

() Graduação (x) Pós-Graduação

**MOBILIDADE SOCIOESPACIAL: análise a partir das transformações urbanas em
Nova Andradina-MS**

Edmilson Batista Santana
Universidade Federal da Grande Dourados
edmilsongeografiaufgd@gmail.com

RESUMO

O texto analisa o como as transformações socioespaciais ocorridas em Nova Andradina-MS têm afetado os deslocamentos dos cidadãos. Por meio dessa abordagem, o propósito é chamar a atenção para a necessidade de compreendermos os desdobramentos da mobilidade nas realidades urbanas não metropolitanas, dada a dinâmica de espraiamento do tecido urbano. Para esta análise, nos pautamos num referencial teórico que sustentasse a problematização que propusemos discutir. Assim, realizamos o levantamento de dados, informações e documentos em I) fontes primárias tais como: trabalho de campo junto a Prefeitura Municipal de Nova Andradina, AGENOVA (Agência Municipal de Habitação), Agência de Habitação Popular do Estado de Mato Grosso do Sul (AGEHAB), DETRAN/MS (Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso do Sul) e nas imobiliárias/incorporadoras; II) As fontes secundárias: por meio de pesquisa nos Sítios do Ministério do Transporte (SENATRAN -Secretaria Nacional de Trânsito), Prefeitura Municipal, analisando as Leis de regulamentação do processo de expansão territorial urbana e, também, das imobiliárias/incorporadoras. Constatamos que, Nova Andradina apresentou um crescimento territorial urbano considerável a partir da década de 2010, tendo em vista que vem impactando na vida e nos deslocamentos dos cidadãos, já que os equipamentos de consumo coletivo estão concentrados na porção central da cidade.

Palavras-chave: Mobilidade Socioespacial; Expansão Urbana; Espaço Urbano.

1 INTRODUÇÃO

O texto analisa o processo de reprodução do espaço urbano em Nova Andradina-MS, visando compreender os desdobramentos na mobilidade socioespacial dos cidadãos decorrentes da dinâmica de expansão territorial urbana.

De início, é importante pontuarmos que, em razão da complexidade que os grandes centros urbanos e as metrópoles comportam, é notório que as reflexões acerca de mobilidades, em sua maioria, partam dessas realidades. No entanto, temos observado que tem havido pesquisadores ligados a estudos sobre cidades médias e pequenas, com o intuito de avaliar desdobramentos dessa temática em centros urbanos não metropolitanos.

Sobre esse avanço na discussão sobre mobilidade, Alencar e Viana (2017) entendem ser preciso valorizar as relações estabelecidas entre os centros urbanos, de portes demográficos distintos,¹ e os fluxos (populacionais e econômicos – consumo).

Os autores mencionados chamam a atenção para a necessidade de análises que considerem o poder de polarização desses centros urbanos. Para tal entendimento, destacam elementos que valorizam a integração espacial. Por isso, reforçamos a importância do desenvolvimento de pesquisas sobre cidades médias e, no caso desta tese, aquelas de pequeno porte, como é o caso de Nova Andradina-MS.

Nesse sentido, proposta defendida por Alencar e Viana (2017) ganha relevância para o nosso estudo, pois o conceito de mobilidade nos possibilita apreender os deslocamentos dos cidadãos em suas variadas instâncias. Outro ponto diz respeito aos deslocamentos ligados às atividades de serviços e comércio, fato que tem reforçado a condição regional de Nova Andradina, como veremos adiante.

No entendimento de Sposito (2004), as transformações no sistema mundo, no início do século XIX, possibilitaram a ampliação dos papéis econômicos de algumas cidades e a multiplicação de atividades comerciais e de serviços. Tal dinâmica significou a constituição

¹ A diferenciação socioespacial pode ser apreendida tendo em vista duas dimensões de análise que são articuladas – a da escala e a das práticas espaciais (Corrêa, 2007). No que diz respeito à escala, ela pode ser percebida por meio de duas escalas bem definidas, a da rede urbana e a do espaço intraurbano, que possuem uma relação dinâmica e complementar¹ entre si. Conforme ressalta o autor, a diferenciação socioespacial se manifesta de maneira distinta em cada uma delas. Quanto à escala da rede urbana, ela se apresenta por intermédio da diferenciação funcional entre os centros urbanos, bem como pelo tamanho das cidades. “Lugares centrais hierarquizados e centros especializados, ou uma combinação de ambos, descrevem a diferenciação sócio-espacial na escala da rede urbana (Corrêa, 2007, p. 64)”. Considerando essa dimensão de análise, “[...] ler as desigualdades demográficas por meio das diferenças expressas na complexidade dos papéis urbanos exercidos por cada cidade na rede urbana e as formas e os cortes segundo os quais seus moradores se apropriam mais ou menos de seus espaços urbanos (Sposito, 2016, p. 131)”. Já na escala do espaço intraurbano, a diferenciação socioespacial se expressa por meio da divisão econômica e social do espaço, gerando estruturas complexas e direcionando o acesso à cidade por meio da propriedade (Sposito, 2016; Corrêa, 2007).

de estruturas urbanas mais complexas e a redefinição dos seus conteúdos e formas urbanas.

Considerando a complexidade desse processo, Soja (1993) pontua que a análise espacial precisa ser capaz de desvendar problemas oriundos dessa fase do capitalismo, assim como de sua expansão em escala global.

Diante da nova lógica de produção espacial, é preciso levar em conta que a mobilidade – condição humana por excelência – possui intencionalidade. É prática de inserção social que, à proporção que os problemas urbanos se acentuaram, passa a se caracterizar como elemento central na leitura da cidade, pois ela define quem vai a determinado lugar e quem não vai.

Desse modo, antes de estabelecermos estudo a respeito da produção da cidade e sua interrelação com a mobilidade, é preciso termos em mente que mobilidade é um termo polissêmico² e, por isso, deve ser usado com certo cuidado. Não pode ser confundido com outros conceitos, tais como: circulação, transporte, acessibilidade.

A compreensão sobre a mobilidade deve transcender a ideia de deslocamento. Está ligada a fatores relacionados à divisão social do espaço e essa perspectiva abrange múltiplas escalas: renda, local de moradia, meio de transporte. No entanto, devemos entender que a mobilidade envolve tanto a distância quanto o movimento. É uma relação dialética, visto que se torna complexa quando consideramos a diversidade de fatores que podem explicar os deslocamentos nas cidades (Levy, 2009).

2 REVISÃO DA LITERATURA

No âmbito do processo de urbanização brasileira, de maneira especial, no pós década de 1990, tem se observado a acentuação da diferenciação socioespacial, tanto na escala intra quanto interurbana. Considerando esta dinâmica, precisamos pontuar que são os determinantes oriundos do processo de estruturação e reestruturação urbana e da cidade.

A cidade se constitui como um local que expressa as contradições do capitalismo, na medida em que seu espaço é produzido de forma coletiva, porém, sua apropriação se dá de maneira desigual. Neste sentido, a cidade comporta todas as possibilidades que favorecem a reprodução do capital.

Tal questão caminha para uma reflexão acerca da estruturação do espaço urbano, no

² “Existem, pois, várias definições e acepções acerca do termo mobilidade. Essas derivações, como visto, estão relacionadas – de uma forma ou de outra – à duração do deslocamento, ao lugar de permanência que o deslocamento implica (origens e destinos) e aos recursos econômicos, técnicos e simbólicos colocados em uso para a efetivação do movimento, seja físico e/ou social. A temporalidade de cada forma de mobilidade constitui tanto o sujeito, sua história, como o espaço (Balbim, 2016, p. 32)”.

que diz respeito à relação centro-periferia, formação e redefinição de centralidades urbanas e, consequentemente, na complexificação da mobilidade.

O que se tem notado é que algumas mudanças que ocorreram nas cidades, acompanharam o processo de reestruturação urbana. Assim, ao analisarmos a cidade contemporânea, podemos observar uma significativa alteração na sua estrutura, passando de monocêntrica para policêntrica.

Outro fator, é a incorporação de novos valores à vida urbana, principalmente, os ligados a constituição dos espaços residenciais fechados. Esse é um ponto importante, o que implica entender como essa questão influenciou na dinâmica de transformação da morfologia urbana. Conforme salienta Gaspari e Da Silva (2018, p. 79), “Assim como ocorre com o espaço de moradia, o próprio espaço das relações sociais vitais para a centralidade passa a se enquadrar numa lógica semelhante, homogeneizada e dominada pelo consumo, ou pelo valor de troca (capitalizado)”.

Ao mesmo tempo, temos a possibilidade de apreender que o espaço urbano se tornou cada vez mais segmentado socialmente. Em síntese, é possível reconhecer de forma mais clara as novas lógicas de moradia, de consumo, enfim, as desigualdades e diferenciações socioespaciais.

Pesquisadores já têm observado uma complexificação do processo de produção do espaço urbano, tanto as realidades urbanas metropolitanas quanto em cidades médias, destacando a reconfiguração na lógica centro-periférica, passando para a fragmentária. Tal processo, que é resultado de transformações na estrutura espacial das cidades, influencia na ampliação das desigualdades socioespaciais.

A dinâmica de expansão territorial tem provocado alterações significativas no padrão de estruturação do espaço urbano. Esta leitura não pode ser realizada de forma desconexa das relações interurbanas (análise que realizamos no capítulo anterior), mas como articuladas e complementares - imbricadas (Whitacker, 2007).

Nas palavras de Sposito et ali (2023):

[...] o paradigma fragmentário tem ajudado a compreender as transformações em curso, sobretudo no que se refere às lógicas, dinâmicas e práticas espaciais resultantes do aprofundamento das desigualdades socioespaciais. Isto porque a ampliação das distâncias, os novos habitats urbanos e os novos modos de consumir têm reforçado a lógica socioespacial fragmentária. (Sposito et ali, 2023, p. 5).

Esta dinâmica revela as facetas do processo de produção do espaço urbano, evidenciando a desigualdade na sua apropriação pelos distintos segmentos sociais. A

constituição de uma cidade cada mais dispersa territorialmente, tem alterado a mobilidade dos cidadãos e os fluxos materiais/imateriais, na medida em que contribui para a minimização e/ou impedimento de deslocamento de alguns cidadãos, especialmente os que passaram a residir em áreas periféricas e não possuem meios locomoção.

A alteração do padrão de estruturação da cidade, juntamente com a expansão urbana, expressa a constituição e o acirramento de desigualdades socioespaciais já existentes. Isso remete compreender um modelo de cidade que complexifica as relações estabelecidas entre moradia-trabalho-consumo.

Sendo assim, as características referentes à mobilidade no espaço no que se refere à realização da vida urbana são fundamentais para a compreensão das transformações nas cidades contemporâneas, uma vez que revelam como a cidade é produzida por separações e alimenta a fragmentação socioespacial (Sposito et ali, 2023, p. 5).

Como resultado desta dinâmica de reestruturação urbana e da cidade, as periferias urbanas também tiveram seus conteúdos e relações complexificadas. Se por um lado, as periferias produzidas até a década de 1970 e 1980, eram reconhecidas como o local de moradia de populações pobres, hoje já não responde mais, pois passaram a serem locais cada vez mais heterogêneos.

Fica evidente que, devido à complexidade econômica que os grandes centros urbanos e as metrópoles comportam, é notório que as reflexões, em sua maioria, partam destas realidades. É o que Kowarick (1979) busca fazer ao pensar a periferia a partir da realidade de São Paulo, justamente, por ser um local onde podemos verificar complexidades urbanas de variadas ordens.

A princípio, o autor entende a periferia no seu sentido mais geométrico, partindo do processo de ocupação de áreas afastadas do centro da cidade, marcadas pela autoconstrução. Diante dessa relação, temos a valorização da relação espaço e tempo, salientando como os processos de industrialização e urbanização promoveram transformações significativas nas cidades.

Kowarick (1979) ressalta o papel desempenhado pela moradia. Num primeiro momento, com as fábricas suprindo essa necessidade, com a formação das vilas operárias e, posteriormente, com a especulação imobiliária que atuou, por meio de um processo de valorização e encarecimento da terra urbano, expulsando os trabalhadores para locais distantes e onde o preço da terra era mais acessível.

Kowarick (1979) reforça que a expansão do mercado de trabalho se mostra como o

próprio conteúdo da periferia. Assim, ao pensar a economia política da cidade, intenta caracterizar a periferia considerando a relação capital-trabalho e o espraiamento do tecido urbano mediado pelo processo de exploração da classe trabalhadora. Nesse sentido, ao passo que a cidade cresce, cria-se a própria periferia com bairros cada vez mais distantes do centro, marcado pela homogeneidade.

O que fica nítido no processo de formação e complexificação das “áreas periféricas” é um intenso processo de negação, até mesmo pelo poder público, das populações – classe trabalhadora – que produz e habita tais locais. Kowarick (1979) salienta que, além da questão capital/trabalho, a mobilidade e acessibilidade passaram a ser mais um elemento que nos possibilita ler a produção do espaço urbano. A cidade passou a crescer a partir de um modelo rodoviarista, assim, deslocar tornou um sinônimo de custo, sentido principalmente, pela classe trabalhadora que não possui veículo próprio e/ou depende de transporte coletivo, que em sua maioria é precário.

Buscando acrescentar elementos à discussão, Lindón e Mendonza (2015); Richmond e Kopper (2022), partem do seguinte questionamento: Quem está consumindo e produzindo o espaço? A periferia, a partir dessa perspectiva analítica, perpassa pelo entendimento de como a diferenciação se manifesta na vida dos sujeitos, ou seja, transcende o sentido geométrico, é muito além do aspecto físico, da localização.

A representação do espaço ganha significância na definição do que é centro e o que é periferia, chamando a atenção para a necessidade de uma leitura da cidade a partir da incorporação de novos conteúdos urbanos que passaram e redefinir a apreensão da lógica centro↔periférica.

Diante da lógica de produção da cidade é importante refletir sobre a figura do poder público, o papel dos agentes incorporadores e os desdobramentos promovidos no espaço. Nesse sentido, se faz necessário partir da apreensão das relações sociais sem desconsiderar que estão embutidas de racionalidade política, impondo novas lógicas e formas de produção do espaço.

O entendimento da dinâmica de produção do espaço urbano, mediante a política habitacional e o capital incorporador, indica uma cidade que se reproduz mediante o processo de apropriação e dominação do espaço, o que implica em contradições. Um dos elementos que nos ajudam a compreender essa dinâmica, diz respeito a produção pela lógica dos empreendimentos do PMCMV e dos loteamentos fechados, que promoveram novas formas de produção do espaço, aprofundando as desigualdades socioespaciais na cidade.

Percebe-se que a leitura vai ficando mais complexa, na medida em que temos a expansão dos loteamentos fechados para áreas distantes do centro. Assim, as áreas periféricas, antes habitada pelos pobres, passou a ser também o local, supostamente, da classe média alta, que “separa/diferencia quem está dentro dos muros dos que estão fora”.

Para Richmond e Kopper (2022), as formas espaciais que caracterizavam a periferia, hoje já não respondem mais. Isso, devido as novas lógicas e conteúdos que são/foram estabelecidos entre os diferentes grupos sociais. Assim, o seu entendimento vai mudando e se complexificando cada vez mais.

Nesse sentido, considerando a ideia dos autores, julgamos pertinente as seguintes indagações: “Como pensar a superação do entendimento da periferia, no sentido de que não seja apenas geográfico? Como é sentir-se periférico? Quais são as necessidades básicas dos sujeitos periféricos e não periféricos?”

Compreender a periferia é apreender o próprio movimento da sociedade. Para tanto, é preciso partir da apreensão do contexto social dos sujeitos e não, e tão somente, como uma questão urbana. A necessidade da superação da visão sobre a periferia fica bem nítida para os autores, pois não se trata de um lugar que é marcado pela existência da pobreza e violência, mas de um espaço social, geográfico, subjetivo e, acima de tudo, dotado de relações sociais³.

Tal questão nos possibilita pensar, por exemplo, como que a moradia é mais impactante em alguns contextos de vida. Assim, ganha notoriedade o papel das políticas públicas na formação identitária, ao passo que o Estado passou a determinar a localização das classes mais pobres no espaço urbano

Historicamente, tivemos a falta de políticas para as pessoas de baixa renda, só após a Constituição de 1988 que passamos a ter a consolidação de uma política mais inclusiva. No entanto, para pensarmos a complexificação das periferias, é preciso considerar o papel das políticas públicas habitacionais, para que assim possamos analisar como a fragmentação tem se evidenciado na dinâmica de produção da cidade.

Primeiro ponto a ser ressaltado, diz respeito a constituição de uma política que

³ É a partir dessa perspectiva, por exemplo, que D’Andrea (2013) visa analisar outras maneiras de dar mais visibilidade aos sujeitos periféricos, como a cultura – expressada através da música como uma forma de críticas sociais – ressaltando como que ela contribui para pensarmos meios de combate ao capitalismo explorador. Assim, a periferia não é e não deve ser algo que é pensada e entendida por intelectuais, somente, mas pelos sujeitos em si, a luz de uma perspectiva histórica identitária e simbólica, ou seja, pelos atores da periferia. Ao considerarmos esse ponto de vista, compreendemos que temos uma série de variáveis que precisam ser ponderadas, como as econômicas, sociais, culturais e políticas e que vão para além da questão geométrica. Fica evidente o papel relevante que a representação assume, com o objetivo de dar “voz” àqueles que são/estão excluídos socialmente.

negligencia a subjetividade e particularidade dos sujeitos. Segundo ponto, considerando o cenário de transformações urbanas contemporâneas, é preciso compreender todas as dinâmicas relativas à produção da cidade, ou seja, não somente a expansão territorial, mas os diferentes aspectos que fazem parte do processo de produção do espaço e como isso implica na vida das pessoas, principalmente as de menor renda.

A produção habitacional promoveu o aprofundamento das desigualdades socioespaciais na cidade. Diante dessa lógica, que redefine/reconfigura o espaço urbano, temos o reforço das diferenças socioespaciais, ao passo que tem alavancado o distanciamento dos segmentos de menor poder aquisitivo para as bordas do perímetro urbano.

Essa leitura é fundamental, visto que nos permite compreender que temos a configuração de novos vetores no processo de produção do espaço urbano, bem como o estabelecimento de uma dinâmica de segmentação no uso residencial, redefinindo e complexificando a relação centro-periferia.

No caso de Nova Andradina, a partir da década de 2010 a cidade passou a evidenciar tal dinâmica, devido à expansão do seu perímetro urbano e a incorporação de novos conteúdos urbanos – a produção de uma periferia mais heterogênea –, especialmente com os espaços residenciais fechados.

O centro principal manteve a sua relevância, pelo fato de concentrar os principais estabelecimentos de consumo, o que exige com que os cidadãos se desloquem constantemente à área central sanar suas necessidades. Em contrapartida, as habitações de interesse social, por exemplo, foram/estão sendo construídas cada vez mais distantes do centro e dos equipamentos de consumo coletivo.

É nítida a dualidade entre a porção norte e sul, por serem locais que passaram a ser ocupados por populações de alta e baixa renda, respectivamente. Portanto, reforçamos que é importante compreender o espaço como um elemento que assume um papel fundamental no sistema capitalista, como produto e produtor de relações que se estabelecem de forma contraditória.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

No que concerne aos procedimentos metodológicos, este texto está alicerçado numa base teórica que nos possibilita compreender a dinâmica de produção e estruturação do espaço urbano. As reflexões permitem, também, uma interlocução com o entendimento a respeito da

mobilidade, considerando a complexificação da urbanização contemporânea. Para fins de análise, foram coletados dados secundários no sítio do Ministério do Transporte (SENATRAN -Secretaria Nacional de Trânsito), DETRAN/MS (Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso do Sul), IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas), bem como a realização de um trabalho de campo junto a Agência de Habitação Popular do estado de Mato Grosso do Sul, Secretaria Municipal de Habitação de Nova Andradina-MS e Loteadoras e Incorporadoras.

4 DISCUSSÃO E ANÁLISE DOS DADOS

Na última década, Nova Andradina veio apresentando algumas complexidades na dinâmica de produção do seu espaço urbano, engendradas principalmente, pela atuação do poder público em consonância com o capital imobiliário. Como exemplo, podemos citar a presença de loteamentos fechados de padrão mais elevado, ressaltando que esta é uma característica mais frequente em áreas metropolitanas e/ou em cidades médias.

Dessa forma, buscamos entender “os novos vetores” da produção do espaço urbano, visto que vem se delineando uma dinâmica de segmentação no uso residencial⁴, interferindo na mobilidade socioespacial dos cidadãos. Como reflexo desta dinâmica, temos notado que tal lógica promoveu o aprofundamento das desigualdades socioespaciais no interior da cidade.⁵

O automóvel se mostra como um importante indutor das transformações da área física da cidade. O sistema viário contribui de maneira significativa para entendermos como se dá a dinâmica de produção do espaço urbano. Considerando que a estrutura viária se caracteriza como suporte técnico para a dinâmica econômica, é importante pensar a equidade na mobilidade urbana como uma forma de melhor coesão social na cidade.

A tendência ao afastamento socioespacial dos mais pobres se caracterizou como uma

⁴ O processo de urbanização tem sido caracterizado por intensa e desigual valorização do solo e consequente reestruturação espacial. Nas duas últimas décadas esse processo tem sido caracterizado pela crescente promoção de condomínios e loteamentos fechados, enquanto novos produtos imobiliários residenciais, que representam importantes condicionantes e reflexos na organização espacial das cidades e na dinâmica de desenvolvimento e de planejamento urbano (Silveira, 2016, p. 46).

⁵ As formas de separação socioespacial, produzida na sociedade contemporânea, abrange outros elementos da vida urbana. Nesse sentido, apesar de fragmentação socioespacial não ser um conceito que, em princípio, possa ser aplicado a análise de uma cidade de pequeno porte, faz parte do repensar como as transformações têm se evidenciado em uma cidade como Nova Andradina. Sposito (2019) e Sposito e Sposito (2020) salientam ser preciso lançar mão de um conceito mais abrangente, neste caso, a fragmentação socioespacial, “[...] que não se refere exclusivamente à disposição dos usos sobre o espaço, nem apenas às relações sociais que engendram, mas também às ações e às práticas que se concretizam e dão novos sentidos aos múltiplos fragmentos que compõem a cidade atual (Sposito, 2019, p. 10).

lógica que marcou a produção das cidades latino-americanas, principalmente, a partir do século XX. A estrutura espacial passou a ser mais complexa, exigindo uma apreensão da nova divisão social do espaço urbano, pois exige [...] a necessidade de observar as mudanças, sempre nas suas relações combinadas e conflituosas com as permanências (Sposito, 2018, p. 193). Isso porque, até a década de 1970 e 1980, a maioria das cidades apresentava uma estrutura monocêntrica, baseada num modelo que concentrava no centro principal, as atividades de comércio, serviços e promovia o afastamento dos pobres para as bordas do perímetro urbano.

A partir da década de 1990 temos o estabelecimento de uma nova lógica de produção da cidade, novos/outros elementos foram incorporados à dinâmica de produção do espaço urbano. E, nesse processo, os ricos passaram a habitar as áreas mais distantes do centro. As transformações socioespaciais se evidenciaram não apenas como continuidades, mas também rupturas e fragmentos que podem não compor uma unidade coesa. Nesse sentido, é preciso reconhecer/considerar algumas das redefinições pelas quais os espaços urbanos vêm passando, recentemente (Sposito, 2016).

Para Miyazaki (2018, p. 24), no cenário de transformações urbanas contemporâneas é preciso compreender não somente a expansão territorial, mas os diferentes aspectos que fazem parte do processo de produção do espaço e como isso implica na vida das pessoas, principalmente as de menor renda⁶.

As estratégias e interesses de cada agente levaram à conformação de um espaço urbano cada vez mais desigual, incluindo-se alguns e excluindo-se outros (Miyazaki, 2018). Pautando-se nas palavras do autor citado, podemos perceber que a expansão do tecido urbano de forma dispersa incide diretamente na vida das pessoas de menor renda, isso porque as atividades essenciais de consumo se mantiveram no centro principal, o que implica na ampliação das distâncias e nos deslocamentos⁷.

O processo de expansão territorial urbana⁸ sempre esteve presente na

⁶ Do espaço, antes contínuo, alternando diferentes usos, mas mantendo a coesão territorial e a integração espacial, advinda da articulação do sistema viário, vai dando lugar a uma cidade crescentemente fragmentada, separada, cujos diferentes espaços e distintas tipologias, seguem a lógica de reprodução do mercado imobiliário, e ao fazê-lo afirmam um modelo de organização espacial segregador e desigual tanto em termos sociais, políticos e culturais (Silveira, 2016, p. 56).

⁷ Essas mudanças levam à redefinição das formas de apropriação e uso do tempo e do espaço, uma vez que as práticas espaciais, aquelas afeitas ao cotidiano, estão progressivamente orientadas por vetores econômicos e políticos que não tinham importância grande na estruturação do espaço das cidades em período anterior (p. 318).

⁸ Não se trata, portanto, de pensar numa cidade menos desigual no passado do que a atual, embora isso possa ser verdadeiro, mas sobretudo de reconhecer qual a substância da cidade atual, em termos de DESIGUALDADES e DIFERENÇAS. Em outras, é necessário desvendar qual é o mote da nova divisão social do espaço, quais as formas de repartição socioespacial e quais os mecanismos que lhe produzem e reproduzem, tanto no plano

constituição/formação das cidades, no entanto, o que podemos observar é que, na cidade contemporânea, “[...] no decorrer do século XX, verificou-se a acentuação da suburbanização, ainda que essa dinâmica tenha novas determinantes e características. Esse processo, entretanto, reforçou a estruturação urbana do tipo centro ↔ periferia (Sposito, 2004, p. 119)”.

É, justamente, o que Santos (2019), apesar de tratar da realidade metropolitana, chama atenção ao demonstrar como o crescimento desenfreado culminou no processo de fragmentação do espaço urbano. O autor ressalta que tal dinâmica foi impulsionada pela incorporação de áreas periféricas, desprovidas dos serviços necessários à reprodução da vida, ao tecido urbano.

Fica bem claro que a ideia de cidade compacta não existe. A paisagem urbana incorpora novos conteúdos, ao ponto de que podemos observar “cidades distintas” – o autor denomina de cidade visível e cidade invisível - que se redesenham a partir das experiências cotidianas dos sujeitos. Os que residem em áreas dotadas de infraestrutura e serviços; e os que passaram a habitar as áreas distantes do centro e sem acesso aos equipamentos de uso coletivo.

A oposição entre a cidade visível e a cidade invisível, subterrânea, é chocante. A paisagem urbana se estende muito mais depressa do que os serviços destinados a assegurar uma cidade correta à população. Desse modo, a parcela maior da sociedade urbana, em grau mais ou menos grande, fica excluída dos benefícios do abastecimento de água, dos esgotos, do calçamento, dos transportes etc. Eis aí, também, um dos aspectos mais chocantes dos contrastes entre centro e periferia (Santos, 2019, p. 60).

Compreender esses novos conteúdos que foram incorporados a produção do espaço urbano é entender que a urbanização contemporânea tem intensificado a diferenciação socioespacial, por meio da qual os processos econômicos, sociais e políticos têm evidenciado profundas transformações. Assim, a falta de atividades não residenciais nas áreas de expansão urbana reforça a dependência dos mais pobres para com as áreas centrais, no que diz respeito às suas necessidades cotidianas e essenciais à reprodução da vida.

Nova Andradina apresentou uma significativa transformação na sua base produtiva, razão pela qual teve reflexos no crescimento populacional e consequente processo de expansão do seu espaço urbano. Assim, a dinâmica de expansão urbana ganhou maior complexidade a partir da influência dos agentes econômicos responsáveis pela reestruturação produtiva da região, principalmente, os ligados ao agronegócio. As atividades agropecuárias foram responsáveis por significativas transformações espaciais, porém, acrescentamos

objetivo como no subjetivo (Sposito, 2019, p.4).

também, o papel exercido pelo poder público que atuou privilegiando determinadas áreas, em detrimento de outras.

Um outro aspecto relativo a essa dinâmica diz respeito, primeiramente, ao quantitativo populacional que, a partir da década de 1980, passou a ser marcado por uma maior concentração de pessoas na cidade⁹ e, também, pelo fato de que Nova Andradina se configurou como um importante centro regional. Como forma de orientação analítica, é pertinente entender que o processo de segmentação socioespacial em Nova Andradina se deu através da combinação de dinâmicas já existentes, alicerçadas principalmente, com o fortalecimento econômico.

Para termos dimensão do processo, Nova Andradina, em 1960, tinha uma população aproximada de 6.472 mil habitantes, em 1970, esse número era de 12.625 mil habitantes, já em 1980 houve um salto para 21.673 mil habitantes. Ou seja, houve um aumento de 234,87%, no período em questão.

Se tomarmos como recorte apenas a população urbana, o percentual de aumento chegou a 1.087,76%, ou seja, ultrapassou significativamente a população total. Levando em conta esta dinâmica, é preciso entender os reflexos na produção do espaço, já que, conseqüentemente, aumentou a necessidade por habitação, por exemplo.

Tal expansão territorial simbolizou, também, a intensificação da diferenciação socioespacial (segregação e autosegregação) e na circulação no interior da cidade (principalmente nos deslocamentos entre os locais de moradia e trabalho).

Tabela 1 – Comparação entre a frota de veículos e a população de Nova Andradina-MS (200-2024)

Censo 2000		Censo 2010		Censo 2022	
Veículos registrados em 2001	População	Veículos registrados em 2010	População	Veículos registrados em 2024	População
7.856	6.415	20.452	45.585	39.894	48.563

Fonte: DETRAN/MS; Ministério dos Transporte (SENATRAN); IBGE-SIDRA
Org.: O autor

Os dados da tabela 1 nos auxiliam na compreensão dos desdobramentos oriundos do

⁹ No tocante a dinâmica de crescimento populacional, é pertinente destacarmos a vinculação com a migração nordestina, mediada pela política do governo federal de ocupação dos espaços ditos como vazios, bem como, a busca por melhores condições de vida e trabalho. Santana (2019) identificou que entre a década de 1940 e 1970, o contingente de migrantes nordestinos/as residentes no estado de Mato Grosso passou de 30.000 para 154.581 pessoas. Com relação a Nova Andradina, entre a década de 1970 e 1980, período que consideramos para análise nesta tese, os migrantes nordestinos representavam cerca de treze por cento da população do município, ou 1.702 nordestinos.

crescimento populacional e da expansão da frota de veículos em Nova Andradina, no início da década de 2000 até o ano de 2024. No ano de 2001, a cidade contava com uma frota de veículos maior que o número de habitantes, com um total de 7.856 e 6.415, respectivamente.

Já no Censo de 2010, Nova Andradina apresentou um aumento de 160,33% na sua frota de veículos, com um total de 20.452 veículos, e 610,60% no seu crescimento populacional, alcançando os 45.585 mil habitantes. Esse é, justamente, o período em que a cidade passou por um processo de fortalecimento no seu setor de comércio e serviços. Quando analisamos os dados do Censo de 2022, o número de veículo saltou de 20.452 mil para 39.894, representando um aumento de 95,06%, já a população teve um crescimento tímido, cerca de 6,53%.

Considerando o período em questão, observamos que a frota de veículos teve um aumento de 407,81%, enquanto a população apresentou um crescimento de 657,52%. Percebemos que foram aumentos exponenciais, levando em conta que são fatores que nos permitem pensar acerca dos impactos que são causados na dinâmica de produção do espaço urbano. Neste sentido, o aumento populacional e a expansão urbana são elementos que precisam de maior atenção.

Assim, a estruturação do espaço urbano de Nova Andradina pautou-se numa lógica que passou a direcionar a produção de uma cidade socioespacialmente diferenciada, de início, por meio da presença de equipamentos de uso coletivo, comércio e serviços na área central¹⁰.

Nas observações feitas por Zoti (2017, p. 91), é reforçada a relevância que determinados equipamentos coletivos simbolizaram na configuração socioespacial de Nova Andradina:

Percebe-se que Nova Andradina de certa forma pode ser compreendida não apenas como um espaço puramente geográfico, mas que constitui-se em um território social, onde os diversos lugares – a escola, a Igreja, a praça – tem sua própria racionalidade (re)elaborada com diversos valores sociais que são criados ao longo de diversas experiências, sejam elas por categorias ou grupos sociais, e que ao seu modo, reivindicam determinado espaço urbano (p. 91).

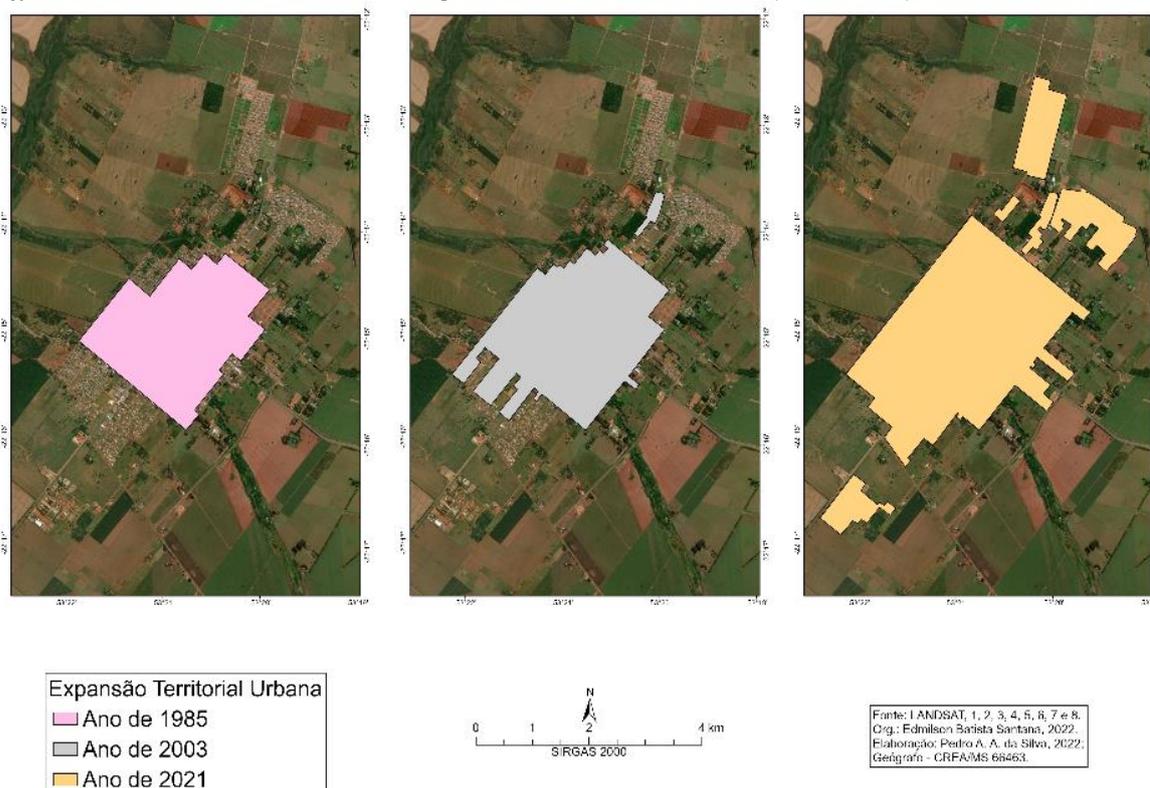
Identificamos um processo de crescimento que veio acentuando as desigualdades socioespaciais, tendo o centro um papel definidor da dinâmica de expansão. Foi no centro que a elite passou a se concentrar e onde se encontravam as melhores casas, instituições, comércio. Tal dinâmica se caracterizou como uma lógica que veio se perpetuando ao longo do

¹⁰ Conforme salienta Santos (2015), a Igreja desempenhou um papel fundamental no processo de colonização, juntamente com os demais equipamentos coletivos que estavam localizados em áreas de “prestígio social” e impulsionam a logística e circulação na cidade.

processo de expansão territorial urbana, sofrendo algumas alterações, no pós década de 2000, principalmente, a partir do ano de 2009 (Figura 1).

Esta porção da cidade apresenta uma notória importância comercial. Possui um caráter multifuncional, pois além das atividades comerciais, ainda existem famílias pioneiras que residem no local. Ressaltando que são segmentos sociais de maior poder aquisitivo.

Figura 1 - Nova Andradina-MS - Expansão territorial urbana (1985-2021)



De acordo com Santos (2015), a porção nordeste e leste da cidade, era o local onde se concentravam as serrarias¹¹, visto que a extração de madeira foi uma das atividades iniciais que impulsionou o crescimento populacional de Nova Andradina com a exportação para diversas partes do país e, possivelmente, para a Europa, nos pós Segunda Guerra Mundial.

Percebe-se que entre a década de 1980 e início dos anos 2000 (Mapa 1 e quadro 1), Nova Andradina teve o seu crescimento direcionado à porção sul, destacando o fato de serem bairros que comportavam segmentos sociais de menor poder aquisitivo. Entre a década de 1990 e 2010, tivemos a criação dos bairros Morada do Sol (hoje, denominado Durval Andrade Filho), Argemiro Ortega e Bela Vista (I, II e II), todos periféricos e estigmatizados por serem ocupados por populações pobres.

¹¹ Conforme entrevista realizada por Santos (2015), Nova Andradina, até a década de 1970, chegou a ter setenta e duas serrarias.

No período em questão, tivemos a implantação de treze empreendimentos oriundos de políticas públicas habitacionais. Deste total, quatro foram na porção norte e nove na porção sul. A quantidade de unidades habitacionais produzidas foi de setecentas e trinta e três, sendo quatrocentas e vinte e uma na porção sul.

Quadro 1 - Nova Andradina-MS. Loteamentos implantados pelo poder público (1975 - 2009)

Nome do empreendimento	Ano da Entrega	Qtd de unidades habitacionais	Agente Financeiro	Situação	Área de localização na cidade
Santa Terezinha	03/1981	51	COHAB/M S	QUITADO	Norte
Santa Terezinha	11/1975	51	COHAB/M T	QUITADO	Norte
Pedro Pedrossian	09/1983	88	COHAB/M S	QUITADO	Norte
Argemiro Ortega Gutierrez I	02/2004	50	AGEHAB/MS	ATIVO	Sul
Argemiro Ortega Gutierrez II	12/2004	36	AGEHAB/MS	ATIVO	Sul
Argemiro Ortega Gutierrez III	07/2005	85	AGEHAB/MS	ATIVO	Sul
Argemiro Ortega Gutierrez IV	03/2006	28	AGEHAB/MS	ATIVO	Sul
Bela Vista	09/2008	68	AGEHAB/MS	ATIVO	Sul
Bela Vista I	09/2008	72	AGEHAB/MS	ATIVO	Sul
Bela Vista II	12/2008	40	AGEHAB/MS	ATIVO	Sul
Bela Vista III	12/2009	20	AGEHAB/MS	ATIVO	Sul
Alvorada	06/2009	122	AGEHAB/MS	ATIVO	Norte
Durval de Andrade Filho	10/2005	22	AGEHAB/MS	ATIVO	Sul

Fonte: Agência de Habitação Popular do estado de Mato Grosso do Sul

Org.: O autor

Ao tratar de mobilidade socioespacial é necessário considerar a relação conjunta entre as formas de deslocamentos e as condições em que o deslocamento acontece¹². Até a década

¹² De acordo com Alves (2016), “Dos fatores que eventualmente provocam a imobilidade e/ou mobilidade descendente tanto espacial como social, podemos destacar: insuficiência de recursos para a manutenção das

de 2000, a dinâmica de produção urbana em Nova Andradina não apresentava uma distinção tão incisiva no que diz respeito a relação centro-periferia.

Após o ano 2000, Nova Andradina passa a ter seus primeiros vestígios de expansão do seu perímetro urbano em direção a porção norte, alcançando e, posteriormente, ultrapassando os limites da rua Pastor Júlio Ferreira de Alencar e da fazenda Baile.

As Leis 465/2004 e 698/2008 estabeleceram a ampliação e o início da incorporação de áreas rurais ao perímetro urbano, no extremo norte, nordeste e noroeste. De início, com a criação do loteamento Portal do Parque, Fase I.

Como pudemos constatar no Mapa 1, o processo de descontinuidade na produção do espaço urbano de Nova Andradina começou a se acentuar a partir do ano de 2003, com a implantação do loteamento Portal do Parque – primeira fase e, posteriormente os demais loteamentos que estão dispostos nos quadros 1 e 2. Até então, a cidade não apresentava uma diferenciação socioespacial que marcasse de maneira tão explícita a produção do espaço, principalmente, com os residenciais fechados que ainda não existiam.

A respeito da economia política da cidade, a dinâmica de produção espacial ficou condicionada a atores econômicos – do agronegócio – que passaram a adquirir maior relevância na base produtiva do município. A dinâmica imobiliária de Nova Andradina, no que diz a origem dos principais proprietários fundiários da terra urbana, pudemos constatar que são empresas voltadas à construção civil, fazendeiros e investidores de Presidente Prudente-SP; São Paulo-SP, Maringá-PR e países como, Angola, Espanha, Portugal.

Se tratando desta relação, Melazzo (2018, p. 77) chama atenção ao processo de transformação do solo urbano em mercadoria, bem como a sua apropriação pelo capital incorporado, ressaltando o seu papel assumido na dinâmica de alteração da estrutura urbana.

Mas é nesse ponto em que é preciso retomar o aparecimento histórico do capital incorporador como aquele capital que passa a lidar estrategicamente com a propriedade do solo, ao arregimentar os meios jurídicos e econômicos para conduzir os investimentos capitalistas sobre o solo, o que impede sua apropriação pelos proprietários fundiários. Seja ao adquirir parcela a parcela para nela investir o capital que muda sua materialidade; seja ao antecipar-se e adquirir previamente grandes parcelas de solo para nela edificar paulatina e estrategicamente novas edificações; seja, por fim, não apenas ao adquirir parcelas, mas direitos futuros sobre parcelas de solo que passam a compor um portfólio de ativos fundiários/imobiliários para usos também futuros (que podem, inclusive, nunca se cumprir), os capitais incorporadores desempenham seu papel na divisão do trabalho e aprimoram suas lógicas,

necessidades cotidianas advindas das baixas remunerações e, aliado a isso, o aumento das despesas com aluguel, alimentação, vestuário e transporte; perda do emprego e/ou da atividade (ainda que informal) que possibilitava a inserção (mesmo que precária) no sistema produtivo e que permitia a reprodução da vida.

alteram suas formas, ampliam sua capacidade econômica de ação e, por conseguinte, produzem novas escalas geográficas de atuação (Melazzo (2018, p. 77).

Neste sentido, temos uma relação assimétrica de articulação entre capital, espaço urbano e o poder público. É a partir desta leitura que podemos evidenciar como os produtos e produtores imobiliários minimizam e/ou ampliam as desigualdades socioespaciais no espaço urbano.

De início, mesmo que de forma tímida, o centro começou a perder o seu poder de atração de segmentos sociais de poder aquisitivo mais elevado. Assim, nas palavras de Melazzo (2013, p. 30), passou a revelar que “cada vez mais seletivos os vetores de expansão territorial, as mudanças nas localizações residenciais de grupos sociais, os diferentes produtos imobiliários que segmentam o mercado de terras e, mais recentemente, a constituição paulatina de novas centralidades intra-urbanas”.

No que tange a dinâmica de expansão territorial em Nova Andradina, observamos que se deu, num primeiro momento, em direção a porção norte. Posteriormente, tal crescimento também foi direcionado para o sul da cidade e, mais recentemente, para a porção sudeste, com o Jardim Itália, margeando o anel viário, na saída para o município de Batayporã. No entanto, foi na porção norte que a expansão se manteve consolidada, se configurando como o vetor principal de crescimento.

No que concerne ao processo de alteração do perímetro urbano, e sua correlação com a atuação do poder público, percebemos essa aproximação quando consideramos que dos onze loteamentos particulares e os oriundos do poder público implantados, no período de 2002 a 2021, vinte e oito estão localizados na porção norte da cidade e dez na porção sul, o que reforça o fato de tratarmos o norte da cidade como um vetor de expansão urbana (Quadros 2 e 3).

Quadro 2 - Nova Andradina-MS - Loteamentos particulares implantados (2002 - 2021)

Empreendimento	Ano da Entrega	Modalidade	Qtd de unidades habitacionais	Faixa	Agente Financeiro	Situação	Tipologia	Construtora	Área de localização na cidade
Lote Urbanizado	2022	Programa do Estado	60	Baixa Renda (Lei nº 4.888/2016)	Município e Estado	Em andamento	Terreno	Própria	Norte e Sul
Cond. Nova Andradina	2021	FAR Empresas	128	1	União, Estado e Município	Entregue	Apartamento	Engepar Engenharia e Participações LTDA	Sul
Cond. do Idoso	2019	Permissão de uso (comodato)	20	1	Município	Entregue	Quitinet	Corneto & Pereira LTDA	Sul
Moradias Precária	2019	Programa do Estado	17	1	Município e Estado	Entregue	Casa	Corneto & Pereira LTDA	Sul
Laterza ¹	2017	Programa de Financiamento habitacional	400	Até 2	União, Estado e Município.	330 já entregues e o restante em andamento	Casa	Laterza	Norte
Lote Urbanizado	2018	Programa do Estado	48	Baixa Renda (Lei nº 4.888/2016)	Município e Estado	Entregue	Terreno	Própria	Norte e Sul
FGTS (4ª Etapa)	2018	Programa de Financiamento habitacional	60	1,5	União, Estado e Município	Entregue	Casa	Engepar	Norte
FGTS (2 e 3ª Etapa)	2018	Programa de Financiamento habitacional	85	1,5	União, Estado e Município	Entregue	Casa	Engepar	Norte

FGTS (1ª Etapa)	2017	Programa de Financiamento habitacional	52	1,5	União, Estado e Município	Entregue	Casa	Engepar	Norte
FNHIS	2017	Programa Minha casa Minha vida	22	Baixa Renda	União, Estado e Município	Entregue	Casa	Provida	Norte
SUB – 50. CH Arco Iris	2014	Programa Minha casa Minha vida	50	Baixa Renda	União, Estado e Município	Entregue	Casa	SEHAC	Norte
CH Bela Vista III	2012	Casa para todos (Minha Casa Minha Vida)	10	Baixa Renda	Município.	Entregue	Terrenos	Recurso próprio ou financiamento pela Caixa Econômica Federal	Sul
C. H. Randolpho Jareta	2011	Casa para todos (Minha Casa Minha Vida)	409	2	Município	Entregue	Terrenos	Recurso próprio ou financiamento pela Caixa Econômica Federal	Norte
C.H. Almesinda Costa Souza	2011	Casa para todos (Minha Casa Minha Vida)	198	2	Município	Entregue	Terreno	Recurso próprio ou financiamento pela Caixa Econômica Federal	Norte
C. H Funcionários Públicos	2011	Casa para todos (Minha Casa Minha Vida)	60	2	Município	Entregue	Terreno	Recurso próprio ou financiamento pela Caixa Econômica Federal	Norte
C. H. Celina Gonçalves	2010	Casa para todos (Minha Casa Minha Vida)	293	2	Município	Entregue	Terreno	Recurso próprio ou financiamento pela Caixa Econômica Federal	Norte
C.H. Jardim Alvorada	2009	Programa Casa da gente – PSH – 122 unidades	122	Baixa Renda	Estado e Município	Entregue	Casa	Sehab	Norte



		(Minha Casa Minha Vida)								
--	--	----------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Fonte: Secretaria Municipal de Habitação de Nova Andradina-MS

Org.: O autor

Quadro 3 - Nova Andradina-MS - Loteamentos particulares implantados (2002 - 2021)

Denominação	Número de lotes	Empresa Responsável	Área mínima do lote (m ²)	Área de Localização na cidade
Portal do Parque - I	223	PLC Urbanismo	250	Norte
Portal do Parque - II	223	PLC Urbanismo	250	Norte
Portal do Parque - III	223	PLC Urbanismo	250	Norte
Portal do Parque - IV	223	PLC Urbanismo	250	Norte
Portal do Parque - V	223	PLC Urbanismo	250	Norte
Portal do Parque - VI	284	PLC Urbanismo	300	Norte
Condomínio Boulevard Portal do Parque	70	PLC Urbanismo	530	Norte
Residencial Riviera	89	PLC Urbanismo	300	Norte
Residencial Royal Park	655	Ghirardi	300	Norte
Jardim Monte Carlo	739	Nova Roma Loteadora e Incorporadora	*	Sul
Jardim Imperial	599	Nova Roma Loteadora e Incorporadora	*	Sul
Residencial Paris	171	Nova Roma Loteadora e Incorporadora	*	Sul
Jardim Ipanema	203	Nova Roma Loteadora e Incorporadora	*	Norte
Residencial Vila Nova	48	Escritório Soma	*	Norte
Jardim Itália	*	JRT Investimentos	300	Norte
San Remo	*	Nova Roma Loteadora e Incorporadora	300	Sul
Royale Premium		Corpal Incorporadora e Construtora	300	Norte

* Sem informações

Fonte: Trabalho de campo e levantamento junto às incorporadoras (fevereiro, 2022)

Org.: O autor

Nesse sentido, temos elementos que nos ajudam a apreender o processo de produção do espaço urbano a partir da dinâmica de expansão urbana que se figurou em Nova Andradina, no pós década de 2010, tendo no poder público um importante agente, especialmente, através da ampliação do perímetro urbano. Paralelamente, podemos analisar, também, sob o prisma da implementação de uma política voltada para a minimização do déficit habitacional – o PMCMV -, a implantação de loteamentos particulares e dos espaços residenciais fechados voltados para uma população de maior de poder aquisitivo.

Tal questão se desdobra em contrastes socioespaciais cada vez mais evidentes, impactando a mobilidade dos cidadãos dos distintos segmentos sociais, principalmente, os de

menor poder aquisitivo, uma vez que ela não está vinculada somente com o ato de se deslocar pela cidade. A mobilidade, entendida a partir do processo de reprodução do espaço urbano, nos remete a uma dinâmica que não perpassa apenas pela dimensão física do espaço construído, envolve, também, a dimensão da percepção do espaço como um construto social e de uso coletivo.

Como abordado, Nova Andradina passou por uma dinâmica de expansão urbana considerável, sobretudo, por intermédio da atuação da política habitacional do PMCMV. Conforme Calixto (2000), o poder público tem um papel fundamental na forma como o capital imobiliário e as incorporadoras atuam na cidade, integrando áreas rurais ao perímetro urbano e aumentando assim o processo de especulação imobiliária.

Ao tratarmos da política habitacional, por exemplo, pensando sua implicância socioespacial, tem-se percebido alguns enclaves na maioria das cidades, não somente no sentido de não ter alcançado as famílias que realmente precisavam, mas na ampliação do descompasso entre o “direito à moradia e o direito à cidade¹³”.

Refletindo sobre a localização dos empreendimentos habitacionais como forma de analisar de que modo a mobilidade socioespacial e acessibilidade são percebidas, mediante o processo de estruturação do espaço urbano e a disposição dos equipamentos de uso coletivo, percebemos a sua relevância para os cidadãos. Nesse sentido, é possível compreender se a cidade avança de forma a (re)produzir a diferenciação socioespacial, no que concerne às possibilidades de acesso, considerando que as pessoas necessitam se deslocar para a realização de suas atividades diárias, como trabalho, educação, lazer, comércio, saúde, ou acirrando um processo de diferenciação e segregação socioespacial.

O que fica bem nítido no processo de expansão urbana, de formação e complexificação das “áreas periféricas” é um intenso processo de negação da população pobre – classe trabalhadora - que produz e habita tais locais, até mesmo pelo poder público.

Kowarick (1979) salienta que, além da questão capital/trabalho, a mobilidade e acessibilidade passaram a ser mais um elemento que nos possibilitam entender que a cidade passou a crescer a partir de um modelo rodoviarista, assim, deslocar tornou um sinônimo de custo, sentido principalmente pela classe trabalhadora que não possui veículo próprio e/ou depende de transporte coletivo, que em sua maioria é precário

¹³ [...] a habitação constitui-se em uma mercadoria dotada de especificidades advindas de sua vinculação estreita à terra, o que faz com que a mesma absorva certas singularidades do local em que a mesma é produzida. Isto sugere que, ao se adquirir uma habitação na mesma transação, se adquira também toda uma série de atributos associados ao cotidiano da vida urbana: meio de interação social, facilidades de acesso a outras atividades urbanas como o lazer, comércio em geral, etc (SMOLKA, 1987, p. 72).

No que se refere a relação entre as possibilidades de deslocamentos a partir das novas lógicas de produção das cidades, Sposito (2018, p. 319) salienta

[...] o peso que a circulação individual tem tido na reestruturação das cidades, o que, no caso brasileiro, é reforçado pela insuficiência na oferta e na qualidade do transporte coletivo. Elementos constitutivos do sujeito neoliberal [...]

Nestes termos, a individualização não é individualismo, porque não se trata de processos centrados nas pessoas, mas na sociedade, na economia e na política. Escolhas espaciais e temporais, referentes a onde e quando comprar, não são escolhas pessoais, mas condicionadas por valores e interesses que articulam escalas geográficas que vão da internacional à local. Sem dúvida, o tipo de transporte adotado e o aumento da mobilidade trazida pelos modais individuais refletem e reforçam o que é estrutural no nosso tempo (SPOSITO, 2018, p. 319).

A análise ganha relevância pelo fato Nova Andradina não possuir transporte coletivo e estar se expandindo consideravelmente, o que vem interferindo na mobilidade e acessibilidade, principalmente para os que moram longe das áreas centrais e dos meios de consumo coletivo, que se mostram localizados no centro e/ou em áreas contíguas.

Com o crescimento urbano da cidade, houve a necessidade de uma maior preocupação do poder público em investir em infraestrutura, promover o redesenho urbano de forma que possibilitasse com que as pessoas pudessem se deslocar de forma ativa e segura. Assim, no que diz respeito ao transporte coletivo e a implementação do sistema ciclovitário, por exemplo, tanto o Plano Diretor de 2006, Artigo 98, quanto o de 2017, Artigo 158, apresentaram esta preocupação com uma política de trânsito e transportes. Porém, só passaram a ser executadas no final do ano de 2023.

Diante de um cenário de aumento da frota de veículo, dos acidentes de trânsito, de expansão urbana o poder público deu início aos estudos para a implantação de transporte coletivo em Nova Andradina. Assim, sob a responsabilidade da empresa Gasini Engenharia, da cidade de Maringá-PR, foram realizados mapeamento das ruas, elaboração do plano de mobilidade para a análise da viabilidade de implantação do transporte coletivo.

Conforme salienta Resende (2017, p. 197).

Como se sabe, os sistemas transportes coletivos são elementos essenciais para a promoção do desenvolvimento urbano, da mobilidade e da qualidade de vida daqueles que habitam os espaços das cidades, sobretudo aqueles marcados por tendência à expansão demográfica, territorial e pelo aumento da demanda por investimentos em infraestrutura, melhorias nos sistemas de normatização e aplicação de políticas públicas destinadas à valorização, melhoria e universalização do transporte público (Resende, 2017, p. 197).

É sempre notório pensarmos em questões que circundam a realidade das distintas

idades brasileiras, quando se trata de transporte coletivo. O que precisa ser levado em consideração, quando analisamos o transporte coletivo, é o fato de que a principal fonte pagadora são os mais pobres. Por isso, a preocupação é latente na medida em que implica diretamente na garantia do direito de ir e vir pelo espaço.

É, justamente, o que Resende (2017, p. 199) chama atenção no que diz respeito ao planejamento e gestão do sistema de planejamento de transportes.

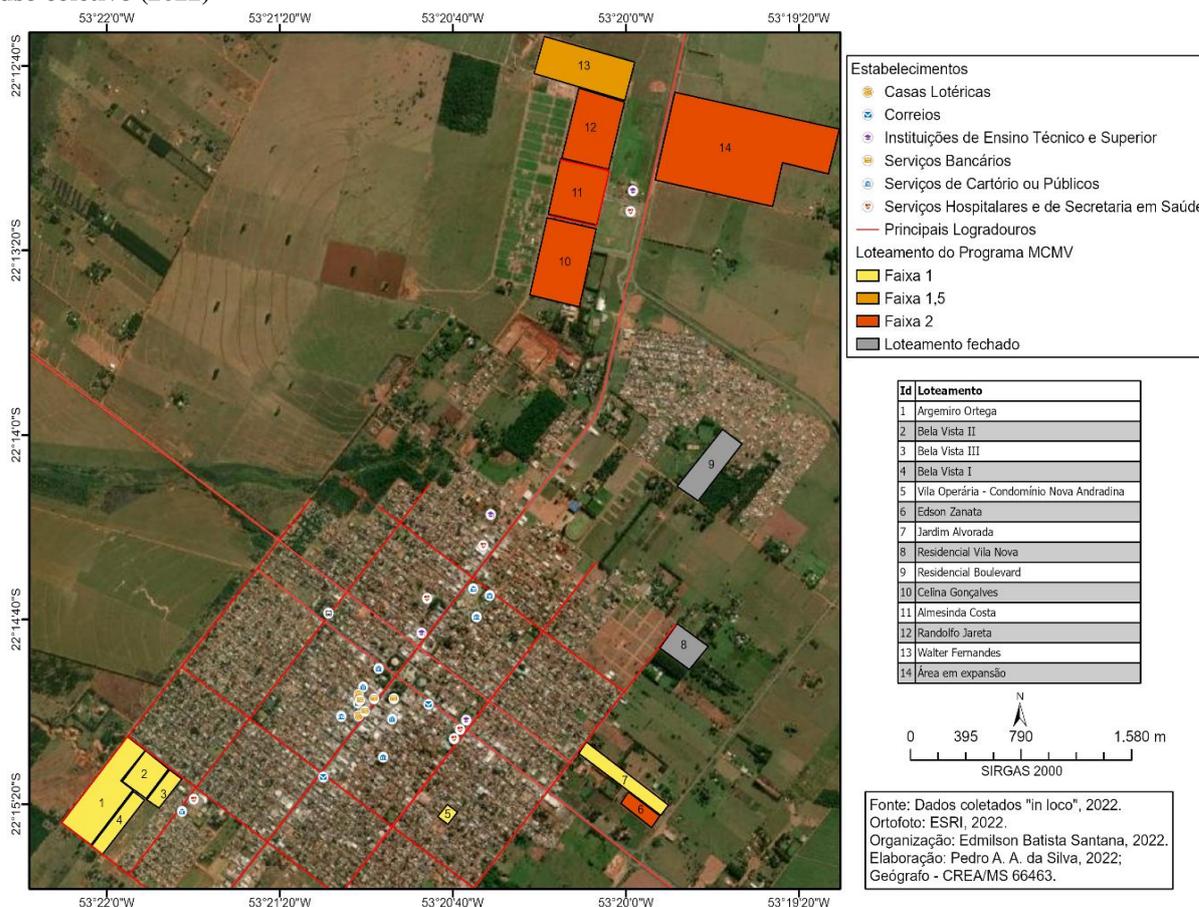
A aplicação de medidas com vistas à melhoria do sistema de mobilidade, além de levar em conta medidas associadas à logística, à normatização e fiscalização devem também considerar o espaço urbano em sua totalidade a partir da investigação dos processos que respondem pela sua produção e reprodução. Deve-se considerar ainda, não somente os dados estatísticos e as planilhas, geralmente maquiadas e manipuladas ao gosto dos interesses das operadoras, mas se possível, ter como matéria prima e campo, as falas, e as experiências e reivindicações dos homens e mulheres que realmente fazem uso dos modais de transporte público (Resende, 2017, p. 199).

A expectativa de implantação do transporte coletivo surge como uma possibilidade de uma maior equidade no uso do espaço urbano, já que o automóvel ganha/ganhou cada vez mais relevância na dinâmica de divisão e de diferenciação do espaço e entre os segmentos sociais, uma vez que, nem todos possuem meios de transportes motorizados para se locomoverem, o que implica na acessibilidade e distintas formas de percepção e uso da cidade.

Tal questão fica evidente quando analisamos, por exemplo, a distância até o centro, do loteamento Primavera (PMCMV) e Portal do Parque (loteamento particular), que é de 5.4 km e 4.2 km, respectivamente. Salientamos que são bairros que ficam nos extremos noroeste e nordeste do perímetro urbano¹⁴ e, conforme podemos constatar no Figura 2, a distância até os equipamentos de uso coletivo, que estão concentrados na porção central da cidade, se mostra como um empecilho para aqueles que não possuem veículo próprio para se deslocar.

¹⁴ [...] é possível observar que a relação de expansão urbana e sistema de transportes, gerado através de contextos distintos de produção do espaço urbano, que resultam em uma distribuição socioespacial diferente para cada caso, com base em questões ideológicas, econômicas e políticas institucionais variadas. É importante destacar que aspectos político institucionais relacionados à produção do espaço urbano estão vinculados a um processo de regulação e práticas, que usualmente possuem um modus operandi alinhado às necessidades identificadas por agentes dominantes no processo de produção do espaço urbano, que necessariamente podem não ser uma maioria (em termos de um determinado estrato socioeconômico da sociedade), mas podem ser uma minoria com maior poder aquisitivo e mais influentes na política (em termos de regulação e práticas) (FERNANDES, 2020, p. 51)

Figura 2 - Nova Andradina-MS - Hierarquia das vias de circulação e distribuição dos equipamentos de uso coletivo (2022)



A ligação entre o centro da cidade e a área dos loteamentos é feita pela via arterial, a avenida Antônio Joaquim de Moura Andrade, que nesse trecho, cerca de três km, os veículos atingem uma velocidade acima da permitida e, apesar de haver uma ciclovia, a insegurança é grande para aqueles que necessitam se deslocar de bicicleta ou a pé até o centro da cidade.

Percebe-se em Nova Andradina que, no geral, muitas pessoas passaram a utilizar as bicicletas para se locomoverem para realizarem suas atividades cotidianas. No entanto, é preciso entender o perfil das pessoas e as motivações que as levam a se deslocar de bicicletas.

Nova Andradina é uma cidade que possui um relevo plano que favorece os deslocamentos de bicicletas. No ano de 2023, o poder público passou a investir em infraestrutura cicloviária. De início, no prolongamento da av. Antônio Joaquim de Moura Andrade, via que dá acesso ao bairro Portal do Parque, aos loteamentos do PMCMV e ao Royal Park. Verificamos, também, a construção de ciclovia em toda a extensão da av. Eurico Soares de Andrade.

Quando tratamos do modal cicloviário, é de suma importância entendermos que se trata de um atributo do espaço construído que garante a acessibilidade e a promoção da justiça

social. Portanto, é preciso que a ciclovía não seja algo construído de forma aleatória e/ou sem nenhum propósito social, pois permitir com que aqueles que não possuem automóvel ou condições de se deslocar por transporte público, consigam tem acesso ao centro, aos equipamentos de uso coletivo e as demais partes da cidade. Ou seja, a infraestrutura cicloviária deve pensar a cidade na sua totalidade.

A produção de cidades socioespacialmente diferenciadas inseriu vários elementos, principalmente, os de ordem social, que nos permitem pensar a (i)mobilidade na produção do espaço. Nesse sentido, analisar o conceito de mobilidade perpassa pelo entendimento de que ela se mostra como produto das relações sociais.

5 CONCLUSÕES

A mobilidade se caracteriza como atributo do agente, seja ela social, seja econômica ou espacial. As variáveis geográficas se qualificam como uma condicionante. Em sentido mais amplo, podemos interpretar a mobilidade como um fenômeno coletivo, levando em conta que a infraestrutura e os serviços estão dispostos a todos; e, particular, quando comporta o caráter social, logo, a depender do agente, este terá sua mobilidade ampliada ou reduzida, de acordo com as possibilidades que lhe são “oferecidas”.

Compreender a mobilidade por meio de sua dimensão espacial e social, tendo em vista as práticas espaciais dos cidadãos, possibilita-nos pensar um sistema de mobilidade que perpassa pela relação dos deslocamentos que são inerentes ao cotidiano dos sujeitos (casa-trabalho-lazer-educação, por exemplo). A partir de tal concepção, entendemos ser importante tomar o debate da mobilidade, de forma que melhor se adapte à realidade das cidades e às necessidades dos cidadãos.

Para tanto, a mobilidade precisa ser entendida com base totalidade dos deslocamentos dos cidadãos para que possamos elucidar as novas dinâmicas urbanas. Em Nova Andradina, esta dinâmica está se materializando, considerando que a cidade cresceu expressivamente, como bairros cada vez mais distante do centro da cidade, o que impacta na vida, nas práticas espaciais dos cidadãos de menor renda e sem veículo próprio.

Essa questão só reforça que a cidade é pensada de acordo com a escala do automóvel (distinção social), e não na escala do corpo, do cotidiano, ou seja, a mobilidade e acessibilidade não são vistas como algo que seja justo/possibilidade para todos.

Quando tratamos da priorização do automóvel, estamos nos referindo, de certa forma,

a um segmento social específico, que consegue se deslocar pelas diversas porções da cidade. Ou seja, a distância não se torna um problema para os cidadãos de maior poder aquisitivo, enquanto o pobre se vê a margem desse processo.

Portanto, tais fatores são essenciais e se apresentam como elementos que nos possibilitam pensar a respeito da segregação, a partir da (i)mobilidade espacial, considerando aqueles que moram nos conjuntos habitacionais distantes do centro da cidade, dos meios de consumo coletivo e sem automóvel. Assim, ao passo que a acessibilidade não é favorecida/não materializada, temos a constituição de uma lógica de reforço da diferenciação socioespacial.

REFERÊNCIAS

- ALENCAR, D. P. VIANA, J. P. **Mobilidade urbana e regional: a dinâmica dos deslocamentos populacionais no município de Porangatu e em sua área de influência.** Élisée, Re. Geo. UEG – Porangatu, v. 6, n. 1, p. 160-174, jan./jun. 2017.
- ALVES, G. da A. IN: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (Orgs.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios.** – 1 ed., 4ª reimpressão. – São Paulo: contexto, 2016. p. 109-122.
- BALBIM, R. Mobilidade: uma abordagem sistêmica. In: Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. IN: BALBIM, R, KRAUSE, C, LINKE, C. C (Orgs) **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano** – Brasília: Ipea : ITDP, p. 23-42, 2016.
- CALIXTO, Maria José Martinelli Silva. **O papel exercido pelo poder público local na (re)definição do processo de produção, apropriação e consumo do espaço urbano em Dourados-MS.** 2000. 331f. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciência e Tecnologia, Câmpus de Presidente Prudente, 2000.
- CORRÊA, R. L **Diferenciação socio-espacial, escala e práticas espaciais.** Cidades, v. 4, n. 6, p. 62-72, 2007
- D'ANDREA, T. P. **A formação dos sujeitos periféricos: cultura e política na periferia de São Paulo.** 2013. 309f. Tese (Doutoramento em Sociologia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP, São Paulo, 2013.
- FERNANDES, V. A. Expansão urbana e mobilidade em Viña del Mar, Chile. In: **Expansão urbana em diferentes escalas.** (Orgs.). MAIA, D. S. SILVA, W. R da. CARDOSO, C. A. A. João Pessoa: Editora UFPB, 2020.
- GASPARI, Gustavo Domingues; DA SILVA, Madianita Nunes. **Centralidade e a cidade contemporânea: reflexões para pensar o direito à cidade na produção da metrópole.** Revista PerCursos, Florianópolis, v. 19, n.40, p. 67 - 37, jan./abr. 2018.
- KOVARICK, L. **A espoliação urbana.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979. pp. 29 a 54.

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.

LINDON, A y MENDONZA, C. **La periferia metropolitana**. Entre la ciudad prometida y un lugar para habitar la ciudad de México. Barcelona: Editorial Gedisa, S.A, 2015. (Introducción).

MELAZZO, E. S. Estratégias fundiárias e dinâmicas imobiliárias do capital financeirizado no Brasil. **Mercator** - Revista de Geografia da UFC, v. 12, número, 2, setembro, 2013, p. 29-40.

MELAZZO, E. S. **Terra urbana e dinâmica imobiliária**: elementos para uma interpretação crítica no Brasil. Semestre Económico, 22(50). Enero-marzo 2019, pp. 71-86, ISSN (en línea): 2248-4345.

MIYAZAKI, V. K. **Morfologia urbana e estruturação da cidade em Ituiutaba-MG**: análise das transformações no período 2000-2018. Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanites research médium, Ituiutaba, v. 9, n. 1, p. 23-39, jan/jun. 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVA ANDRADINA. **Lei n. 465**, de 8 de agosto de 2004. Dispõe sobre alteração do perímetro urbano de Nova Andradina, com delimitação da área urbana, da zona urbana e localização da zona de expansão urbana, para melhor adequação da situação física do município nos dias de hoje. Disponível em: <https://legislacao.pmna.ms.gov.br/leis/legislacao-leis-465>. Acesso em: 10 fev. 2022.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVA ANDRADINA. **Lei n. 698**, de 21 de fevereiro de 2008. Dispõe sobre alteração do perímetro urbano de Nova Andradina, com delimitação do perímetro urbano, da zona urbana e localização da zona de expansão urbana, para melhor adequação da situação física do município nos dias de hoje. Disponível em: <https://legislacao.pmna.ms.gov.br/leis/legislacao-leis-465>. Acesso em: 10 fev. 2022.

RESENDE, U. P. de. **As contradições e os desafios da mobilidade urbana de Goiânia no contexto de sua região metropolitana**. 2017. 321fls. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Goiás, Instituto de Estudos Socioambientais (LESA) – Goiânia-GO, 2017.

RICHMOND, M. A. and Kopper, M. **Walling the peripheries**: porous condominiums at Brazil's urban margins. In: Forte, G. and Hwa, K. (Eds). EMBODYING PERIPHERIES. Firenze: Firenze University Press, 2022.

SANTANA, Edmilson Batista. **A Condição regional de Nova Andradina-MS**: uma análise a partir da oferta do ensino superior. 2019. 207 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, MS, 2019.

SANTOS, Claudinei Araújo dos. **A região em análise**: a política e a igreja no processo de colonização de Nova Andradina-MS. 2015. 218 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Três Lagoas, 2015.

SANTOS, M. **Metrópole corporativa fragmentada**: o caso de São Paulo. 2. ed., 1. Reimp. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2019.

SILVEIRA, Rogério Leandro Lima da. **Reestruturação urbana e segregação socioespacial na**

cidade média de Santa Cruz do Sul- Brasil. The Overarching Issues of the European Space: Rethinking Socioeconomic and Environmental Problems. Porto: FLUP, pp. 46-62, 2016.

SOJA, E. W. **Geografias Pós-Modernas:** a reafirmação do espaço na teoria social. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

SMOLKA, M. O. O capital incorporador e seus movimentos de valorização. **Cadernos PUR/UFRJ.** Ano II, nº 1, jan/abr, 1987, p. 41-78.

SPOSITO, M. E. B. **Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do estado de São Pulo, Brasil.** Investigaciones Geográficas, Boletim del Instituto de Geografía-UNAM, n. 54, 2004, p. 114-139.

SPOSITO, M. E. B. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. IN: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (Orgs.). **A produção do espaço urbano:** agentes e processos, escalas e desafios. – 1 ed., 4ª: reimpressão. – São Paulo: contexto, 2016, p. 123-145.

SPOSITO, M. E. B. O espaço e tempo como continuidades e descontinuidades geográficas. IN: SERPA, A. CARLOS, A. F. A. **Geografia urbana:** desafios teóricos contemporâneos. Salvador: EDUFBA, p. 297-306, 2018.

SPOSITO, M. E. B. Fragmentação, fragmentações. **XVI - Simpósio Nacional de Geografia Urbana (SIMPURB)**, Espírito Santo, 14 a 17 de novembro de 2019.

SPOSITO, M. E. B. MIYAZAKI, V. K. SANTOS, R. F. dos. MELAZZO, E. S. Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira Escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos. **ENANPUR**, Belém-PA, maio, 2023.

WHITACKER, A. M. **Inovações tecnológicas, mudanças nos padrões locais e na configuração da centralidade em cidades médias.** Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidade de Barcelona, 1 de agosto de 2007, vol. XI, num. 245. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24524.htm>>. Acesso em 15 maio. 2022.

ZOTI, João Carlos. **História e identidade da região sul de Mato Grosso:** a ocupação e colonização da região de Nova Andradina (1933-1950). Revista de História Bilros. Bilros, Fortaleza, v. 5, n. 8, p. 126-145, jan.- abr. 2017.