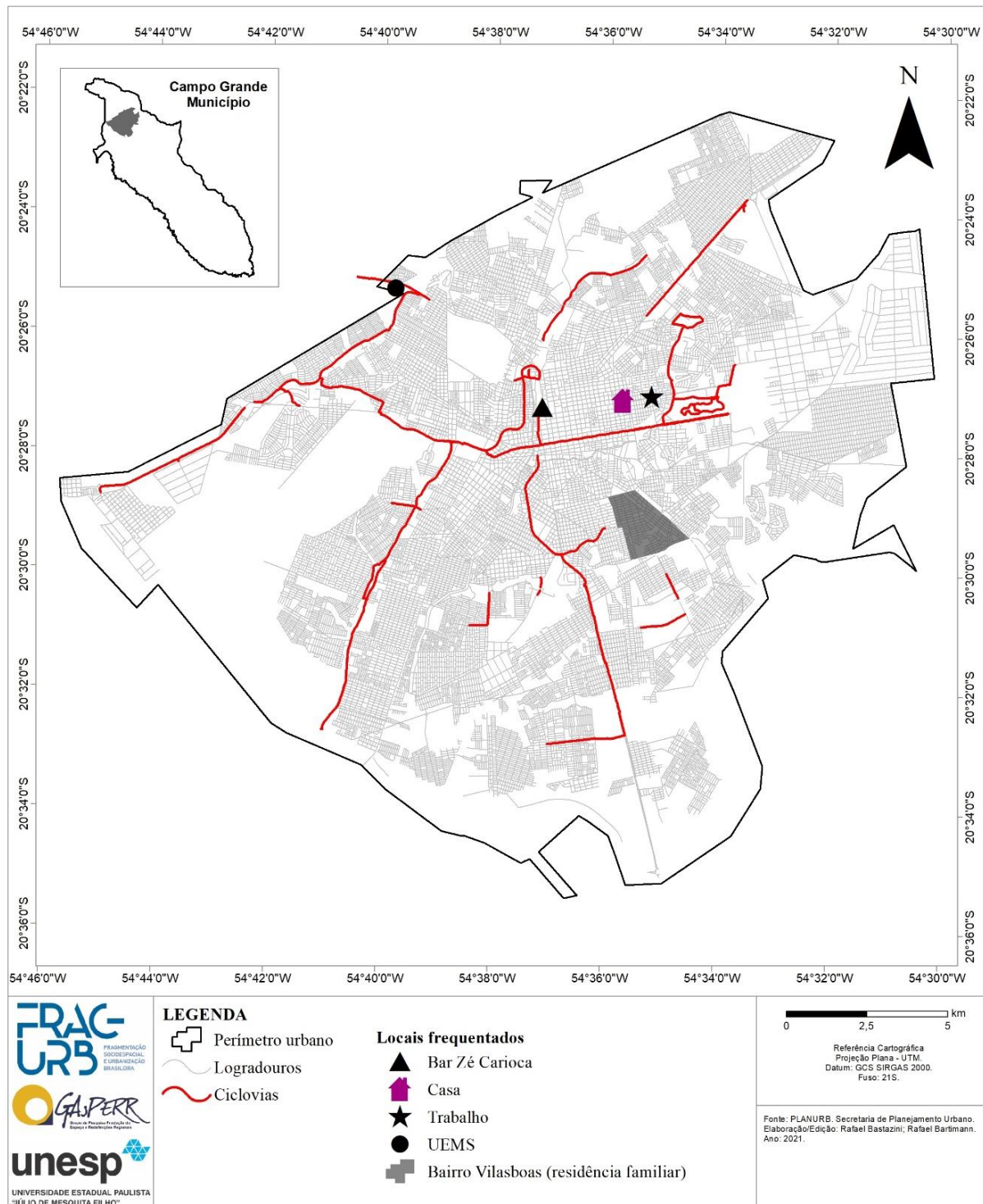
Iniciamos o percurso de volta às 20h30min e a temperatura era de 23,9°C. O tráfego estava menos denso, mas sempre constante. Aproveitamos o momento inicial para perguntarmos se com a bicicleta elétrica ela conseguia acessar todos os pontos da cidade, respondendo: “Sim, eu vou para a UEMS por exemplo e faço em 20 minutos daqui até lá”, exemplificando seu alcance espacial, visto que a universidade localiza-se no limite do perímetro urbano, na porção noroeste.

Diferentemente da ida, acessamos rapidamente a avenida. Como sua bicicleta era de pedal assistido, quanto mais devagar ela pedalava, mais força ela realizava, movimentando-se praticamente como uma bicicleta convencional, enquanto que se ela pedalasse mais rápido, mais impulsionamento pela bateria ela teria, aumentando a velocidade e diminuindo o seu desgaste físico. Desse modo, em poucos metros sua velocidade já era significativa.

Como não havia tantos carros estacionados, conseguimos parear nossas bicicletas e aproveitamos para estabelecer um diálogo mais longo. Perguntamos se ela tinha medo de movimentar-se de bicicleta pela cidade: *“Eu não, é que a adrenalina sobe na cabeça e eu fico meio inconsequente”*, insistimos na questão e ela afirmou: *“Ultimamente eu comecei a ficar receosa de voltar alcoolizada para casa, porque eu vou no Zé Carioca, um bar que tem lá na esplanada e praticamente é só descer e subir a Mato Grosso e aí é um trajeto muito fácil, é um trajeto seguro, só que vou bebo e volto três, quatro horas da manhã, aí eu acho que é eu abusando já”*. Chamamos atenção para o fato de que a colaboradora utilizava sua bicicleta elétrica não apenas para ir ao trabalho, mas também para acessar seus locais de lazer. Isso quer dizer que sua mobilidade socioespacial é ampliada e facilitada por esse modal, tornando-a mais complexa.

Perguntamos em quais outros lugares ela costuma ir de bicicleta para compreendermos seu alcance espacial, nesse sentido, ela afirmou: *“Eu vou para todos os lugares de bike, eu vou pra UEMS, eu vou para o Zé que é o bar, eu vou para os meus pais que é lá no Vilas Boas, as vezes eu vou em amigos que moram aqui perto no centro”*. A seguir, no mapa 17, representamos cartograficamente esses lugares e porções e as ciclovias presentes na cidade.

Mapa 17. Campo Grande. Lugares frequentados e ciclovias. 2022.



Analisando o mapa, ressaltamos que ela reuni as condições para acessar grandes distâncias com relativa facilidade (como no caso do deslocamento para a UEMS), considerando a velocidade média que identificamos em seus percursos e o elevado aproveitamento do tempo em movimento. Ao mesmo tempo, a partir da pequena quantidade de ciclovias instaladas na

cidade, percebe-se que seus movimentos quase não ocorrem a partir dessas infraestruturas, aumentando os riscos de acidentes.

A sua localização na porção central da cidade também facilita seus deslocamentos, na medida em que reduz a distância absoluta em qualquer direção. O relevo muito mais acidentado da cidade em comparação com o de Dourados é superado pelo auxílio da propulsão elétrica, tornando o desgaste físico menor. Por fim, perguntamos se reconhece alguma limitação de acesso a algum lugar porque é longe ou por outras dificuldades, afirmando: *“Não, eu só não vou ou por preguiça, ou porque eu não quero ficar cuidando da minha bike, ou porque eu sei que vou voltar muito tarde para casa”*.

Diante do conjunto de circunstâncias e características expostas, e respondendo a pergunta do enunciado deste subitem, concluímos que neste caso trata-se de uma realidade alternativa na medida em que as condições socioeconômicas, culturais e espaciais da colaboradora vão ao encontro da cidade do devir, tensionando no momento presente as estruturas para sua transformação. A bicicleta elétrica, portanto, possui um significado mais amplo do que a resposta a uma necessidade de movimento da colaboradora, assumindo um caráter político e de contestação da forma como o próprio espaço da cidade vem sendo produzido.

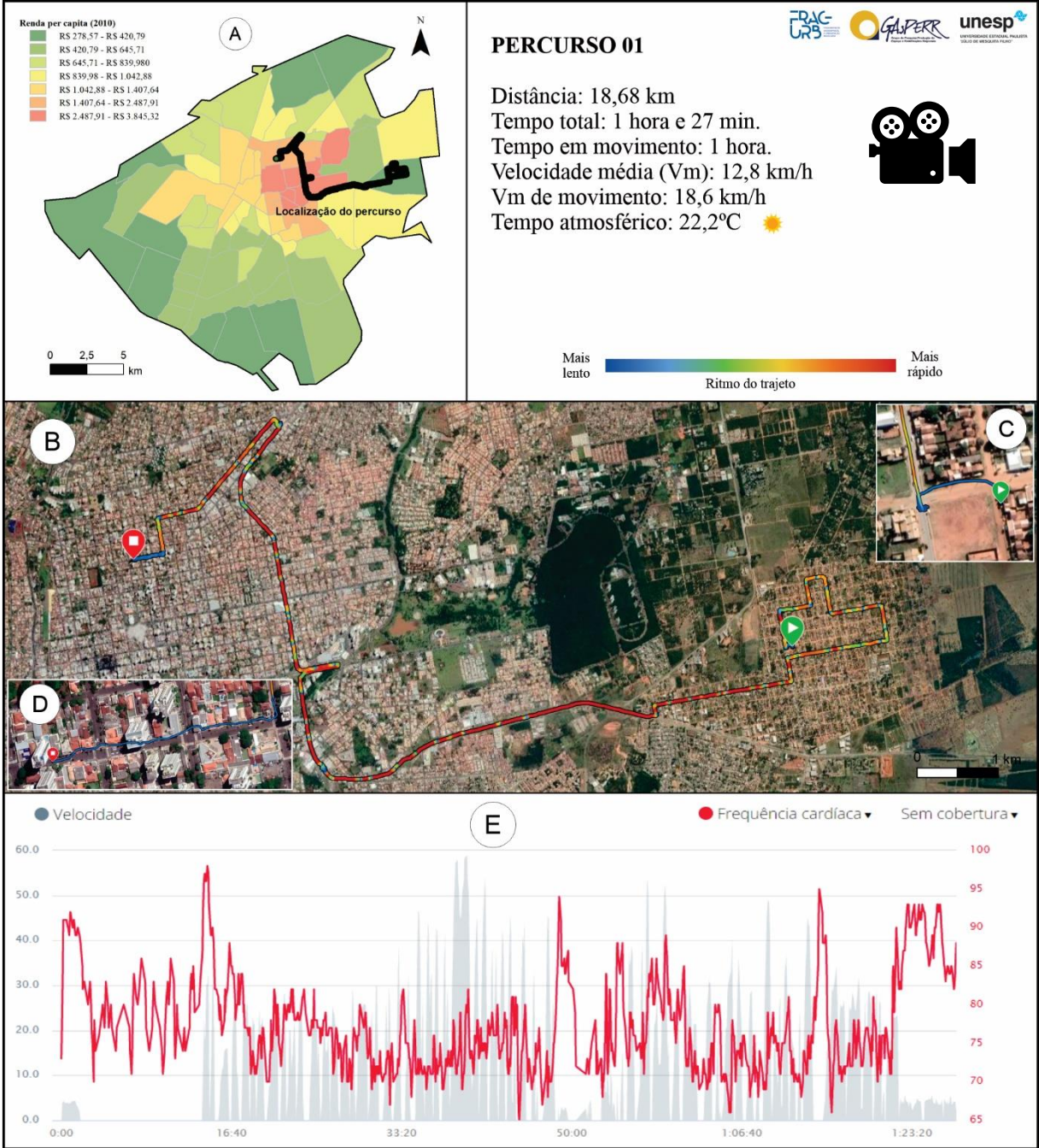
Em síntese, o tempo total do percurso foi de 4min17s, sendo que o tempo em movimento foi de 3min47s, representando apenas 11,6% do tempo parado. Os atritos do percurso relacionaram-se praticamente aos semáforos e cruzamentos, locais nos quais o movimento era cessado ou então tinha sua velocidade reduzida. A velocidade média do percurso foi de 13.3 km/h e a velocidade média do movimento foi de 15.2 km/h, enquanto que a distância total foi de 960 metros. Não identificamos nenhum sinal de esforço físico significativo, isso ocorreu devido à pequena distância percorrida e também ao fato de a bicicleta ser elétrica. No geral, sua mobilidade socioespacial mostrou-se fluida e com poucos atritos, com possibilidade de cobrir grandes distâncias, apesar dos riscos envolvidos devido à insuficiência de ciclovias na cidade.

4.2.3 “É triste isso daí, nossa vida não é fácil não”: o transporte coletivo

Nossa colaboradora tinha 50 anos, era natural de Campo Grande, possuía o ensino fundamental incompleto, era separada e morava com sua filha, neta e genro. Trabalhava como empregada doméstica num prédio residencial no bairro São Francisco, localizado na região urbana do Centro. Sua residência era própria e localizava-se no Jardim Noroeste, conjunto habitacional produzido na década de 1960. Conforme podemos observar na prancha 7 (figura

A), seu bairro possui baixa renda *per capita* e contrasta com a maioria dos bairros adjacentes, todos localizados na região urbana do Prosa. Quando o comparamos com o bairro do seu destino, a desigualdade aumenta. Quase todo seu percurso ocorreu em áreas valorizadas e foi realizado por pequenos trechos nos quais ela andava e outros nos quais ela utilizava o transporte público, no caso, o ônibus.

Prancha 7. Campo Grande. Colaboradora 3. Ida para o trabalho. 2021.



Fonte: Trabalho de campo. Elaboração: Rafael Bastazini. 2022.

Iniciamos o percurso na frente à sua casa às 5h:41min, o tempo estava ensolarado e a temperatura era de 22,2°C. Andamos até o ponto de ônibus (prancha 7 – figura C), a rua era de

terra e as calçadas não eram definidas, nos obrigando a andar pela rua, ocupando o espaço dos carros. A bolsa era segurada com firmeza e o passo era acelerado até o ponto, que era coberto. O ponto de ônibus fica próximo da sua casa (demoramos 3 minutos para chegarmos) numa rua já asfaltada e com trânsito relativamente constante, inclusive de bicicletas, algo não muito comum na capital. Conforme o tempo foi passando (esperamos 11 minutos até o ônibus passar) novas pessoas somaram-se no ponto, algumas chegaram e cumprimentaram e outras não. A sensação era de expectativa para a chegada do ônibus (prancha 7 – figura E).

Questionada sobre a situação dos ônibus naquele momento afirmou: *“Agora esse ônibus está tranquilo, os alunos pegaram férias, a maioria dos trabalhadores pegou férias e está meio tranquilo. Mas menino, é um sofrimento para ir trabalhar de ônibus, é lotado, aí eles diminuem o ônibus”*. Nesse momento percebemos que havia uma ocasionalidade: como realizamos esse percurso na segunda quinzena de dezembro, a quantidade de usuários foi alterada sobretudo pela ausência dos estudantes. Porém, como veremos a frente, esse fato não alterou a dinâmica do percurso.

Como seus passos eram apressados, questionamos sobre a pontualidade do ônibus: *“Esse motorista ele é bem pontual, cinco para seis, as vezes quando é outro motorista passa dez (para seis), não tem muito aquele horário assim sabe? As vezes passa seis horas”*. Essa abrangência apesar de pequena (10 minutos), é o suficiente para causar pressa e expectativa para sua chegada. Nesse sentido, a pressa para chegar ao ponto é substituída pela pausa que se traduz em espera pela conexão, e a expectativa da chegada do ônibus não ocorre apenas pela preocupação com o tempo, visto que outras preocupações se faziam presentes: *“Dá medo, (ficar no ponto) esses tempo mesmo eles estavam assaltado as mulheres que ficavam no ponto de ônibus, pegavam a bolsa, deu uma parada... aqui nesse ponto, naquele outro lá. Dizem que umas cinco e pouco da manhã o rapaz passou de moto lá e levou a bolsa da menina, faz um mês e pouquinho. Agora deu uma parada porque estava tendo policial aqui. A bolsa eu nem carrego, assim, só o cartão mesmo, dinheiro mesmo...”*. O Jardim Noroeste é conhecido na cidade por abrigar o Instituto Penal de Campo Grande, consequentemente seus moradores carregam o estigma territorial perante o imaginário coletivo.

Conforme mais pessoas chegavam ao ponto, os diálogos intensificaram-se e uma senhora ouvindo nossa conversa afirmou: *“Esse ônibus é embaçado é na volta, eu saí do serviço e fiquei uns 40 minutos...”*, nossa colaboradora emendou: *“Olha, eu saio 15h do serviço e eu chego 17h em casa, diminuiu bastante os ônibus”*, e a usuária: *“E eles esperam aquele ponto lotar, para poder lotar o ônibus e sair, é o cúmulo isso aí”*, denunciando a situação e complementada pela nossa colaboradora: *“Olha, é triste isso daí, nossa vida não é fácil não”*.

Nesse momento o ônibus surgiu no horizonte, o diálogo cessou, a excitação aumentou (prancha 7 – figura E) e todos prepararam seus bilhetes para embarcarem no ônibus.

Em 2012 houve uma mudança importante na forma como eram cobradas as passagens, de modo que toda a rede de transporte coletivo passou a utilizar a bilhetagem eletrônica. Nesse mesmo ano, a partir de processo licitatório, o município passou a ter como concessionária o Consórcio Guaicurus, compostos pelas empresas Viação Cidade Morena, Viação Campo Grande, Viação Jaguar Transportes Urbanos e Viação São Francisco (CAMPO GRANDE, 2020). Na tabela 5, temos o quantitativo de linhas de ônibus na capital.

Tabela 5. Campo Grande. Linhas de ônibus. 2010-2019.

Tipo	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	± %
Convencional total	56	65	64	62	63	62	61	61	63	63	12,5
Integradas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Não integradas	39	48	47	45	46	45	44	44	46	46	17,9
Noturno	9	8	8	8	8	8	8	8	8	8	-11
Turno	7	8	8	8	8	8	8	8	8	8	14,2
Shopping	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0
Alimentadora	81	81	82	87	87	88	96	98	98	98	20,9
Interbairro	7	7	7	8	8	8	7	7	7	7	0
Troncal (vermelha) – total	15	17	17	17	17	17	17	17	17	17	13,3
Terminal/centro/terminal	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0
Bairro/centro/bairro	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0
Expresso	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	0
Terminal/terminal	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	0
Shopping	5	7	7	7	7	7	7	7	7	7	0
Executivo (micro-ônibus)	10	12	12	12	12	12	12	12	10	10	0
Distrital	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	100
Total	170	183	183	187	188	189	195	197	197	197	15,8

Fonte: AGETTRAN. Adaptado de: Perfil Socioeconômico de Campo Grande/Agência Municipal de Meio Ambiente e Planejamento Urbano - PLANURB. 27. ed. rev. Campo Grande, 2020. Organização: Rafael Bastazini. 2021.

O número de linhas convencionais aumentou no período analisado, passando de 56 no ano de 2010 para 63 no ano de 2019. Chamamos a atenção para o aumento das linhas alimentadoras cuja a função é transportar os passageiros dos bairros aos terminais de integração e vice-versa, com percursos menores. Esse aumento aponta para a seguinte constatação: os terminais desempenham um papel de nó em relação aos fluxos de passageiros, de modo que a demanda ocorre a partir dos bairros.

As linhas troncais também aumentaram no período. Essas linhas ligam os terminais entre si, passando pelo centro da cidade. Dessa forma, apesar de nos últimos 20 anos terem surgidos novas centralidades na cidade, esse aumento das linhas passando pelo centro principal demonstra o seu reforço, o que não necessariamente alija a atração dos outros subcentros. Nesse sentido, há uma “convivência” entre as centralidades, ao mesmo tempo em que há “disputas”.

Além disso, nos parece que há uma segmentação maior pelo consumo nos subcentros, atendendo a população mais próxima no caso daqueles mais afastados.

Infelizmente não obtivemos os dados dos anos de 2020 e 2021. Essa realidade até aqui apresentada pode ter sido alterada devido à reestruturação do transporte público que ocorreu durante os anos pandêmicos, ou seja, a partir da fala da nossa colaboradora, é provável que ocorreu uma diminuição nos horários e na quantidade de linhas. Em relação à frota, a partir da tabela 6 vimos que já havia pelo menos desde 2014 uma pequena diminuição na frota de transporte coletivo por ônibus na cidade. Alguns modelos tiveram uma redução significativa, como os ônibus articulados, que diminuíram de 50 unidades em 2014 para apenas 13 em 2019, em termos percentuais, uma diminuição na ordem de 74%. Por outro lado, houve um aumento exponencial nos miniônibus convencional, saltando de 7 unidades em 2014 para 30 em 2019, um aumento de 328,5%. Além desses destaques, nota-se uma redução significativa nos miniônibus com ar-condicionado, diminuindo, desse modo, um aspecto bastante significativo no conforto de um deslocamento, ainda mais tratando-se de uma cidade com clima cuja temperatura se mantém elevada durante boa parte do ano.

Tabela 6. Campo Grande. Frota de transporte coletivo por ônibus. 2014 – 2019.

Ano	Capacidade	Frota						%
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	
Miniônibus executivo com ar-condicionado – mínimo 11 m	40	21	23	23	23	23	14	-33,3
Miniônibus executivo com ar-condicionado – mínimo 7,6 m	24	2	0	0	0	0	0	-100
Miniônibus convencional – mínimo 7,6 m	40	7	4	4	15	15	30	328,5
Básico leve (11m a 12 m)	70	210	225	220	214	214	180	-14,2
Básico médio (12m a 13 m)	80	84	82	82	82	82	112	21,4
Básico médio (acima de 12 m)	90	209	221	220	221	221	204	-2,3
Articulado	140	50	38	38	32	13	13	-74
Total		583	593	587	587	568	553	-5,1

Fonte: AGETTRAN. Adaptado de: Perfil Socioeconômico de Campo Grande/Agência Municipal de Meio Ambiente e Planejamento Urbano - PLANURB. 27. ed. rev. Campo Grande, 2020. Organização: Rafael Bastazini. 2021.

Em relação ao conforto, ao entrarmos no ônibus (5h54min) os ruídos aumentaram significativamente com os metais se chocando entre si, causando um barulho muito incômodo. As ruas de terra e irregulares pelas quais o ônibus transitou colaboravam para que a vibração do ruído aumentasse.

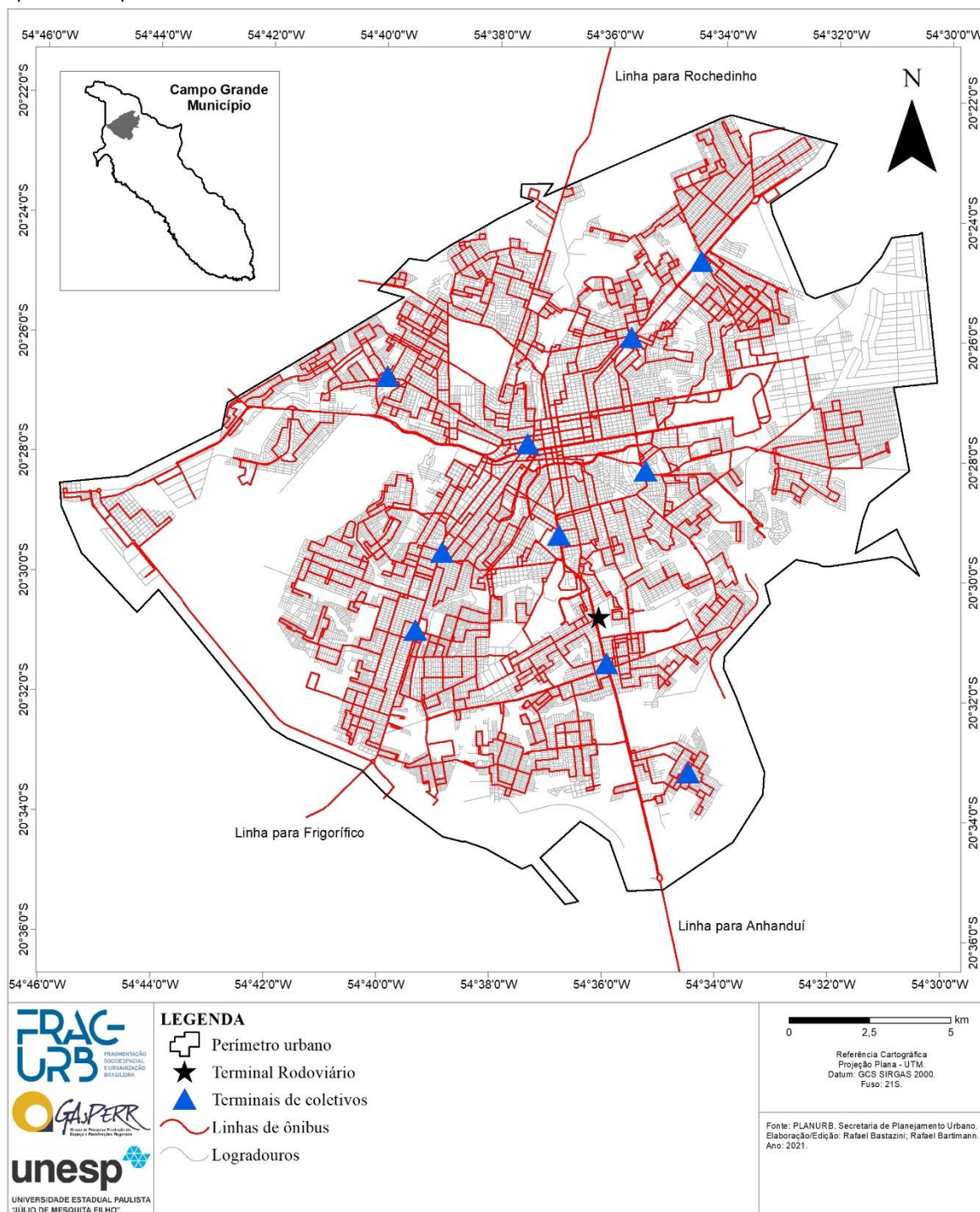
A seguir, confira alguns ruídos do percurso clicando no ícone.



Predominava a presença de mulheres e os diálogos eram suprimidos pelo barulho. Num breve momento de “calmaria” nossa colaboradora refletiu: *“Aqui mudou muito, quando a gente mudou para cá não tinha farmácia, não tinha posto de saúde, nada. Só as casas... isso aqui mudou muito”*, questionada se essas mudanças eram suficientes para não depender do comércio e dos serviços presentes no centro da cidade afirmou: *“As vezes eu vou para o serviço e de lá eu já aproveito e desço no centro para fazer alguma coisa, mas assim, para eu sair e falar que vou: não. Porque agora eu trabalho para lá, aí tem a casa lotérica na Maracaju, eu desço ali e pego o ônibus ali mesmo e venho, aproveito”*. Nesse caso, o deslocamento unicamente com o objetivo de ir para o centro é evitado dada a possibilidade de usufruir daquele espaço a partir da localização do seu trabalho e dos deslocamentos que perpassam pelo centro, como veremos na volta.

Dentro do ônibus as pausas no movimento perderam importância, seja pelo sinal semafórico ou pelas paradas nos pontos. A expectativa antes de entrar, atenção ao subir e escolher o lugar se transformou em paciência durante o trajeto (prancha 7 – figura E). A proximidade entre os corpos aumentou conforme o tempo passou. Sobre a lotação, voltou a ressaltar o fato de o ônibus normalmente ser lotado, mas estar relativamente vazio devido às férias escolares: *“Sai lotado (do bairro), agora está pouco porque os alunos estão de férias, mas aqui já está assim (gestos com a mão) de lotado... muitos trabalhadores já estão de férias, está tranquilo essa semana, desde semana passada”*. Conforme saímos do bairro e entramos no asfalto o ruído do ônibus deu espaço para outros sons: conversas, carros, motos e motor. Sobre sua rotina de ter que pegar três ônibus para chegar ao trabalho reclamou: *“Esse daqui não vai para o centro, ele vai até o Hércules só, por isso que eu desço ali no Hércules (terminal) e pego o 070, aí eu desço lá na General Osório (terminal) e pego o 080 e desço lá perto do meu serviço, quatro quadras ainda”*. À medida que nos aproximamos do terminal para fazer uma baldeação a expectativa voltou a aumentar, assim como os contatos. No mapa 20 temos as linhas de ônibus no ano de 2019 e a localização dos terminais da cidade.

Mapa 18. Campo Grande. Linhas de ônibus. 2019.



Ao desembarcamos no terminal seguimos o fluxo. Seu ritmo era acelerado e freado pelas pessoas que se tornavam obstáculos, atritos, dificultando sua fluidez. No terminal havia comércio e a sensação geral era de atenção e expectativa. Os sons alternavam-se entre o barulho dos motores dos ônibus e a conversa das pessoas. Sobre estar nesse espaço de concentração e conexão sob a regras do distanciamento social nos piores momentos da pandemia relatou: “*E quando teve essa pandemia, uma fila e você tinha que ficar na fila, não podia sentar e você*

tinha que ficar em pé até o ônibus chegar, demora de 40min a uma hora para ele passar de novo”, indicando novamente uma reestruturação nos horários.

Esperamos por 4 minutos no terminal e conforme o ônibus surgiu, houve movimentação, atenção e competição por um posicionamento adequado para embarcar. Foi nesse momento em que de fato as pessoas ficavam próximos a ponto de esbarrarem umas nas outras. Esta aglomeração e proximidade entre os corpos também se manifestará diferente a partir do gênero. Essa situação é potencialmente mais arriscada para as mulheres pois facilita formas de violência sexual (VILLAGRAN, 2017).

O ônibus estava lotado e os cheiros dos perfumes misturavam-se no seu interior. Uma certa tranquilidade ocorreu quando nos encaixamos num pequeno espaço delimitado pela nossa presença. Nesse momento ocorreu uma troca de olhar bastante significativa, se pudéssemos hipoteticamente criar um diálogo seria: *“Viu como é lotado? Viu como minha vida não é fácil?”*. As movimentações no interior do ônibus e a aproximação contato físico ocorreram a cada parada, diminuindo até que a lotação tornou-se menor.

Contraditoriamente diante dessa situação, desde 2010 até o ano de 2019 a média de passageiros transportados por dia diminuiu de 220.233 para 168.227, representando uma queda de 23,6%, número bastante significativo num período de nove anos. Outro dado bastante significativo é a diminuição em 24,2% da média de passageiros por ônibus, refletindo uma mudança significativa no modo como dezenas de milhares de pessoas movimentam-se na cidade. Uma mudança dessa magnitude e mais que isso, essa tendência consolidada de diminuição de passageiros do transporte público não pode ser explicada apenas por um fator, pelo contrário, inúmeros fatores⁵² que variam desde a macroeconomia até as preferências pessoais devem ser consideradas. Na tabela 7 constam informações sobre o transporte coletivo por ônibus.

⁵² Vasconcellos, Carvalho e Pereira (2011) apresentam um quadro explicativo sobre a perda da competitividade do transporte público urbano rodoviário.

Tabela 7. Campo Grande. Informações sobre transporte coletivo por ônibus. 2010 - 2019.

Ano	Média de passageiros/dia transportados	Média de quilômetros rodados/dia	Média de passageiros/ônibus (operacional)	Passageiros/Km (bruto)
2010	220.233	101.374	446	2,17
2011	219.550	102.534	439	2,14
2012	218.740	105.039	434	2,08
2013	218.313	106.726	420	2,05
2014	217.920	108.543	407	2,01
2015	209.803	107.345	393	1,95
2016	201.243	104.693	377	1,92
2017	188.611	103.609	354	1,82
2018	198.253	98.279	357	1,86
2019	168.227	95.397	338	1,76
%	-23,6%	-5,8%	-24,2%	

Fonte: AGETTRAN. Adaptado de: Perfil Socioeconômico de Campo Grande/Agência Municipal de Meio Ambiente e Planejamento Urbano - PLANURB. 27. ed. rev. Campo Grande, 2020. Organização: Rafael Bastazini. 2021.

Nesse trecho percorrermos uma área valorizada na cidade, as formas espaciais tornaram-se mais sofisticadas, o asfalto e a sinalização do trânsito eram excelentes. Os ruídos eram apenas das pessoas e do trânsito. Conforme diminuiu a quantidade de pessoas a sensação de leveza foi aumentando.

Ao descermos no terminal General Osório o estado volta a ser de atenção e agilidade, com a nossa colaboradora “apertando o passo” para embarcar no último ônibus do seu percurso. Não houve espera, descemos do ônibus e direcionamo-nos para o outro sem dificuldades. Ao embarcamos, como havia poucas pessoas na condução, a sensação era de tranquilidade, com muitas pessoas fazendo uso do celular. Sobre o trecho anterior afirmou: *“Esse que nós pegamos em segundo, tem gente que vem pendurado, exprimido lá dentro. Não é exagerado o que a gente fala não, é real”*, como se o fato termos participado da experiência validasse sua afirmação. A experiência da lotação vai incidir sobre sua rotina de trabalho da seguinte maneira: *“Trabalho das 7h às 15, direto, almoço lá. Ela fala para eu tirar (hora de almoço) mas eu não tiro não para ir embora mais cedo”*; *“Por isso que eu saio mais cedo (lotação), porque aí eu pego o das 16h ou das 16:30 lá (terminal) que vai para o meu bairro. O das 17h é loucura! Deus me livre”*. Ou seja, a sua dinâmica laboral e o seu horário de almoço são articulados aos horários do ônibus, nesse caso, a velocidade – não apenas do deslocamento, mas da realização das atividades - e o tempo ganham importância, impondo-se em sua rotina.

O tempo dispendido entre o embarque no primeiro ônibus e o desembarque do terceiro ônibus, contando com as baldeações, foi de 1h9min, sendo que o tempo de espera no primeiro terminal foi de 4 minutos e no segundo não houve espera. Ao descermos do ônibus para o trecho final a pé (prancha 7 – figura D) os passos eram acelerados para chegar ao trabalho, as calçadas eram boas e bem sinalizadas, sendo que na área havia uma mescla de uso residencial com

estabelecimentos comerciais e de serviços. O tempo para finalização do trecho foi de 5 minutos. Chegando no seu local de trabalho nos despedimos e combinamos o horário para volta, finalizando o percurso.

Em síntese, o tempo total do percurso foi de 1h27min sendo que o tempo em movimento foi exatamente de 1h. Os 27 minutos de pausa foram divididos entre o tempo de espera no ponto (11 minutos), no terminal (quatro minutos) e o restante (12 minutos) causados pelos atritos que atingem o movimento no espaço urbano, com destaque para o trecho dos ônibus, nos quais apesar da velocidade ser maior, há uma oscilação significativa entre estar em movimento rápido e estar em pausa. Nos trechos realizados a pé, a constância novamente é verificada, tendo poucos atritos. No percurso, a velocidade média da ida foi de 12,8 km/h enquanto que a velocidade média do movimento foi de 18,6 km/h, já distância totalizou 18,68 km. Também é importante destacarmos que as velocidades tornaram-se mais rápidas a partir do momento em que ônibus saiu do seu bairro (prancha 7 – figura B), expressando, dessa forma, um tipo de desigualdade que se manifesta tanto pelas condições das vias como no resultado que elas provocam, gerando velocidades múltiplas, no caso lentas para os mais pobres e dando suporte para velocidades mais rápidas nas áreas mais valorizadas.

Diante dessas experiências e refletindo a maneira como o espaço é produzido, fica evidente que o transporte público coletivo mesmo transportando mais pessoas, "ocupa" menor espaço nas vias, tendo seu desempenho afetado pelos veículos privados. Ao mesmo tempo que os custos são repassados para os usuários que utilizam transporte público por meio das passagens, os investimentos em melhorias das vias normalmente privilegiam o uso individual dos veículos, que aliado à especializações em determinados eixos da cidade traduzem-se em diferenças de acesso, tanto físico como de renda, a determinados espaços.

O transporte coletivo de qualidade e eficiente, que garanta a acessibilidade da população a todos espaços da cidade, contribui, como afirma Gomide (2003), de maneira significativa na disponibilidade de renda e tempo dos mais pobres se configurando, portanto, em um importante instrumento de combate à pobreza e à desigualdade.

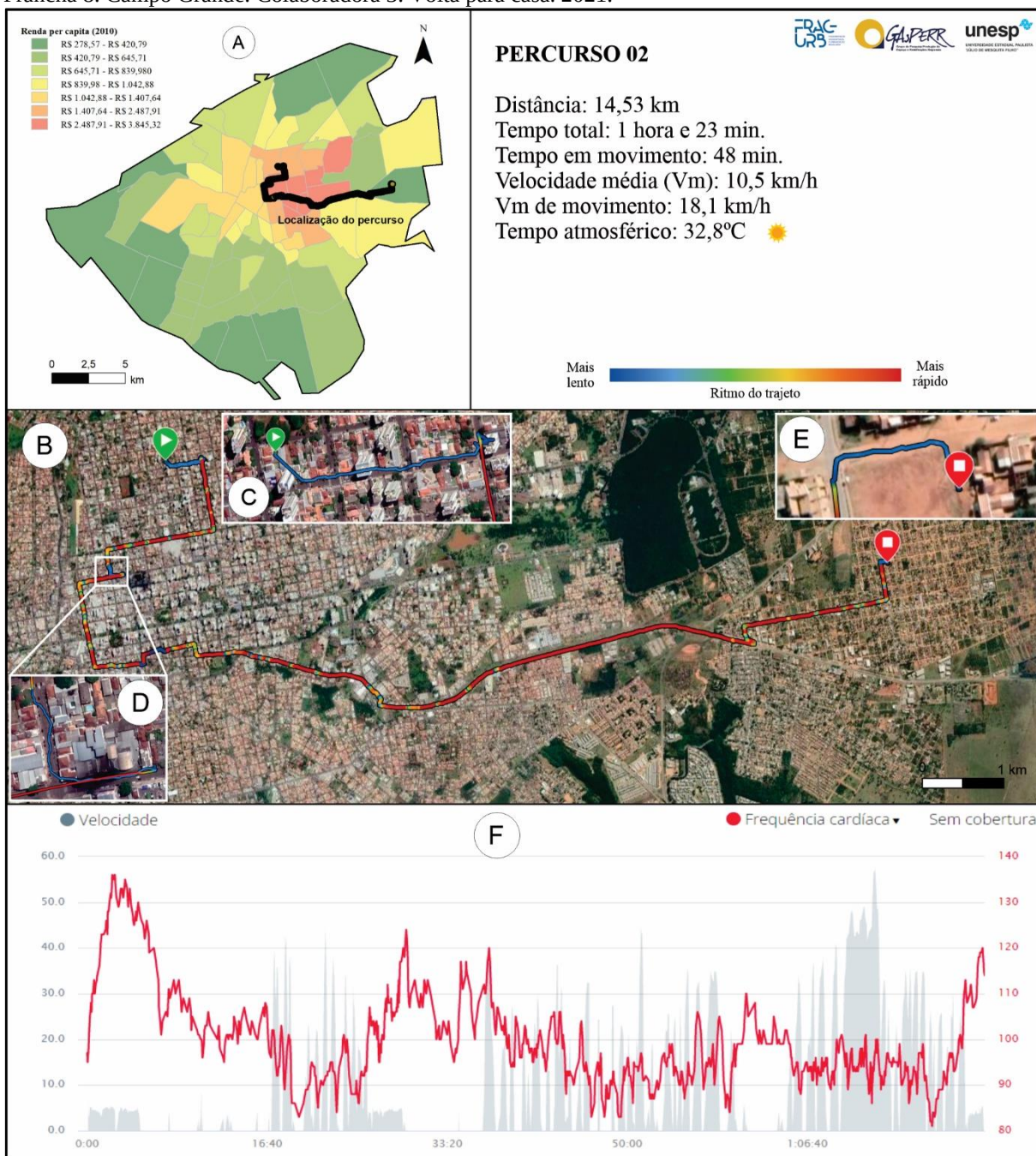
Loboda e Miyazaki (2012) também advogam pela priorização de um sistema de transporte público coletivo⁵³ em detrimento do automóvel privado. Acrescentam, ainda, que um

⁵³ Em Campo Grande a rua Rui Barbosa vem passando por uma série de melhorias como recapeamento, instalação de mobiliário urbano, semaforização inteligente, paisagismo, câmeras de videomonitoramento, wi-fi gratuito, acessibilidade universal, drenagem e a instalação de estações de embarque e desembarque, priorizando o transporte público coletivo em detrimento do transporte individual. Essas obras são parte da segunda etapa do Programa Reviva Campo Grande e representam um movimento, ainda que modesto, da valorização do público em detrimento do privado. Para saber mais sobre o Programa acesse: <https://reviva.campogrande.ms.gov.br/o-programa/>

sistema público e coletivo que esteja assentado no lucro, também restringe determinadas práticas socioespaciais. Diante do que relatamos até o momento, seria razoável pensarmos que nossa colaboradora se sujeitaria aos finais de semana a utilizar o ônibus para acessar determinados locais da cidade tendo como objetivo práticas de lazer? Pensamos que não. Inclusive, o lazer é uma dimensão muito restrita na vida da nossa colaboradora: *“Aqui eu não saio, aqui no bairro, as vezes eu compro um espetinho para lá, quando tiver um dinheirinho sobrando. Sobrar não sobra, mas quando você organiza um pouquinho..., mas sair eu não saio”*.

Iniciamos a volta exatamente às 15h, neste trecho não temos muitas informações devido ao superaquecimento da câmera, portanto apenas anotações gerais foram salvas. A temperatura era de 32,8°C. Caminhamos 5 minutos e esperamos outros 12 minutos a chegada do ônibus (prancha 8 – figura C). Esse ponto, talvez por localizar-se numa porção valorizada, possuía cobertura e assentos. A todo momento era mencionado por nossa colaboradora a importância de não perdermos esse ônibus, caso contrário teríamos que enfrentar o temido ônibus das 17h. Obviamente a pressa e a expectativa (prancha 8 – figura F) se fizeram presentes até o momento no qual o ônibus apareceu no horizonte.

Embarcamos com o ônibus relativamente vazio. O trecho durou 9 minutos. Desembarcamos e andamos poucas quadras em direção ao centro da cidade (prancha 8 – figura D). Ao longo desse trecho, a colaboradora apresentou as lojas que costuma parar e a lotérica em que paga suas contas. Ao chegarmos no ponto encontrou uma amiga e ficou conversando com ela. A expectativa ainda predominava, o medo era chegar no terminal muito próximo das 17h. Após 7 minutos de espera embarcamos no ônibus sentido terminal do Hércules. A sensação era de alívio, daria para pegar o ônibus mais vazio no terminal. Nesse trecho, nossa colaboradora sentou ao lado da sua amiga e foi conversando com ela até o terminal.



Fonte: Trabalho de campo. Elaboração: Rafael Bastazini. 2022.

Após 41 minutos de viagem, desembarcamos no terminal. Comparativamente com o período da manhã, estava menos movimentado. Após 4 minutos de espera, embarcamos finalmente no ônibus que a levaria até seu bairro e que lhe causara tanta aflição. De fato, o ônibus estava vazio e pudemos sentar sem dificuldades. Questionada sobre o que faria ao chegar em casa afirmou: *“Chego em casa, tomo um banho, faço um cafezinho para quando bater o cansaço, aí eu fico por ali, enrolando, faço uma janta. Vou deitar umas 22h. Eu fico por lá*

⁵⁴ As imagens da volta para casa foram perdidas devido ao superaquecimento da câmera.

fazendo as coisas, eu não paro também, ligo a televisão, se eu não quero assistir eu desligo e assim eu fico. Converso um pouquinho com as vizinhas para saber das novidades. Mas assim, não vou para casa de ninguém”. Nesse trecho assuntos aleatórios foram surgindo, como a preocupação sobre a volta dos adolescentes depois do período de férias escolares: *“Teve um aluno com aquelas caixinhas de som, aí o rapaz falou assim: abaixa isso daí, você não está na sua casa não! Porque está calor, aí fazem mais a bagunça, ele deu um berro. Agora, quando é um homem que fala assim eles não falam nada, agora se é uma mulher, vixi, brigam com a gente*”, relatando mais uma dificuldade enfrentada cotidianamente. Em meio a tranquilidade, ao adentrarmos no bairro mencionou um caso de violência: *“Aqui o pessoal rouba mais de dia, a noite os trabalhadores estão em casa né? Eu tinha acabado de pagar minha televisão e levaram de dentro de casa, arrombaram a janela e levaram. Levaram minhas cadeiras de fio, só não levaram minha máquina porque..., ei sai para trabalhar, voltei e cadê? Eu morava sozinha*”, posteriormente apontou rapidamente para um ponto de ônibus, denunciando-o: *“Você viu né? Não tem nem cobertura nesse sol quente, você tem que ver no tempo de chuva*”.

Ao desembarcarmos no ponto onde iniciou sua rotina pela manhã (prancha 8 – figura E), a bolsa já não era segurada com firmeza, os ruídos diminuíram, a máscara é retirada do rosto e na caminhada pela primeira vez não havia tensão, pelo contrário, havia alívio em seus passos pelo fim do expediente.

Em síntese, o tempo total do percurso foi de 1h23min, 7 minutos mais rápido que a ida para o trabalho. Desse total, o tempo em movimento foi de 48 minutos, sendo que os 35 minutos de pausa foram divididos entre o tempo de espera nos pontos (19 minutos), no terminal (quatro minutos) e o restante (12 minutos) resultado dos atritos que atingem o movimento no espaço urbano. No percurso, a velocidade média da volta foi de 10,5 km/h e a velocidade média do movimento foi de 18,1 km/h, ambas menores do que aquelas verificadas na ida. A distância total também foi menor (14,53 km).

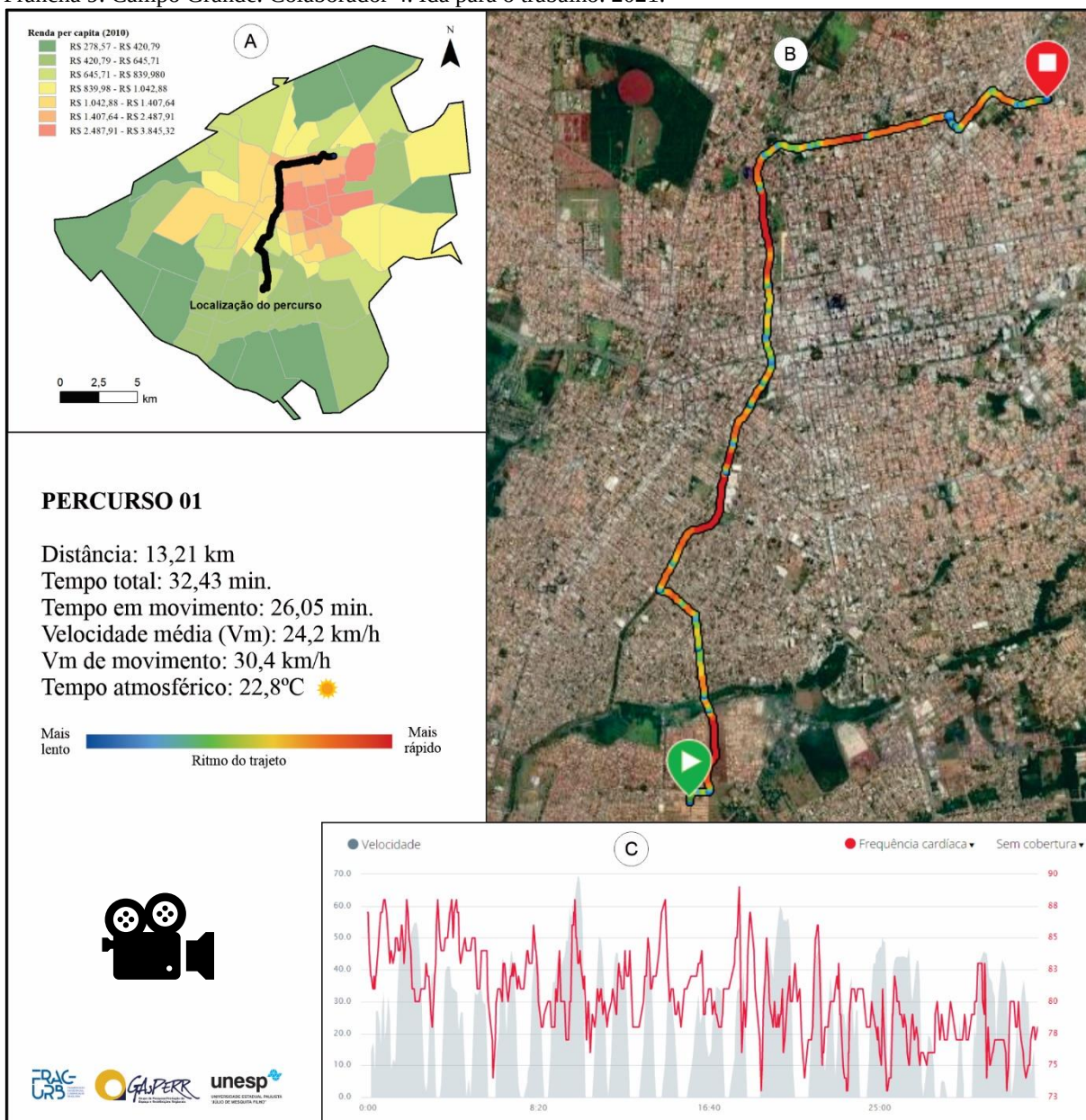
Por fim, o principal motivo que leva nossa colaboradora a se movimentar na cidade é a atividade laboral. A velocidade ganha importância quando está se movimentando a pé e também no seu trabalho, em função dos horários do ônibus, porém perdem importância quando se embarca nele. Assim como as diferentes expressões corporais, que se animam e se agudizam nos momentos das caminhadas e de espera no ponto, projetando-se em expectativa pela sua chegada, e modificam-se ao embarcar, variando com a lotação. As velocidades dos movimentos também são substancialmente diferentes a depender do modal: nos trechos a pé, a constância é verificada, com pouquíssimos atritos, com exceção da baldeação nos terminais, enquanto que dentro do ônibus os atritos e as pausas acontecem a todo momento devido ao trânsito e sua

normatização, mas não são tão percebidos como a pé. A relatividade entre uma velocidade maior e a pausa associado à falta de controle da condução, interferem nessa constatação. A rota estabelecida quando se movimenta a pé obedece a sua compreensão espacial, por outro lado, a rota percorrida pelo ônibus obedece a lógica econômica, como podemos verificar na ida para o trabalho (prancha 7 – figura B). Como vimos, as sensações são alternadas, variando de acordo com os trechos, compondo um mosaico muito complexo de experiências.

4.2.4 “R\$ 150 por semana... algum tempo atrás era quase um tanque, hoje não é mais”: o carro

Nosso colaborador tinha 28 anos, era natural de Campinas/SP, possuía pós-graduação incompleta, era solteiro e morava sozinho. Trabalhava como professor na Secretaria de Educação de Campo Grande, localizada na Vila Margarida, na região urbana do Prosa. Sua residência era própria e localizava-se no bairro Parati, mais especificamente em um ERF produzido no âmbito do PMCMV registrado como Residencial Village Parati, na região urbana do Anhanduizinho. Conforme podemos observar na prancha 9 – figura A, a renda *per capita* do bairro é mediana e seu trajeto perpassa pelo centro da cidade, variando entre áreas degradadas e outras valorizadas. Tanto a ida para o trabalho como a volta, foram realizadas de carro próprio.

Prancha 9. Campo Grande. Colaborador 4. Ida para o trabalho. 2021.



Fonte: Trabalho de campo. Elaboração: Rafael Bastazini. 2022.

Iniciamos o percurso no condomínio do colaborador às 6h55min e a temperatura era de 22,8°C. Seu condomínio era é arborizado e possuía lombadas para diminuir a velocidade no seu interior. Ao ligar o carro o som foi acionado e o volume foi reduzido. Ao sair do condomínio a velocidade aumentou (prancha 9 – figura B) e a paisagem foi dominada por terrenos. Questionado por sua opção pelo condomínio explicou: “Cara, porque eu acho que é uma região muito boa. Ali na rua da Divisão tudo que eu precisar tem: borracharia, farmácia, conveniência, tem tudo, espetinho, a feira é na frente de casa, tudo que precisar está ali. E o preço da casa não estava caro, em vista do que eu queria, porque ou eu iria pegar uma casa mais cara do jeito que eu queria ou eu iria pegar uma casa com preço menor e fazer a

reforma”. De fato, a rua da Divisão é muito conhecida na capital por caracterizar-se como uma centralidade de bairro, concentrando comércios variados (material de construção, restaurantes, sorveterias, roupas e presentes etc.) e serviços (dentistas, eletrônica, mecânicas etc.). A intensificação do processo de alteração do uso do solo na rua foi influenciada pela construção do condomínio, que abriga aproximadamente seis mil⁵⁵ pessoas no seu interior.

Continuando sobre sua decisão afirmou: *“Eu não fico em casa né cara, então antes de eu morar ali eu não conseguia receber correspondência, sempre que eu precisasse receber correspondência tinha que mandar na casa de outra pessoa. Ali como é condomínio fechado, tem porteiro, aí eles recebem as correspondências e fica lá. E tem o lance da segurança né, por ser sozinho e ter mais gente perto a gente acaba que se sente mais seguro. Porque quando eu fui ver eu não queria casa na rua, queria ou condomínio ou apartamento, por ser sozinho, pela segurança, pela correspondência, eu gosto muito de dormir com a janela aberta, essas coisas, e ali é bem mais de boa para isso”*. Como percebe-se, o fato de ser sozinho e trabalhar durante todo o dia foi determinante na sua opção de moradia, aliado à questões econômicas, de localização e segurança. A distância em relação ao trabalho sequer foi mencionada, indicando ser de ordem secundária, tendo em vista que elas são superadas pela utilização do carro.

Questionado se o carro era utilizado sempre que saía de casa, afirmou: *“Para tudo, rolê, trabalhar. Assim, quando é ali em frente de casa, como eu moro ali no comecinho do condomínio, as vezes eu vou a pé, andando para comer um lanche, um pastel, se for fim de semana, porque se for meio de semana... Para a compra de mercado não (ele vai de carro)”*. A sua localização dentro do condomínio também influencia na sua decisão de utilizar ou não o carro, considerando a extensão do empreendimento. Diante de uma rotina cheia de compromissos, o tempo ganha importância em suas atividades cotidianas, sendo possível ir a pé apenas aos finais de semana. O acionamento do carro também decorre de um padrão de estruturação do espaço urbano em conjunto com a natureza da atividade a ser desenvolvida, por exemplo: o mercado se localiza próximo da sua casa, mas nesse caso o carro torna-se fundamental para carregar as compras, ativando mais um mecanismo para sua utilização.

O entendimento do automóvel como uma contradição (BARBOSA, 2014) parece-nos interessante, pois ao mesmo tempo em que expressa a possibilidade de entrelaçamento entre os lugares, seu perfil individualista e privado o nega a partir de valores tipicamente urbanos, como a coletividade. Na tabela oito vemos um número crescente de automóveis na cidade.

⁵⁵ Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/com-seis-mil-pessoas-condominio-vive-cercado-pelo-abandono-no-parati>

Tabela 8. Campo Grande. Frota selecionada⁵⁶. 2011 - 2021.

Ano	Total	Automóvel -utilitário - camioneta	Motocicleta - motoneta	Ônibus - micro-ônibus
2011	359.672	232.172	124.876	2.624
2012	384.445	249.301	132.428	2.716
2013	409.013	266.494	139.405	3.114
2014	431.713	281.742	146.794	3.177
2015	450.224	294.343	152.665	3.216
2016	463.848	303.756	156.849	3.243
2017	480.183	315.191	161.604	3.388
2018	498.315	327.423	167.496	3.396
2019	517.067	339.059	174.648	3.360
2020	529.762	346.063	180.269	3.430
2021	530.736	346.586	180.716	3.434
%	47.5	49.2	44.7	30.8

Fonte: Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, Sistema Nacional de Registro de Veículos/RENAVAM, Sistema Nacional de Estatística de Trânsito/SINET. Organização: Rafael Bastazini. 2021.

Analisando a tabela confirmamos o aumento em todos os segmentos analisados, muito embora o aumento percentual de ônibus e micro-ônibus tenha sido a menor. Entre 2011 e 2021, ou seja, num período de 10 anos, a frota aumentou 47,5%, com destaque para aos automóveis, os utilitários e as camionetas (48,2%). Essa tabela também nos auxilia, em parte, na compreensão do declínio no número de usuários do transporte coletivo na cidade.

O transporte individual motorizado vem aumentando no país ao mesmo tempo em que não há um sinal por meio das políticas públicas de alteração de quadro no futuro, visto que há mais incentivos à produção e comercialização dos veículos privados do que medidas de estímulo ao transporte público e não motorizado (CARVALHO, 2017). O conforto que o carro oferece também é um fator a ser considerado: *“O carro dá um conforto também, quando está frio, para carregar as coisas, eu carrego trocentas coisas, tem uma mala do crossfit ali atrás, tênis, fica tudo ali atrás, o porta malas é um guarda roupa com suor”*. Mesmo diante dessa adaptação em relação à sua rotina de atividades, outros meios de locomoção também foram cogitados: *“Já pensei em ir com uma moto, mas o lance da moto é que eu sou meio acelerado, assim se o trânsito estiver muito tumultuado eu vou querer sair cortando, então pela minha*

⁵⁶ Automóvel - veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor; utilitário - veículo misto caracterizado pela versatilidade do seu uso, inclusive fora da estrada; camioneta - veículo automotor, misto, com quatro rodas, com carroçaria, destinado ao transporte simultâneo ou alternativo de pessoas e carga no mesmo compartimento; motocicleta - veículo automotor de duas rodas, com ou sem sidecar, dirigido em posição montada; motoneta - veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada; ônibus - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de 20 passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor; micro-ônibus - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até 20 passageiros.

segurança, por enquanto... já pensei bike também. Na época que eu morava lá perto (trabalho) eu vim nesse condomínio (onde ele mora) algumas vezes, mas é puxado”.

As motocicletas também tiveram um aumento significativo no período em questão, porém, sua utilização nesse caso é excluída dada as condições econômicas e pessoais do nosso colaborador, ou seja, sobretudo diante das possibilidades que sua renda abrange, o carro foi escolhido. No caso da bicicleta, o tempo e a distância ganharam relevância, como destacado a seguir: *“Eu ia de bicicleta, teve um tempo que eu andava muito de bicicleta, mas os horários começaram a apertar, comecei a pegar mais coisa para fazer, além do trabalho comum, pegar trabalho extra e a locomoção precisava ser mais ágil porque eu não estava dando conta dos horários e tal”.* Nesse caso, percebe-se como a renda é fator primordial para garantir uma mobilidade socioespacial mais ampla, incidindo, inclusive, na aceitação de novos trabalhos que retroalimentam essa condição na ausência de um sistema público de transporte eficiente.

Voltando ao percurso, o asfalto relativamente ruim na região do Anhanduizinho é um elemento de atrito que influenciava na velocidade do deslocamento, juntamente com o horário em que ele foi realizado: *“Cara, depende, tem dia que não (não é tranquilo). Tem dia que sei lá, parece que sai todo mundo ao mesmo tempo. Acho que é (por conta do horário) porque a galera está saindo para trabalhar, mas tem dia que eu saio no mesmo horário de sempre e vai ter lugar que tem filas assim, sabe?”.* A temporalidade e a dinâmica dos fluxos na cidade ainda são influenciadas sobretudo pela rotina laboral, sendo fundamental para compreendermos a mobilidade socioespacial mesmo diante de transformações no mundo do trabalho que foram intensificadas durante a pandemia, como o aumento da modalidade remota. Isso quer dizer que por mais que outras atividades (lazer, compras etc.,) também são representativas na dinâmica dos deslocamentos na cidade, a ida para o trabalho nos horários mais comuns, como no início da manhã e no final da tarde, constituem-se nos momentos nos quais há maiores perturbações nos deslocamentos pois há uma coexistência de movimentos individuais que compartilham momentaneamente espaços reduzidos, que por sua vez é produzido de modo desigual, privilegiando um ou outro modal, no caso das nossas cidades, o carro.

Essa constatação é representativa conforme entramos Avenida Ernesto Geisel, na altura do centro. Nesse trecho a via torna-se mais arborizada, o trânsito se avoluma e o padrão residencial é alterado para o comercial. Esta avenida, ao mesmo tempo em que canaliza o fluxo ganhando densidade, gera aspereza e atritos, como o sinal semafórico em manutenção: *“Aquele primeiro cruzamento que a gente passou ali, que é aquela rua que dá ali na Federal, cara, tem dia que ele está insuportável, eu fico 10 minutos parado ali para conseguir atravessar. Mas aí a gente chega na Ernesto e sempre está assim (farol em obras), sempre tem um farol que não*

está funcionando, esse farol faz umas duas semanas que estão arrumando”. Também é relevante nesta avenida a seletividade das infraestruturas: antes de chegarmos nas proximidades do Shopping Norte Sul, as margens do córrego são degradadas, com ausência de infraestrutura para pedestre e locais nos quais são depositados resíduos domésticos. Ao chegarmos próximos ao shopping, o asfalto melhora e as margens possuem mobiliário urbano e paisagismo, contrastando com o restante. Isso indica a seletividade dos investimentos públicos ao passo que demonstra uma profunda articulação entre os agentes públicos e privados na produção do espaço, privilegiando os interesses privados.

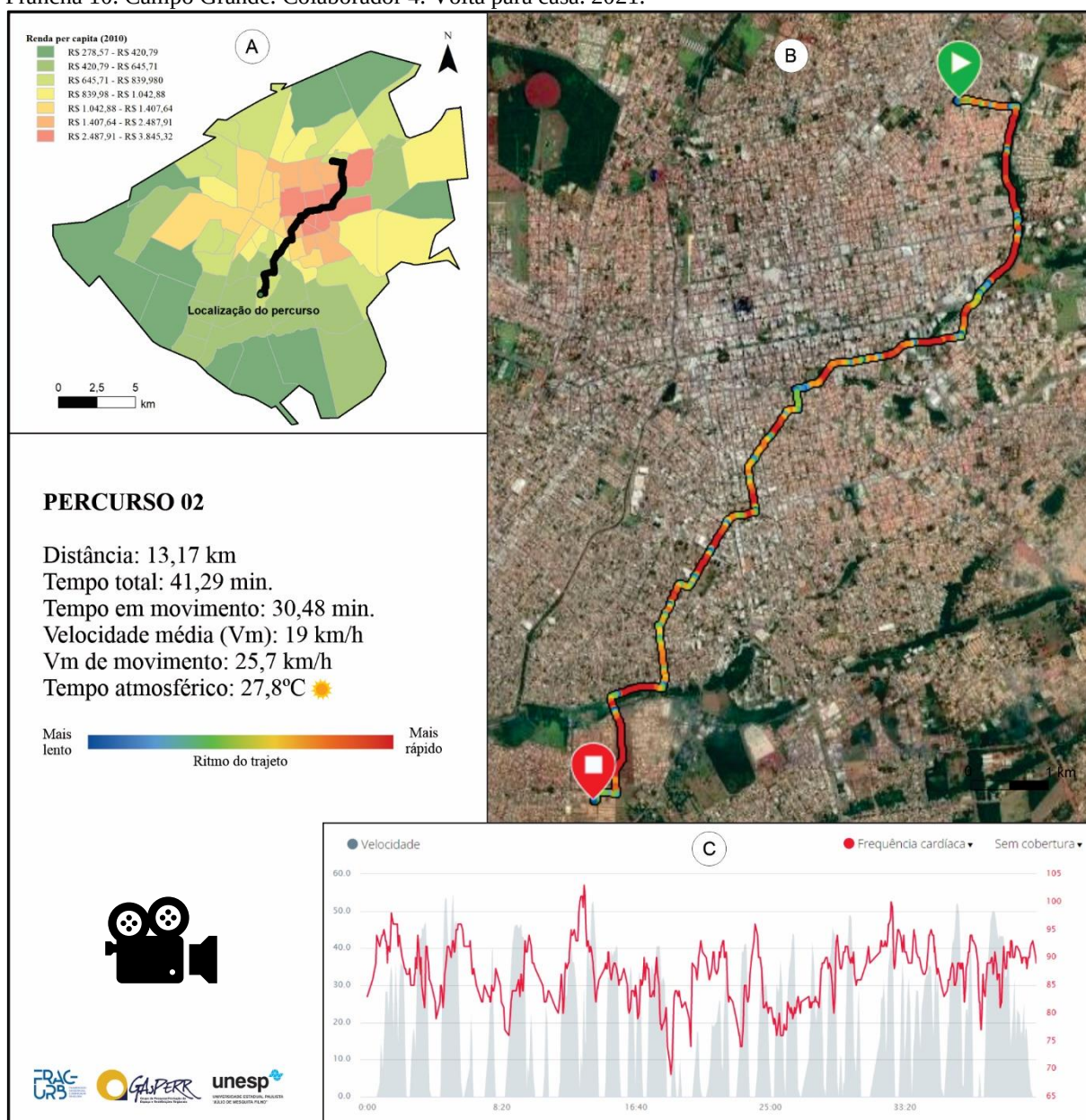
Mesmo na avenida, a sensação foi de segurança nos momentos em que não havia trânsito pesado e de relaxamento nos sinais (prancha 9 – figura C). Não houve significativa alternância nas sensações, havia estabilidade durante o percurso. Os sons alternavam-se: iniciaram no condomínio com os ruídos dos pássaros, passando por momentos de calma no bairro e aumentando os ruídos conforme avançamos na avenida, onde alteraram-se momentos com poucos ruídos e outros com barulhos de moto e sons automotivos. Finalizando a ida para o trabalho, o colaborador constatou que o percurso foi mais tranquilo do que normalmente se verifica: *“É, quando o trânsito está de boa, como hoje. Nossa, eu estou achando estranho. Tipo aquele negócio da partícula quando o pesquisador vai observar e ela muda”*.

Em síntese, o tempo total do percurso foi de 32 minutos, sendo que o tempo em movimento foi de 26 minutos, portanto, o tempo das pausas totalizou 6 minutos. Neste percurso tivemos atritos ao longo de todo o trajeto, mas com destaque para algumas partes: no início, em seu condomínio, como a velocidade é reduzida pela legislação condominial, o atrito não era causado apenas por objetos instalados nas vias (popularmente conhecido como olho de gato), mas por uma norma, diferenciando-se dos atritos vistos até o momento, causados por objetos, pessoas ou infraestrutura; destacamos os atritos causados pelas mudanças de direções, que implicam, necessariamente na diminuição da velocidade, ou seja, os percursos retilíneos tendem a ter menos atritos do que aqueles sinuosos; outras partes que atritaram seu movimento foram os cruzamentos, ou seja, quando houve a confluência de fluxos em direções diferentes necessariamente houve a diminuição da velocidade, isso pode ser claramente observado nas rotatórias; a infraestrutura semaforica também implicou em significativos atritos e por fim, a parte em que atravessou o centro da cidade, com consequências não apenas nos momentos de pausa, mas numa diminuição geral da velocidade do movimento, causada sobretudo pela densidade do tráfego, que se avolumou. Em contraposição aos atritos e a diminuição da velocidade, chamamos a atenção para os momentos em que a velocidade aumentou: assim que saiu do seu condomínio a velocidade aumentou, nesse recorte tínhamos a presença de terrenos,

indicando que a ausência de moradias e consequentemente de pessoas transitando, afetou na velocidade, ou seja, nas áreas em que não há maiores preocupação ou necessidade de atenção por parte do condutor, aliado às boas condições da via, a velocidade foi maior; em outra parte, agora próxima ao *Shopping Norte Sul*, a velocidade também aumentou, apontando claramente como a melhoria na infraestrutura da via próxima a esse empreendimento favoreceu a velocidade. Por fim, de maneira geral, a velocidade média da ida foi de 24,2 km/h enquanto que a velocidade média do movimento foi de 30,4 km/h, já a distância totalizou 13,2 km.

Iniciamos a volta às 17h36min com o colaborador ligando o som num volume maior do que na ida, sendo que em alguns trechos ele cantou. A sensação era de animação e a energia era maior que na ida, não havia pressa para chegar na sua casa e a temperatura marcava 27,8°C. Logo no começo do percurso ele mencionou suas impressões sobre a volta: *“Eu nunca contei, mas eu acho que esse caminho de volta é mais demorado que o de ida. Eu gosto de vir por aqui por causa da paisagem, acredita? E dar uma mudada, enjoa fazer o mesmo caminho de ida e de volta. E hoje está de boa, tem dia que os carros estão até aqui (fazendo referência a fila que se forma devido ao semáforo)”*. De fato, a paisagem ao sair do trabalho e acessar a avenida Nely Martins tornou-se bela. Pelo menos metade do seu percurso foi realizado na região urbana do Prosa e do Centro, sendo a primeira a região mais valorizada da cidade como vimos no capítulo anterior. Nessa parte do percurso temos grandes avenidas, prédios sofisticados, parques, áreas muito arborizadas e asfalto excelente. Predomina o uso comercial e de serviços nas avenidas. A calma só foi tensionada quando chegamos no cruzamento entre as avenidas Nely Martins e Mato Grosso, avolumando-se o trânsito. Nesta parte, o ritmo foi mais rápido, influenciado sobretudo pela excelente infraestrutura da avenida. Os atritos só ocorreram nas áreas de interseção com as avenidas Mato Grosso e Afonso Pena.

Prancha 10. Campo Grande. Colaborador 4. Volta para casa. 2021.



Fonte: Trabalho de campo. Elaboração: Rafael Bastazini. 2022.

Questionado se costuma trocar de trajeto afirmou: “Raramente, o de vinda praticamente nunca, só quando eu testeí outros caminhos. O de volta quando eu troco eu vou pelo da vinda. Senão eu venho por aqui. Quando eu falo que vou por outro caminho eu falo do que eu venho”; “Quando eu tenho uma premonição de que o outro vai ser mais rápido eu faço o outro e geralmente dá errado”, demonstrando bom humor. Como mencionado, outros caminhos já foram testados e questionado qual seria a motivação para troca afirmou: “É (motivado pelo tempo), eu não acho que é muito diferente o trânsito daqui para aquele lá. Pela Ernesto agora, não vou falar que tem mais gente porque aqui está com pouca gente hoje, mas no final das contas é a mesma coisa”. A densidade do trânsito e os consequentes atritos que eles geraram

na velocidade do deslocamento é continuamente pensado transformado-se em estratégias para diminuir o tempo do percurso. Porém essa lógica não é a única que motivou suas escolhas. Como mencionado, a paisagem e a infraestrutura também influenciaram na sua decisão, de modo que há uma confluência de fatores objetivos e subjetivos que determinaram seus percursos.

Podemos afirmar que a natureza das viagens é composta por uma série de destinos ao longo do caminho. Então temos a necessidade inicial ou principal, no caso o trabalho, e um aproveitamento do deslocamento para realizar outras tarefas, como passar no mercado para fazer compras. Nesse sentido ele afirmou: *“As vezes eu paro no mercado no caminho. Eu paro quando acabou o ovo, aí eu paro e compro (Comper Joaquim Murtinho)”*. Isso ocorre, dentre outros fatores, como forma de aproveitamento do tempo e do movimento, atravessado pelos custos que isso implica. Recentemente vimos os custos dos combustíveis aumentando de maneira galopante, refletindo nessas estratégias: *“Estou gastando uns 150 reais por semana, que algum tempo atrás era quase um tanque, hoje não é mais. É tipo deixa eu ir trabalhar para pagar minha gasolina para trabalhar”*.

Apesar dos aspectos negativos apresentados até então, não nos pareceu que de fato eles o aborrecessem a ponto de o percurso ser desagradável, constituindo-se num fardo diário, situação que se inverte no momento em que os ruídos das motocicletas se tornaram mais intensos: *“Cara, o que eu acho mais foda do trânsito é o barulho, você acredita? Me incomoda muito. Na maior parte do tempo eu ando (vidro fechado), por causa do barulho e por causa da música, para ouvir melhor a música”*. Percebemos, portanto, que a música desempenhava vários papéis no percurso, inclusive na sua percepção do tempo. Questionado se o tempo despendido no percurso era interpretado como perdido, afirmou: *“Não, por causa da música, você acredita? Uma das coisas que eu paro para pensar o porquê eu não vou comprar a moto é porque não vou escutar música na moto. Então gosto muito de ouvir música e é a hora do dia que eu posso parar para escutar música. Então sei lá, da 40min de ida e de volta, é a minha dose de 2h de música basicamente. Então eu vou cantando, refletindo sobre a vida. É quase despretenhoso o momento do trânsito, tenho a pretensão que é chegar no meu destino, mas o entre, quer dizer, não que seja, mas pode ser despretenhoso a ponto de você poder fruir uma música. E isso daí desde que eu andava de ônibus, a tortura para mim era eu sair de casa e esquecer o fone de ouvido, acabou meu dia”*. Nesse caso, um elemento que não se associa com a qualidade das vias, distância ou tráfego, ou seja, que se manifesta apenas do âmbito da individualidade influenciou no modo como ele interpretava seu percurso. Obviamente que essa

condição é facilitada pela tranquilidade e conforto possibilitado pelo carro, desfrutando com maior qualidade do seu tempo de deslocamento.

À medida que nos aproximamos das principais vias que cruzam seu caminho em direção ao centro, a velocidade do movimento diminuiu e a espera no semáforo aumentou devido ao adensamento do tráfego. Conforme adentramos na região urbana do Anhanduizinho o barulho decorrente dos buracos aumentou e o uso do solo se tornou predominantemente residencial novamente.

Em síntese, o tempo total do percurso foi de 41 minutos, sendo que o tempo em movimento foi de 30 minutos, portanto, o tempo das pausas totalizou 11 minutos. Isso ocorreu sobretudo pela maior densidade do tráfego e também pela maior quantidade de semáforos ao longo do percurso. A velocidade média foi de 19 km/h e a velocidade média de movimento foi de 25,7 km/h, já a distância totalizou 13,1 km.

Por fim, o principal motivo que movimenta nosso colaborador pela cidade é o trabalho. No âmbito desse motivo principal temos o aproveitamento do destino para a realização de outras atividades, como o *Crossfit* na hora do almoço, além disso, durante o percurso há paradas, como no mercado, e a utilização do tempo para atividades recreativas, como a música, constituindo-se em amenidades. A rapidez do deslocamento foi atravessada por inúmeros fatores: trânsito, semáforo, pavimentação das vias etc., influenciando no tempo e na superação da distância. O percurso foi a todo instante permeado por movimento e repouso, obedecendo a própria dinâmica dos fluxos - canalizados e provocando atritos – e a normatização do espaço, com as leis de trânsito. O trajeto na volta foi canalizado pelas grandes avenidas que provocam sensação de bem estar, pelo menos nos dias mais tranquilos, como foi o caso, aliado a uma sensação de segurança e tranquilidade, sem grandes momentos de tensão.

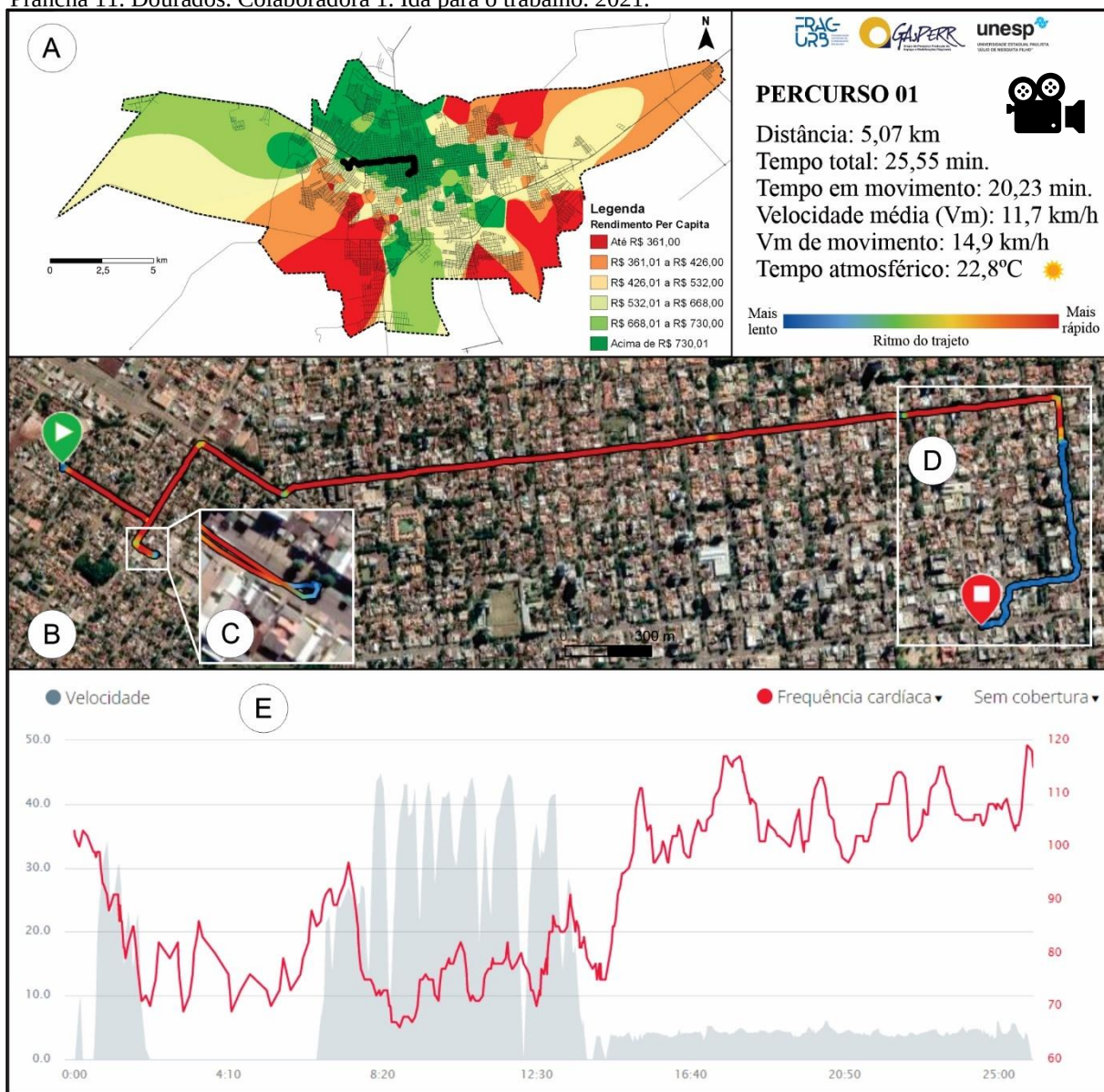
4.3 Dourados: sobre a mobilidade socioespacial na cidade média

Considerando suas singularidades e particularidades, a seguir apresentaremos os resultados obtidos em campo considerando, do ponto de vista teórico, a mobilidade socioespacial dos colaboradores investigados em Dourados. Destacamos, mais uma vez, que a seleção ocorreu com base em Jesus, Catelan e Calixto (2022), sem desprezar as características identificadas previamente na cidade, como a grande presença das bicicletas. Os percursos ocorreram a partir da determinação casa-trabalho-casa.

4.3.1 “Sou destemida em andar na rua”: caminhando pelo centro

Nossa colaboradora tinha menos de 30 anos, era natural de Palhoça/SC, possuía graduação completa em Letras, pela UFGD, era solteira e morava com uma amiga em casa alugada. Trabalhava no comércio no centro da cidade e residia, como pode-se observar na prancha 11, na porção centro-oeste, área com elevada renda *per capita*. Seu trajeto é majoritariamente latitudinal e ocorreu em grande parte no centro da cidade, perpassando por áreas valorizadas. Na ida para o trabalho, ela pegou carona de moto e finalizou a pé, enquanto que na volta ela realizou todo o percurso a pé.

Prancha 11. Dourados. Colaboradora 1. Ida para o trabalho. 2021.



Fonte: Trabalho de campo. Elaboração: Rafael Bastazini. 2022.

O percurso iniciou-se às 6h24min na casa das colaboradoras e a temperatura era de 22,8°C. O primeiro trecho não foi possível gravar nem acompanhar a colaboradora pois ela o realizou de carona de moto, com a amiga que divide a residência. Nesta parte do trajeto a colaboradora parou numa chiparia (prancha 11 - figura C), relatando que costuma parar no local por causa da amiga para tomar café da manhã. Esta pausa durou aproximadamente 4 minutos (prancha 11 – figura E).

Após 15 minutos do início do seu percurso, às 6h:39min, nos encontramos no trabalho da amiga (prancha 11 - figura D) e a colaboradora carregava o capacete e uma bolsa com seus pertences. Sobre o capacete, relatou com bom humor: *“Da última vez que esqueci o capacete (no trabalho) tive que vir de Uber para o serviço”*. Iniciamos a caminhada final para o seu trabalho e a temperatura era agradável, o céu estava nublado e inicialmente não havia muito movimento no trânsito. Havia uma quantidade significativa de árvores nas primeiras quadras e os passarinhos cantavam, em alguns momentos as árvores obstruíam a passagem, mas nada que diminuísse o ritmo dos seus passos.

A colaboradora não possuía vale transporte e ao comparar os horários de ônibus com a distância, optou em realizar o trajeto caminhando: *“Quando eu fui ver o horário do ônibus eu achei de boa continuar vindo a pé e aproveito e já dou uma caminhada. Mas eu acho que os horários são bem complicados porque não sei se é porque eu venho conversando ou olhando no celular, mas eu quase não vejo ônibus passando aqui. Deve ser bem demorado”*. Esta contatação também nos chamou a atenção, não apenas nesse percurso, mas durante todo o período em que tivemos realizando o trabalho de campo na cidade. A presença do transporte público não chama a atenção, diferente, por exemplo, da quantidade de ciclistas trafegando pelas ruas da cidade.

Sua função no crediário da loja também influencia na sua decisão de não utilizar o ônibus, visto que não possuía horário definido para sair do trabalho, relatando: *“Eu nunca saio no horário certo porque como eu sou do crediário eu tenho que esperar o último cliente sair, as vezes eu saio às 18h, as vezes às 18h20min, depende do movimento da loja”*. Questionamos se uma bicicleta não ajudaria na sua rotina, algo prontamente rejeitado: *“Meu amigo falou: compra uma bicicleta para você, mas eu sou muito desastrada, eu andar de bicicleta não dá muito certo não”*.

Estimulada a comentar sobre o trânsito na cidade, o comparou com o seu local de origem afirmando que em Dourados ele é muito melhor: *“Eu gosto daqui por causa disso, não tem trânsito, lá onde eu morava é muita loucura, eu gosto de lugar tranquilo. Onde eu morava passava uma BR bem no meio da cidade, uma loucura”*. Destacamos sua menção a BR: como

veremos mais a frente com outros colaboradores, a BR 163 tem implicações diretas nos seus deslocamentos diários, diferentemente de quem se movimenta pelo centro da cidade, como nesse caso em que outros aspectos destacam-se, como o grande movimento de pessoas no horário comercial, aumentando a sensação de segurança.

Neste sentido, apesar do medo que sente em ser assaltada, releva usar o celular para conversar com as amigas e a família. Não apresentava nenhum sinal de apreensão ao caminhar, mantendo um ritmo constante flagrado pelas inúmeras câmeras de vigilância ao longo do percurso. Quanto mais nos aproximávamos da Av. Marcelino Pires, o tráfego aumentava assim como a quantidade de pedestres, reforçando a sensação de segurança. Por outro lado, o som dos pássaros é substituído pelo ruído dos automóveis.

Questionada sobre como iria para o trabalho em caso de chuva afirmou: *“iria de Uber, geralmente custa uns dez reais até aqui, só que eles cancelam muito o Uber, lá (na cidade natal) eles cancelavam também, mas não tanto como aqui, uma vez quase cheguei atrasada, aí eu baixei o 99 agora”*. Nesse momento, nos aproximamos do seu local de trabalho, com antecedência de 1h10min, tempo ocioso que era utilizado no celular. Essa antecedência ocorria porque a amiga entrava às 7h no trabalho, enquanto que ela começa às 8h. Nos despedimos e combinamos o horário de regresso.

Em síntese, o tempo total do percurso foi de 25min55s, sendo que o tempo em movimento foi de 20m23s, portanto o tempo das pausas totalizaram 5min23s. Como não acompanhamos o primeiro trecho não foi possível capturar os atritos visualmente, porém, a partir da análise da prancha 11 - figura B, percebe-se que o movimento na moto só não foi constante em duas situações: a parada na chiparia e nas poucas curvas que realizou. Grande parte desse trecho foi retilíneo e com apenas duas paradas em semáforos (prancha 11 - figura E). O primeiro trecho totalizou 14 minutos. A segunda parte, realizada a pé e acompanhada por nós, totalizou 11 minutos, dos quais não houve atritos e obedeceu a um ritmo constante, característico das caminhadas.

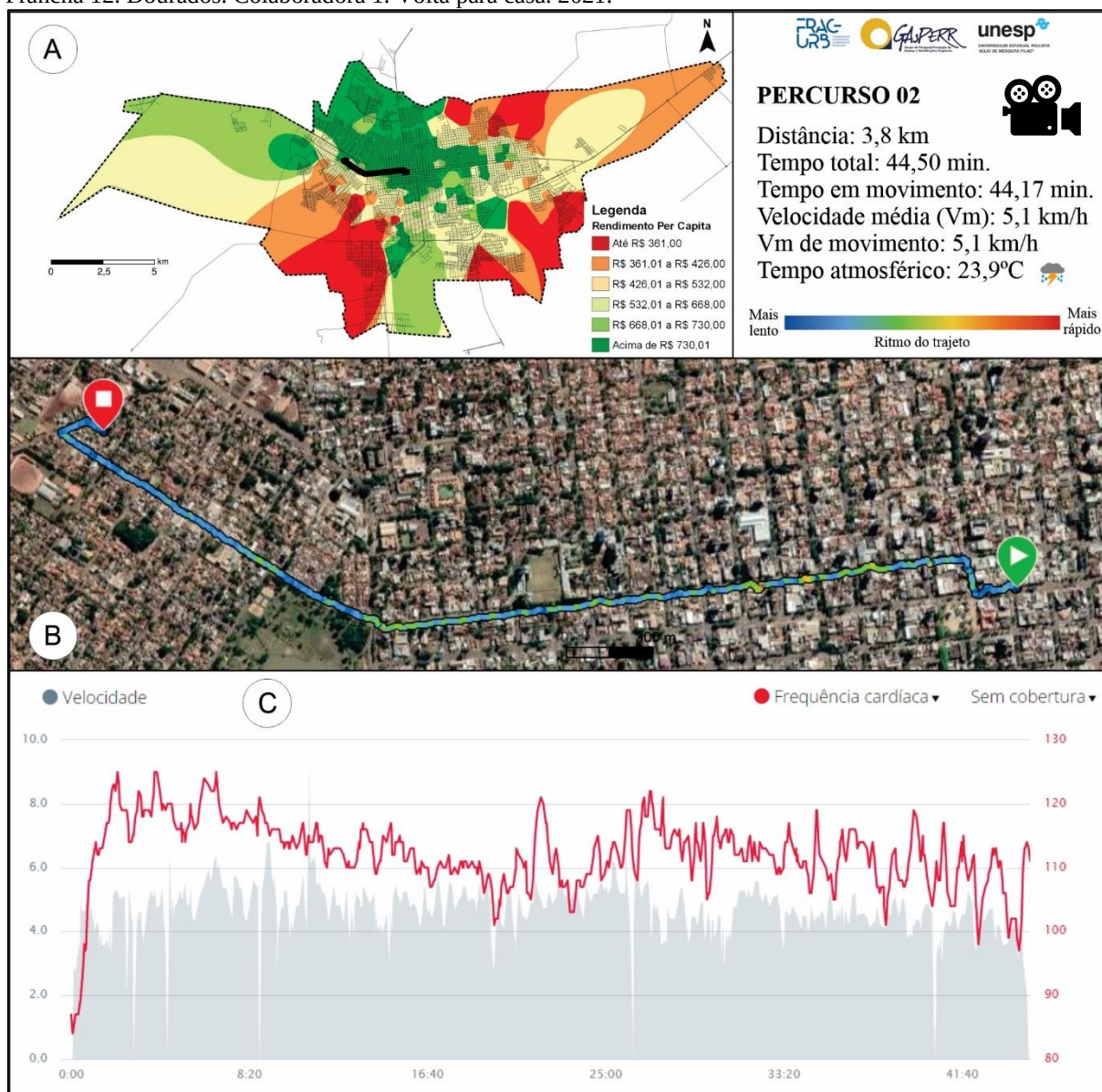
Iniciamos a volta às 18h16min e estava chovendo moderadamente. A colaboradora mencionou que iria de Uber, nesse momento, percebemos que ela tomara essa decisão devido à nossa presença. Dessa forma, reafirmamos nossa intenção de não interferir na dinâmica comum e nas decisões e então ela optou por ir caminhando, com um guarda-chuva. Durante todo o trajeto ela carregou o capacete e a bolsa em um braço e o guarda-chuva em outro.

A partir da sua “intenção” inicial em chamar o Uber, questionamos se ela tinha algum receio, prontamente negado: *“Não, sabia que eu acho que é mais perigoso para eles? Porque ficam pegando o povo de madrugada e tal. E se acontecer alguma coisa, tem tudo registrado,*

vai sobre para ele. Agora minha mãe quando eu pego o Uber ela fica doidinha, tem medo”, porém, continuou: “No dia do pagamento eu vou de Uber, aí eu tenho medo, porque eu recebo em dinheiro. No próximo pagamento eu também vou de Uber. Deus me livre perder o pagamento que eu trabalhei o mês todo”. Essa situação ocorre pois ainda não abriu sua conta no banco escolhido pela empresa pagadora, modificando, nesse dia, a forma como se movimenta cotidianamente. Para nós, essa é mais uma evidência das inúmeras estratégias e fatores que incidem sobre as decisões dos sujeitos e que se desdobram em outras formas movimento, alterando mesmo que ocasionalmente os padrões instituídos.

A seguir, na prancha 12, pode-se observar algumas características da volta para sua casa.

Prancha 12. Dourados. Colaboradora 1. Volta para casa. 2021.



Fonte: Trabalho de campo. Elaboração: Rafael Bastazini. 2022.

Como o trajeto teve início no centro, o movimento de pessoas e de automóveis estava intenso, questionada se isso interferia na sensação de segurança afirmou: *“Na verdade eu me sinto mais segura do que se eu estivesse andando em um local vazio”*. A presença de comércios e serviços também servia como mecanismo de segurança quando mencionou que anda bem próxima das lojas pois em caso de roubo, ela gritaria “pai, mãe” simulando que estaria na frente da sua casa: *“Uma vez eu vi uma reportagem que se alguém chegar eu grito pai, mãe, aí a pessoa vai achar que estou na frente de casa, entendeu? Tem outros que falam também para andar com o celular velho, aí se alguém chegar você pega e entrega o velho”*. Segundo Jirón e Singh (2017), as pesquisas de gêneros que investigaram os modos como as mulheres movimentam-se pela cidade evidenciaram que as práticas e as experiências tanto do movimento em si como da sua percepção são substancialmente diferentes dos homens, implicando, como podemos perceber na sua fala, em estratégias e comportamentos também diferentes.

Quanto mais nos aproximamos do Parque do Lago, a iluminação foi piorando, principalmente quando as copas das árvores não encontravam-se podadas. Após passarmos pelo parque, houve um aumento novamente do comércio no bairro e o movimento se intensificou. Nossa colaboradora mencionou que foi apenas duas vezes no parque, mesmo morando relativamente próximo. Perguntada sobre suas práticas de lazer, mencionou que vai apenas na casa das amigas, perto da Unigran no trevo da Bandeira, isso acontece quando as amigas a buscam ou então ela vai de Uber *“é a única coisa que faço de lazer”*. Como sua mobilidade socioespacial ocorre majoritariamente a pé, qualquer incursão a outros espaços mais longínquos da cidade envolve desgaste físico ou então custos com o Uber, para mencionar apenas os dois principais fatores. Esses condicionantes, por sua vez, inibem sua acessibilidade e consequentemente seu movimento pela cidade.

Questionada se durante a volta ela não parava em nenhum lugar, afirmou que: *“De vez em quando eu passo no mercado, me dá vontade de comer um docinho, alguma coisa, uma bolachinha, ou eu paro no espetinho, mas é bem esporádico”*. Essa é uma estratégia que se repete com outros colaboradores, o aproveitamento do movimento para a realização de outras atividades que não aquela que motivou o seu início, no caso, o trabalho.

Durante todo o trajeto a colaboradora foi chamando a atenção para o fato de haver movimento nas ruas: *“Sempre está movimentado, tem bastante restaurante para cá, mas hoje está chovendo né?!”,* ao mesmo tempo em que a colaboradora apontava alguns trechos mais perigosos: *“vai ter uma parte que é mais escurinha, que vai ter menos movimento, mas é de boa, lá tem tipo um bar, uma borracharia. Mas as ruas são um pouco mais escuras”,* demonstrando suas percepções sobre o que considera perigoso ou então elemento de segurança.

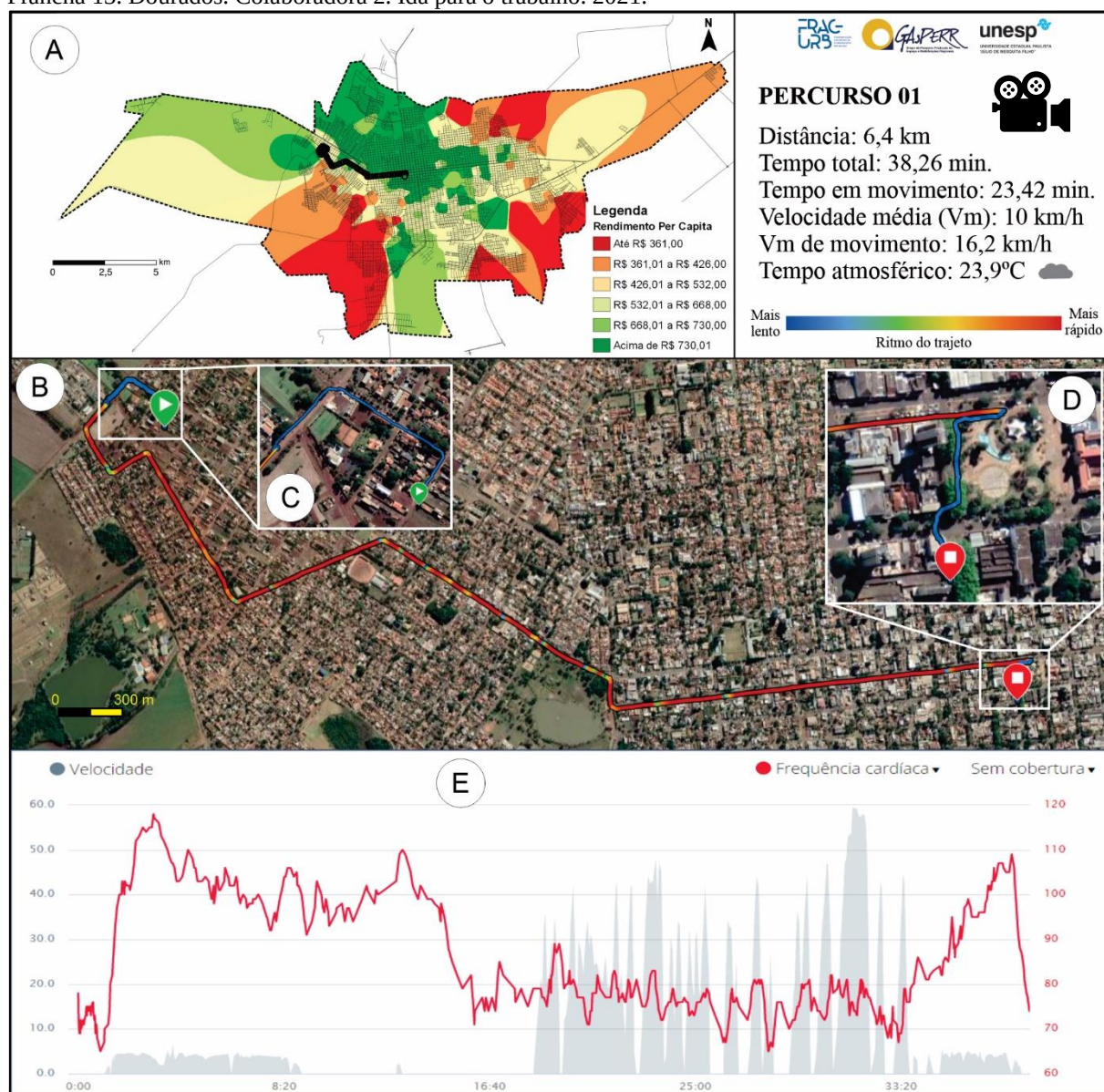
Em síntese, o tempo total do percurso foi de 44min50s, sendo que o tempo em movimento foi de 44min17s, ou seja, praticamente não houve pausas, a não ser breves momentos para atravessar as ruas. A velocidade média foi de 5,1km/h correspondendo a velocidade média em movimento, o que exprime, como vimos destacando, que a constância é uma característica do andar pela cidade.

Por fim, é o trabalho o principal motivo que movimenta nossa colaboradora pela cidade, visto que é a partir dele, por exemplo, e pelo fato de não retornar na hora do almoço, que se apropria do espaço central durante as duas horas de intervalo. Porém, afirmou: “*Seria muito melhor se eu morasse perto, fosse para casa, tomar um banho, renovar*”, ou seja, diante da sua mobilidade reduzida, sua prática espacial é condicionada ao espaço circundante em que se encontra no momento.

4.3.2 Caminha, espera e pega o ônibus: um corte pelo gênero

Nossa colaboradora tinha 24 anos, era natural de Adamantina/SP, possuía o ensino superior incompleto, era solteira e morava sozinha em uma *kitnet* alugada nos Altos do Indaiá (prancha 13 - figura B). Fazia estágio no serviço público no centro de Dourados (prancha 13 - figura D), era bolsista da universidade e tinha renda inferior a três salários mínimos. Conforme podemos observar na prancha 13 (figura A), seu bairro possui renda *per capita* mediana, sendo a exceção na porção norte/noroeste da cidade, contrastando com os bairros adjacentes. Seu local de trabalho, por sua vez, localiza-se em área com renda *per capita* elevada. Seu percurso foi realizado a pé nos trechos inicial e final e por transporte público (ônibus), cobrindo a maior distância. Na prancha a seguir, pode-se observar algumas informações sobre seu percurso.

Prancha 13. Dourados. Colaboradora 2. Ida para o trabalho, 2021.



Fonte: Trabalho de campo. Elaboração: Rafael Bastazini, 2022.

Iniciamos o primeiro trecho com uma neblina densa e sem movimento de pessoas na rua, que inicialmente era de terra e ao seu final, tornou-se asfaltada. Nesse trecho inicial, as calçadas eram precárias e a caminhada ocorreu na rua. Nesse contexto, iniciamos conversando sobre segurança e a questão do gênero já se apresentou como central: *“É difícil, eu sou meu local de segurança, eu sou uma pessoa muito segura, não que eu não tenha medo de nada. Mas eu não abaixo a cabeça, eu não vou andar numas quebradas para não passar no centro pelo fato de eu ser trans? Pelo contrário, eu sou bonita para caramba, gostosa. Então eu tenho que estar sempre ali, sendo vista. Eu acho que essa visibilidade me dá uma certa segurança de pessoas que podem vir tentar me fazer algum mal”*, porém, ao mesmo tempo, não deixou de comentar os cuidados ao movimentar-se pela cidade: *“Eu procuro andar em lugares bem*

movimentados aqui, voltar pelas principais". O fato da nossa colaboradora ser uma mulher trans é um agravante da violência de gênero relacionada à mobilidade socioespacial. De acordo com Villagrán (2017, p. 132) os corpos em maior ou menor medida são disciplinados a partir de um conjunto de valores e expectativas que variam certamente, mas que no geral representam o conjunto hegemônico de determinada sociedade, nesse sentido, o corpo da nossa colaboradora expressa exatamente o contrário, exterioriza afirmação e resistência, ampliando ao nosso ver, as possibilidades de violências de gênero. Como afirma a referida autora "[...] el cuerpo como un espacio social no es neutro ni está al margen de las tensiones que genera en la interacción social". Indagada sobre os assédios na rua afirmou: *"De bike não, a pé sim. Tem uma área, na guaicurus, que tem a rodovia que vai para UFGD, tem um setor, uma parte dela que seria sentido ao Indaiá, ele tem muita fábrica de madeira, serralheria, então vira e mexe tem um cara ou outro"*.

Perguntada sobre como interpretava sua mobilidade, afirmou: *"Para ir para o centro e para outros lugares da cidade estou bem desprovida de mobilidade"*. Diante da quantidade de bicicletas por nós observadas, indagamos a sua utilização e obtivemos como resposta: *"Uso também, não tanto para trabalhar, mas para ir para outros lugares, até porque a carteirinha do ônibus eu uso para fazer o estágio, eu não consigo utilizar ela várias vezes ao dia, então se precisar ir para uma farmácia ou mercado eu vou de bike"*. A colaboradora, portanto, utiliza pelo menos três modais (a pé, ônibus e bicicleta) para atender suas necessidades cotidianas, compondo um arranjo de estratégias que variam de acordo com a atividade fim e que expõe seu corpo de maneira diferenciada no espaço, com experiências e percepções também diversas.

Ao chegarmos no ponto de ônibus, havia algumas pessoas aguardando o ônibus. A sensação era de tranquilidade e não havia pressa. Como nossa colaboradora chegou e não cumprimentou ninguém, questionamos sobre a sociabilidade no transporte público: *"Para voltar, eu acabei fazendo... não vou falar amizade, porque eu não faço ideia do nome da gata, mas tem duas outras mulheres que trabalham também e moram no Flórida, num bairro aqui próximo, e aí a gente sempre conversa quando a gente volta no ônibus e a gente se encontra no terminal"*.

O primeiro trecho a pé durou 18 minutos, sendo nove deles parado esperando o ônibus. Ao embarcarmos, os ruídos aumentaram devido ao motor do ônibus e aos buracos presentes nas vias, porém, era perfeitamente possível estabelecer um diálogo. O ônibus não estava lotado, visto que o embarque aconteceu no ponto final/inicial, possibilitando a escolha dos assentos. Ao desembarcar, nossa colaboradora foi questionada por uma usuária sobre onde ela estava, afirmando para nós, posteriormente, que ela é a *"amiga que conversa as vezes"*. A duração

total do trecho foi de 15 minutos, como o movimento tendo sua velocidade diminuída ou cessado pelas curvas, paradas nos pontos e semáforos.

Ao desembarcarmos e iniciarmos a caminhada final, indagamos sobre o fato dela andar a pé pela cidade: *“A pé eu também gosto de andar, várias vezes, inclusive eu já voltei a pé”*, porém, afirmou que nos dias que ela realiza aplicação de hormônios fica impossibilitada devido aos efeitos colaterais, ou seja, mais uma vez sua condição de mulher trans influencia na sua mobilidade socioespacial, influenciando no modal em que ela ocorrerá.

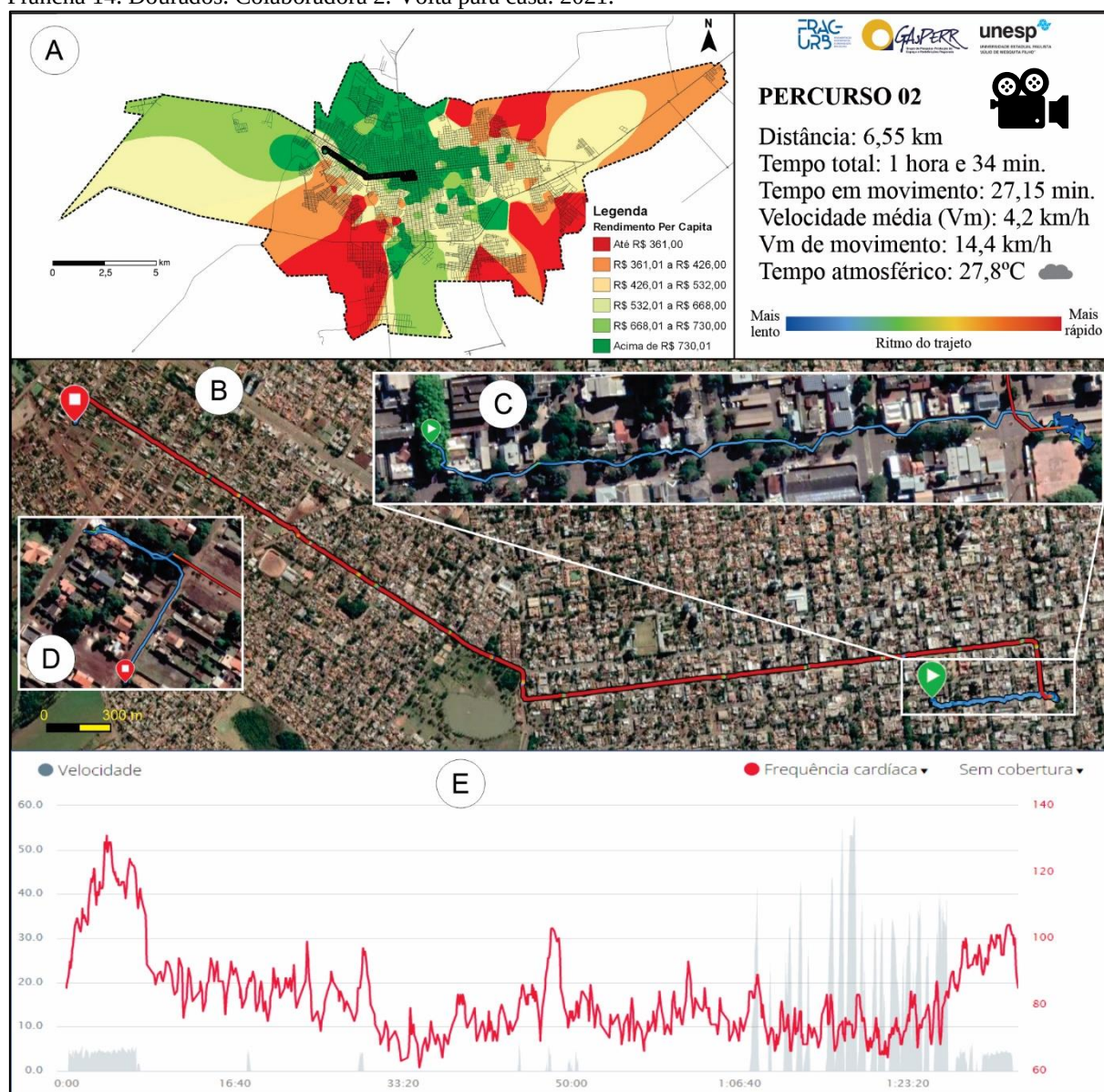
A caminhada do ponto em que desembarcamos até o seu trabalho durou cinco minutos, foi realizada em ritmo lento e sem maiores preocupações. Ao final a distância percorrida em todo percurso foi de 6,4 km e o tempo total foi de 38 minutos, sendo que apenas 23 minutos foi de movimento, ou seja, grande parte do tempo, nossa colaboradora encontrava-se parada.

Iniciamos a volta às 12h25min e estava muito calor, com a temperatura marcando 27,8°C, porém a sensação térmica era certamente maior. Saímos a pé em direção ao terminal (prancha 14 – figura C), com a nossa colaboradora acendendo um cigarro e andando num ritmo acelerado para não perder o ônibus. Perguntamos se havia alguma insegurança no trecho, prontamente respondido: *“Aqui (próximo a um hotel), porque geralmente tem uns caras que estão fazendo alguma coisa nesse hotel, ou enfim, aí costumam mexer”*; *“Dentro do busão não é algo frequente, eu não tenho nenhum relato, mas na rua isso é diferente”*, expressando, portanto, como o assédio é um dos elementos que se relaciona com o gênero e implica nas estratégias da mobilidade socioespacial dos sujeitos, inclusive determinando os caminhos ou então o modal escolhido, em caso de opção. Além disso, a insegurança e a violência sexual são temas que devem ganhar relevância em qualquer abordagem sobre a mobilidade socioespacial das mulheres pois constitui-se, dentre outros aspectos, em obstáculos para o uso e apropriação do espaço como aponta Villagran (2017).

Perguntada se já deixou de frequentar determinados lugares por ser uma mulher trans afirmou: *“Magina, só se eu estiver feia, o que é difícil”*, demonstrando vaidade, que inclusive foi percebida por nós quando passamos em faixadas espelhadas: *“Os espelhos são meus amigos e eu sempre dou uma olhadinha, eu amo. Porque é isso, eu vou para um lugar onde eu chego e vão olhar para mim, no começo era mais, mas agora ainda olham, obviamente”*. Esse é um exemplo de como os corpos interagem com as formas espaciais com desdobramentos na dimensão estética e emocional.

A seguir, podemos observar a prancha 14 com o percurso de volta para casa.

Prancha 14. Dourados. Colaboradora 2. Volta para casa. 2021.



Fonte: Trabalho de campo. Elaboração: Rafael Bastazini. 2022.

Ao chegarmos no terminal, aguardamos inicialmente em pé, até o momento em que nossa colaboradora identificou que o ônibus já havia passado: “*Aparentemente o HU já foi, porque eu vejo sempre por uma colega minha e ele não está por aqui*”, continuou: “*Eu evito ao máximo perder o ônibus porque é isso, é o mais viável, eu tenho carterinha de estudante então eu pago metade, pago R\$ 1,75. Com Uber eu não vou embora por menos de 10 reais, 15 reais, que é basicamente o que eu gastaria de ônibus a semana inteira, o Uber é a última, das últimas opções, a pé para mim é mais viável do que ir de Uber, como eu estava dizendo. Os motoristas também, as vezes são grosseiros, tem uns outros que são mais legais, mas eu chego, coloco meu fone também*”. Nesse caso, a limitação financeira é decisiva para a não utilização do aplicativo, enquanto que a opção de não ir a pé foi justificada da seguinte maneira: “*O rolê*

de ir a pé também as vezes não compensa porque eu vou fazer uma hora, uma hora e meia a pé, e aí por exemplo; a gente chegou meio dia e meio, meio dia e quarenta praticamente, e aí uma hora e meia ou esperar o ônibus uma hora, prefiro esperar uma hora". Diante do tempo de espera, a colaboradora foi na praça que fica em frente ao terminal fumar um cigarro e realizou uma comparação do transporte público de Dourados com o da cidade de Limeira/SP, onde morava anteriormente: *"Não tem comparação, lá existe mobilidade, lá com um ônibus eu rodo a cidade inteira. Lá tem vários assim (interbairros), aqui não faz de um lado da cidade ao outro sem parar aqui. Se eu pego o HU e eu preciso ir para o shopping, eu preciso descer aqui e daqui pegar um até o shopping. Pega a Marcelino, se você tivesse um ônibus que pelo menos cruzasse a Marcelino inteira, já seria alguma coisa, mas até para isso tem que pegar dois ônibus*". Essa reclamação é interessante pois expressa como o padrão concêntrico das linhas⁵⁷ impossibilita o fácil acesso a todas as porções da cidade. Se a lógica centro-periférica vem sendo sobreposta pela lógica fragmentária, a não adequação do transporte público a esse novo padrão de estruturação do espaço se constitui em mais uma barreira a sua apropriação por todos os segmentos econômicos, consequentemente, estratificando o acesso a partir do modal, com vantagem para os individuais (carro e moto).

Esse primeiro trecho durou 1h7min, sendo que a caminhada durou sete minutos, enquanto que a espera no terminal foi de uma hora. Nesse tempo, pouco utilizou o celular afirmando que não possuía dados móveis e que escutava música nos seus Airdots: *"Aí eu os coloco, não tenho internet mas as playlists já estão baixadas e venho mandando uma música. Para mim é mais significativo quando eu vou... agora para voltar não, as vezes eu ouço. Tem uma outra moça que eu conheço e a gente vem conversando*". Certamente ela não passou esse tempo ouvindo música porque interagimos continuamente. Ao embarcarmos, o ônibus estava relativamente vazio, o ruído aumentou com o barulho do motor e ela foi decidida aos assentos elevados, perguntamos o porquê do lugar: *"Para vir, engraçado, agora não está tanto sol, mas de manhã já tem um solzinho, então quando todo mundo do ônibus vem de um lado para não pegar sol eu vou do outro porque eu fiz um checkup de vários exames para ver como estavam as coisas e tudo mais. Tudo impecável, menos a minha vitamina D. Aí eu comecei a pegar o ônibus todos os dias daquele outro lado para pegar esse solzinho*". Soto-Canales e Ferniza-Quiroz (2021) em sua pesquisa sobre violência de gênero na Área Metropolitana de Monterrey, no México, apresenta um mapa de calor dos assentos dos ônibus escolhidos pelas mulheres. Nesses mapas, percebe-se que os últimos assentos são evitados, enquanto que os preferidos são

⁵⁷ Para visualizar as linhas e os horários, acesse: <https://www.viacaodourados.com.br/horarios-linhas-viacao-dourados>

aqueles próximos do motorista. No caso da nossa colaboradora, essa estratégia não foi verificada, expressando, mais uma vez, a diversidade de motivos que influenciam nas tomadas de decisões.

O trecho durou 20 minutos, nesta parte, nos relatou seus planos de vida, suas expectativas com a graduação, dentre outras coisas. Também mencionou sobre as desigualdades observadas na cidade: *“Você vê nitidamente quando passa pelo Parque do Lago, ali o asfalto é muito bom, aí quando a gente entra (para o bairro) você já percebe que está num bairro mais pobre”*. De fato, sua observação era pertinente, quanto mais nos afastávamos do centro e nos aproximávamos da sua residência, a infraestrutura viária piorava.

Descendo do ônibus (prancha 14 – figura D), a colaboradora foi até uma conveniência comprar água e comentou: *“Os profissionais, os trabalhadores, já observando a gata como é gostosa. Aqui geralmente tem uns caras muito estranhos, com carros aleatórios que param aqui aleatoriamente, alguns mexem... depende muito do meu humor eu ignoro, as vezes eu volto para saber qual que é e pergunto – Qual é a sua? Aí ou ficam constrangidos, nunca foram agressivos porque eu acho que quando eu coloco minha agressividade primeiro aí não rola”*, mais uma vez apontando como a questão do gênero é presente nas práticas espaciais.

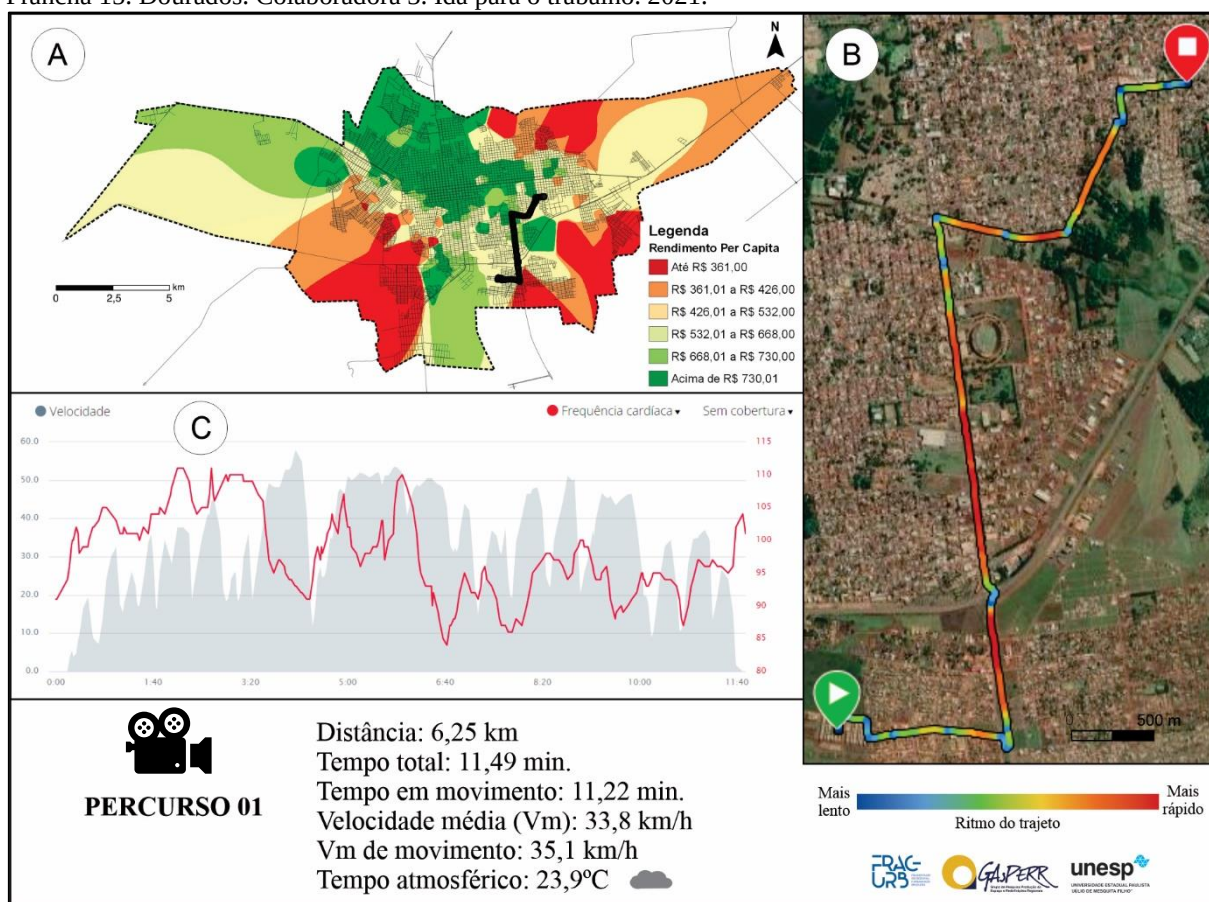
O processo de construção da sua identidade também foi determinante em tempos passados, na forma como se movimenta atualmente: *“Uma coisa sobre o trajeto que hoje eu acho que já não ligo muito, mas antes eu tinha muito uma tendência que eu não conseguiria andar assim, do jeito que estou, por que? Saio de casa, maquiada, bonitinha e tal, durante o trabalho vai base, vai batom, vai tudo. Então antes eu não conseguia tirar a máscara para fumar um cigarro na rua que na minha cabeça as pessoas iriam olhar para mim, iriam ver a marca de um buço, alguma coisa e iriam me deslegitimar. Hoje, só vou, fumo um cigarrinho, tomo uma aguinha”*. Ressaltamos, como afirma Barbosa (2014), que a dimensão política deve ser encampada na apreensão da mobilidade socioespacial, considerando a possibilidade de uso e apropriação do espaço pelos sujeitos. Por fim, esse trecho final durou sete minutos.

Em síntese, o tempo total do percurso foi de 1h34min, sendo que o tempo em movimento foi de 27 minutos, portanto o tempo das pausas totalizaram 1h7min. Em termos percentuais, significa que nossa colaboradora permaneceu 72% do tempo parada, sobretudo no terminal aguardando o ônibus. Vale ressaltar, que era um dia útil, com os horários normais da linha. No ônibus as pausas se resumiram aos pontos de parada e aos semáforos, porém com boa fluidez no trânsito.

4.3.3 “Não tem outra forma para sair dali”: a BR 163 e suas implicações

Nossa colaboradora tinha menos de 30 anos, era natural de Dourados/MS, possuía o ensino médio completo, era divorciada e morava apenas com a filha em apartamento próprio no Residencial Idelfonso Pedroso, empreendimento produzido no âmbito do PMCMV contemplando a faixa 1,5 do Programa (prancha 15 – figura B). O empreendimento foi construído na modalidade vertical, em blocos, contanto com portaria, quadra e cercado por alambrado. O sorteio do seu apartamento aconteceu no ano de 2016 e ela se mudou para o residencial a aproximadamente três anos. Conforme podemos observar na prancha 15 - figura A, seu bairro possui renda mediana assim como seu local de trabalho, uma sorveteria gerenciada pela sua mãe. Seu percurso foi realizado com carro próprio.

Prancha 15. Dourados. Colaboradora 3. Ida para o trabalho. 2021.



Fonte: Trabalho de campo. Elaboração: Rafael Bastazini. 2022.

Iniciamos o percurso com a colaboradora enfatizando sua condição de mãe solo, mencionando que o filho sempre é da mãe e que em um momento de sufoco precisa de alguém para ajudar com a criança (10 meses). Essa condição implicava diretamente na sua intenção de alugar o apartamento para morar mais próxima ao trabalho, tanto por questões de economia e

conforto, como também para estar próxima da mãe e ter ajuda com a criança. Além disso, mencionou que se sente sozinha no residencial, apesar da ajuda da família. Sobre seu trabalho, mencionou que trabalha de terça a sexta e também em um domingo do mês. Nos finais de semana faz unha e cabelo para complementar a renda. Mesmo assim, recorreu ao Centro de Referência da Assistência Social para conseguir o Bolsa Família e adicionar a sua renda. Nesse momento, perguntamos com quem a criança ficava: explicou que deixava a filha com uma babá, que era moradora do residencial e tinha que ficar em casa para também cuidar da sua filha. Nesse ponto, chamamos a atenção para rede de apoio e vínculos que se estabelece nesses espaços, não apenas para os cuidados com as crianças, mas também para o auxílio com alimentos, remédios e outras demandas.

Questionada sobre a opção pelo carro, mencionou que o nascimento da filha foi determinante, visto que antes disso, deslocava-se de bicicleta e após completar 18 anos ela comprou uma moto. Sobre a experiência de utilizar a bicicleta na cidade mencionou: *“Quando eu tinha 17 anos, em dezembro, bem perto do natal e eu trabalhava no centro, roubaram a minha bicicleta, porque eu ia de bike trabalhar, eu trabalhava numa loja de perfumaria... eu saia no horário das 22h, 22h30min que é o horário que fecha o centro no final do ano e aí na hora que eu estava chegando em casa um ladrão me surpreendeu, me espancou e eu fui assaltada. Então eu fiquei muito traumatizada, e aí foram dias difíceis. Aí depois disso eu tirei minha habilitação e comprei moto”*. O episódio é um exemplo de como as experiências urbanas determinam, em maior ou menor medida, os espaços, os horários, seu comportamento e o meio de transporte que irá utilizar para movimentar-se na cidade.

Em relação ao trajeto, o movimento intensifica-se a depender do horário, como iniciamos o percurso às 7h48min, o trânsito estava tranquilo. Porém, nossa colaboradora mencionou: *“Só que ali às 6h30min da manhã, na BR para atravessar aquilo ali, já morreu tanta gente, tanta gente que agora eles resolveram fazer um viaduto, mas já morreu tanta gente ali naquela travessia. Eu tenho muito medo dali, por isso também que eu quero me mudar”*, apresentando fatores de ordem espacial que também influenciam na sua decisão de querer mudar do seu apartamento. Nesse momento, aproveitou para mencionar o preço do combustível: *“Muita rodovia e o preço do combustível é muito alto, entendeu?”*, afirmando que devido às obras na intersecção entre a BR-163 e a MS-156, na volta do trabalho era teria que fazer o retorno, gastando mais combustível: *“E aí quem tem bike e moto consegue atravessar, mas nossa, muito acidente tem aqui, você não tem noção, agora deu uma diminuída, mas no começo assim que saiu o condomínio, assim que inaugurou e o pessoal foi mudando e essa via foi sendo mais usada, meu Deus, era muito acidente, eu morria de medo. Porque os*

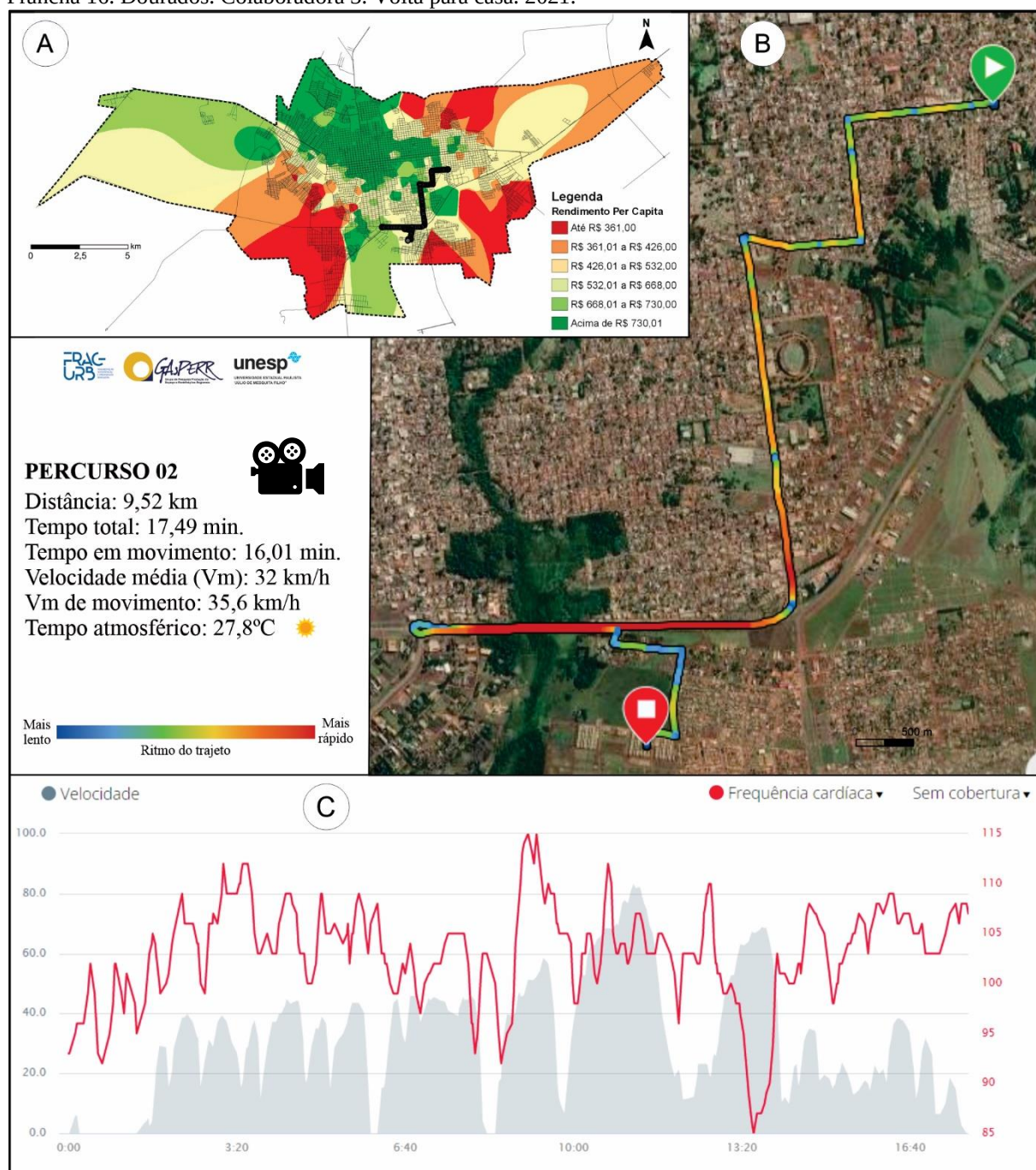
outros bairros mais para baixo, a BR tem túnel, então o caminhão passa em cima e você vem do outro bairro e você passa pelo túnel, por debaixo da BR e aqui não tem essa acessibilidade”.

De fato, ao chegarmos na MS-156 a quantidade de bicicletas transitando pelo acostamento era significativa e a rodovia era claramente a principal via para o acesso a área central da cidade. A partir do adensamento da ocupação dessa porção sul, sobretudo por empreendimentos ligados à política habitacional, os acidentes e o trânsito intensificaram-se.

Em síntese, a distância percorrida foi de 6,2 km e o tempo total foi 11m49s, sendo que o tempo em movimento foi 11m22s, ou seja, ocorreram poucas paradas ao longo do percurso. Destacamos que os atritos que diminuíram a velocidade do movimento ocorreram a partir das mudanças de direções, como conversões ou rotatórias.

A seguir, podemos observar a prancha 16 com o percurso de volta para casa.

Prancha 16. Dourados. Colaboradora 3. Volta para casa. 2021.



Fonte: Trabalho de campo. Elaboração: Rafael Bastazini. 2022.

Iniciamos o percurso de volta às 18h13min, estava muito calor e a temperatura apontava 27,8°C. Somente ao manobrar o carro para iniciar o percurso já percebemos que o movimento era maior, endossado pela colaboradora: “A volta é mais tensa e mais demorada”. Continuou: “Agora já vai ter acalmado um pouco o trânsito eu acredito, só que tem vezes que a fila está no Assaí até lá na rotatória, fica 20 minutos para atravessar a rodovia”. Esse trecho mencionado pela colaboradora é próximo a BR-163, na rua Cel. Ponciano. De fato, como

podemos observar na prancha 16 – figura B, nessa parte a velocidade não diminuiu, ou seja, o trânsito estava tranquilo.

Retomamos as questões envolvendo a BR-163 e os acidentes que ali ocorrem: *“Muita morte de pedestre, ciclista e moto, principalmente. Teve um caso do rapaz, ele até morava ali no condomínio, ele e a esposa: ele estava vindo almoçar naquela avenida e o caminhão passou por cima dele”*; *“Já teve muito acidente de criança vindo da escola, que as vezes não tem vaga na escola do bairro, então tem que ir para outro bairro, e para sair dali é só atravessando a rodovia, não tem outro jeito”*; *“Não tem outra forma para sair dali, a não ser que de a volta pela fazendinha só que sai lá no Jockey Club, e a fazendinha a noite é perigoso, fica muito assustante lá. Meio periferia ali, invasão de moradores que ficam para lá, entendeu?”*. A localização do residencial entre as rodovias e a Zona Especial de Interesse Ambiental, cortada pelo Córrego Paragem, impõem que qualquer intenção de ocupar outra porção da cidade perpassasse, necessariamente, por essas duas vias. Isso quer dizer que contraditoriamente, constituem-se em infraestruturas que promovem o movimento, ao mesmo tempo em que o desencoraja, sobretudo a depender do modal em que o movimento ocorrerá, com implicações maiores, como pode ser notado a partir do relato, para quem utiliza bicicleta, motocicleta ou é pedestre. Dessa forma, se uma das características da fragmentação é a produção descontínua do tecido urbano com rebatimentos sobre o movimento ou permanência de determinados segmentos econômicos em seus espaços, o caso da nossa colaboradora é ilustrativo de como esse movimento ocorre - não somente, mas em maior medida - para atividades obrigatórias como o trabalho (a depender, obviamente, do segmento econômico analisado). Diante da dificuldade em acessar outras porções da cidade, a permanência no espaço do bairro se torna central para compreendermos as práticas espaciais desses sujeitos.

Nesse contexto, indagamos sobre questões referentes ao lazer: *“Aqui no bairro tem as conveniências, a gente vai passar aqui pelo contêiner, se chama contêiner essa conveniência, assim, o fluxo de pessoas é imenso aqui final de semana, tudo lota e eu não gosto muito desse tipo de lugar, aí eu fico mais restrita, quase não saio, final de semana geralmente eu vou na minha mãe, fico por ali com minha filha, ou eu fico em casa, ou eu vou na casa da minha irmã mais nova que mora no centro”*. Como mencionado, a permanência no espaço do bairro e a busca por opções de lazer ocorre por fatores de inúmeras ordens (econômico, familiar, pessoal, espacial etc.), mas chamamos a atenção de como a distância absoluta, os obstáculos no caminho e a ausência de transporte público de qualidade influenciam na permanência. Questionada sobre o lazer da sua vizinhança afirmou: *“O pessoal fica muito ali, quase não sai, na frente dos apartamentos, as crianças brincando no parquinho e na quadra, e esse é o lazer deles, é ficar*

li. Porque eles, a maioria ali é baixa renda, claro que tem pessoas que ganham mais ali, tem carro bom e tal, só que tem muitas pessoas que é bem baixa renda que não consegue pagar a taxa de condomínio, que não consegue pagar a energia, que não consegue pagar a água”. As condições econômicas também têm um peso explicativo relevante ao pensarmos no movimento, sobretudo se ele acontecer de carro ou moto, adicionado pela atividade final que se relaciona, incidindo, portanto, na mobilidade socioespacial desse segmento econômico.

Indagada sobre sua visão do lazer e do que seria o centro, afirmou: “Quando eu estou indo para as Casas Bahia, Pernambucanas, esse é o centro, onde ficam as lojas grandes, Gazin, esse é o centro. Como eu vou dizer, tem bairros, igual aqui, que tem muita coisa, igual ao Parque das Nações 2, tem lotérica, posto de gasolina, tem loja de roupa, loja de calçado, parece que é outra cidade lá, só que o centro de Dourados ele é isso, é as lojas maiores. Riachuelo que o pessoal vai, agora tem o Dourados brilha que enfeita a cidade, a praça... e aí a prefeitura enfeita a praça e o pessoal vai a noite, leva as crianças pra ver as luzes, tem o shopping que também fica bem bonito, vou até levar minha nenê para tirar foto com o papai noel”. Essa visão reproduz o entendimento do centro enquanto espaço de consumo, concentrando as grandes redes varejistas do Brasil, ao mesmo tempo, demonstra como o centro da cidade, se qualificado com atrativos, também se torna um espaço de apropriação coletiva não voltado para o consumo de mercadorias, como quando as luzes natalinas são instaladas.

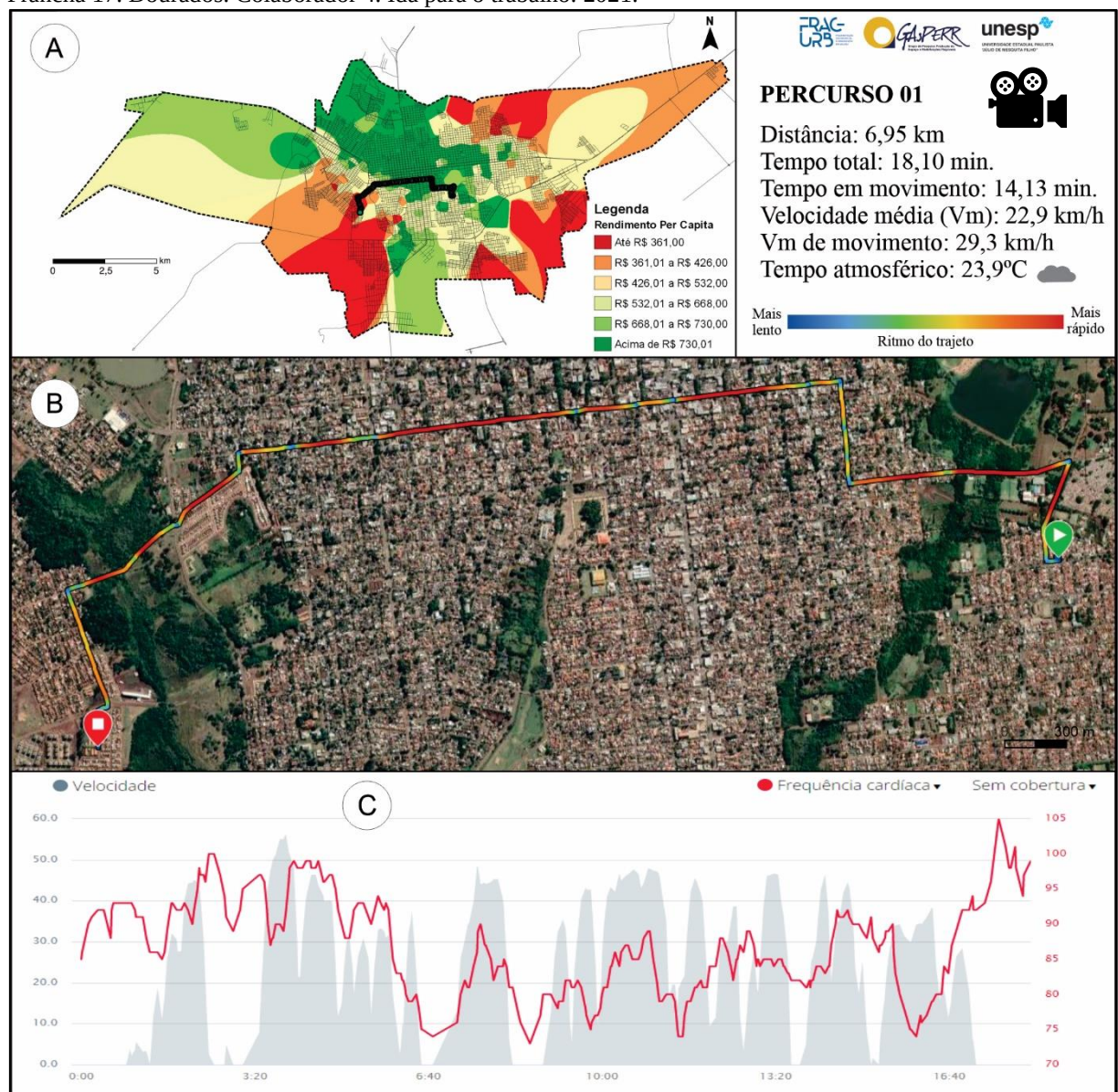
Perguntada sobre a porção noroeste da cidade, que concentra os ERFs de alto padrão afirmou: “O pessoal geralmente vai para lá, o pessoal pobre, vai para esses lugares, o Ecoville, o Hectares, para tirar foto, sentar no gramado e tomar tereré. É um lugar muito bonito, eles levam as crianças, as crianças brincam no gramado fora do condomínio, senta, toma tereré e passa a tarde ali, anda de patins. Aproveitam porque lá é duas vias, tem o gramado por fora do condomínio e o pessoal aproveita, luxando no lugar dos ricos, porque os ricos mesmo, o pessoal que mora lá não aproveita, é só do condomínio para dentro”.

Em síntese, a distância percorrida foi de 9,5km e o tempo total foi de 17min49s, sendo 16 minuto em movimento e o restante parado. Destacamos os trechos nos quais a velocidade foi reduzida, fato que ocorreu no bairro em que trabalha e no bairro em mora, enquanto que nos trechos em que esteve na Cel. Ponciano e na BR-163 a velocidade foi maior, assim como seu estado de atenção. Nos outros momentos, não houve alterações significativas no comportamento da colaboradora, transcorrido o percurso com tranquilidade.

4.3.4 De carro de periferia para periferia

Nosso colaborador tinha menos de 30 anos, possuía ensino superior completo, era professor, morava em casa alugada com o companheiro no Conjunto Habitacional Izidro Pedroso (prancha 17 – figura B) e possuía renda superior a três salários mínimos. Conforme podemos observar na prancha 17 – figura A, seu bairro localiza-se em uma área com renda *per capita* mediana, enquanto que seu local de trabalho, uma escola estadual, localiza-se numa área com renda *per capita* baixa. Seu percurso foi realizado com carro próprio.

Prancha 17. Dourados. Colaborador 4. Ida para o trabalho. 2021.



Fonte: Trabalho de campo. Elaboração: Rafael Bastazini. 2022.

Iniciamos o percurso às 6h48min, a temperatura era de 23,9°C e o padrão inicial é majoritariamente residencial com ruas bastante arborizadas. Quem dirigia o carro era seu companheiro, que o levava praticamente todos os dias ao trabalho, portanto o diálogo estabelecido durante o trajeto envolveu os dois. Era o primeiro ano que o colaborador ministrava aulas na rede estadual, logo, seu horário de entrada na escola é anterior às 7h da manhã, nesse sentido, seu companheiro comentou: *“Tem dia que levo e falo: meu Deus, como é que voltei para casa?”* reclamando do horário.

Desde que começou a trabalhar, nosso colaborador realizou o percurso somente de carro: *“Eu acho que só fui de carro até hoje, nunca cheguei a ir de ônibus. Eu vou, quando não é meu companheiro que me leva, eu pego uma carona com um colega que mora aqui perto, ou eu vou de Uber, mas eu nunca peguei ônibus, na verdade eu nem sei se tem ônibus para lá”*. A sensação era de tranquilidade no interior do veículo, apenas com um cruzamento que exigiu maior concentração por parte do condutor e com o movimento maior no sentido contrário.

Questionado sobre a viabilidade de outros meios de transporte, nosso colaborador afirmou: *“É uma cidade plana, como você pode notar, se você tiver uma bike é tranquilo, você não vai pegar grandes subidas, nem grandes ladeiras. Você vai conseguir andar tranquilamente, mas assim, é difícil, se você não tiver um carro, que é uma cidade muito quente, algumas coisas não são tão perto, embora a cidade não seja muito grande, então eu acho que um carro ou uma moto faz a diferença sim”*. Chamamos a atenção para o seguinte trecho: ***“algumas coisas não são tão perto, embora a cidade não seja muito grande”***, essa constatação é ilustrativa de como a ampliação do perímetro urbano, portanto da possibilidade de produção da cidade descontínua, influencia nas distâncias absolutas e também na percepção do que é perto e do que é longe. Além disso, o modo como essas distâncias absolutas podem ser superadas também atua na percepção. Isso quer dizer que fatores de ordem objetiva e subjetiva compõem a compreensão espacial dos sujeitos na leitura que realizam da cidade, definindo se determinada área é facilmente acessível ou não.

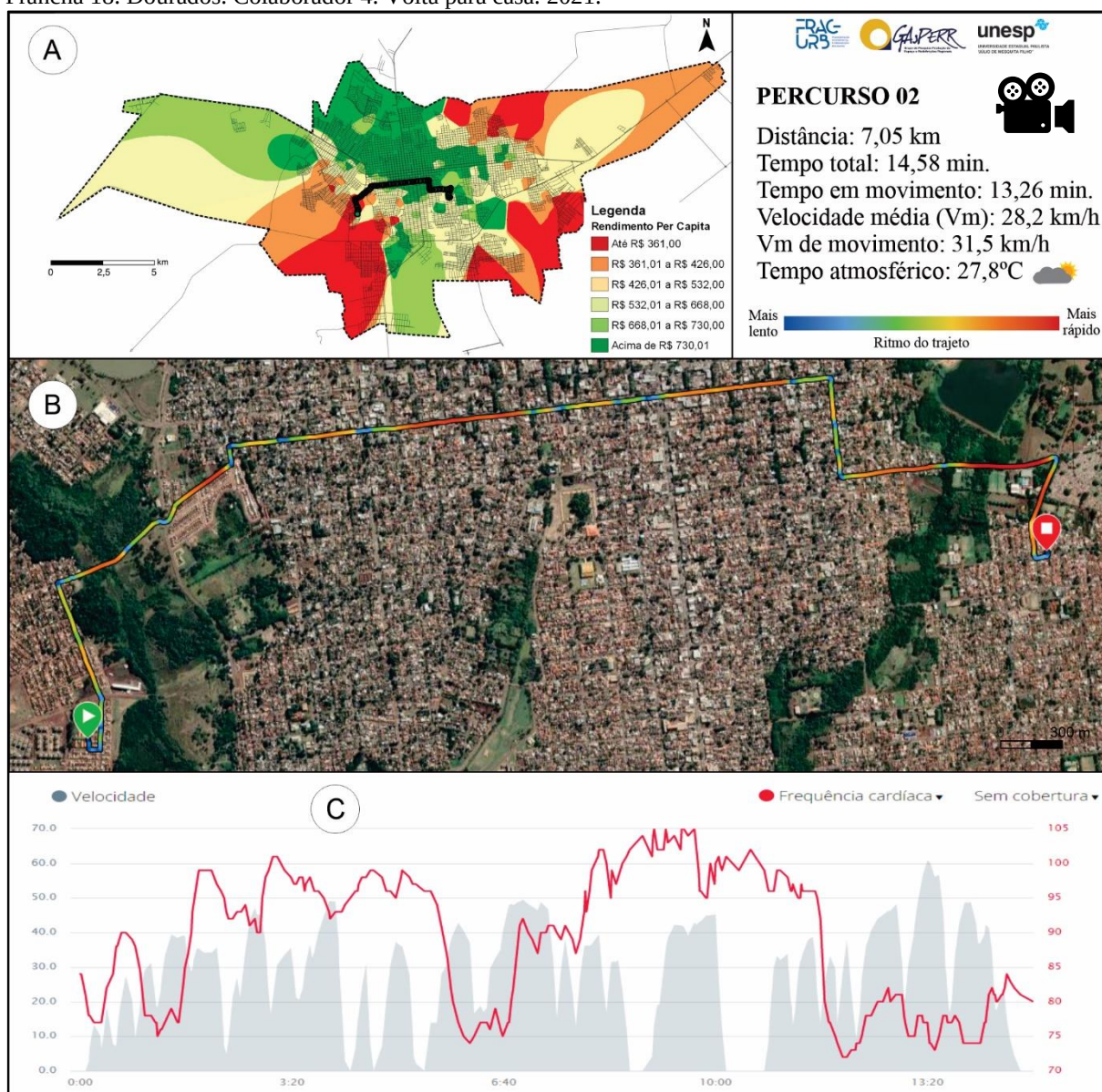
Questionados se realizavam caminhadas, seu companheiro afirmou: *“Ir para a academia. São basicamente coisas quando precisamos ir no bairro mesmo, como na academia, ou ir passear com os cachorros, ou no máximo uma frutaria, coisas ali próximas. A gente não faz deslocamentos maiores a pé não”*. Nesse caso, percebe-se a importância da oferta de serviços, comércio e espaços públicos no bairro, de modo que se o padrão for estreitamente residencial, inibe, em parte, as caminhadas pelas proximidades. Outro fator que influencia em andar a pé é a segurança, nesse sentido, perguntados se consideravam a cidade segura, nosso colaborador afirmou: *“Eu acho que no geral sim, eu acho que o receita é que eventualmente é*

sofrer algum assalto, alguma coisa, mas eu acho que é bem menor do que por exemplo quando a gente sai numa cidade maior que a gente não conhece. Por mais que ali (onde moram) seja um bairro periférico eu não tenho nenhuma questão para andar não”; “acho que para nós, talvez mais do que para outras pessoas, acho que para um indígena responder se Dourados é uma cidade segura, iria ser bem difícil ele dizer que sim. Aí eu acho que tem a galera da perifa mesmo, que sofre um pouco mais, mas para gente não é tão...”. Figueiredo (2016) aponta questões pertinentes sobre a (in)segurança urbana na cidade associada às diferentes formas de morar e viver na cidade com rebatimentos no distanciamento entre os diferentes segmentos econômicos; em relação aos indígenas, inúmeros trabalhos (IORIS; BENITES; GOETTERT, 2019; COLOMA; HOFFMAN; CROSBY, 2006; MOTA, 2011; ORELLANA *et al.* 2016) sustentam a afirmação do nosso colaborador, de modo que as violências vividas por essa população são múltiplas e recorrentes.

Em síntese, a distância percorrida foi de 6,9 km e o tempo total foi de 18min10s, sendo que o tempo em movimento foi de 14min13s, ou seja, o tempo parado foi de 3min57s. Esse tempo parado ocorreu sobretudo pela presença de semáforos ao longo do percurso, implicado em paradas obrigatórias. O trânsito estava relativamente tranquilo, com exceção de alguns cruzamentos. Os ruídos não incomodavam, com exceção dos momentos em que as motocicletas passavam ao lado do carro. A sensação de tranquilidade e segurança predominou durante todo o percurso.

A seguir, podemos observar a prancha 18 com o percurso de volta para casa.

Prancha 18. Dourados. Colaborador 4. Volta para casa. 2021.



Fonte: Trabalho de campo. Elaboração: Rafael Bastazini. 2022.

Iniciamos o percurso de volta às 11h24min, estava muito calor, a temperatura registrava 27,8°C e chovia brandamente no momento. Diferentemente da ida, na volta o som do carro estava ligado. A ordem era a mesma, o companheiro dirigindo, nosso colaborador ao seu lado e nós no banco traseiro. Indagamos se era sempre assim: *“Se ele dirigisse eu estava tranquilo, o carro estaria na mão dele e eu ficaria em casa. Mas ele está no processo de tirar”*; indicando que sua presença só ocorrerá até o momento em que o nosso colaborador receber sua habilitação. Perguntamos se o trânsito da volta é mais denso: *“Depende do horário, esse horário é mais... depois que deu o pico das 11h, 11h e pouquinho, fica um pouco mais tranquilo, mas não muda muita coisa não”*, seguindo praticamente o mesmo trajeto que percorreu pela manhã.

Perguntado para seu companheiro como fariam no caso do seu retorno ao trabalho presencial, impossibilitando-o de levar nosso colaborador ao trabalho, afirmou: *“A questão é que, por exemplo, para a gente adotar algo tipo bike, algo mais verde, a distância é muito longa e na escola, por exemplo, não tem infraestrutura para ele tomar um banho a hora que ele chegar. E para mim, que trabalho na UFGD, precisaria de uma bike profissional para ir da onde eu moro até a UFGD... então nesse caso, para o retorno presencial do trabalho, vai ser ônibus, transporte público mesmo”*, portanto, a condição que experienciamos do nosso colaborador era provisória, sendo que o transporte público seria a solução para a sua mobilidade. Diante da renda que possuíam, perguntamos se uma moto não seria uma alternativa, sendo respondido pelo seu companheiro: *“Moto eu já tive, já andei muito de moto quando era novo e tal e é um meio de transporte que eu não tenho mais vontade de adotar novamente por questões de segurança. Mas já andei muito de moto, mas nesse aspecto eu prefiro ir de transporte público do que encarar a moto, ainda mais pegar estrada, enfim, a galera desrespeita demais no trânsito aqui e você está muito sujeito a virar uma estatística aí”*. Segundo Lima, Rottava e Guerreiro (2021), em seu estudo sobre a caracterização dos acidentes de trânsito atendidos pelo SAMU entre 2018 e 2019 em Dourados, concluíram que 52% dos atendimentos realizados pelo SAMU foram decorrentes de acidentes de trânsito; o gênero mais acometido foi o masculino com idade entre 20 e 39 anos, representando 53% do total de vítimas; do total de acidentes, 6% das vítimas estavam a pé, 16% de bicicleta, 66% de motocicleta e 10% de carro; quanto a natureza dos acidentes, 46% foi colisão de motocicleta, 19% queda em motocicleta, 8% queda em bicicleta, 7% colisão de bicicleta e 6% atropelamento. Diante de tal cenário, sua negativa em adquirir uma moto é respaldada pelas estatísticas.

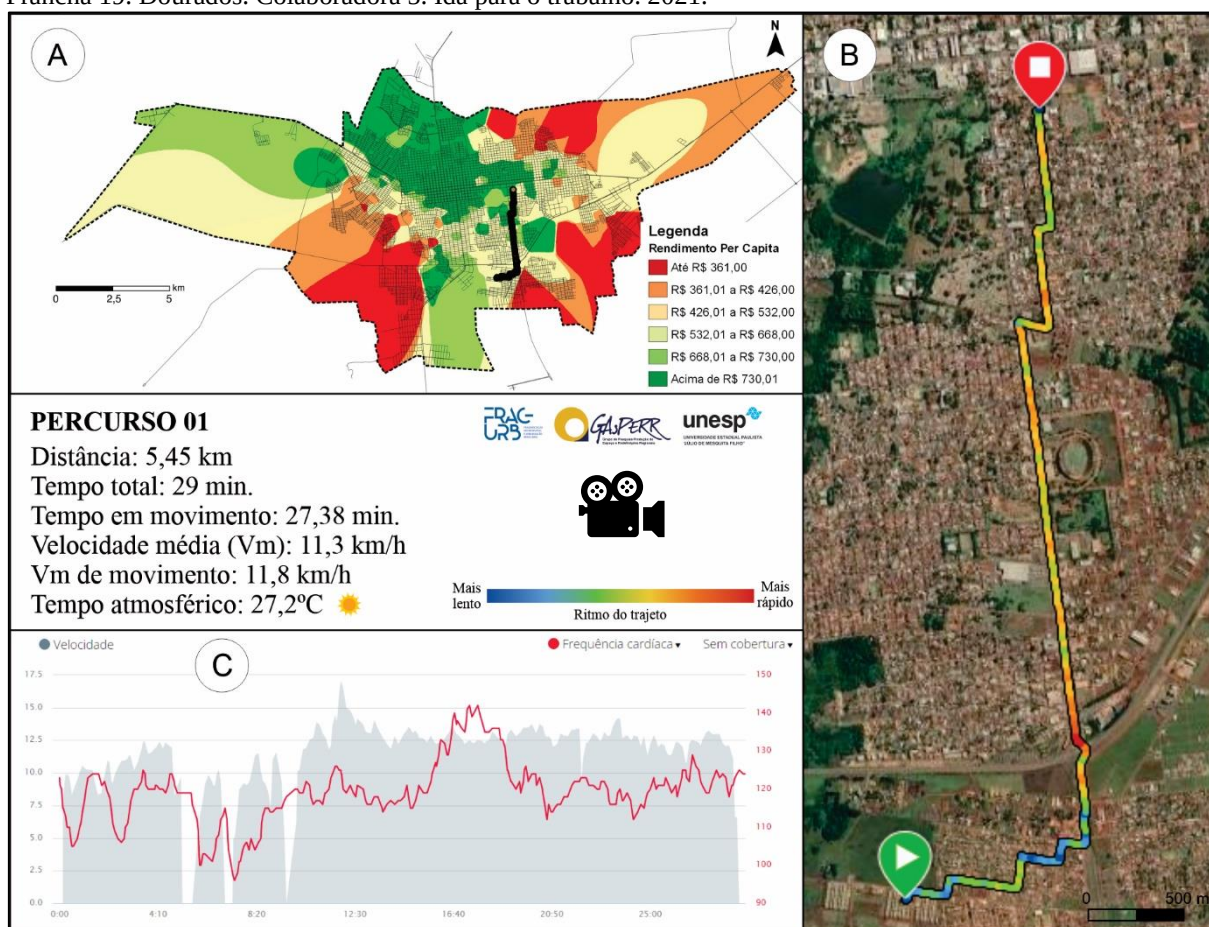
O restante do percurso ocorreu tranquilamente, o trânsito não estava intenso, o fluxo era dinâmico, os atritos ocorriam a partir dos semáforos e a sensação era de tranquilidade. Em síntese, a distância percorrida foi de 7km e o tempo total foi de 14min58s, sendo que o tempo em movimento foi de 13min26s, ou seja, o tempo parado foi de 1min32. Esse tempo parado foi decorrente de semáforos e poucas conversões.

4.3.5 “Esse pedacinho aqui é perigoso”: as mulheres, as bicicletas e a cidade

Nossa colaboradora tinha entre 40 e 60 anos, era natural de Dourados/MS, possuía o ensino fundamental incompleto⁵⁸ e morava no apartamento da mãe com sua filha de 14 anos no Residencial Idelfonso Pedroso, empreendimento produzido no âmbito do PMCMV contemplando a faixa 1,5 do Programa (prancha 19 – figura B). O empreendimento foi construído na modalidade vertical, em blocos, contando com portaria, quadra e cercado por alambrado. Conforme podemos observar na prancha 19 – figura A, seu residencial localiza-se numa área com renda *per capita* mediana, enquanto que seu trabalho localiza-se numa área com elevada renda *per capita*. Nossa colaboradora trabalha como auxiliar de serviços gerais em uma escola, é registrada, não recebe vale transporte, recebe vale alimentação de R\$240 e leva sua marmita para almoçar na escola pois segundo ela: *“é muito longe para voltar para casa”*. Chamamos a atenção para o fato de que este residencial, é o mesmo local no qual a colaboradora do subitem 4.3.3 residia, portanto, qualquer deslocamento para o norte implica atravessar a BR-163, para leste a MS-156, e para oeste a Zona Especial de Interesse Ambiental, cortada pelo Córrego Paragem.

⁵⁸ A escolaridade afeta a mobilidade na medida em que a quantidade de viagens ao dia das pessoas analfabetas ou com o ensino fundamental incompleto é menor comparada com as pessoas com ensino superior completo (VASCONCELLOS, 2016).

Prancha 19. Dourados. Colaboradora 5. Ida para o trabalho, 2021.



Fonte: Trabalho de campo. Elaboração: Rafael Bastazini, 2022.

Antes de mudarem-se para o residencial, a colaboradora e sua mãe moravam no Jardim Flórida, em casa alugada, pagando 600 reais por mês, enquanto que naquele momento, pagavam R\$ 80 de prestação do apartamento mais R\$ 110 de condomínio: “*está bom, graças a Deus, as pessoas reclamam de pagar um pouquinho, mas pelo menos não paga aluguel*”. Nesse caso, podemos notar claramente como dimensão econômica é primordial em detrimento da sua condição espacial, visto que o Jardim Flórida está localizado próximo ao Parque do Lago, com acesso facilitado ao centro da cidade, diferentemente do que no local em que reside atualmente.

Iniciamos o percurso de bicicleta às 6h19min, estava calor e o termômetro registrava 27,2°C. Logo no início, a colaboradora nos informou que passaria na casa de uma amiga para irem juntas. Durante o trajeto no bairro pararam novamente na casa de outra colega, mas ela informou que iria de carro. Perguntamos o porquê de irem juntas: “*Para ter companhia para ir junto, todo dia passo lá, a gente trabalha juntas*”, continuou “*É mais pela companhia, segurança, se acontece alguma coisa com a bicicleta tem alguém*”. Perguntada se ocorre assédio pelo fato de andarem de bicicleta pela cidade, afirmou: “*Com certeza, acontece, por isso que a gente escolhe vir juntas também, porque de manhã quase não tem movimento, então*

a gente procura ir de duas, três para não ter perigo”. Oliveira (2019) em sua pesquisa sobre a mobilidade de mulheres que utilizavam a bicicleta como meio de transporte na cidade de Rio Claro/SP, constatou que o assédio era recorrente. Um trecho específico da fala de uma das mulheres da pesquisa nos chamou a atenção: ela menciona que a velocidade do seu movimento vai influenciar na possibilidade de ser assediada ou não, afirmando que se estivesse de moto, em uma velocidade maior, o assédio provavelmente não aconteceria. Em ambos os contextos, tanto da nossa colaboradora como o das mulheres da pesquisa de Oliveira, fatores de inúmeras ordens irão incidir, a “cultura” do machismo, a objetificação dos corpos femininos etc., mas chamamos a atenção para as relações de poder que se estabelecem no trânsito quando o espaço das vias é compartilhado por caminhões, camionetes, carros, motos e bicicletas: por serem objetos que expressam poder, sobretudo pelas suas dimensões, essas relações desiguais funcionam quase como uma proteção para o assediador, garantido a sua impunibilidade.

Inicialmente transitamos por algumas ruas de terra, porém, a maior parte era asfaltada. O porte das árvores era insuficiente para produzir alguma sombra na rua, intensificando o calor. O padrão até chegarmos na MS-156 era predominantemente residencial, com a presença de alguns terrenos. O movimento de automóveis e pedestres no horário era reduzido.

Perguntamos se o ônibus não era uma alternativa: *“Às vezes, quando estou muito cansada, eu vou de ônibus, mas eu prefiro ir de bicicleta, é mais rápido”*, continuou: *“Tem bastante ônibus nos horários de picos, já passou um 6h. Mas é bem tranquilo também ir de ônibus”*. O fato de não receber auxílio transporte juntamente com as vantagens em utilizar a bicicleta influenciam na decisão da colaboradora. Também é importante ressaltarmos que o tempo de deslocamento tem relevância, visto que de bicicleta na maior parte tempo o sujeito encontra-se em movimento, enquanto que no ônibus, os momentos parados são maiores.

Conforme nos aproximamos da MS-156 os ruídos começaram a aumentar, sendo que nos casos dos caminhões, tornou-se assustador. A seguir, confira alguns ruídos do percurso clicando no ícone.



Nesse momento, o diálogo cessou e a atenção predominou para atravessar a rodovia. Ao atravessarmos nossa colaboradora comentou: *“Aqui é perigoso, mas o restante a gente já acostumou. Já houve muito acidente, acontece mais com moto, algum tempo atrás uma senhora também foi atropelada ali na passarela”*. O espaço na rodovia é dividido entre ciclistas,

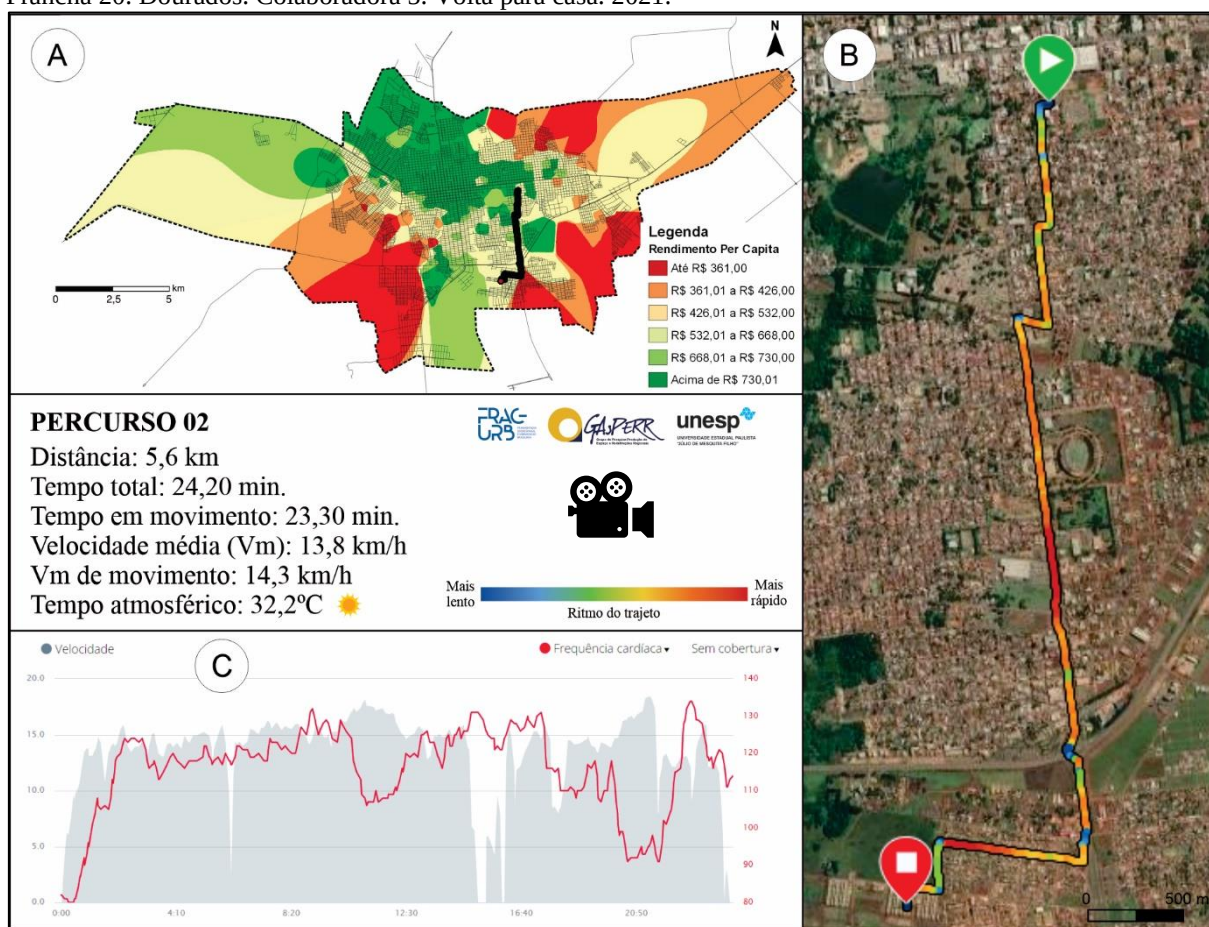
caminhões, automóveis e motocicletas, sem uma clara sinalização das faixas. Apesar de extremamente perigoso, aparentavam tranquilidade. À medida que nos aproximamos do cruzamento entre a MS-156 e a BR-163 ela comentou: *“Esse pedacinho aqui é perigoso, agora a gente já acostumou, no começo a gente ficava com medo”*. Ao atravessarmos este cruzamento, seguimos pela rua Cel. Ponciano.

Nesta rua, o acostamento é bastante irregular, fazendo com que a colaboradora fique próxima da faixa de segurança, aproximando-se a menos de um metro dos automóveis. O padrão torna-se comercial, com borracharias, restaurantes, mercados etc. Os ruídos continuam elevados, porém, com menor presença de caminhões. A velocidade é constante assim como o trânsito. Ao sairmos da rua Cel. Ponciano, os ruídos diminuem juntamente com o tráfego, ao realizar a conversão afirmou: *“Gosto de vir por aqui porque tem menos movimento”*; perguntada se aquele era o caminho diário afirmou: *“Esse daqui eu descobri faz poucos dias, porque eu não sabia vir por aqui aí eu ia só lá pela Coronel, aí as meninas que me ensinaram a vir por aqui”*. Nesta parte, as árvores eram de maior porte, produzindo algumas sombras na rua. Destacamos que o fator principal para a definição dessa última parte do percurso foi a evasão do tráfego intenso, visto que poderiam seguir na rua Cel. Ponciano até a proximidade da escola, porém, devido ao desconforto causado pela ausência de infraestrutura adequada para os ciclistas, o trajeto é desviado.

Em síntese, a distância percorrida foi de 5,4 km e o tempo total foi de 29 minutos, sendo 27min38s o tempo em movimento e apenas 1min22s parado. Chamamos a atenção na prancha 19 para a figura C: podemos observar que o movimento é cessado em poucos momentos e que o nível dos batimentos cardíacos, representativo do esforço realizado no momento, é significativo, com topo de 140bpm. A velocidade foi menor no início do percurso, sobretudo pelas paradas para aguardar as amigas e pela maior quantidade de conversões. Outro ponto que destacamos, é a contradição entre a velocidade e o perigo: na rua Cel. Ponciano as velocidades foram maiores, porém, em alguns trechos não havia acostamento, em outros havia buracos, enfim, uma série obstáculos que aliado ao tráfego intenso, converge para uma situação eminentemente perigosa, com o agravante de que isso ocorre cotidianamente, aumentando os riscos.

A seguir, na prancha 20, podemos observar as características do percurso de volta.

Prancha 20. Dourados. Colaboradora 5. Volta para casa. 2021.



Fonte: Trabalho de campo. Elaboração: Rafael Bastazini. 2022.

Iniciamos o percurso de volta às 16h47min, a temperatura era de 32,2°C e fazia muito calor. Havia mais uma colega de trabalho acompanhando nossa colaboradora, totalizando três mulheres. A animação era maior do que na ida e no início quase não havia movimento de pessoas e automóveis. Perguntado se a tranquilidade permaneceria, respondeu: “*Agora é terrível esse horário, é igual 7h*”, indicando o que estaria por vir. Continuaram conversando e contando histórias no trecho inicial, mencionou apontando para a colega, que ela era a mais rápida, mas que sempre andavam no mesmo ritmo.

Ao acessarmos a rua Cel. Ponciano, o movimento e a atenção voltaram a predominar, assim como os ruídos. Como o padrão nesse trecho é comercial, vimos um bar e perguntamos se novamente se ocorria algum tipo de assédio, acenando positivamente com a cabeça: “*Onde que não tem?*”, nesse momento, uma amiga afirmou: “*E eu que venho sozinha às 7:30, não venho por aqui não, muito escuro, venho por lá*”. Mais uma vez a questão do gênero e do machismo apresentam-se como relevantes na utilização da bicicleta como meio de transporte. Mosquera (2021) investigando a mobilidade de mulheres na cidade média de Villavicencio, na Colômbia, identificou que além dos padrões diferentes dos percursos dos homens, as mulheres

vivem de maneira diferente o espaço da cidade, destacando que as mulheres convivem com o medo constante de serem assediadas ou serem agredidas sexualmente, o que modifica completamente a experiência de estar em movimento pela cidade.

Ao passarmos por determinado ponto, a colega da nossa colaboradora apontou, mencionando que: *“Ontem tinha um pitbull correndo atrás da gente. Te juro, ali na Coronel Ponciano, mas um pitbull enorme. Eu e as meninas corremos tanto. Ainda bem que ele encontrou um motoqueiro para correr atrás”*. Essas ocasionalidades são típicas das experiências (boas e ruins) que os espaços públicos promovem, variando significativamente de acordo com o meio de transporte, com uma abertura muito maior para o pedestre e para o ciclista. Perguntamos se ocasionalmente elas não param em algum lugar, prontamente respondido: *“A gente para ali”*, apontando para um bar, afirmando que paravam normalmente nas sextas-feiras.

Ainda na rua Cel. Ponciano, nos despedimos de uma das amigas que não mora no bairro da nossa colaboradora. Conforme nos aproximamos do cruzamento entre a BR-163 e a MS-156, as conversas cessaram e para travessia fomos aconselhadas a descermos da bicicleta e realizarmos a travessia a pé, empurrando a bicicleta: *“É melhor, eu acho, tem dia que é horrível atravessar aqui”*. Entre automóveis, motocicletas e caminhões a travessia foi realizada. Após o cruzamento, havia um *guard rail* que minimizava os riscos de acidentes e afastava os ciclistas do tráfego. Ao entrarmos no bairro do seu residencial, a atenção e a insegurança das vias diminuem, tornando a pedalada mais tranquila. Nessa parte final, havia muitas famílias nas calçadas com suas crianças brincando na rua, talvez como prática de sociabilização ou então para aliviarem-se do calor das residências.

Em síntese, a distância percorrida foi de 5,6 km e o tempo total foi de 24min20s, sendo 23min30s o tempo em movimento e apenas 50 segundos o tempo parado. Na prancha 20 - figura C, podemos observar claramente o momento em que o movimento cessou, isso ocorreu devido à descida da bicicleta para atravessar o cruzamento das rodovias. Em última análise, os atritos não se sustentam como o componente principal do percurso, visto que o tempo em movimento é quase que total, desse modo, chamamos a atenção para a insegurança e riscos envolvidos durante grande parte do percurso, atravessada pela questão de gênero. A ausência de infraestrutura adequada para travessia de pedestres e ciclistas nas rodovias é um dos fatores causadores dessas sensações.

4.3.6 Do extremo norte ao extremo sul: a saga indígena

Nosso colaborador tinha 19 anos, era natural de Dourados/MS, possuía o ensino médio completo e morava com sua família em casa própria, na Reserva Indígena de Dourados, na Aldeia Bororó. Nosso colaborador trabalhava como mecânico de caminhões em uma oficina no extremo sul da cidade, como pode ser observado na (prancha 21 – figura B). Iniciou na profissão aos 15 anos de idade, estava a oito meses na oficina e seus rendimentos variavam de acordo com a produtividade, chegando até dois mil e quinhentos reais. Os dois percursos, de ida para o trabalho e de volta para a sua casa, foram realizados de bicicleta.

Iniciamos o percurso às 5h55min em frente a fábrica da Conti, no anel viário norte. Diferentemente dos outros colaboradores, não iniciamos o percurso em sua casa porque desconhecíamos sua localização e também não tínhamos autorização para entrar na Reserva, aguardando o colaborador no local indicado por ele. A princípio o tráfego no anel viário não era intenso, somente quando os caminhões passavam que os ruídos aumentavam. Perguntado se já tinha visto acidentes naquela parte, respondeu: *“Já, bastante”*. O ritmo era acelerado e constante, apesar do calor, o termômetro registrava 27,8°C.

Ao sairmos do anel viário, entramos na área dos ERFs. A infraestrutura viária era excelente e o principal elemento que predominou nas paisagens foi o muro. Perguntado sobre qual área era aquela, respondeu: *“Aqui é o condomínio fechado, aqui e lá do outro lado, é uma área bem grande, comprida”*. Quando ele começou a fazer esse trajeto, não havia todos esses condomínios, afirmando que utilizava somente a rodovia anteriormente. Perguntado se a construção dos ERFs facilitou ou dificultou seu trajeto, afirmou: *“Para mim facilitou, porque antes era estrada de chão e quando chovia a gente não conseguia atravessar ela”*. Contraditoriamente, ainda nessa área, atravessamos um pequeno trecho de terra batida e margeamos uma plantação de soja. Não havia movimento significativo nessa área.

Prancha 21. Dourados. Colaborador 6. Ida para o trabalho. 2021.



Fonte: Trabalho de campo. Elaboração: Rafael Bastazini. 2022.

Ao sairmos da área dos ERFs havia uma descida, possibilitando um pequeno descanso e o aumento na velocidade, porém, após a descida havia uma subida, algo raro nas ruas de Dourados. Nesse momento percebemos um claro esforço físico do nosso colaborador, em oposição, as pedaladas eram constantes e aceleradas. Esse momento pode ser claramente observado na prancha 21 – figura C, após o pico de velocidade, vem o pico de batimentos cardíacos, ultrapassando os 160bpm, comprovando o esforço físico do momento.

Conforme nos aproximamos da área central, o movimento de automóveis, ciclistas e pessoas começou a aumentar, mas ainda era comedido. Mesmo na Avenida Marcelino Pires, a pedalada ocorria tranquilamente. Indagamos se fora do momento de trabalho nosso colaborador vai para cidade ou fica mais na Reserva: *“Rapaz, depende, porque eu trabalho de segunda a segunda as vezes, quando está muito corrido. Então quando sobra um tempo a gente vem. Normalmente uma vez por mês, não para serviço, mas para passear”*. Nesse ponto chamamos a atenção para a transitoriedade das suas experiências cotidianas com o espaço da cidade: apesar todos os dias atravessar praticamente todo o seu perímetro urbano, o seu uso por parte do colaborador ocorre, em maior medida, a partir das infraestruturas; é como se a cidade tivesse a oferecer somente as vias pavimentadas para chegar ao trabalho, desprovida de outras atividades e espaços que incentivasse seu uso. Ou então, e essa é uma hipótese, seus corpos e o que eles representam não são bem vindos nesse espaço, repelindo-os para o espaço destinado a eles, a Reserva. Perguntamos se nas poucas vezes que vem a lazer para a cidade, para onde ele vai: *“Eu subo reto aqui e cai lá na praça”*, mencionando que o principal local de encontros é a praça central. Indagamos se ele já havia ido para o shopping: *“Não muitas, algumas”*. Em relação ao lazer dentro da Reserva, mencionou: *“Só jogo de futebol, é o que tem mais”*.

Ao entrarmos na rua Cel. Ponciano os ruídos aumentaram, juntamente com o tráfego. A quantidade de ciclistas que utilizavam essa via também era significativa. Perguntamos qual era o principal meio de transporte dos moradores da Reserva: *“Pouca gente tem (carro e moto), maior parte é bicicleta mesmo”*, confluindo para a grande presença de bicicletas observada durante nossa estadia na cidade. Indagamos qual seria o meio de transporte por ele escolhido em caso de opção: *“O certo seria uma moto, é um pouco mais ligeira. Mas agora em dia de chuva, dia de frio, aí seria bom o carro, ajudaria um pouco mais”*. Nesse momento perguntamos como ele procedia nos dias de chuva: *“Ontem mesmo a gente veio na chuva. Fica com a roupa molhada mesmo”*.

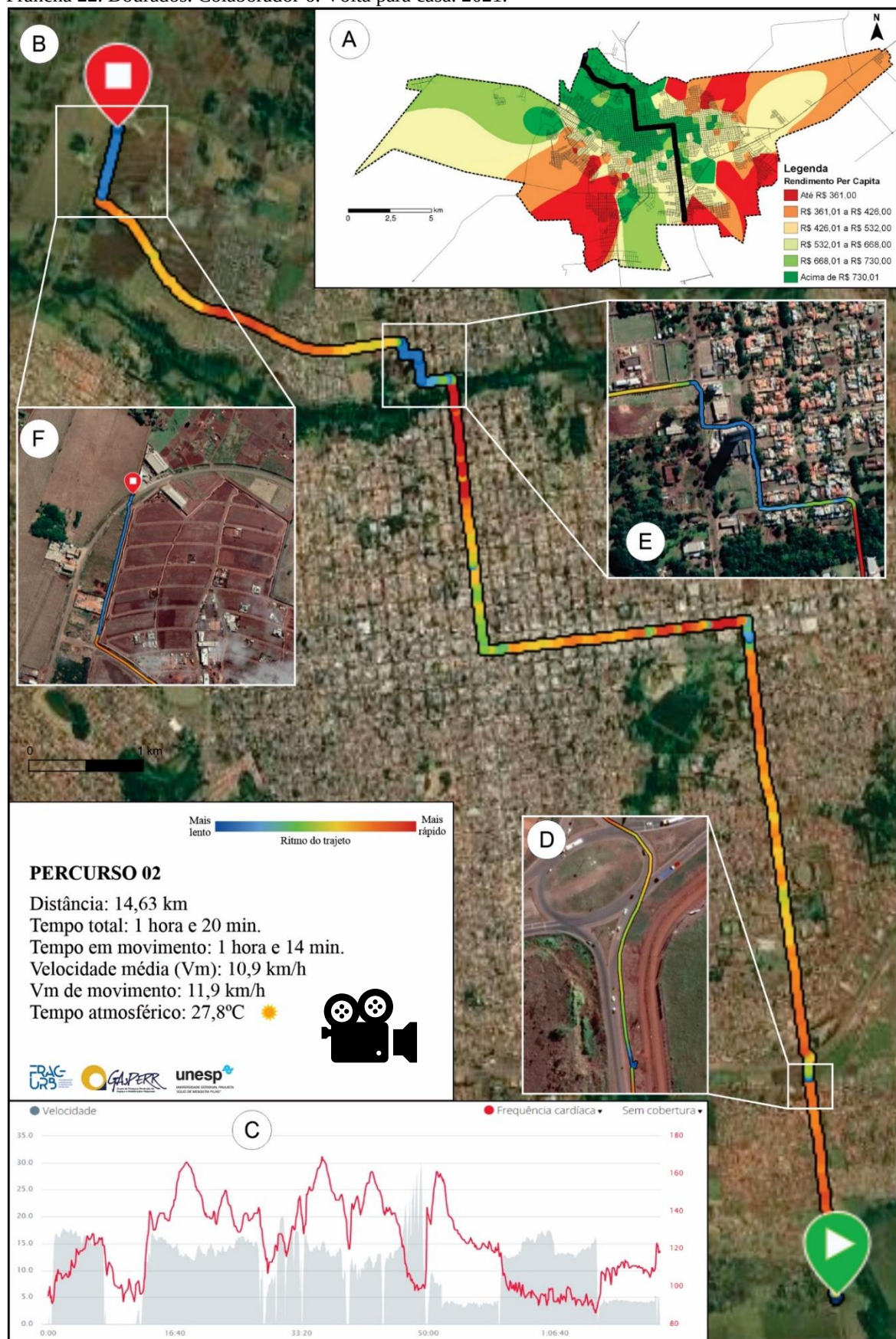
Na medida em que nos aproximamos do cruzamento entre a BR-163 e a MS-156, o colaborador ocupou a faixa central da pista como se estivesse em um automóvel, fez isso com muita naturalidade, de forma que o tráfego que se adaptou a sua presença na pista. Na MS-156,

mesmo com o *guard rail* instalado, o colaborador circulou próximo a faixa da pista, sem grandes preocupações. Em nenhum momento do percurso ele desceu da bicicleta. Perguntamos que horas ele sairia para combinarmos a volta: “*Ontem a gente saiu 20:30 do trabalho, hoje a gente não sabe que horas vamos sair*”. Indagamos se havia café no trabalho: “*Só café mesmo*”, continuando, perguntamos se ele havia comido algo para aguentar o percurso e o expediente de trabalho, sinalizando negativamente com a cabeça.

Em síntese, a distância percorrida foi de 14,7 km e o tempo total foi de 45min39s, sendo que o tempo em movimento foi de 44min,55s e o tempo parado foi de apenas 44 segundos. Esse pequeno tempo parado ocorreu sobretudo na rua Cel. Ponciano, devido à pequena largura da via, que impossibilitava nosso colaborador de passar quando o semáforo se fechava. Em nenhum momento percebemos insegurança em nosso colaborador, mesmo no cruzamento entre as rodovias, todos os movimentos foram constantes, sem paradas para observar os riscos ou o momento mais seguro para atravessar. Isso não quer dizer que os riscos não estavam presentes no percurso, sobretudo na parte inicial, no anel viário, na rua Cel. Ponciano e no cruzamento entre as rodovias.

A seguir, na prancha 22, podemos observar algumas informações sobre o percurso de volta.

Prancha 22. Dourados. Colaborador 6. Volta para casa. 2021.



Fonte: Trabalho de campo. Elaboração: Rafael Bastazini. 2022.

Iniciamos o percurso de volta às 18h21min. Mesmo com o anoitecer, a temperatura era elevada. Ao acompanharmos nosso colaborador, um grupo de amigos, incluindo seu irmão, encontrava-se a nossa frente. Eles trabalham no mesmo local, mas em condições diferentes, nosso colaborador era registrado, enquanto que seu irmão não era. Começamos o percurso atravessando para a outra margem a MS-156, os ruídos sempre eram altos quando os caminhões passavam ao nosso lado. A seguir, confira alguns ruídos do percurso clicando no ícone.



A rodovia encontrava-se em obras, dessa forma, questionamos se ficaria melhor após a finalização: *“Agora ficou bom, tem mais espaço, a rua era simples, tinha muita carreta passando perto”*. Após algumas centenas de metros pedalando pela rodovia, seu irmão que estava a frente parou no acostamento. Nosso colaborador parou em seguida enquanto os outros rapazes seguiram seus caminhos (prancha 22 – figura D). A situação era a seguinte: o pneu da bicicleta do seu irmão tinha furado sendo que não dispunham de materiais para consertá-lo. O problema foi resolvido com o irmão do nosso colaborador indo na sua garupa ao mesmo tempo em que rebocava a bicicleta. Se o percurso por si só já era desgastante e perigoso, naquele momento tomou proporções ainda mais dramáticas. Diante de tais circunstâncias e percebendo o esforço exigido, evitamos estabelecer diálogos prolongados, perguntando apenas aquilo que para nós era realmente importante.

Se o cruzamento entre as rodovias já era perigoso, com o nosso colaborador carregando seu irmão a situação se agravou. Por motivos óbvios a velocidade diminui, o ritmo da pedalada já não era tão intenso como na vinda. Na rua Cel. Ponciano, por não haver acostamento e pelo fato de uma bicicleta estar ao lado da outra, os veículos passavam muito próximos ao nosso colaborador e seu irmão. O anoitecer e a ausência de iluminação em alguns trechos da rua aliado à inexistência de iluminação em suas bicicletas, eram fatores que aumentavam ainda mais os riscos envolvidos. O movimento era intenso e mesmo assim em alguns momentos eles ocupavam a faixa central da via. Conforme nos aproximávamos da av. Marcelino Pires, o tráfego ficava ainda mais movimentado. Praticamente até o final da rua Cel. Ponciano eles não haviam parado, até o momento em que o semáforo estava fechado e não havia como passar com as duas bicicletas emparelhadas, nesse momento, seu irmão desceu da bicicleta para que nosso colaborador pudesse passar pelos carros, juntando-se novamente após superar o engarrafamento.

Chegando na Av. Marcelino Pires o tráfego estava intenso e na faixa lateral era permitido estacionar, nessas circunstâncias eles ocupavam uma faixa completa da pista, sendo que nos semáforos, repetiam a estratégia para superar os automóveis parados. O comércio estava aberto e havia muito movimento na porção central. Chamamos a atenção para o fato de termos passado em frente a várias bicicletarias e em nenhuma delas eles pararam para resolver o problema, perguntamos sobre a situação e nosso colaborador afirmou que a bicicleta seria arrumada: *“Amanhã depois do serviço. Amanhã eu venho com a minha e ele vai pegar outra emprestada”*. Ainda na nessa parte central, perguntamos se costumam parar em algum lugar, respondendo negativamente com a cabeça, insistimos questionando sobre a compra de roupas e peças para as bicicletas: *“Compra aqui, bem ali na praça, centauro, mais ali”* e sobre as peças *“Pega no centro, quando é urgente a gente compra depois do serviço. Agora quando não é a gente tira um dia na semana, no mês e vem. Vem de bike”*, indicando o consumo no centro somente em casos específicos.

Ao sairmos da Av. Marcelino, a iluminação diminuiu, juntamente com o tráfego e os ruídos. As árvores de maior porte faziam com que “sumissem” nas ruas, sendo iluminados apenas pelos faróis dos automóveis, situação potencialmente perigosa. Conforme avançamos na direção noroeste o padrão das residências foi alterando, culminando na presença dos ERFs. Em determinada parte (prancha 22 – figura E), eles desceram da bicicleta e iniciaram uma cainhada para recuperar o folego, nesse momento aproveitamos para reestabelecer um diálogo mais longo.

Perguntamos qual parte do percurso eles julgavam mais perigosa: *“São as estradas principais, que tem muito movimento. Aqui é mais de boa, mas quando eu trabalhava em outro bairro, já perdi duas bikes e um celular, tem o Atacadão lá em cima, no primeiro semáforo, na frente dele, aí eu vim a pé de lá. O cara estava armado”*, continuou *“Depois do atacadão, para lá estão os bairros mais perigosos, ali no estádio Douradão”*. Quando fizemos a pergunta imaginamos nosso colaborador iria se ater apenas na questão do trânsito, surgindo, desse modo, outro fator que incrementa a periculosidade do percurso, ou seja, além da ausência de condições para a circulação segura de bicicletas pela cidade, a violência urbana também incidiu sobre suas mobilidades socioespaciais.

Conforme nos aproximamos dos ERFs as ruas se alargaram e a iluminação melhorou, seu irmão assumiu o comando da bicicleta e a paisagem foi tomada pelos muros novamente, com exceção das galerias comerciais que se difundem rapidamente pela área. Em relação à ausência de pessoas nas ruas nosso colaborador afirmou: *“Hoje está calmo, não sei como. Aqui*

é lotado, ainda mais na sexta feira” corroborando com as práticas mencionadas pela colaboradora do subitem 4.3.3.

Após aproximadamente uns 2 km pedalando pela área dos ERFs, eles desceram novamente da bicicleta e iniciaram outra caminhada (prancha 22 – figura F). Atrás dos ERFs, a área percorrida era inóspita, sem movimento de pessoas ou automóveis, somente os muros de um lado e os terrenos de outro, porém em nenhum momento identificamos medo ou insegurança no colaborador ou no seu irmão. Aproveitamos novamente para estabelecer um diálogo mais constante. Perguntamos de que maneira ele gastava seu salário: *“Tenho minhas despesas, tenho as contas, mercado, de vez em quando farmácia, ajudo a pagar a energia”*, mencionando suas responsabilidades compartilhadas com a família. Continuou: *“Onde estou agora (trabalho atual) melhorou, lá onde eu estava era ajudante, agora eu sou mecânico. Aí dá R\$ 1.400 mais as comissões, aí vai do cara. Se trabalhar das 7h até o meio dia e meio e almoçar, fazer meio hora de almoço só e trabalhar até às 20h da noite, sai uns R\$ 2.000, R\$ 2.500. Só não pode enrolar no serviço, quanto mais você enrolar menos você recebe”*. Ou seja, o horário já se aproximava das 20h naquele dia, haveria outros em que nosso colaborador saia do trabalho naquela hora, de modo que se não houvesse nenhuma ocasionalidade ele chegaria em sua casa entre às 21h e 22h, visto que afirmou que mora *“umas oito quadras”* para dentro da Reserva, demorando aproximadamente 15 minutos para chegar em sua casa. Nesse momento, relatou que seu irmão demorava ainda mais, explicando que nosso colaborador morava com sua mãe e seu irmão com seu pai, na Aldeia Jaguapiru, percorrendo um caminho de 2km a 3km dentro da Reserva, demorando aproximadamente 1h para chegar em sua casa.

Por fim, perguntamos o que nosso colaborador faria ao chegar em sua casa: *“Tomar um banho, tomar um tereré, e lá pelas 21h ir jantar”*. Ao chegarmos no anel viário norte, mais uma travessia perigosa, não havia iluminação e os automóveis trafegavam em alta velocidade. Após 1h20min chegamos no local em que nos despedimos. Em nenhum momento eles tomaram água.

Em síntese, a distância percorrida foi de 14,6 km e o tempo total foi de 1h20min, sendo que o tempo em movimento foi de 1h14min e o tempo parado foi de 6 minutos, e ocorreu devido ao pneu furado no início do percurso. Apesar dos riscos mencionados, em nenhum momento percebemos insegurança ou medo, pelo contrário, diante do tráfego intenso se moviam com habilidade. Destacamos o desgaste físico do percurso: na prancha 22 – figura C, nota-se quatro picos próximos aos 160bpm, todos ocorridos nos momentos em que a velocidade diminuía, ou seja, quando havia subidas ou então obstáculos, como o trânsito parado. Nesses momentos, para retomar a velocidade, o esforço exigido era significativo. Chamamos a atenção para o fato de que nossas estatísticas não contemplam a totalidade dos percursos, visto que não adentramos

na Reserva, portanto, provavelmente, sua mobilidade socioespacial cotidiana era mais desgastante do que ora apresentamos.

4.4 Os percursos são reveladores de quê? Agrupamentos e análise das experiências transitórias

Em um esforço de síntese analítica a partir dos percursos realizados nas duas cidades, elencamos cinco critérios para analisarmos as experiências transitórias das mobilidades socioespaciais dos colaboradores em questão. Esses critérios foram inspirados em Gehl e Svarre (2013) numa pesquisa não publicada, mas mencionada na referida obra, na qual o primeiro autor desenvolveu uma lista com 12 critérios de verificação para avaliar a qualidade do espaço público. Como os movimentos por nós apreendidos ocorreram em vias públicas, parte dos critérios estabelecido pelo autor pôde ser aproveitado. Nesse contexto, elencamos os seguintes critérios: **proteção contra o tráfego e acidentes** – analisando a exposição dos colaboradores nas vias; **nível de ruído** – analisando a exposição dos colaboradores aos sons tipicamente urbanos; **proteção contra as intemperes** – analisando a exposição dos colaboradores a chuva, vento, poeira, sol etc.; **conforto** – critério que para nós foi o mais subjetivo da análise e, por fim; **pressa** – analisando o estado de emergência articulado ao tempo e à velocidade.

Para tanto, organizamos dois quadros (um para cada cidade) com as informações sintetizadas, posteriormente realizamos as análises por critérios seguindo a ordem supracitada, agrupando os colaboradores de ambas as cidades. A seguir, nos quadros 12 e 13 constam as informações ora detalhamos.

Quadro 12. Campo Grande. Síntese qualitativa das experiências transitórias. 2022.

CAMPO GRANDE – EXPERIÊNCIAS TRANSITÓRIAS						
COLABORDOR(A)	MODAL	PROTEÇÃO CONTRA O TRÁFEGO E ACIDENTES	NÍVEL DE RUÍDO	PROTEÇÃO CONTRA AS INTEMPERES	CONFORTO	PRESSA
1	A pé	O percurso é seguro, o tráfego é brando e a caminhada pode ser realizada pelas calçadas.	Os ruídos não são elevados.	A proximidade com o trabalho e a rapidez do percurso minimizava as situações envolvendo as intemperes.	A proximidade com o trabalho tornava o percurso confortável.	Não havia pressa e a sensação era de tranquilidade.
2	Bicicleta elétrica	O percurso não é seguro pois acontece no horário de pico em uma das avenidas mais movimentadas da cidade, sem infraestrutura para ciclistas.	Os ruídos são elevados.	Baixa proteção contra as intemperes.	A proximidade com o trabalho e o pequeno esforço físico tornava o percurso confortável.	Não havia pressa.
3	A pé / ônibus	O percurso é seguro, apenas para embarcar no ônibus há tumulto e riscos de um acidente.	Os ruídos são bastante incômodos dentro do ônibus e nos terminais.	A ausência de cobertura nos pontos e a lotação dos ônibus incidem na questão.	Havia pouco conforto, pois, as esperas eram em pé; também ocorreu lotação e disputa pelo espaço no ônibus.	Havia muitos momentos de pressa e expectativa.
4	Carro	Baixo risco de exposição a sua integridade física, porém em alguns trechos, há uma exposição maior a acidentes.	Os ruídos são baixos, com exceção das motocicletas. Mas de maneira geral, é confortável.	Elevada proteção contra as intemperes.	Havia muito conforto e poucas alterações nas sensações no interior do veículo.	Não havia pressa e a sensação era de tranquilidade

Fonte: Trabalho de campo. Elaboração: Rafael Bastazini. 2022.

Quadro 13. Dourados. Síntese qualitativa das experiências transitórias. 2022.

DOURADOS – EXPERIÊNCIAS TRANSITÓRIAS						
COLABORDOR	MODAL	PROTEÇÃO CONTRA O TRÁFEGO E ACIDENTES	PROTEÇÃO CONTRA OS RUÍDOS	PROTEÇÃO CONTRA AS INTEMPERES	CONFORTO	PRESSA
1	A pé / moto	O percurso é relativamente seguro e a caminhada pode ser realizada pelas calçadas. Há movimento de pessoas e muito comércios em grande parte do trajeto.	Os ruídos não são elevados.	Baixa proteção, com exposição ao calor, chuva, frio etc., tanto no trecho realizado de moto como no restante do percurso realizado a pé	A distância e o fato de carregar o capacete, sua bolsa e estar vestida com roupas inadequadas para caminhada são elementos que incidem nesse quesito.	Não havia pressa.
2	A pé / ônibus	O percurso é seguro contra o tráfego, porém os casos de assédio se acumulam ao andar pela cidade.	No ônibus e no terminal há uma exposição maior aos ruídos, no restante do percurso os ruídos são mais contidos.	Nos trechos a pé a exposição é maior, em contraposição aos trechos de ônibus	O percurso em si não é desconfortável, porém, o tempo de espera o torna desgastante	Em termos gerais não havia pressa, somente no trecho inicial da volta, para não perder o ônibus.
3	Carro	O percurso é perigoso sobretudo por utilizar a rodovia MS-156 e a rua Cel. Ponciano.	Os ruídos são baixos, com exceção das motocicletas e dos caminhões. Mas de maneira geral, é confortável.	Elevada proteção contra as intemperes.	Havia conforto e poucas alterações nas sensações no interior do veículo.	Não havia pressa e a sensação era de tranquilidade
4	Carro	Baixo risco de exposição a sua integridade física.	Os ruídos são baixos, com exceção das motocicletas. Mas de maneira geral, é confortável.	Elevada proteção contra as intemperes.	Havia muito conforto e poucas alterações nas sensações no interior do veículo.	Não havia pressa e a sensação era de tranquilidade.
5	Bicicleta	Elevado risco de acidentes e grande exposição ao tráfego.	Elevado nível de ruídos devido à exposição ao tráfego.	Baixa proteção contra as intemperes.	A exposição ao tráfego e as intemperes influenciam no conforto.	Não havia pressa e a tranquilidade só não era presente no cruzamento das rodovias ou em partes da rua Cel. Ponciano.
6	Bicicleta	Elevado risco de acidentes e grande exposição ao tráfego.	Elevado nível de ruídos devido à exposição ao tráfego.	Ausência de proteção contra as intemperes.	A grande distância e exposição ao tráfego e as intemperes influenciam no conforto.	Não havia pressa e a única expressão que identificamos foi a do cansaço.

Fonte: Trabalho de campo. Elaboração: Rafael Bastazini. 2022.

Proteção contra o tráfego e acidentes

Movimentar-se pela cidade é expor-se a riscos, sejam eles causados pelo tráfego ou então pelas inúmeras ocasionalidades típicas do espaço público. Para nós, porém, a análise dos percursos revelou algumas considerações interessantes:

- Em Campo Grande, a colaboradora dois, que realiza o percurso de bicicleta elétrica, é a mais exposta ao tráfego e consequentemente aos acidentes de trânsito. A ausência nessa avenida de ciclovias implica no compartilhamento do espaço viário com automóveis, motocicletas e ônibus, sendo que a terceira faixa da via é reservada para o estacionamento, dificultando ainda mais a sua fluidez e aumentando a insegurança; Em Dourados, os percursos realizados com a bicicleta (cinco e seis) são sem dúvida alguma os mais expostos aos acidentes de trânsito. Como a gravidade dos acidentes se relaciona à massa e à velocidade dos corpos que se chocam, nessa situação temos as condições para que os acidentes sejam o mais graves possíveis. A massa de um caminhão em uma rodovia em contraposição aos ciclistas que não possuem nenhuma barreira para sua proteção além de seus próprios corpos, é o contexto de tragédias anunciadas, como relatado pelas colaboradoras;
- Mesmo a colaboradora três (Dourados) realizando seu percurso de carro, o fato dela necessariamente acessar a rodovia MS 156 e cruzar a BR 163 a expõe a um risco elevado. Nesse caso, a ausência de segurança não se associa ao modal, mas a sua localização espacial na cidade;
- Os percursos realizados a pé e de ônibus em ambas as cidades são aqueles que os colaboradores estão menos expostos fisicamente em relação ao tráfego, seja pela proteção devido ao tamanho do ônibus ou então pelo total controle da caminhada. Obviamente, acidentes acontecem, mas de maneira geral essa afirmação tem sustentação empírica;
- Somente nos percursos realizados pelos colaboradores quatro de ambas as cidades identificamos uma baixa exposição às suas integridades físicas e isso se relaciona aos seguintes fatores: automóvel com sistemas de segurança mais atuais (airbags); percurso realizado em vias que não possuem tráfego intenso (no caso de Dourados) além de não acessarem as rodovias. Esse conjunto de fatores são explicativos da elevada sensação de segurança durante o percurso.

Proteção contra os ruídos

Uma das principais características daquilo que vimos chamando de mobilidade socioespacial está na sua capacidade de apreender as experiências transitórias ao longo dos percursos, desse modo, vejamos algumas considerações sobre os ruídos:

- A exposição aos ruídos acontece a partir de uma dupla determinação: a primeira se relaciona com o modal, sendo que aqueles que não dispõem de proteção (a pé e de bicicleta) estão mais vulneráveis aos diversos sons produzidos a cidade. A segunda é uma variável da primeira, pois também se associa ao modal, mas é diferente pois o ruído mais perceptível é aquele produzido pelo próprio meio de transporte (carro e ônibus);
- A pé diversidade de ruídos é muito mais perceptível, há quase que uma interação, uma trilha sonora tipicamente urbana com mescla de sons naturais e outros produzidos socialmente. Essa diversidade varia no espaço e no tempo, por exemplo: nos trechos com maior arborização os passarinhos cantam com intensidade, nos trechos próximos ao centro o som do tráfego e do comércio ganha destaque, mas tudo isso é alterado com o passar das horas;
- Tanto o automóvel quanto o ônibus se fecham em seus próprios ruídos, ou ausência deles no caso dos carros. No primeiro modal, o ruído produzido pelos motores e a trepidação da lataria predomina em todos os momentos, com exceção das suas paradas, fornecendo alívio temporário aos colaboradores três (Campo Grande) e quatro (Dourados). O carro por sua vez, ao fechar os vidros os ruídos são abafados, permitindo que o silêncio ou o diálogo se estabeleça. Essa tranquilidade só é alterada quando outro meio de transporte mais ruidoso compartilha seu espaço, como no caso das motos ou dos próprios ônibus (caso do colaborador quatro na capital e três e quatro em Dourados);
- Os ruídos produzidos pelo tráfego nas rodovias presentes nos percursos de bicicleta são sem dúvida alguma os mais impressionantes (Colaboradores cinco e seis em Dourados). O ruído de um caminhão com algumas toneladas movimentando-se a mais de 70 km/h passando a menos de três metros de distância dos ciclistas converte-se numa sensação de perigo, diferente de qualquer outro ruído percebido por nós. Como esses percursos são realizados cotidianamente, identificamos uma normalização da situação por parte dos colaboradores, o que não impede a compreensão do perigo da situação. A colaboradora dois em Campo Grande também está

exposta aos ruídos do trânsito, porém, como a velocidade é menor e não há caminhões trafegando, os ruídos e as sensações que eles despertam são substancialmente diferentes.

Proteção contra as intemperes

A exposição as intemperes é um condicionante do movimento que se relaciona diretamente com o modal no qual ele é realizado, mas isso não a determina. Desse modo, vejamos algumas considerações a partir dos percursos analisados:

- O modal não determina a exposição as intemperes, de modo que o mesmo modal pode apresentar graus diferentes de exposição de acordo com inúmeros fatores, por exemplo: a colaboradora um e dois (Dourados) percorreram trechos a pé, porém, devido à distância desses trechos, a exposição varia. O local no qual o percurso acontece também influencia, como no trecho realizado no centro da cidade pela colaboradora um, com as marquises dos comércios ajudando na proteção contra a chuva, ou então na parte em que ela percorreu ruas muito arborizadas, ajudando na sensação de calor;
- No ônibus a exposição é menor, porém, como vimos, a utilização do transporte público não começa na hora do embarque, a infraestrutura dos pontos será um fator decisivo na exposição, assim como a lotação que influencia na sensação de calor, como no caso da colaboradora três em Campo Grande;
- O carro é o modal que melhor protege os colaboradores contra as intemperes. Porém, o que varia é o grau de conforto, por exemplo: no percurso com a colaboradora três (Dourados) os vidros estavam abertos devido ao calor, seu carro não era um modelo recente e não possuía ar condicionado, enquanto que no caso dos colaboradores quatro de ambas cidades, durante todo o percurso os vidros permaneceram fechados e o ar condicionado estava ligado, aumentando o conforto. Porém, em todos os casos, os colaboradores estavam protegidos igualmente contra o frio, a chuva, a poeira etc.
- Os colaboradores cinco e seis (Dourados) e dois (Campo Grande) são os que estavam mais expostos as intemperes. Inclusive no caso do colaborador seis, foi mencionado que no dia anterior tinham ido trabalhar na chuva. Porém, mesmo nesses casos há diferenças, vejamos: a colaboradora cinco também se expõe as intemperes, porém, quando está chovendo e faz frio ela

utiliza o transporte público, ou seja, fatores de ordem econômica e espacial influenciam nessa situação. Enquanto que no caso do colaborador seis, os mesmos fatores irão incidir no seu caso, mas com maiores dificuldades. Já a colaboradora dois de Campo Grande, se protege dessa situação específica utilizando equipamentos adequados, como jaquetas corta vento e roupas impermeáveis, aumentando sua proteção.

Conforto

O conforto é um elemento importante para compreendermos a mobilidade socioespacial, porém, ocorre que ele é relativo e varia individualmente. Considerando essa complexidade, vejamos algumas considerações possíveis sobre este aspecto:

- Talvez esse aspecto seja aquele que mais variáveis irão interferir para a sua percepção ou não ao longo do percurso. A distância é um elemento importante, mas que também varia, na medida que se o percurso for muito curto ganha contornos positivos independente do modal, enquanto que se a distância for muito longa torna o percurso cansativo; o tempo segue o mesmo princípio da distância; os elementos presentes no percurso - como o assédio - irão modificar substancialmente a experiência tornando-a negativa, com implicações na percepção do conforto; o modal no qual ele foi realizado, se o sujeito está mais ou menos exposto as intemperes também influencia, dentre outros aspectos;
- De maneira geral, a grande exposição ao tráfego e as intemperes são fatores que tornam o conforto prejudicado no caso dos colaboradores quatro (Campo Grande), cinco e seis (Dourados) que realizaram o percurso de bicicleta elétrica e bicicleta respectivamente, com o agravante, no caso do último, da distância. Essa situação poderia ser amenizada tornando o percurso muito mais confortável, funcional e seguro se houvessem investimentos em infraestruturas específicas para os ciclistas. Somente o fato de a cidade ser relativamente plana não é o suficiente para tornar a experiência confortável em Dourados, enquanto que o auxílio do motor na bicicleta elétrica, por sua vez, torna a experiência mais prazerosa;
- Nos percursos de carro, realizados pelos colaboradores três e quatro em Dourados e quatro em Campo Grande, identificamos os maiores níveis de conforto. Isso ocorreu pela conjunção de fatores: baixa exposição aos ruídos, elevada proteção contra as intemperes,

percursos relativamente curtos etc. Essa constatação é um dos alicerces do marketing para a venda de veículos, aliado à segurança e privacidade;

- Os casos das colaboradoras um e dois (Dourados) são típicos da complexidade que envolve analisar essa sensação. A distância, o capacete, a bolsa, o guarda-chuva na mão, a chuva e outros fatores pessoais influenciaram no conforto da colaboradora um, enquanto que o tempo de espera, o calor, os ruídos etc., influenciaram a colaboradora dois. Em Campo Grande, no percurso da colaboradora três, outros fatores irão influenciar: o elevado nível de ruído dentro do ônibus, as três trocas de ônibus que realiza para chegar próxima ao seu destino, a lotação do ônibus em determinado trecho, dentre outros fatores tornam a experiência mais diversa. Desse modo, como os casos envolveram muitas variáveis, uma percepção mais clara dessa sensação se torna de difícil apreensão e afirmação pois em outros dias essas variáveis poderiam não estar presente, tornando o percurso mais confortável. Ou seja, no caso da multimodalidade, as variáveis estão em maior número, compondo um quadro analítico multifacetado e que varia temporalmente.

Pressa

Se o tempo é experimentado diferencialmente de acordo com as condições materiais e sociais estabelecidas historicamente, a pressa, que para nós é um estado de emergência de agir rapidamente também varia de acordo com essas condições, implicando em diferentes padrões de comportamento, como abordaremos a seguir:

- Em termos gerais, a pressa investigada no contexto da mobilidade socioespacial se articula ao menos a duas dimensões que são complementares: a do tempo e a velocidade. A primeira é expressão da organização das atividades cotidianas pensadas a partir da obrigatoriedade da atividade laboral, estabelecida externamente ao sujeito, mas que também se articula a outras atividades típicas do cotidiano urbano; a segunda é um estado da primeira que viária de acordo com a circunstâncias em que o sujeito se encontra e que se conecta com os objetos materiais que lhe dão suporte;
- Considerando que, com exceção de um pequeno trecho do percurso do sujeito dois em Dourados, não identificamos pressa em nenhum outro colaborador nessa cidade. Deduz-se que o aumento da velocidade também não seria identificado pois há uma relação estabelecida entre

um e outro (pressa e velocidade). Porém, a velocidade não se associa somente a pressa. Como vimos mencionado, a velocidade do movimento no espaço é dotada de valor social, dessa forma, independente se havia pressa ou não, a maior velocidade possível foi identificada quando a colaboradora um (Dourados) voltou para sua casa a pé e com o colaborador seis (Dourados) indo para o trabalho, de bicicleta. Dessa forma, há uma busca por maior velocidade por parte dos sujeitos, sem que necessariamente estejam em um estado de pressa. Essa constatação também pode ser aplicada para a colaboradora dois em Campo Grande, visto que se deslocou de modo mais rápido possível com sua bicicleta elétrica sem que estivesse com pressa.

- O único caso que identificamos claramente a pressa foi com a colaboradora três em Campo Grande. A pressa na sua caminhada se misturava com a apreensão de perder o ônibus e ter que se sujeitar a mais uma lotação. Era uma mistura entre atingir a maior velocidade possível em sua caminhada chegando ao ponto, com a expectativa da passagem pelo ônibus, que não dependia do seu movimento.

A seguir, também num esforço de síntese, procuramos responder ao seguinte questionamento: a partir dos percursos analisados, quais colaboradores vivem a cidade centro-periférica e quais colaboradores vivem sob uma lógica fragmentária?

A vivência da lógica centro-periférica se relaciona sobretudo com a condição socioeconômica do sujeito com desdobramento no tipo de transporte que ele utiliza e também na sua localização espacial na cidade, por exemplo: mesmo no caso da colaboradora três em Dourados, que possui carro próprio, sua localização residencial, “encaixotada” pelas rodovias associado ao custo do combustível, influencia na sua permanência no bairro com deslocamentos limitados para outras porções da cidade que não o local de trabalho. Obviamente, outros fatores de ordem pessoal influenciam na situação, como o fato de ser mãe solo, mas o que queremos demonstrar é que o fato dela ter um carro, apesar de colaborar, não definiu uma ampla mobilidade socioespacial pela cidade. Por outro lado, os colaboradores quatro de ambas cidades, como possuem uma renda mais elevada e também o carro próprio, reúnem as condições para acessarem qualquer porção da cidade, independente de morarem em áreas periféricas, portanto vivem sob uma lógica fragmentária sem maiores implicações na sua acessibilidade.

A baixa qualidade do transporte coletivo (ônibus) aliado à forma extensiva como ambas cidades foram/vem sendo produzidas, inibe, por exemplo, a apropriação das suas diferentes porções pelos seus usuários. Como vimos com as colaboradoras três em Campo Grande e dois em Dourados, a articulação entre o ir a pé e utilizar o ônibus é a forma mais ineficiente em

termos de utilização do tempo, sem mencionar a exposição aos ruídos e à lotação, dependendo do horário. Essas circunstâncias são inibidoras, associada a outros fatores de ordem econômica e social, de uma mobilidade socioespacial mais ampla em sua extensão mas, sobretudo, mais positiva em termos de experiência urbana. De maneira geral, o sistema de transporte coletivo (ônibus) objetiva levar as pessoas ao trabalho e levá-las de volta para casa (VASCONCELLOS, 2016). Essa lógica possui uma determinação econômica na medida em que é essencial para o processo de produção e acumulação, dificultando, portanto, outros movimentos pela cidade que se baseiam em outras lógicas, como a do lazer. Além disso, o padrão concêntrico das linhas de ônibus reforça uma vida organizada a partir da lógica centro-periférica ao mesmo tempo que impõem como condição para a sua superação, a aquisição de um meio de transporte particular.

As colaboradoras que realizam seus percursos a pé em ambas cidades, possuem uma clara limitação imposta pelo próprio modo de movimentar-se visto que o alcance espacial dessa modalidade é reduzido. Se ambas cidades vêm sendo produzidas de modo extensivo, com a criação de áreas diferenciais e valorizadas, atraindo comércios e serviços especializados, essas colaboradoras terão mais dificuldades para acessá-las. A questão nesse caso é cartesiana e física, mas complementada por aspectos relacionados à renda.

Em síntese, as cidades analisadas estão sendo produzidas a partir de uma lógica na qual somente quem reúne determinadas condições econômicas e meio de transporte privativos (moto, carro e bicicleta elétrica) tem acesso ao conjunto porções da cidade marcada pelo desequilíbrio na localização dos espaços de lazer e de consumo. Essa constatação não é exclusiva das nossas cidades, apoiado em pesquisas realizadas na cidade de São Paulo, Gomide (2003) revela informações interessantes: os motivos e a intensidade dos deslocamentos variam de acordo com a renda, de forma que os mais pobres se deslocam menos e quase que exclusivamente para trabalho e escola, enquanto que conforme a renda aumenta, os deslocamentos também aumentam e os motivos se ampliam para as dimensões do lazer, consumo e saúde. Portanto, a análise da mobilidade socioespacial dos sujeitos é uma alternativa fecunda para compreensão por meio do movimento das desigualdades estabelecidas entre os sujeitos no espaço da cidade.

4.5 Síntese e apontamentos

Nessa parte buscaremos graus de generalizações potencializando as articulações entres os movimentos e o contexto social, econômico e espacial no qual ele ocorreu, apontando semelhanças, diferenças e singularidades entre as cidades. Para tanto, a análise parte de um objeto factual que é o percurso, mas não termina nele próprio, de modo que a comparação será estabelecida a partir da conjunção entre o percurso e a estrutura da cidade.

Considerando as duas colaboradoras que utilizaram o transporte público, percebe-se que nas duas cidades esse foi o modal no qual o tempo parado foi mais representativo do percurso. Porém, há diferenças, em Campo Grande as articulações com os terminais foram mais dinâmicas e apresentavam grande quantidade de pessoas, enquanto que em Dourados, a infraestrutura era mais modesta e o fluxo era menor. Essa situação é representativa da complexidade do espaço da cidade a partir de inúmeros fatores: tamanho da população, usuário do transporte coletivo, terminais e linhas necessárias para a cobertura do tecido urbano etc., o que não representa necessariamente experiências mais positivas no transporte público. Em Campo Grande a colaboradora três permaneceu parada em média 36,5% do tempo dos percursos (ida e de volta), enquanto que a colaboradora dois em Dourados permaneceu parada em média 54,5% do tempo (ida e volta). Em termos de alcance espacial, a colaboradora de Campo Grande percorreu 33,1 km pela cidade, enquanto que a colaboradora de Dourados percorreu 12,9 km, ou seja, comparativamente, em Dourados, apesar do tecido urbano ser menor, isso não se traduz e maior potencial de apropriação das suas diferentes porções, de modo que para atingi-las, haveria mais dificuldades relacionadas ao tempo parado. Acrescente a essa constatação o fato de que o perímetro urbano da cidade é proporcionalmente maior que o de Campo Grande criando as condições para que as distâncias socioespaciais sejam maiores na cidade média do que na capital.

No caso das colaboradoras que fizeram seus percursos a pé, a distância absoluta adquirir peso explicativo para os seus movimentos nas cidades. Isso ocorre pela menor velocidade média identificada entre todos os percursos aliado ao seu limitado alcance espacial. Contraditoriamente, identificamos nessa modalidade os melhores aproveitamentos do tempo estando em movimento constante. As informações ora mencionadas podem ser observadas nas tabelas a seguir para as duas cidades.

Tabela 9. Campo Grande. Síntese quantitativa dos percursos de ida para o trabalho. 2022.

CAMPO GRANDE – IDA PARA O TRABALHO									
COLABORDOR	MODAL	DISTÂNCIA	TEMPO TOTAL	TEMPO EM MOVIMENTO	TEMPO PARADO	(%) DO TEMPO PARADO EM RELAÇÃO AO TEMPO TOTAL	VELOCIDADE MÉDIA	VELOCIDADE MÉDIA DE MOVIMENTO	DOIS MAIORES PICOS DE BPM
1	A pé	320m 290m	13min47s 4min48s	4min55s 4min47s	8min52s 1s	64,3 0,3	1.3 km/h 3.6 km/h	3.9 km/h 3.6 km/h	135/130 128/127
2	Bicicleta elétrica	990m	4min18s	3min13s	1min5s	25,1	13.8 km/h	18.5 km/h	113/108
3	A pé / ônibus	18,6 km	1h27min	1h	27min	31	12.8 km/h	18.6 km/h	98/96
4	Carro	13,2 km	32min43s	26min05s	6min38s	20,2	24.2 km/h	30.4 km/h	89/88

Fonte: Trabalho de campo. Elaboração: Rafael Bastazini. 2022.

Tabela 10. Campo Grande. Síntese quantitativa dos percursos de volta para casa. 2022.

CAMPO GRANDE – VOLTA PARA CASA									
COLABORDOR	MODAL	DISTÂNCIA	TEMPO TOTAL	TEMPO EM MOVIMENTO	TEMPO PARADO	(%) DO TEMPO PARADO EM RELAÇÃO AO TEMPO TOTAL	VELOCIDADE MÉDIA	VELOCIDADE MÉDIA DE MOVIMENTO	DOIS MAIORES PICOS DE BPM
1	A pé	290m 310m	5min31s 5min43s	4min34s 5min03s	57s 40s	17,2 11,6	3.1 km/h 3.2 km/h	3.8 km/h 3.6 km/h	125/120 134/132
2	Bicicleta elétrica	960m	4min17s	3min47s	30s	11,6	13.3 km/h	15.2 km/h	119/107
3	A pé / ônibus	14,5 km	1h23min	48min	35min	42,1	10.5 km/h	18.1 km/h	135/134
4	Carro	13,1 km	41min29s	30min48s	10min41s	25,7	19 km/h	25.7 km/h	103/102

Fonte: Trabalho de campo. Elaboração: Rafael Bastazini. 2022.

Tabela 11. Dourados. Síntese quantitativa dos percursos de ida para o trabalho. 2022.

DOURADOS – IDA PARA O TRABALHO									
COLABORDOR	MODAL	DISTÂNCIA	TEMPO TOTAL	TEMPO EM MOVIMENTO	TEMPO PARADO	(%) DO TEMPO PARADO EM RELAÇÃO AO TEMPO TOTAL	VELOCIDADE MÉDIA	VELOCIDADE MÉDIA DE MOVIMENTO	DOIS MAIORES PICOS DE BPM
1	Moto/ a pé	5 km	25min55s	20min23s	5min32s	21,3	11,7 km/h	14,9 km/h	119/118
2	A pé / ônibus	6,4 km	38min26s	23min42s	14min44s	38,2	10 km/h	16,2 km/h	118/110
3	Carro	6,2 km	11min49s	11min22s	27s	3,8	33,8 km/h	35,1 km/h	112/111
4	Carro	6,9 km	18min10s	14min13s	3min57s	21,7	22,9 km/h	29,3 km/h	102/105
5	Bicicleta	5,4 km	29min	27min38s	1min22s	4,7	11,3 km/h	11,8 km/h	142/142
6	Bicicleta	14,7 km	45min39s	44min55s	44s	1,6	19,4 km/h	19,7 km/h	140/168

Fonte: Trabalho de campo. Elaboração: Rafael Bastazini. 2022.

Tabela 12. Dourados. Síntese quantitativa dos percursos de volta para casa. 2022.

DOURADOS – VOLTA PARA CASA									
COLABORDOR	MODAL	DISTÂNCIA	TEMPO TOTAL	TEMPO EM MOVIMENTO	TEMPO PARADO	(%) DO TEMPO PARADO EM RELAÇÃO AO TEMPO TOTAL	VELOCIDADE MÉDIA	VELOCIDADE MÉDIA DE MOVIMENTO	DOIS MAIORES PICOS DE BPM
1	A pé	3,8 km	44min50s	44min17s	33s	1,2	5,1 km/h	5,1 km/h	125/124
2	A pé / ônibus	6,5 km	1h34min	27min15s	1h6min45s	71	4,2 km/h	14,4 km/h	132/133
3	Carro	9,5 km	17min49s	16min01s	1min48s	9	32 km/h	35,6 km/h	115/115
4	Carro	7 km	14min58s	13min26s	1min32s	12	28,2 km/h	31,5 km/h	105/105
5	Bicicleta	5,6 km	24min20s	23min30s	50s	3,4	13,8 km/h	14,3 km/h	135/131
6	Bicicleta	14,6 km	1h20min	1h14min	6min	7,5	10,9 km/h	11,9 km/h	164/160

Fonte: Trabalho de campo. Elaboração: Rafael Bastazini. 2022.

Se o movimento a pé é limitado espacialmente, a diversidade de usos do solo torna-se relevante. Como vimos no capítulo três, de modo geral, a concentração do comércio e serviços especializados no centro e em algumas porções específicas (norte/noroeste de Dourados e na região urbana do Prosa em Campo Grande) condiciona o acesso a elas pela proximidade do local de moradia, porém, ocorre que essas áreas possuem elevado valor do m², tornando-as inacessíveis para grande parcela da população. Essa situação do ponto de vista do consumo é parcialmente amenizada com a presença de subcentros pelas cidades, porém quando pensamos em infraestruturas voltadas ao lazer e à cultura, mais uma vez o acesso é dificultado.

Em relação aos percursos realizados com o carro, temos semelhanças e diferenças entre as duas cidades. A semelhança ocorre entre os dois colaboradores quatro por reunirem as condições econômicas que para nós tem sido crucial, associado ao modal, para viver fluidamente na cidade sob a lógica fragmentária. O alcance espacial, a acessibilidade e a comodidade dos seus movimentos pela cidade tornam as experiências transitórias positivas, obviamente, com a presença dos atritos que pausam ou diminuem a velocidade dos seus movimentos, porém, não sendo demasiadamente impeditivos para que eles aconteçam. Situação substancialmente diferente da colaboradora três de Dourados, que também possui automóvel, mas que possui uma mobilidade socioespacial mais restritiva pelos seguintes fatores: a localização do seu residencial entre as rodovias MS 156 e BR 163 implica a sua sujeição a maiores riscos para acessar outras áreas da cidade, ao mesmo tempo em que envolve maiores custos com combustível. Nesse sentido, há uma confluência entre fatores de ordem espacial e pessoal que torna sua mobilidade socioespacial mais restrita e menos positiva em relação aos outros dois colaboradores mesmo utilizando o mesmo modal. Contraditório nessa situação é que a colaboradora três permaneceu em média 6,4% do seu tempo parada, enquanto que os outros colaboradores permaneceram 16,8% e 22,8% em Dourados e Campo Grande respectivamente. Isso quer dizer que acessar seu local de moradia por meio de rodovia, reunida as condições econômicas para que o combustível não seja um problema, o aproveitamento do tempo em movimento é maior, assim como a velocidade média. Essa constatação vai ao encontro, portanto, da localização periférica de muitos ERFs nas margens das rodovias, pensados para serem acessados pelos automóveis. Em síntese, para nós, essa situação é mais agravante em Dourados do que na capital, pois apesar de também verificarmos bairros localizados entre o anel viário e a BR 262 (Noroeste e Maria Aparecida Pedrossian) na capital, sobretudo a BR 262 conforme adentra ao tecido urbano, se transforma numa avenida, com semáforos e velocidade reduzida, facilitando parcialmente seu acesso ou travessia.

A comparação entre os percursos realizados de bicicleta precisa ser relativizada pois no caso de Campo Grande a bicicleta era elétrica, implicando em inúmeras variáveis no modal. Porém, há aspectos semelhantes como verificamos nos quadros sobre as experiências transitórias, dessa forma, é possível estabelecer relações mesmo em condições diferentes, vejamos algumas: localização residencial e distância percorrida diferenciam substancialmente o percurso de Campo Grande dos percursos em Dourados. O fato da colaboradora da capital residir numa área com elevada renda *per capita*, com concentração de comércio e serviços, estar a menos de um quilômetro do trabalho e realizar um esforço físico menor, torna sua experiência consideravelmente diferente dos outros colaboradores de Dourados. A sua condição espacial torna os deslocamentos rápidos, ainda que inseguro devido à ausência de infraestrutura adequada na avenida, possibilitando boas condições de acessibilidade. Como vimos no mapa 17, quando a sua condição espacial não favorece esses deslocamentos, o fato de possuir uma bicicleta elétrica fornece as condições, atingindo porções da cidade que só seriam possíveis com o automóvel, moto, ônibus ou então de bicicleta convencional, mas a partir de um significativo esforço físico, dificultando a empreitada. Situação diferente de ambos colaboradores de Dourados que, do ponto de vista espacial encontram-se apartados do tecido urbano contínuo, a primeira pelas rodovias e o segundo por residir da Reserva (aumentando ainda mais as distâncias socioespaciais). Qualquer movimento desses colaboradores para fora do espaço do bairro ou da Reserva, implica em significativa distância absoluta mas, sobretudo, na superação das rodovias e do anel viário respectivamente. No caso do colaborador indígena, os obstáculos além de físicos também são simbólicos, de modo que sua mobilidade socioespacial possui elementos singulares que são apreendidos a partir do contexto social, econômico e cultural no qual a cidade de Dourados está inserida, diferenciando-a da capital.

A partir do conjunto das análises, consideramos que em Dourados as mobilidades socioespaciais se mostraram menos fluidas e mais dificultadas do que na capital. A confluência dos aspectos analisados nos permite afirmar que os processos que se desenvolvem naquela cidade são mais excludentes por ao menos quatro fatores: a ausência de infraestrutura adequada para os ciclistas já que uma parcela significativa da população utiliza o modal, a baixa eficiência do transporte público, a presença da Reserva Indígena de Dourados e o fato do seu perímetro urbano ser proporcionalmente maior do que na capital, possibilitando que as distâncias socioespaciais sejam maiores entre os sujeitos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As considerações desenvolvidas a seguir são provenientes sobretudo dos resultados obtidos no capítulo 4 articulados aos capítulos anteriores. Elencamos as considerações mais relevantes em forma de tópicos para condensar as análises empenhando-se em defender a tese anunciada na introdução deste trabalho.

- **Um “desencaixe” nas cidades**

Na cidade produzida a partir da lógica centro-periférica há maior coincidência entre a condição espacial e a social. Por sua vez, na cidade produzida a partir da lógica fragmentária há um desencaixe porque não há apenas a prevalência da ocupação dos segmentos econômicos com menores rendimentos nas áreas periféricas, complexificando o espaço das cidades. Esse desencaixe espacial e social desdobra-se na modificação da estrutura da cidade, na medida em que a distribuição das infraestruturas valorizadas que a compõem, como parques e áreas verdes, estrutura viária de qualidade, espaços comerciais etc., é direcionada pelos agentes imobiliários com a anuência do poder público para as áreas próximas às residências dos segmentos econômicos com maiores rendimentos, criando eixos ou porções de valorização. Aliado a isso, outros elementos surgem como forma de distinção, já que a distância espacial entre os segmentos econômicos perde sua força explicativa, consolidando os sistemas de segurança, os muros e, de maneira geral, lógicas privatizantes e exclusivistas como modo de distinção. Nesse sentido, a mobilidade socioespacial enquanto condição e meio de vivenciar a cidade e capaz de arrefecer o processo de fragmentação é interpretada apenas a partir da sua dimensão técnica e desenvolvida a partir das lógicas supracitadas, tornando-se mais um elemento de distinção, produzindo desigualdades. Por este motivo reside, do ponto de vista analítico, a força explicativa da mobilidade socioespacial em desvelar aspectos da desigualdade a partir da dimensão espacial e temporal.

- **Uma chave explicativa: o transporte público**

Como vimos nos capítulos 2 e 3, há coexistência e correlação entre a lógica-centro periférica e a lógica fragmentária. Se as cidades foram estruturadas, por décadas, na concentração de atividades e serviços no centro, enquanto as áreas periféricas eram destinadas, em geral, à habitação dos segmentos econômicos mais pobres e às atividades menos valorizadas economicamente, o transporte público foi organizado a partir dessa lógica. Uma das características da fragmentação socioespacial é o surgimento de novas centralidades marcadas

pela oferta de comércios e serviços antes presentes somente no centro tradicional, juntamente com a diferenciação de determinadas porções da cidade a partir da implementação de infraestruturas valorizadas aliadas ao desenvolvimento dos ERFs de alto padrão. Nesse contexto, há um descompasso entre a forma como o transporte público é organizado e a forma como as cidades vêm sendo produzidas, acirrando as desigualdades na medida em que dificulta o acesso as porções não centrais. Considerando que o transporte público pode ser a única opção de transporte para muitas pessoas e que o conforto ofertado é precário, aliado a disponibilidade e frequência dos itinerários, acaba por empobrecer suas mobilidades socioespaciais e reduzi-las a escala do bairro. Dando importância ao fato de que a cidade possui uma dimensão do aprendizado, que perpassa pelos seus espaços públicos, e que enriquece as experiências vividas pelos sujeitos pelo próprio uso e apropriação dos seus espaços, a inadequação e ineficiência do transporte público traduz-se em mais um elemento que ao invés de arrefecer, atenua as desigualdades nas cidades.

- **A distância absoluta, os modais e a cidade**

Como já mencionamos, a distância absoluta, de caráter cartesiano, tem a sua importância na compreensão da mobilidade socioespacial dos sujeitos. Porém, em cada situação específica essa importância explicativa varia de acordo com inúmeras características (condição física, vestuário, contexto espacial etc.), mas chamamos atenção para uma específica: a relação entre a distância absoluta e o modal. No caso do carro a distância absoluta perde relevância do ponto de vista físico pois o movimento é suportado por essa tecnologia, com outras implicações como o gasto com combustível que não o esforço físico para deslocar-se na cidade; no caso do ônibus a superação da distância absoluta relaciona-se com maior importância com o tempo, visto identificamos que a utilização do transporte público foi aquela que teve o menor aproveitamento do tempo estando em movimento; com a bicicleta elétrica, por sua vez, a distância absoluta implica numa maior ou menor exposição ao tráfego, visto que as infraestruturas adequadas são insuficientes, situação semelhante a das bicicletas convencionais, acrescida do esforço físico; por fim, quando o sujeito desloca-se a pé, a distância absoluta ganha um peso explicativo maior, visto que o esforço físico empregado se associa com o tempo do deslocamento, por mais que esse tempo seja quase que em contínuo estado de movimento. Isso ocorre, pois, a velocidade média do movimento é a mais baixa entre todos os modais, incidindo no tempo do percurso de modo que esses dois fatores em associação normalmente reduz o alcance espacial desse modal. Nesse contexto, a ampliação das distâncias absolutas na cidade por meio da legislação urbana

como vimos no capítulo 3, incidi diferencialmente nos segmentos econômicos, privilegiando uns em detrimento dos outros a partir do modal.

- **Ser fluido em um espaço não pensado para sua fluidez**

Os colaboradores que pouco permaneceram estáticos e que tiveram um melhor aproveitamento relativo do tempo são aqueles que foram a pé, de bicicleta e bicicleta elétrica para o trabalho. Isso quer dizer que identificamos um movimento mais fluido nesses colaboradores e pode ser explicado, dentre outros fatores, pela autonomia na tomada de decisões sobre o seu movimento e pela ausência de infraestrutura normativa com paradas obrigatórias, como no caso dos semáforos para os carros. Por outro lado, no caso dos pedestres, seus movimentos são interrompidos ao cruzarem as vias, mesmo que pelas faixas de segurança. Como o espaço destinado para o automóvel é desproporcional comparado com o espaço destinado aos pedestres, seus movimentos sofrem atritos e suas velocidades são diminuídas. Considerando que a caminhada é um tipo de deslocamento de baixo impacto ambiental, que contribui para a sensação de segurança e que implica também na saúde das pessoas, não parece racional, a não ser pela lógica do mercado, o privilégio dado aos automóveis. Os colaboradores que utilizam a bicicleta, por sua vez, utilizam do espaço dos carros mas de maneira marginal, como um corpo estranho no fluxo das vias. Como verificamos uma ausência de infraestrutura própria e, conseqüentemente, de uma normatização específica, os movimentos com a bicicleta não respeitam a normatização do trânsito feita para o carro, porém, isso não impede que as conseqüências do aumento da frota de veículos incidam nos seus movimentos, como nos casos dos congestionamentos, diminuindo sua eficiência. Se a fluidez é dotada de valorização social sobretudo no contexto da cidade fragmentada, por que esses modais não são aqueles que possibilitam viver essa cidade na sua complexidade? Em parte, a resposta para essa pergunta está presente nas próprias características desses modais como já apresentamos, por outro lado, há uma relação de forças (política e econômica) desiguais entre a indústria automotiva e as outras, aliado ao fato de que o automóvel possui um apelo privativo e privatizante amplamente difundido em nossa sociedade e que expressa, ao seu modo, mais um elemento de distinção e separação entre os segmentos econômicos. Nesse sentido, os espaços nas cidades fragmentadas são pensados a partir da sua lógica, dificultando o acesso, de maneira geral, ao modais mencionados.

- **Bicicleta para uma vida centro-periférica e bicicleta elétrica para uma vida fragmentada**

O maior desgaste físico foi identificado nos colaboradores que utilizaram a bicicleta. Esta constatação é evidente não só pelas marcações de batimentos cardíacos por minuto como também pela observação das expressões ao longo dos percursos. O fato da cidade de Dourados apresentar um relevo relativamente plano possibilita uma maior difusão da bicicleta como meio de transporte, porém, não impede que o usuário esteja exposto a uma série de externalidades relacionadas ao seu uso, como o desgaste físico. Obviamente que isso varia de acordo com o percurso, mas de maneira geral o que queremos dizer é que o calor, por exemplo, vai ser mais percebido de bicicleta do que a pé, pois é uma atividade mais intensa do que andar. Em percursos mais curtos esse desgaste é menos impactante, ainda que perceptível, como no caso da colaboradora cinco, enquanto que no caso do colaborador seis o esforço era mais evidente, inclusive pela velocidade empregada no percurso. Essas constatações são importantes pois ajudam a compreender como a bicicleta nesse contexto é utilizada sobretudo para o trabalho, numa lógica fordista de ordenamento do tempo e das atividades cotidianas, enquanto que no caso da bicicleta elétrica, sua eficiência em atingir grandes distâncias com pouco esforço físico, elevado aproveitamento do tempo em movimento e considerável velocidade média, amplia sua utilização para além da atividade laboral, sendo utilizada para práticas de lazer, por exemplo. Essas comodidades ampliam inclusive seu alcance espacial, ainda que não a exclua dos perigos do tráfego, mas representa a possibilidade de uma vida mais diversa na cidade.

- **O tempo parado e a renda**

No caso do ônibus, o tempo parado resultante dos movimentos cessados são elementos constitutivos desse modal. Isso ocorre pois normalmente há uma um trecho no qual os sujeitos percorrem a pé, com uma velocidade baixa mas constante até o local no qual o movimento é cessado, no ponto de embarque. É nesse momento em que o tempo de espera vai definir uma desvantagem desse modal, em comparação com o automóvel, por exemplo. Quando o embarque é realizado, os atritos que ocorrem no movimento não são muito diferentes daqueles que ocorrem com o automóvel pois as vias são as mesmas, com exceção das paradas de embarque e desembarque. Ou seja, se fosse ofertado no transporte público uma grade de horários com boa amplitude e houvesse adequação das vias para o seu fluxo contínuo com maiores velocidades, como as faixas exclusivas, o tempo passaria a ser um elemento secundário na análise. Assim como afirma Vasconcellos (2016), o transporte público por meio dos ônibus parece-nos ser ofertado em condições mínimas de eficiência. Se verificamos que a pé o tempo em movimento

é constante e marcado por poucas interrupções, no caso dos colaboradores dois (Dourados) e três (Campo Grande) que mesclaram essa modalidade com a utilização do ônibus, o tempo parado deveria ser pequeno, porém, verificamos que devido às esperas pela passagem do ônibus, o tempo parado disparou em comparação com os outros colaboradores. Se sabemos que são os segmentos econômicos com menor poder aquisitivo que utilizam o sistema, isso se traduz para um menor aproveitamento do seu tempo ao passo que o tempo dispendido para ir e voltar do trabalho aumenta, diminuindo seu tempo disponível para outras atividades, como o lazer por exemplo, ou mesmo o descanso, acirrando as desigualdades. Essa ineficiência do transporte público pode ser observada pela não prioridade nas vias em relação ao carro. O sistema viário é claramente produzido para o automóvel, criando uma percepção de que a presença do ônibus é um mal necessário no contexto urbano. Essa lógica se traduz rapidamente na percepção de que os serviços públicos não funcionam ou são ineficientes e na primeira oportunidade (aumento da renda) é necessário adquirir seu carro ou motocicleta. Como consequência desse padrão, que se desdobra na maior utilização do transporte individual, haverá uma intensificação do tráfego retroalimentada pelo prolongamento das distâncias.

- **Grandes distâncias, maiores velocidades médias e tempo parado aceitável: de automóvel pelas cidades**

A fluidez intermitente talvez seja uma expressão adequada para interpretarmos o movimento dos automóveis pela cidade. Fluidez porque o espaço da cidade é pensado a partir da sua lógica e intermitente porque a cidade é uma expressão espacial da confluência de interesses e conflitos. Com o automóvel todas as porções da cidade são acessíveis, a distância absoluta é relativizada, o movimento é parte majoritária do percurso e seus atritos são provocados pela normatização das vias, ou então, pelas temporalidades que se observam no cotidiano urbano, com destaque para o tempo de ir para o trabalho e o tempo para voltar para casa. O movimento, a velocidade e a fluidez como um ativo social, sobretudo quando não se associa à movimentos obrigatórios, expressa-se na utilização do carro que retroalimenta as condições necessárias para o aproveitamento do tempo para outras atividades, dando suporte para uma vida citadina mais dinâmica e diversa. Por sua vez, os segmentos econômicos que não reúnem as condições necessárias (renda) para usufruir dessas condições experimentam, cada um ao seu modo, as externalidades em parte produzidas por sua lógica, que se impõe cada vez mais a partir da produção do espaço alicerçado na diferenciação socioespacial. A sua disseminação entre os segmentos econômicos de maior poder aquisitivo, a influência que esses segmentos desempenham na política, a força econômica da indústria automotiva e as

amenidades de movimentar-se pelo espaço da cidade produzido para o seu trânsito tornam esse modal hegemônico na comparação com todos os outros. Ao mesmo tempo, se a diferenciação socioespacial de porções da cidade e sua produção em áreas cada vez mais distantes do tecido urbano consolidado é uma característica identificada por nós, a obtenção desigual a esse bem é mais um elemento que dificulta o acesso e consequentemente o uso e apropriação desses espaços por todos. Isso não quer dizer que não é possível chegar nesses espaços utilizando outros modais, mas é preciso considerar suas características e limitações nas decisões de utilizá-los para as saídas não obrigatórias, como nos casos de lazer. Pensamos no caso de Dourados: seria razoável qualquer colaborador com exceção do quatro deslocar-se para a área dos ERFs no sábado a noite para aproveitar os belos jardins e as excelentes vias do local, considerando os modais, suas condições econômicas e pessoais apresentadas ao longo do capítulo? Esse questionamento é importante para refletirmos os mecanismos da produção diferenciada do espaço da cidade.

- **O carro, a bicicleta e o ônibus cobrem praticamente as mesmas distâncias, porém com conteúdos totalmente diferentes.**

As distâncias absolutas são relevantes, mas insuficientes para compreendermos os conteúdos embutidos nos movimentos pela cidade. Isso quer dizer o simples fato de chegar a um determinado lugar não é o suficiente para garantir a sua acessibilidade, de modo que se a experiência durante o movimento de ida e de volta for ruim (desgastante, perigosa, lenta, pausada etc) ele tenderá a não ser repetido ao longo do tempo. Talvez essa constatação se constitua em um elemento próprio da fragmentação socioespacial, ou seja, o acesso diferencial do espaço num contexto de ampliação das distâncias absolutas e especialização funcional de determinadas porções, acessadas facilmente somente pelos automóveis, resulta numa diferenciação dos sujeitos alicerçada sobretudo na sua condição socioeconômica, que se desdobra no modal utilizado para o seu movimento pela cidade, revelando as desigualdades e apreendidas pela mobilidade socioespacial.

Defendemos a tese de que a mobilidade qualificada como socioespacial constitui-se numa perspectiva analítica que possibilita a apreensão do uso e apropriação do espaço pelos sujeitos mediada pelo movimento que os anima na sua dimensão concreta e simbólica. A seguir, apresentamos alguns argumentos que sustentam nossa defesa e proposição:

- A mobilidade socioespacial é capaz de responder às necessidades da realização dos sujeitos em sua fixação, mas, sobretudo, em articulação a outros espaços da cidade, animada pelo movimento que pode ocorrer de distintas maneiras, mais ou menos rápidas, fluidas ou arrastadas, revelando dimensões importantes da desigualdade na cidade; sinaliza ainda, nas cidades estudadas, uma prática espacial empobrecida e deteriorada na medida em que a condiciona à fatores econômicos, reduzindo a situação de determinados colaboradores à condição de sobrevivência, marcada pela atividade laboral; na escala do corpo revela a articulação dos lugares onde a vida se efetiva reunindo um conjunto de atos, eventos e situações determinadas num tempo e num espaço e marcadas por intencionalidades (refletidas ou não) que manifestam-se individualmente mas que em seu conjunto compõem uma ritmização da vida urbana e em geral do conjunto da sociedade;
- Se a preservação do status social por estratégias diversas (consumo, moradia, práticas de lazer) é também um aspecto a ser considerado e que a fragmentação parece capturar enquanto conceito explicativo (PRÉVÔT-SCHAPIRA; PINEDA, 2008), acrescentamos que a mobilidade socioespacial também é uma perspectiva analítica profícua na medida em que apreende por meio do movimento as experiências transitórias dos sujeitos, indicando graus diferentes de fluidez e atritos, com desdobramentos no uso e apropriação das diferentes porções da cidade;
- Analisar o conjunto de ações e estruturas que caracterizam o espaço da cidade a partir de um olhar específico da mobilidade socioespacial, nos permite detalhar a complexidade das relações entre o movimento e o espaço nas suas dimensões objetivas, subjetivas, simbólicas e representativa. Possibilita, ainda, a compreensão das relações entre gênero, renda, localização espacial, entre outras;
- Conseguir movimentar-se de maneira rápida é fluida é valorizado na contemporaneidade, para tanto, investimentos significativos são realizados pelo poder público em infraestrutura viária, porém, o consumo desse espaço é desigual com inúmeras vantagens para os segmentos econômicos com maiores rendimentos e que se movimentam mais, principalmente com os automóveis, dessa forma os investimentos em infraestrutura viária não podem ser interpretados como democráticos (VASCONCELLOS, 2016, p. 35). Essa dimensão da apropriação desigual dos investimentos públicos também pode ser apreendida por meio da análise da mobilidade socioespacial dos sujeitos em situações como a de Dourados, na qual

uma parcela significativa da população usa bicicleta em condições adversas, com poucas ciclovias;

- Os movimentos observados na cidade não devem ser dissociados dos sujeitos que o executam, pelo contrário, é a partir dessa articulação que possível apreender como eles percebem e reinterpretem as formas urbanas e o seu próprio movimento, na medida que expressam corporalmente ou verbalmente os seus conteúdos;

A seguir, também defendemos a tese não sobre um procedimento metodológico específico, mas sobre um fundamento metodológico para compressão da cidade contemporânea, o movimento. Para tanto, a seguir, apresentamos alguns argumentos que sustentam nossa defesa e proposição:

- Apesar de contribuírem para a inteligibilidade da realidade, a análise dos dados estatísticos possui suas limitações analíticas, o que nos levou à complementação no âmbito da dimensão qualitativa por meio de procedimentos metodológicos que nos aproximam da complexidade da vida urbana, descobrindo aquilo que, por meio dos dados, pode não ser revelado. A aproximação das experiências dos sujeitos, tão ricas e complexas, por meio dos percursos acompanhados, também se mostrou desafiadora na medida em que, do ponto de vista analítico, exigiu conexão e explicação entre o plano social e da experiência com a produção do espaço urbano. Nesse sentido, a dimensão do cotidiano animada pelo movimento e articulada ao trabalho e à moradia evidenciou uma série de questões e variáveis relevantes para a pesquisa urbana, tais como: a ampliação das distâncias absolutas por meio da legislação urbana incidi diferencialmente a depender dos segmentos econômicos analisados; a forma extensiva como as cidades vêm sendo produzidas inibe, por exemplo, a apropriação das suas diferentes porções pelos sujeitos, seguindo uma lógica na qual somente aqueles que reúnem determinadas condições econômicas usufruem com certa facilidade dessa possibilidade, dentre outros aspectos;
- Estar em movimento com o sujeito da pesquisa é essencialmente diferente de capturar o seu movimento a partir de mecanismos remotos, como um rastreador, por exemplo. No primeiro, a experiência transitória do movimento no espaço urbano exposto aos seus múltiplos eventos marcados espaço-temporalmente, aliado a ativação dos sentidos humanos, possibilita uma leitura mais apurada das inúmeras condições nas quais ele ocorre. No segundo, a

compreensão do movimento é estática, desprovida da experiência, tornando a compreensão e, conseqüentemente a análise, substancialmente diferente uma da outra;

- O movimento como prioridade na análise é representativo de muitos aspectos importantes para compreender a mobilidade socioespacial dos sujeitos, porém, descontextualizado espacialmente torna-se uma ação sem conteúdo, limitado analiticamente no contexto da cidade;
- A centralidade da análise do movimento não deve desconsiderar a interrupção, pelo contrário, ela é parte constituinte do próprio movimento e precisa ser contextualizada no tempo e no espaço, acrescentada dos aspectos objetivos e subjetivos representativos da pausa;
- Os geógrafos devem atentar-se às novas ferramentas tecnológicas que podem ser apropriadas no âmbito da pesquisa urbana, como forma complementar daqueles procedimentos historicamente estabelecidos, revelando, muitas vezes, aspectos distintos daqueles já identificados;
- O recurso audiovisual é um importante elemento para a captura do movimento, mas não substitui a experiência de realizar o movimento. Seria uma etapa mais avançada do que a captura remota pois possibilitaria uma apreensão espacial daquilo que se move em articulação com aquilo que aparenta estar estático, porém não possibilita a apreensão daquilo que o movimento provoca nos sujeitos;
- Por fim, concordamos com Miller (2020) que os procedimentos são constantemente adaptados e muitas vezes apreendidos ao longo da pesquisa. Conosco não foi diferente, as diferentes situações que enfrentamos – pandemia, distanciamento social, proeminência de ferramentas tecnológicas, necessidade de apreensão dos movimentos etc. – nos forjaram a refletirmos e sermos criativos. Isso não quer dizer que não houve uma rigorosidade na formulação e aplicação dos procedimentos, ou mesmo que num momento anterior não tenha havido reflexões sobre a pertinência de determinada ferramenta. Em conclusão, acreditamos que os procedimentos apresentados ao longo da pesquisa contribuem sobretudo para a compreensão contemporânea das cidades.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABREU, S. “Região da Grande Dourados (MS)”: planejamento e (des)construção de uma região. Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina – 20 a 26 de março de 2005 – Universidade de São Paulo.
- ALENTEJANO, P. R. R.; ROCHA-LEÃO, O. M. Trabalho de campo: uma ferramenta essencial para os geógrafos ou um instrumento banalizado? Boletim Paulista de Geografia. Número, 84. São Paulo – Sp. Jul. 2006.
- ALMEIDA, M. M. Concepção de desenvolvimento regional construída no processo de criação e implantação da Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD). Dissertação (Mestrado em Geografia). Dourados, MS: UFGD, 2012.
- ANDRADE, V. S. A. A influência do processo de produção do espaço urbano da Cidade de Campo Grande-MS/Brasil no clima e a abordagem da imprensa e dos atores sociais. VI Seminário Latino Americano de Geografia Física. II Seminário Ibero Americano de Geografia Física. Universidade de Coimbra, Maio de 2010.
- ARCA. Campo Grande: um divisor de águas. Revista de divulgação do arquivo histórico de Campo Grande – MS. Nº 14 – 2009.
- ARIEL HANDEL, A. Distance matters: mobilities and the politics of distance, *Mobilities*, 13:4, 473-487. 2018.
- ARRUDA, Â. M. V. Raízes do planejamento urbano em Campo Grande e a criação do Planurb / Ângelo Marcos Vieira de Arruda. -- Campo Grande, MS, 2012.
- ARRUDA, Â. M. V. Campo Grande: arquitetura, urbanismo e memória. – Campo Grande. MS : Ed UFMS, 2006.
- ARRUDA, Â. M. V. A formação econômica e territorial de Mato Grosso do Sul. Campo Grande: Uniderp. 1997.
- BALBIM, R. Mobilidade: uma abordagem sistêmica. In: Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano / organizadores: Renato Balbim, Cleandro Krause, Clarisse Cunha Linke. – Brasília : Ipea : ITDP, 2016
- BANISTER. D. The trilogy of distance, speed and time. *Journal of Transport Geography* 19 (2011) 950–959.
- BANISTER. D. The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy* 15 (2008) 73–80.
- BARBOSA, J. L. A mobilidade urbana como expressão do Direito à Metrópole. In: Um novo planejamento para um novo Brasil? / Ester Limonad, Edna Ramos Castro, organizadoras. – Rio de Janeiro : Letra Capital, 2014.
- BASTAZINI, R.; BARTIMANN, R. Campo Grande entre as décadas de 1960 e 1980: infraestrutura, população e cotidiano. In: CALIXTO, Maria José Martinelli Silva;

BATTAUS, D. M. A.; OLIVEIRA, E. A. B. O direito à cidade: urbanização excludente e a política urbana brasileira. Lua Nova, São Paulo, 97: 81-106, 2016.

BERNARDELLI, Mara Lúcia Falconi da Hora; Jurado da SILVA, Paulo Fernando. Da produção da cidade à produção da habitação: abordagens a partir do estado de Mato Grosso do Sul / Campo Grande, MS: Life Editora, 2021.

BEZERRA, L. M. C.; CLEPS JR, J. O desenvolvimento agrícola da Região Centro-Oeste e as transformações no espaço agrário do estado de Goiás. Caminhos de Geografia 2(12)29-49, Jun/2004.

BRASIL. Lei Nº 10.257, de 10 de Julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília: Casa Civil, [2001]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm#:~:text=Para%20todos%20os%20efeitos%2C%20esta,bem%20como%20do%20equil%C3%ADbrio%20ambiental.

BONSS, W; KESSELRING, S. Mobility and the Cosmopolitan Perspective. A Workshop at the Munich Reflexive Modernization Research Centre (SFB 536) 29 - 30 January 2004, Munich.

BÜSCHER, M.; URRY, J. Mobile Methods and the Empirical. European Journal of Social Theory. (2009) 12(1): 99–116.

CABRALES BARAJAS, L. F.; ZAMORA, E. C. Segregación residencial y fragmentación urbana: los fraccionamientos cerrados em Guadalajara. Espiral, Estudios sobre Estado y Sociedad Vol. VII. No. 20. Enero / Abril de 2001.

CALDEIRA, T. P. do R. 2000. Cidade de Muros: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo. - Parte III segregação urbana enclaves fortificados e espaço público. p. 211 – 224. - São Paulo: Editora 34/Edusp. 399 pp.

CALIXTO, M. J. M. S. O processo de consolidação da centralidade regional de Dourados-MS na rede urbana: uma contribuição para a análise de uma cidade média. Ge USP – Espaço e Tempo (Online), v. 23, n. 3, p. 582-601, dez. 2019.

CALIXTO, M. J. M. S. Os papéis regionais de Dourados-MS-Brasil e a dinâmica socioespacial urbana. Revista Geográfica de América Central. Número Especial EGAL, 2011- Costa Rica. II Semestre 2011. pp. 1-13.

CALIXTO, M. J. M. S. Repensando as fronteiras da cidade: um olhar sobre as áreas de ocupação irregular em Dourados-MS-Brasil. In: 12º Encontro de Geógrafos da América Latina, 2009, Montevideo. Caminando en una América Latina en transformación. Montevideo: Imprenta Gega, 2009. p. 1-1.

CALIXTO, M. J. M. S. Os desdobramentos socioespaciais do processo de expansão territorial urbana. In: Maria José Martinelli Silva Calixto. (Org.). O espaço urbano em redefinição: cortes e recortes para uma análise dos entremeios da cidade. 1ed. Dourados-MS: UFGD, 2008, v., p. 21-44.

CALIXTO, M. J. M. S. As articulações político-ideológicas do poder público no processo de (re)definição da diferenciação socioespacial. Boletim Paulista De Geografia, n. 78. 2001.

CALIXTO, M. J. M. S.; BERNARDELLI, M. L. F. H. Dourados/MS: uma cidade média entre os papéis regionais e a dinâmica globalizada. Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Dourados e Chapecó / organização Maria Encarnação Beltrão Sposito, Doralice Sátyro Maia. – 1.ed. – São Paulo: Cultura Acadêmica, 2016.

CALIXTO, M. J. M. S.; BERNARDELLI, M. L. F. H. Os loteamentos fechados e as novas formas de produção imobiliária em Dourados: uma cidade média do estado de Mato Grosso do Sul. In: XIV Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 2015, Fortaleza. XIV Simpósio Nacional de Geografia Urbana - Perspectivas e abordagens da Geografia Urbana no Século XXI. Fortaleza, 2015.

CALIXTO, M. J. M. S.; BERNARDELLI, M. L. F. H.; SILVA, P. F. J. Os novos vetores da produção habitacional em uma cidade média do estado de Mato Grosso do Sul: apontamentos sobre o processo de redefinição da relação centro-periferia. In: O Programa minha casa minha vida e seus desdobramentos socioespaciais: os novos vetores da produção do espaço em cidades médias brasileiras / organização Maria José Martinelli Silva Calixto, Sergio Moreno Redón. -- 1. ed. -- Porto Alegre, RS: TotalBooks, 2021.

CAMPO GRANDE. Perfil Socioeconômico de Campo Grande. Agência Municipal de Meio Ambiente e Planejamento Urbano - PLANURB. 1983.

CAMPOS, B. F. O ímpeto privado na socioespacialidade urbano: as habitações sociais de mercado e de interesse social em Dourados/MS (2007-2013). Revista Pegada – vol. 19 n.1. Janeiro-Abril/2018.

CAMPOS, B. F. Fundamentos e dinâmicas da produção espacial: aspectos da ampliação do perímetro urbano de Dourados/MS em 2011. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências Humanas/ Universidade Federal da Grande Dourados, 2014.

CANCHÉ, F. A. A. Representaciones de la inseguridad y violencia entre los habitantes del fraccionamiento Residencial Pinos del Norte, Merida Yucatán. Polis Revista Latinoamericana 20 | 2008.

CARDOSO, A. L. Política Habitacional no Brasil: balanço e perspectivas. Cadernos IPPUR/UFRJ, Rio de Janeiro, p. 105-122, 2001.

CARDOSO, L.; MATOS, R. Acessibilidade Urbana e Exclusão Social: novas Relações, velhos Desafios. X Simpósio Nacional de Geografia Urbana, Florianópolis. 2007.

CARVALHO, C. H. R. Mobilidade urbana sustentável: conceitos, tendências e reflexões. Texto para discussão 2194 / Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.- Brasília : Rio de Janeiro : Ipea , 2016.

CARVALHO, C. H. R. Mobilidade urbana sustentável: conceitos. 20194 texto para discussão. IPEA. Brasília, maio de 2016.

CASTRO, M. A. A. Produção habitacional, inclusão social e cidadania: uma análise do papel exercido pelo poder público local. In: O espaço urbano em redefinição: cortes e recortes para a análise dos entremeios da cidade. / Maria José Martinelli Silva Calixto (organizadora). – Dourados, MS: Editora da UFGD, 2008.

CHÉTRY, M. La fragmentation: un nouveau regard sur la ville brésilienne ? In: CARREL, Marion; CARY, Paul; WACHSBERGER, Jean-Michel. Ségrégation et fragmentation dans les métropoles. Presses Universitaires du Septentrion. 2013.

CRESSWELL, T. Mobilities II: Still. Progress in Human Geography. 36(5) 645–653. 2012.

CRESSWELL, T. Mobilities I: Catching up. Progress in Human Geography. 35(4) 550 -558. 2011.

CRESSWELL, T. Towards a politics of mobility. Environment and Planning D: Society and Space. 2010, volume 28, pages 17 – 31.

COLOMA, C.; HOFFMAN, J. S.; CROSBY, A. Suicide Among Guaraní Kaiowá and Nandeva Youth in Mato Grosso do Sul, Brazil, Archives of Suicide Research, 10:2, 191-207. 2006.

DAMMERT, L. ¿Ciudad sin ciudadanos? Fragmentación, segregación y temor em Santiago. Revista eure (vol.XXX, N°91), PP.87-96, Santiago de Chile, diciembre 2004.

DE MATTOS, C. A. Santiago de Chile: Metamorfosis bajo un nuevo impulso de modernización capitalista. In: DE MATTOS, Carlos; DUCCI, María Elena; RODRÍGUEZ, Alfredo; YÁÑEZ, Gloria (editores). SANTIAGO EN LA GLOBALIZACIÓN: ¿UNA NUEVA CIUDAD? - Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, P. Universidad Católica de Chile Santiago, agosto 2004.

DELGADO, G. C. Expansão e modernização do setor agropecuário no pós-guerra: um estudo da reflexão agrária. ESTUDOS AVANÇADOS 15 (43), 2001.

DEMATTEIS, G. Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. En Monclús, F.J. (ed.), La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias, CCCB, Barcelona, 1998.

DI MÉO, G. Géographies tranquilles du quotidien. Une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiales. Cahiers de géographie du Québec, 1999. 43(118), 75–93.

DOUGLASS, M.; WISSINK, B.; KEMPEN, R. V. Enclave urbanism in China: consequences and interpretations. Urban Geography, 2012, 33, 2, pp. 167–182.

DOURADOS. Perfil socioeconômico de Dourados – MS, 2018. Dourados, Mato Grosso do Sul 132 p. il. Tab.

DOURADOS. Perfil socioeconômico Dourados-MS. Edição 2012. Dourados, Mato Grosso do Sul 132 p. il. Tab.

DUARTE, E. L. R.; SILVA, P. F. J. Campo Grande - MS e a Avenida Afonso Pena. O urbano em Mato Grosso do Sul: abordagens e leituras. / Organizadores: Maria José Martinelli Silva Calixto, Bruno Bomfim Moreno, Mara Lúcia Falconi da Hora Bernardelli. -- Dourados, MS: Ed. UFGD, 2020.

DUARTE, R. A implantação do Programa Minha Casa Minha Vida em Campo Grande – MS./ Renato Duarte – Dourados, MS: UFGD. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Grande Dourados. 2014.

DUTENKEFER, E. Métodos e metodologias para desvendar a acessibilidade da cidade de São Paulo. Confins. 28 | 2016.

ELORZA, A. Segregación residencial y estigmatización territorial. Representaciones y prácticas de los habitantes de territorios segregados. EURE | vol 45 | no 135 | mayo 2019 | pp. 91-109.

FIGUEIREDO, C. A. S. A (in)segurança urbana e as novas formas de morar em Dourados – MD. Dissertação (Mestrado em Geografia). Dourados: UFGD, 2016.

GARRETT, B. L. Videographic geographies: Using digital video for geographic research. Progress in Human Geography. 2011 35: 521 originally published online 6 December 2010.

GÁRRIZ, E.; FORMIGA, N. Construcción de territorialidades y fragmentación socio espacial: agentes y acciones. Scripta Nova. Vol. XIV, núm. 331 (79), 2010.

GEHL, J. Cidades para pessoas. Tradução: Anita Di Marco. 2. Ed. São Paulo : perspectiva, 2013.

GEHL, J.; SVARRE, B. How to study public life /; translation by Karen Ann Steenhard. Island Press. 2013.

GOES, E. M. Urbanização e produção do espaço: cidade, cotidiano e representações. mar-mai. de 2019. Presidente Prudente. Notas de Aula.

GOES, E. M.; SPOSITO, M. E. B. A insegurança e as novas práticas espaciais em cidades brasileiras. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales, nº 493(54), 2014.

GOMES, I. R. P.; CALIXTO, M. J. M. S. Notas sobre o quadro urbano no estado de Mato Grosso do Sul. Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros, Seção Três Lagoas, v. 12, p. 156-177, 2015.

GOMIDE, A. Á. Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas. TEXTO PARA DISCUSSÃO No 960. IPEA. Brasília, julho de 2003.

GRAZIANO DA SILVA, J. A Nova Dinâmica da Agricultura Brasileira. 2. ed. ver.- Campinas, SP: UNICAMP. IE, 1998.

GUERRIEN, M. Arquitectura de la inseguridad, percepcion del crimen y fragmentación del espacio urbano en la zona metropolitana del valle de México. In: Paisaje ciudadano, delito y

percepcion de la inseguridad: investigacion interdisciplinaria del medio urbano, Apr 2005, Onati, España. 23 p.

GUZMÁN RAMÍREZ, A.; HERNÁNDEZ SAINZ, K. M. La fragmentación urbana y la segregación social una aproximación conceptual. *Revista Legado de Arquitectura y Diseño*, núm. 14, julio-diciembre, 2013, pp. 41-55 Universidad Autónoma del Estado de México Toluca, Estado de México, México.

HANNAM, K; SELLER, M; URRY, J. Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings. *Mobilities* Vol. 1, No. 1, 1–22, March 2006.

HE, S. Evolving enclave urbanism in China and its socio-spatial implications: the case of Guangzhou. *Social & Cultural Geography*, 2013 Vol. 14, No. 3, 243–275.

HERCE VALLEJO, M. Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano. Capítulo 1. / Manuel Herce ; prólogo Gabriel Dupuy ; edición Jorge Sainz. – Barcelona : Reverté, D. L. 2009.

HUGUENIN-RICHARD, F. Mobilité urbaine : de l'automobilisme à l'éco-mobilité. Un long chemin... Vincent Moriniaux. *Mobilités*, Armand Colin, pp.109-137, 2010.

IORIS, Antonio A.R.; BENITES, Tonico; GOETTERT, J. D. Challenges and contribution of indigenous geography: Learning with and for the Kaiowa-Guarani of South America. *Geoforum* 102 (2019) 137–141.

JANOSCHKA, M. El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *Revista eure* (Vol. XXVIII, N° 85), pp. 11-29, Santiago de Chile, diciembre 2002.

JANOSCHKA, M.; GLASZE, G. Urbanizaciones cerradas: um modelo analítico. *Ciudades* 59, julio-septiembre de 2003, RNIU, Puebla, México.

JESUS, P. M. ; CATELAN, M. J. ; CALIXTO, M. J. M. S. . Percursos acompanhados Casa-Trabalho-Casa. Perspectivas e construção metodológica. *Metodologia de pesquisa em estudos urbanos. Procedimentos, instrumentos e operacionalização*. 1ed.Rio de Janeiro: Consequência, 2022, v. , p. 149-172.

JIRÓN, P.; SINGH, D. Z. Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio* /16 (2017).

KESSELRING, S. Pioneering mobilities: new patterns of movement and motility in a mobile world. *Environment and Planning A*. 2006, volume 38, pages 269-279.

LE BOURLEGAT, C. A. Mato Grosso do Sul e Campo Grande: articulações Espaço-Temporais. (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Estadual Paulista - Faculdade de Ciências e Tecnologia - Campus de Presidente Prudente. 2000.

LÉVY, J. P. Mobilité urbaine: des pratiques sociales aux évolutions territoriales. Françoise Dureau; Marie-Antoinette Hily. *Les mondes de la mobilité*, Presses Universitaires de Rennes, p. 107-136., 2009.

LÉVY, J. P. Artigo publicado com o título original de « Les Nouveaux Espaces de la Mobilité », em Bonnet, M. e Desjeux, D. Les Territoires de la Mobilité. Paris, Presses Universitaires de France (2000). Tradução: Rogério Haesbaert e Sylvain Souchaud. 2001.

LIMA, N. F.; ROTTAVA, I. A.; GUERREIRO, V. J. Caracterização dos acidentes de trânsito atendidos pelo SAMU no município de Dourados, Estado de Mato Grosso do Sul (MS), Brasil. *Research, Society and Development*, v. 10, n. 13, 2021.

LOBODA, C. R.; MIYAZAKI, V. K. Entre a centralidade e a circulação: uma abordagem sobre o transporte coletivo em duas cidades médias brasileiras. *Caminhos de Geografia Uberlândia* v. 13, n. 44, 2012, p. 256–264.

LOURENÇO, D. A. S. As novas formas de produção socioespacial em Dourados-MS: uma análise do Ecoville Dourados Residence & Resort. In: O urbano em Mato Grosso do Sul: abordagens e leituras. / Organizadores: Maria José Martinelli Silva Calixto, Bruno Bomfim Moreno, Mara Lúcia Falconi da Hora Bernardelli. -- Dourados, MS: Ed. UFGD, 2020.

MACKILLOP, F.; BOUDREAU, J. Water and power networks and urban fragmentation in Los Angeles: Rethinking assumed mechanisms. *Geoforum* 39 (2008).

MAGLIANO, M.; PERISSINOTTI, M. La periferia autoconstruida: migraciones, informalidad y segregación urbana en Argentina. ©EURE | vol 46 | no 138 | mayo 2020 | pp. 5-23.

MARICATO, E. “O “Minha Casa” é um avanço, mas segregação urbana fica intocada”. In CartaMaior (27/05/2009). Disponível em: cartamaior.com.br/templates/materiaMostrar.cfm?materia_id=16004

MARIN, J. P. M.; CALIXTO, M. J. M. S. O processo de luta pela moradia em Campo Grande - MS: uma breve análise da trajetória e das formas de reprodução da vida dos ocupantes da favela “Cidade de Deus ii”. In: Maria José Martinelli Silva Calixto, Márcia Yukari Mizusaki, Rodrigo Simão Camacho. A geografia de Mato Grosso do Sul: contradições, conflitos e resistências na cidade e no campo / organização. -- 1. ed. -- Porto Alegre, RS: Total Books, 2020.

MARTINE, G. A trajetória da modernização agrícola: a quem beneficia. In: Fases e Faces da Modernização Agrícola. Revista de Planejamento e Políticas Públicas, no 03, Brasília: IPEA, 1990.

MATOS, P. F.; PESSÔA, V. L. S. A modernização da agricultura no Brasil e os novos usos do território. *Geo UERJ* - Ano 13, nº. 22, v. 2, 2º semestre de 2011 p. 290-322.

MERRIMAN, P. Mobilities I: Departures. *Progress in Human Geography*. Prog Hum Geogr published online 6 March 2014.

MILLER, D. Como conduzir uma etnografia durante o isolamento social. *Blog do Sociofilo*, 2020. [publicado em 23 de maio de 2020]. Disponível em: <https://blogdolabemus.com/2020/05/23/notas-sobre-a-pandemia-como-conduzir-uma-etnografia-durante-o-isolamento-social-por-daniel-miller>

MOISES, C. M. O migrante nordestino e a cidade de dourados-ms: do campo à cidade; uma história, muitas memórias. XII Encontro Regional de História. INPUH-MS, 2016.

MORENO, B. B. A centralidade do ensino superior e o processo de redefinição socioespacial em Dourados-MS. Dissertação (Mestrado em Geografia). Dourados, MS: UFGD, 2013.

MORENO, B. B.; CALIXTO, M. J. M. S. A demanda regional e a oferta de ensino superior em uma cidade média do estado de Mato Grosso do Sul: Dourados. Estudos Geográficos (UNESP), v. 15(1), p. 62-87, 2017.

MORO, N. D. A campanha da higiene na cidade de Campo Grande: décadas de 1960-70. Oficina do Historiador, Porto Alegre, EDIPUCRS, v. 10, n. 2, jul./dez. 2017.

MORO, N. D. Cidade de Campo Grande: cotidiano urbano (décadas 1960-70). El Futuro del Pasado, n.º 7, 2016, pp. 533-551.

MOSQUERA, M. F. P. Ciudad, transporte y género: la movilidad urbana en el desarrollo sostenible de Villavicencio. Dissertação (Maestría en Planificación Urbana y Regional) Universidad De Los Andes Bogotá, Colombia 2021.

MOTA, J. G. B. Territórios e territorialidades Guarani e Kaiowa: da territorialização precária na Reserva Indígena de Dourados à multiterritorialidade. Dissertação (Mestrado em Geografia). Dourados, MS: UFGD, 2011.

MUSCULINI, E. C.; CALIXTO, M. J. M. S. O uso da rua na área central de Dourados-MS: uma análise das transformações e permanências. Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros – Seção Três Lagoas/MS – nº 21 – Ano 12, Maio, 2015.

NAVEZ-BOUCHANINE, F. Emergence d'une notion: quelques repères historiques. In: NAVEZ-BOUCHANINE, Françoise (dir.). La fragmentation en question: des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale?. In: L'information géographique, volume 69, n°2, 2002.

NOGUEIRA, Claudia Mazzei. As relações sociais de gênero no trabalho e na reprodução. AURORA. Ano IV. Número 6. 2010.

NUNES, N. B. A gente não quer só comida, a gente quer comida, diversão e arte: Uma análise dos rolezinhos como contestação da segregação socioespacial [recurso eletrônico] / Natali Bozzano Nunes. -- 2018. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Universidade Federal da Grande Dourados, 2018.

OBSERVATÓRIO DE ARQUITETURA E URBANISMO DA UFMS. Estudos de densidade urbana, verticalidade e sustentabilidade em Campo Grande. Projeto de Extensão - Relatório final Campo Grande (MS) – Fevereiro de 2016.

OLIVEIRA, A. R. Mulheres de bicicleta: uma perspectiva analítica da mobilidade urbana em Rio Claro. 2019. 1 CD-ROM. Trabalho de conclusão de curso (Graduação - Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2019.

OLIVEIRA, D. A.; WANDER, A. E.; BONTEMPO, P. C.; GONÇALES, C.; DEPONTI, C. M. Políticas determinantes ao processo de modernização agrícola no Centro-Oeste brasileiro. *Revista Brasileira Planejamento Desenvolvimento.*, Curitiba, v. 3, n. 1, p. 71-94, jan./jul. 2014.

OLIVEIRA NETO, A. F.; MARTINS JÚNIOR, C. Da vila de uma rua só à metrópole regional: o processo de estruturação urbana de Campo Grande. In: *O urbano em Mato Grosso do Sul: abordagens e leituras.* / Organizadores: Maria José Martinelli Silva Calixto, Bruno Bomfim Moreno, Mara Lúcia Falconi da Hora Bernardelli. -- Dourados, MS: Ed. UFGD, 2020.

OLIVEIRA NETO, A. F. Campo Grande e a rua 14 de Julho: tempo, espaço e sociedade. Tese (doutorado). – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia. Antônio Firmino de Oliveira Neto. – Presidente Prudente: [s.n.], 2003.

ORELLANA, J. D.; BALIEIRO, A. A.; FONSECA, F. R.; BASTA, P. C.; PONTE DE SOUZA, M. L. Spatial-temporal trends and risk of suicide in Central Brazil: an ecological study contrasting indigenous and non-indigenous populations. *Revista Brasileira de Psiquiatria.* 2016; 38:222–230.

ORFEUIL, P. La mobilité, nouvelle question sociale?. *SociologieS* [Em ligne]. Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques, mis en ligne le 27 décembre 2010.

ORFEUIL, J. La mobilité urbaine: un nouveau cadre conceptuel. Extrato de conferências; Seminário Internacional, junho de 2001.

PEQUENO, L. R. B. Políticas habitacionais, favelização e desigualdades sócio-espaciais nas cidades brasileiras: transformações e tendências. *Scripta Nova (Barcelona)*, v. XII, p. 35, 2008.

PEREIRA, A. P. C. A geografia dos fluxos aéreos em Dourados-MS: uma análise da dinâmica territorial do capital. In: *O urbano em Mato Grosso do Sul: abordagens e leituras.* / Organizadores: Maria José Martinelli Silva Calixto, Bruno Bomfim Moreno, Mara Lúcia Falconi da Hora Bernardelli. -- Dourados, MS: Ed. UFGD, 2020.

PEREIRA, J. S. A presença dos incentivos governamentais na economia douradense: expansão e desafios nos anos 70. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal Da Grande Dourados – UFGD. 2013.

PEREIRA, S. R. Percursos urbanos: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade. X Coloquio Internacional de Geocrítica. Barcelona, 26 - 30 de mayo de 2008 Universidad de Barcelona.

POW, C. Securing the 'Civilised' Enclaves: Gated Communities and the Moral Geographies of Exclusion in (Post-)socialist Shanghai. *Urban Studies*, Vol. 44, No. 8, 1539–1558, July 2007.

PRÉVÔT-SCHAPIRA, M. Fragmentación espacial y social: conceptos e realidades. *Perfiles Latinoamericanos*, n.19, p. 33-56, dez. 2001.

PRÉVÔT-SCHAPIRA, M.F.; PINEDA, R. C. Buenos Aires: la fragmentación em los interstícios de uma sociedade polarizada. *Eure*, Santiago do Chile, v.XXXIV, n. 103, p.73-92, dez. 2008.

PRÉVÔT-SCHAPIRA, M. F. Segregación, fragmentación, secessión. Hacia una nueva geografía social em La aglomeración de Buenos Aires. *Economía, Sociedad y Territorio*. México, v.II, n.7, 2000, p.405-431.

RODRIGUES, E. V.; BERNARDELLI, M. L. F. H. A rua Euclides da Cunha e a manifestação de uma nova centralidade em Campo Grande-MS. O urbano em Mato Grosso do Sul: abordagens e leituras. / Organizadores: Maria José Martinelli Silva Calixto, Bruno Bomfim Moreno, Mara Lúcia Falconi da Hora Bernardelli. -- Dourados, MS: Ed. UFGD, 2020.

RODRÍGUEZ, A.; MARTÍNEZ, E.; GUENAGA, G. New urban policies and socio-spatial fragmentation in Metropolitan Bilbao. *European Urban and Regional Studies* 8(2). 2001. P. 161–178.

ROMERO, H.; CALIXTO, M. J. M. S. As novas dinâmicas do comércio na cidade de Dourados – MS: uma análise do processo de redefinição da centralidade intraurbana em uma cidade média. *Caderno Prudentino de Geografia, Presidente Prudente*, n. 42, v. 01, p. 58-78, jan-jun, 2020.

ROSENBERG, E.; SHANNON, K. Im/mobility: Connecting Disciplines — An Editorial Introduction. *Geography Research Forum* Vol. 38, 2018.

ROYER, L. O. Financeirização da política habitacional: limites e perspectivas / Luciana de Oliveira Royer – São Paulo: USP / Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2009.

SALAZAR, N. B. Key figures of mobility: an introduction. *Social Anthropology*. p. 5–12. 2017.

SANT'ANNA NETO, J. L. S.; ANUNCIAÇÃO, V. S. Uma Reflexão do Espaço Urbano da Cidade de Campo Grande – MS na Perspectiva Climática. *Revista Pantaneira / Centro Universitário de Aquidauana*. -- n. 1 (2001). -- Aquidauana, MS.

SANTOS, M. A Urbanização Brasileira. – 5. Ed., 2. Reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo. 2018.

SANTOS, M. Espaço e Método. – 5. Ed., 2. Reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo. 2014.

SANTOS, M. S. Além do concreto. Dourados, uma cidade em construção: memórias, sentimentos e olhares sobre a cidade (1970-2010). In: XIV Simpósio Internacional Processos Civilizadores: 'Civilização, Fronteiras e Diversidade', 2012, Dourados. *Civilidade, Fronteiras e Diversidade*, 2012. v. único.

SARPONG, S. Building bridges or gates? Gated communities' escape from reality. *International Journal of Social Economics* Vol. 44 No. 12, 2017 pp. 1584-1596.

SERPA, Â. O trabalho de campo em Geografia: Uma abordagem teórico-metodológica. *Boletim Paulista de Geografia*. Número, 84. São Paulo – Sp. Jul. 2006.

SHELLER, M. The new mobilities paradigm for a live sociology. *Current Sociology Review* 2014, Vol. 62.

SHELLER, M.; URRY, J. Mobilizing the new mobilities paradigma. *Applied Mobilities*, 2016.

SHELLER, M.; URRY, J. The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A*. 2006, volume 38, pages 207-226.

SHIWA, R. M.; CALIXTO, M. J. M. S. Apontamentos para a análise do papel de um subcentro em uma cidade média: Dourados – MS. *Estudos Geográficos*, Rio Claro, 17(1): 115-140, jan./jun. 2019.

SILVA, A. N. R.; COSTA, M. S.; MACEDO, M. H. Multiple views of sustainable urban mobility: The case of Brazil. *Transport Policy* 15 (2008) 350–360.

SILVA, M. C. T. O PMCMV e a inserção urbana da habitação social em Dourados-MS. In: *O urbano em Mato Grosso do Sul: abordagens e leituras.* / Organizadores: Maria José Martinelli Silva Calixto, Bruno Bomfim Moreno, Mara Lúcia Falconi da Hora Bernardelli. -- Dourados, MS: Ed. UFGD, 2020.

SILVA, M. C. T. Dourados-MS: Expansão Urbana Extensiva e Impactos Socioambientais. In: *Mato Grosso do Sul no início do século XXI: Integração e desenvolvimento urbano-regional - Volume 2/* Walter Guedes da Silva e Paulo Fernando Jurado da Silva (orgs.) – Campo Grande, MS: Life Editora, 2017.

SILVA, M. C. T. O município como agente protagonista da política habitacional: o caso de Dourados – MS. In: *Transportes e políticas públicas em Mato Grosso do Sul.* / Lisandra Pereira Lamoso, organizadora. – Dourados, MS : Editora da UFGD, 2008.

SILVA, M. C. T. Os novos rumos da política habitacional e o processo de urbanização de Dourados-MS. São Paulo, 2000. Tese (Doutorado em Geografia) - FFLCH/USP.

SILVA, N. C. *Shopping center* Campo Grande: centralidade e redefinição do espaço urbano. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. Aquidauana. 2005.

SILVA, V. F. Sob a perspectiva do novo: um olhar sobre a dinâmica intraurbana de Dourados-MS e seu processo de urbanização. *Caderno Prudentino de Geografia*, Presidente Prudente, n.34, v.2, p.97-119, ago./dez.2012.

SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DE COMPONENTES PARA VEÍCULOS AUTOMOTORES. Desempenho do Setor de Autopeças 2009. São Paulo: SINDIPEÇAS, 2009.

SMOLKA, M. O. O nexu urbano - imobiliário e a política habitacional: repensando as alternativas. *Cadernos IPPUR/UFRJ*. 1989, ano III N° ESPECIAL.

SOTO-CANALES, K.; FERNIZA-QUIROZ, S. Imaginarios urbanos y violencia de género en la movilidad cotidiana en transporte público urbano. *Zona Metropolitana de Monterrey. QUIVERA*. AÑO 23, 2021-2.

SOUZA, A. O.; ABREU, S.; VIEIRA, A. B. Política e desenvolvimento espacial urbano – análise do processo de implantação do programa nacional de cidades de porte médio em Mato Grosso do Sul. *Revista Formação*, n.22, volume 2, 2015, p. 43-58.

SOUZA, M. M. O.; PESSÔA, V. L. S. O trabalho de campo em geografia: por uma perspectiva participante de investigação científica In: MARAFON, Glaucio José [et al.]. *Pesquisa qualitativa em geografia: reflexões teórico conceituais e aplicadas*. – Rio de Janeiro: EdUERJ, 2013.

SPINNEY, J. A Chance to Catch a Breath: Using Mobile Video Ethnography in Cycling Research, *Mobilities*, 6:2, 161-182, 2011.

SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B. Fragmentação socioespacial. *Mercator*, Fortaleza, v.19, 2020.

SPOSITO, M. E. B. Fragmentação, fragmentações. XVI SIMPURB. Universidade Federal do Espírito Santo. 14 a 17 de novembro de 2019.

SPOSITO, M. E. B. Oportunidades e desafios da pesquisa urbana comparada. In: *Estudos urbanos comparados: oportunidades e desafios da pesquisa na América latina* / Maria Encarnação Beltrão Sposito ... [et al.]; coordinación general de Olga Castreghini de Freitas-Firkowski ... [et al.]. - 1a ed. - San Miguel de Tucumán : Universidad Nacional de Tucumán, 2016.

STEIN NETO, A. A. A ilegalidade na produção do espaço urbano. In: *O espaço urbano em redefinição: cortes e recortes para a análise dos entremeios da cidade*. / Maria José Martinelli Silva Calixto (organizadora). – Dourados, MS: Editora da UFGD, 2008.

TEIXEIRA, J. C. Modernização da agricultura no Brasil: impactos econômicos, sociais e ambientais. *Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros – Seção Três Lagoas* Três Lagoas-MS, V 2 – n.º 2 – ano 2, Setembro de 2005.

TEIXEIRA, J. C.; HESPANHOL, A. N. A região Centro-Oeste no contexto das mudanças agrícolas ocorridas no período pós-1960. *Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros – Seção Três Lagoas* Três Lagoas - MS, V 1 – n.º 3 – ano 3, Maio de 2006.

THUILLIER, G. Les quartiers enclos à Buenos Aires: quand la ville devient country. *Cahiers des Amériques latines* [En ligne], 35 | 2000.

VASCON, W. M. O hipermercado atacadão e seu papel regional: uma análise a partir de Dourados, uma cidade média do estado de Mato Grosso do Sul. In: *O urbano em Mato Grosso do Sul: abordagens e leituras*. / Organizadores: Maria José Martinelli Silva Calixto, Bruno Bomfim Moreno, Mara Lúcia Falconi da Hora Bernardelli. -- Dourados, MS: Ed. UFGD, 2020.

VASCON, W. M. O papel do setor atacadista no reforço da centralidade de uma cidade média: Dourados-MS. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal Da Grande Dourados – UFGD. 2019.

VASCONCELLOS, E. A.; CARVALHO, C. H. R.; PEREIRA, R. H. M. Transporte e mobilidade urbana. Brasília, DF: CEPAL. Escritório no Brasil/ IPEA, 2011. (Textos para Discussão CEPAL-IPEA, 34).

VASCONCELLOS, E. A. Mobilidade Cotidiana, Segregação Urbana e Exclusão. In: BALBIM, R. Mobilidade: uma abordagem sistêmica. In: Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano / organizadores: Renato Balbim, Cleandro Krause, Clarisse Cunha Linke. – Brasília : Ipea : ITDP, 2016.

VIEIRA, A. B.; ROMA, C. M. Simbioses no espaço douradense. In: O urbano em Mato Grosso do Sul: abordagens e leituras. / Organizadores: Maria José Martinelli Silva Calixto, Bruno Bomfim Moreno, Mara Lúcia Falconi da Hora Bernardelli. -- Dourados, MS: Ed. UFGD, 2020.

VILLAGRÁN, P. S. Diferencias de género em la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. Revista Transporte y Territorio /16 (2017).

VILLAGRÁN, P. S. Repensar las prácticas espaciales. Rupturas y continuidades en la experiencia cotidiana de mujeres urbanas de la Ciudad de México. Revista Latino-americana de Geografia e Gênero, Ponta Grossa, v. 4, n. 2, p. 2 - 12, ago. / dez. 2013.

WACQUANT, L.; SLATER, T.; PEREIRA, V. B. Estigmatización territorial en acción. Revista INVI. Nº 82 / Noviembre 2014 / Volumen Nº 29: 219-240.

WHITACKER, A. M.; SOUSA, M. T. R. Mobilidade e acessibilidade às áreas de concentração de atividades de comércio e serviços: apontamentos metodológicos a partir de Presidente Prudente-SP. XIII SEMINÁRIO INTERNACIONAL RII VI TALLER DE EDITORES RIER. Salvador, Brasil. 2014.

WIRTI, D. H. Uma análise socioespacial do Programa Minha Casa Minha Vida - PMCMV - em Campo Grande - MS [recurso eletrônico] / Daniel Henrique Wirti. -- 2019. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal da Grande Dourados, 2019.