

GEOGRAFIA:
Ambiente,
Educação e
Sociedades –
GeoAmbES



ARTIGO

**A CONSTRUÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE
URBANA DE CÁCERES-MT-BRASIL:
PERSPECTIVAS E DESAFIOS**

*The construction of the urban mobility plan of
Cáceres-MT-Brazil: perspectives and challenges:*

*La construcción del plan de movilidad urbana de
Cáceres-MT-Brasil: perspectivas y desafíos*

Miguel Castilho-Júnior

Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade do Estado de Mato Grosso (UNEMAT)

E-mail: migueljunior@unemat.br

Evaldo Ferreira

Docente do Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade do Estado de Mato Grosso (UNEMAT)

E-mail: evaldoferreira@unemat.br

Como citar este artigo:

CASTILHO-JÚNIOR, Miguel; FERREIRA, Evaldo. A construção do Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres-MT-Brasil: perspectivas e desafios. **GEOGRAFIA: Ambiente, Educação e Sociedades – GeoAmbES**, jan./jun. v. 3, n. 1, p. 53-65, 2020. ISSN 2595-9026.

Disponível em:

<https://periodicos.unemat.br/index.php/geoambes/index>

Volume 3, número 1 (2020)

ISSN 25959026

A CONSTRUÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CÁ CERES-MT-BRASIL: PERSPECTIVAS E DESAFIOS

The construction of the urban mobility plan of Cáceres-MT-Brazil: perspectives and challenges:

La construcción del plan de movilidad urbana de Cáceres-MT-Brasil: perspectivas y desafíos

Resumo

A Mobilidade Urbana tem se tornado não apenas um problema de gestão, mas uma questão social que envolve os diferentes atores que compõem os ambientes urbanos. Nesse sentido, políticas públicas vêm sendo discutidas e implementadas, sobretudo, na esfera municipal, onde os conflitos se apresentam. Este trabalho se concentra no caso da cidade de Cáceres-MT-Brasil, que, motivada para Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal n. 12.587/2012), desenvolveu seu próprio Plano. O objetivo principal é o apontamento das perspectivas e os entraves encontrados no presente. Para chegar ao resultado que se propõe, realizou-se uma pesquisa exploratória no documento final desenvolvido e entrevistas com gestores municipais, com a finalidade de conhecer as proposições e destacar as dificuldades percebidas, desde a concepção da ideia. Como resultado, mostra-se os ganhos com a efetiva implementação dessa política e os obstáculos durante o processo.

Palavras-chave: Política Nacional de Mobilidade. Plano de Mobilidade Urbana. Mobilidade Urbana. Cáceres-MT-Brasil.

Abstract

Urban mobility has become not just a management problem, but a social issue involving the different actors that make up urban environments. In this sense, public politics are being discussed and implemented, especially in the municipal sphere, where the conflicts occur. This paper focuses on the case of the city of Cáceres-MT-Brazil, which, motivated by National Politics of Urban Mobility (Federal law n. 12,587/2012), developed their own plan. The main objective is the appointment of prospects and obstacles encountered at the presente time. To reach the result we have proposed, an exploratory research on the final document developed and interview with municipal managers, aiming to know their propositions and highlight the difficulties perceived, from the conception of the idea. As a result, we show the gains with the effective implementation of this politics and the obstacles during the process.

Keywords: National Politics for Mobility. Urban Mobility Plan. Urban Mobility. Cáceres-MT-Brazil.

Resumen

La movilidad urbana se ha convertido no solo en un problema de gestión, sino en un problema social que involucra a los diferentes actores que componen los entornos urbanos. En este sentido, se han discutido e implementado políticas públicas, especialmente en el ámbito municipal, donde existen conflictos. Este documento se centra en el caso de la ciudad de Cáceres-MT-Brasil, que, motivado por la Política Nacional de Movilidad Urbana (Ley Federal N° 12.587 / 2012), desarrolló su propio Plan. El objetivo principal es señalar las perspectivas y los obstáculos encontrados en el presente. Para alcanzar el resultado propuesto, se realizó una investigación exploratoria en el documento final desarrollado y entrevistas con los gerentes municipales, con el fin de conocer las propuestas y resaltar las dificultades percibidas, desde la concepción de la idea. Como resultado, mostramos los beneficios de la implementación efectiva de esta política y los obstáculos durante el proceso.

Palabras clave: Política nacional de movilidad. Plan de movilidad urbana. Movilidad urbana. Cáceres-MT-Brasil.

Introdução

Alguns dos grandes conflitos percebidos nas cidades, de pequeno e médio porte, estão relacionados às formas com que as pessoas dispõem para movimentar-se no ambiente urbano. Isso se dá pela percepção da deficiência na oferta de serviços coletivos de transporte, públicos ou privados, sobretudo, considerando os números crescentes da população nas áreas urbanas e o aumento das distâncias a serem percorridas no cotidiano das pessoas. Há de se considerar, ainda, os problemas relacionados à acessibilidade aos deficientes, por estruturas precárias, ou até mesmo, a falta delas.

Do ponto de vista geográfico, a mobilidade urbana é formada pela relação entre mobilidade residencial e os deslocamentos diários da população, principalmente por motivos de trabalho ou estudo, estando, portanto, relacionada também à mobilidade social e à mobilidade econômica (GEORGE, 1983).

As condições de circulação das pessoas e de bens nas cidades estão intimamente relacionadas com o desenvolvimento das mesmas e a mobilidade urbana passa a ser, ao mesmo tempo, causa e consequência da expansão dessas, da concentração em áreas centrais e da distribuição das atividades no território (SILVA, 2009).

Nesse sentido, o advento da Lei Federal n. 12.587, de 03 de janeiro de 2012 (BRASIL, 2012), propõe que as cidades com população superior a 20.000 habitantes regulamentem a questão da mobilidade urbana, priorizando o transporte público coletivo e os meios de transporte não motorizados, como segue:

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes: [...] II – prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado (BRASIL, 2012, não paginado).

Até a promulgação da Lei n. 12.587/2012, a política de mobilidade do País priorizava o uso do automóvel, o que era uma proposta excludente. O que essa Lei reza é que agora a prioridade deve ser dada a veículos não motorizados, a calçadas, ciclovias, ao transporte público e à integração do automóvel a um sistema de mobilidade sustentável (AGÊNCIA BRASIL, 2012).

As proposições dessa política buscam, ao mesmo tempo, desafogar o trânsito e proporcionar o acesso aos espaços urbanos de modo confortável, seguro e possível a todos os

Miguel Castilho Júnior. Evaldo Ferreira

55

usuários das cidades. É preciso considerar que mobilidade urbana é o conjunto de condições criadas com a finalidade de possibilitar a locomoção das pessoas entre os espaços de uma cidade, já trânsito é o movimento de veículos e pessoas que circulam pelas diferentes vias e pelos diferentes caminhos da mesma cidade. Ambos os termos se confundem quando utilizados para pensar políticas de planejamento urbano. Já o termo transporte, para Silva (2009, p. 75), “está implícito no conceito de mobilidade urbana”.

A partir das recomendações estabelecidas pela Lei n. 12.587/2012 (BRASIL, 2012), é possível levantar os fatores favoráveis e desfavoráveis no deslocamento das pessoas e as transformações ocorridas na mobilidade nos ambientes urbanos nos últimos anos. A discussão sobre o planejamento das condições de trânsito e trafegabilidade nas áreas comuns das cidades, a muito permeiam discussões na tentativa de encontrar soluções possíveis para o problema que, com o passar dos anos, têm se acentuado.

Para Pacheco (2001), ao final da década de 1980 e, principalmente nos anos de 1990, os estudos de Geografia dos Transportes passaram também a incorporar temáticas sociais, culturais e ambientais e vertentes relacionadas ao comércio, turismo e desenvolvimento sustentável, como fundamentos importantes para o entendimento mais amplo desse fenômeno (PACHECO, 2001).

No presente trabalho, nos concentramos na construção do Plano de Mobilidade Urbana (PMUC) do município de Cáceres-MT, buscando entender o processo de construção, as dificuldades encontradas no processo, até o presente momento, bem como as perspectivas para curto, médio e longo prazo. Para tanto, além de consulta aos documentos anexados ao projeto que resultou no referido Plano ouvimos gestores da Secretaria Municipal de Planejamento, que acompanharam o processo desde sua concepção.

O Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres-MT e os novos desafios

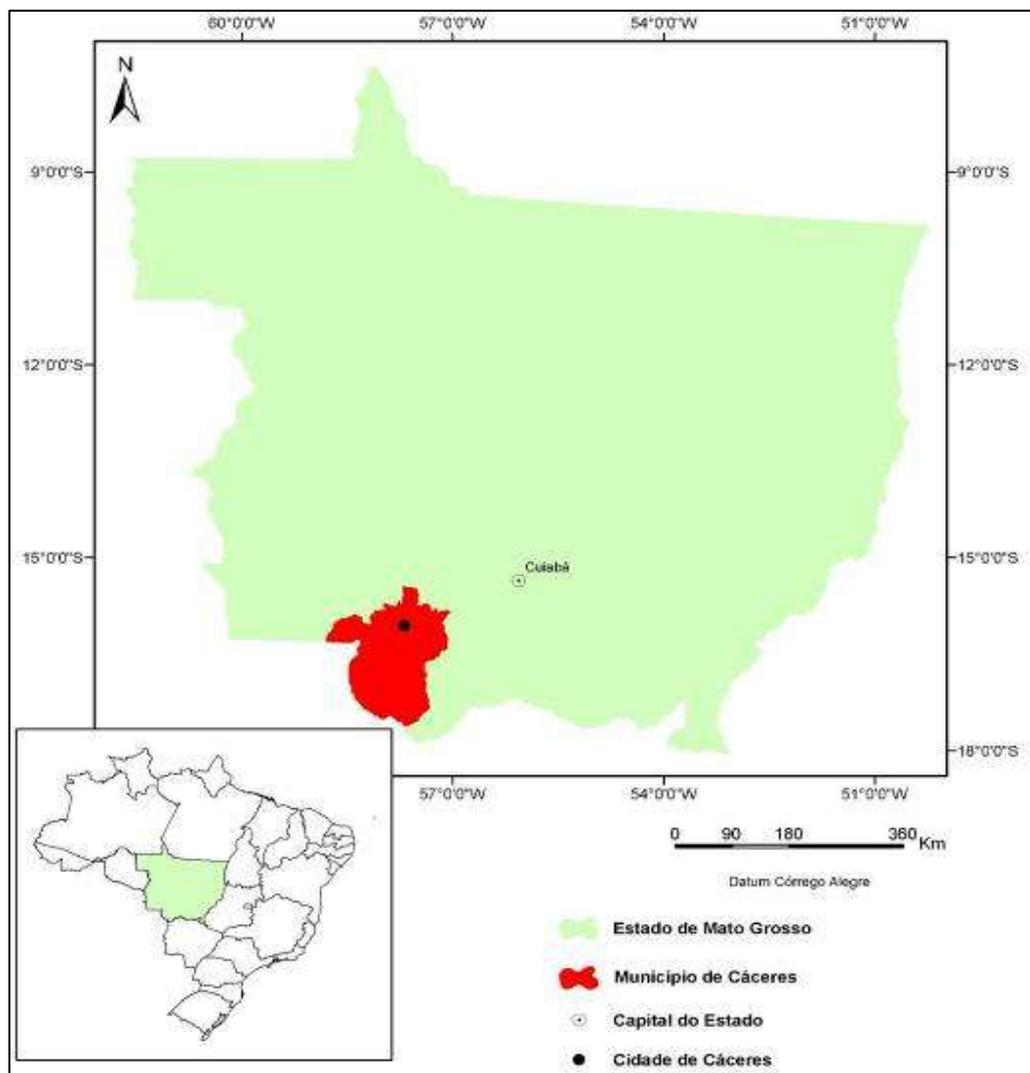
O Município de Cáceres está situado a sudoeste do Estado de Mato Grosso, integrando a microrregião do alto Pantanal e a mesorregião do centro-sul mato-grossense, com uma área territorial de 24.796,8 km². (IBGE 2000)¹. A cidade de Cáceres (sede do município) está

¹ Disponível em: <http://www2.unemat.br/atlascaceres/index.php?pasta=localizacao>. Acesso em: 15 out. 2019.

A construção do Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres-MT-Brasil: perspectivas e desafios

situada a 215 km da capital do Estado (Cuiabá), localizada nas coordenadas 16° 04' 14", latitude Sul, e 57° 40' 44", longitude Oeste, conforme figura 1.

Figura 1 – Localização da cidade de Cáceres-MT



Fonte: SERPEGEL. Disponível em:

<http://www2.unemat.br/atlascaceres/index.php?pasta=localizacao>. Acesso em: 15 set. 2019.

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2018, a população estimada era de 93.882 habitantes.

Incentivado pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, o Município de Cáceres-MT, elaborou o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, concluso em abril de 2019. O projeto deverá ser aprovado pelo Poder Legislativo Municipal, com conseqüente edição de lei

Miguel Castilho Júnior. Evaldo Ferreira

57

específica que regulamente a questão, em atendimento à Lei Federal acima mencionada, como segue:

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como: §1º Em municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do Plano Diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido (BRASIL, 2012).

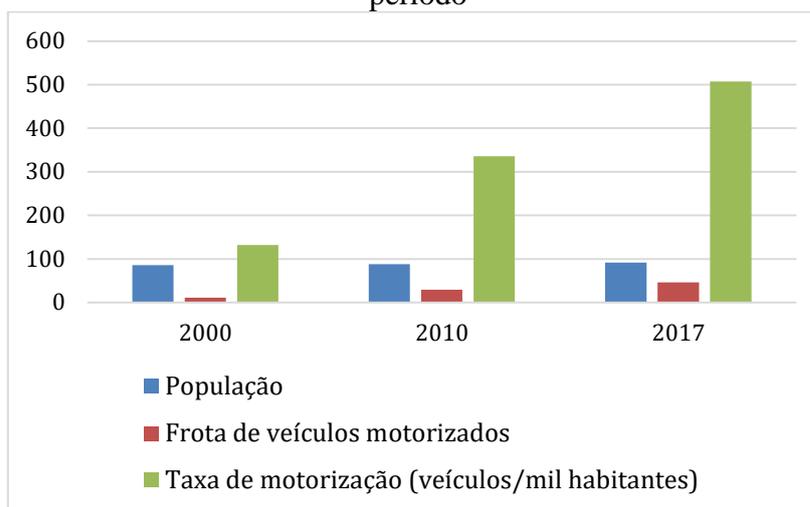
A construção do Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres-MT, é uma iniciativa da Prefeitura Municipal, em parceria estabelecida, através do Termo de Cooperação n. 001/2017/PGM (CÁCERES, 2017b) e o Convênio n. 001/2017/PGM (CÁCERES, 2017a), com a Universidade do Estado de Mato Grosso – Carlos Alberto Reyes Maldonado (UNEMAT) e Fundação de Apoio ao Ensino Superior Público Estadual (FAESPE), em cumprimento ao que reza a Lei n. 12.587/2012 (BRASIL, 2012).

A finalidade do Plano é assegurar o direito de ir e vir de toda a população, bem como a movimentação de cargas e a circulação de pessoas, com menores custos sociais e ambientais, por meio da diversificação dos usos das formas de mobilidade e do espaço urbano, buscando a diminuição de necessidades de deslocamentos e priorizando os meios de transporte não motorizado e o transporte público coletivo (CÁCERES, 2019).

Os principais desafios na consolidação de políticas de Mobilidade Urbana, consistem na incapacidade (dos municípios) de investirem em infraestrutura. Essas ações não têm acompanhado o crescimento das frotas, principalmente motorizadas, especialmente para o transporte individual. Isso, em parte, pode ser explicado pelo crédito mais acessível para investimentos dessa ordem e a insatisfação da população com a oferta de serviços públicos e coletivos de locomoção (CARVALHO, 2016).

Essas questões relacionam-se, ainda, com as melhorias nas condições de deslocamento dos pedestres, investimentos em construções de ciclovias que estimulem o uso desse modal e permitam aos ciclistas circular com segurança, além de investimentos na melhoria dos sistemas de transportes públicos de uso coletivo. Dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) indicam um crescimento vertiginoso no aumento da frota veicular, frente a população do Município em estudo, conforme demonstrado no Gráfico 1.

Gráfico 1 – Taxa de Motorização: comparativo entre população e frota de veículos, por período



Fonte: DENATRAN.²

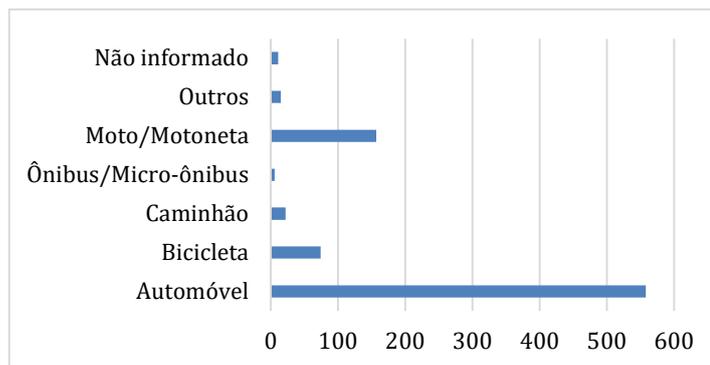
A Taxa de Motorização é a divisão do quantitativo de veículos para cada 1.000 habitantes de um município (CÁCERES, 2019). Cáceres apresenta uma taxa que representa quase o dobro daquela do Brasil, porém, menor que a média do Estado. Isso se deve as condições socioeconômicas dos municípios do agronegócio em Mato Grosso, onde a aquisição de veículos automotores é maior.

Nessa mesma perspectiva, observa-se que tanto no caso do Estado quanto o de Cáceres, ambos apresentam crescimento superior ao registrado no País e a tendência é que Cáceres venha superar Mato Grosso brevemente (CÁCERES, 2019). Entretanto, a economia do município não tem acompanhado essa evolução, o que, associado às questões sociais, aumenta o grau de dificuldade para a efetivação das políticas de Mobilidade Urbana.

Esse aumento no uso e na circulação de veículos automotores, aliado a deficiência nos investimentos em infraestrutura nas vias de circulação da cidade, provocam, por consequência, alto índice de registro de acidentes de trânsito, de todas as naturezas, conforme dados da Polícia Militar no município (Gráfico 2):

Gráfico 2 – Tipos de veículos envolvidos nos acidentes registrados em Cáceres entre 01 de janeiro de 2017 a 18 de março de 2019*, por ano.

² DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO (DENATRAN). Manual de Procedimentos para Tratamento de Polos Geradores de Tráfego. Brasília, DF: DENATRAN/FGV, 2001. In: CÁCERES. **Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres-MT**. Prefeitura Municipal de Cáceres-MT, abr., 2019.



Fonte: 6º BPM-MT (2019). * Até 18 de março.

Esse demonstrativo deixa claro a grande escala de envolvimento dos veículos motorizados sobre os demais meios de transporte e locomoção.

O Plano apresentado pela equipe executora joga luz sobre a problemática relacionada à mobilidade na área urbana de Cáceres-MT. O deslocamento diário e necessário das pessoas e a priorização no uso dos meios motorizados e individuais de locomoção, frente aos não motorizados ou de uso coletivo. Aliás, em se tratando de transporte de uso coletivo, o município não dispõe de políticas específicas para fomento dessa atividade, o que, por sua vez, não atrai empresas interessadas em ofertar esse serviço. O município dispõe de apenas uma empresa que opera em duas linhas, com horários distintos e com grande intervalo de tempo.

Segundo destacado no Plano de Mobilidade de Cáceres, esta empresa não recebe nenhum subsídio da Prefeitura de Cáceres devido à falta de qualquer contrato de vínculo, seja ele de concessão, permissão ou autorização, e isso leva ao aumento do preço da passagem por parte da empresa, pois, sem qualquer incentivo do Poder Público Municipal ela tem de arcar sozinha com as despesas de manutenção dos veículos, combustíveis etc. (CÁCERES, 2019).

Essa combinação de fatores, para a Secretaria Municipal de Planejamento, responsável pelo acompanhamento na produção do Plano de Mobilidade, desde o início até sua devida aprovação (após a aprovação a execução do Plano ficará a cargo da Secretaria Municipal de Infraestrutura e Logística), é o ponto crucial para a melhoria das condições de mobilidade e transporte na Cidade. Esses desafios esbarram, também, na escassez de recursos para investimentos a curto, médio e longo prazos, sobretudo pelos contingenciamentos dos recursos destinados à infraestrutura, por parte do Governo Federal, principal fomentador da Política de Mobilidade no País.

Essa situação foi ainda mais agravada com a extinção do Ministério das Cidades. O órgão que faz esse acompanhamento, a nível nacional, é a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, abrigada, hoje, no Ministério de Desenvolvimento Regional.

Para os gestores do Município, esses são alguns dos principais entraves e desafios a serem enfrentados para a devida implementação dessa política a nível municipal. Apesar disso, com recursos próprios, a Prefeitura fará investimentos, conforme planejamento previsto no estudo, de obras e ações pouco dispendiosas, exequíveis a curto prazo.

Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres-MT: algumas perspectivas

Apesar dos muitos e diferentes problemas e entraves detectados, as perspectivas são menos desanimadoras. Segundo informações da Prefeitura Municipal, ações previstas no Plano terão prioridade, especialmente as que dependem de menos recursos, ou de apenas readequação do sistema.

Pretende ainda, conforme determina a Lei Federal, criar situações e ambientes que estimulem o uso do transporte não motorizado e/ou de uso coletivo:

Apresentadas as definições dos elementos cicloviários e suas medidas mínimas e máximas, o Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres (PMUC) propõe a implementação de um sistema de malha cicloviária (envolvendo ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas) que atenda todo o perímetro urbano, priorizando o ciclista e o pedestre nas ruas da cidade. [...] Por “Vias cicláveis” entende-se aquelas ruas ou trechos de vias que devem receber a infraestrutura cicloviária. Estas vias não apenas devem ser reestruturadas como **terão prioridade no que se refere à pavimentação, manutenção e recuperação** (CÁCERES, 2019, p. 279, grifo dos autores).

O Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres prevê a criação de 68 km de vias cicláveis, interligando todo o perímetro urbano. Já que no tocante ao transporte coletivo, algumas propostas foram desenvolvidas, entretanto citaremos uma que, para o Poder Público Municipal, é possível de ser trabalhada a curto prazo: Assim, superada a questão da demanda e da política tarifária, é possível apresentar a proposta para o efetivo funcionamento do Sistema de Transporte Público por Micro-ônibus em Cáceres.

Como o próprio nome já diz, este Sistema seria atendido, inicialmente, por micro-ônibus e, conforme o aumento do número de usuários, passaria a ser ofertado por meio de ônibus convencionais. A proposta inicial abrangeria sete linhas radiais, atendendo aos bairros da cidade, com um Terminal de Integração onde se localiza a atual rodoviária do Centro de Cáceres (CÁCERES, 2019, p. 222).

Outro serviço possível de reorganização e que já é plenamente utilizado pela população é a oferta de transporte por táxi e por mototáxi. Esse serviço necessita apenas de efetiva reorganização. Nesse sentido, a proposta é: Em relação às duas leis municipais que regulamentam os serviços de táxi e mototáxi em Cáceres, no que tange ao Plano de Mobilidade Urbana, algumas observações devem ser colocadas. Primeiramente, ao tipo de regime adotado, se permissão ou autorização, uma vez que o serviço de táxi está como permissão e o de mototáxi como autorização, porém, com alguns artigos e parágrafos da Lei referindo-se à permissão.

Em segundo lugar, ao controle da tarifa e à delimitação da quantidade de alvarás concedidos em função do número de habitantes do município levantado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o que restringe a “Lei da Oferta e da Procura, deixando o consumidor/cliente/usuário sem opção de escolha em relação ao menor preço e possibilitando abusos quando há ausência de fiscalização” (CÁCERES, 2019, p. 291-292).

Há outras propostas possíveis e com pouca destinação de recursos, como, por exemplo, a reorganização e até mesmo o fechamento de ruas na área central da cidade, para veículos automotores, criando melhores condições para o tráfego de ciclistas e pessoas que caminhem a pé.

O Plano prevê, ainda, a regulamentação dos serviços de carga e descarga e da circulação de veículos pesados. Um importante gargalo que depende mais de normatização do que de investimentos financeiros. Nesse sentido os autores do estudo apresentaram proposta de Lei Municipal que já tramita junto ao Legislativo do Município.

Considerações finais

O desenvolvimento do presente trabalho trouxe à luz as questões envolvendo a criação da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Cáceres-MT. Os aspectos sociopolíticos e legais, puderam nos levar a um melhor entendimento dos rumos que o Município pretende dar à essa ação de gestão, que gera impactos imediatos na vida das pessoas, dia a dia. Os entraves são aparentemente impositores de limitações. De fato, são se os esforços concentrarem-se apenas nos investimentos de infraestrutura, comumente onerosos. Entretanto ações de cunho mais políticos que financeiros podem, e devem, ser postas em prática.

Nesse sentido, conforme afirmam gestores do município, antes mesmo da devida aprovação do Plano e da Lei que o regulamentará, muitas ações já estão sendo postas em prática. A exemplo, a reorganização da sinalização da área urbana do Município, quer horizontais, quer verticais, buscando assim a diminuição dos conflitos relacionados ao trânsito. Rotas cicláveis estão sendo reorganizadas, já que a cidade, por suas características geográficas, é propícia para a prática do ciclismo, não apenas de lazer, mas, principalmente como modal de transporte para as atividades cotidianas.

Em outra frente, parcerias com outros órgãos e diferentes instituições estão sendo firmadas, tanto visando investimento necessários, quanto para a promoção de campanhas educativas e de orientação da população sobre as novas condições, propostas, para a “nova política de mobilidade urbana”.

O que podemos concluir, a partir desse estudo, é que as questões relacionadas à mobilidade urbana estão, e estão cada vez mais, nas pautas, quer sociais, quanto políticas. E isso de fato faz-se necessário, considerando que a cada dia a necessidade de deslocamento é precisa na vida das pessoas, e a cada dia, também, mais complicadas e geradoras de conflitos. Na contramão dessa afirmação, o que se pode perceber é que os atores sociais, todos, estão dispostos a mudar suas próprias práticas de locomoção, a bem de uma sociedade que seja mais inclusiva, acessível e sustentável.

Pretende-se, então que esse trabalho contribua para o entendimento sobre o que de fato significa a elaboração e a implementação dos Planos de Mobilidade Urbana nos municípios brasileiros.

Referências

BRASIL. Poder Legislativo do Brasil. **Agência Brasil**. Brasília, DF: EBC, 2012. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/>. Acesso em: 20 set. 2019.

BRASIL. **Lei n. 12.587, de 03 de janeiro de 2012**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 19 jun. 2019.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **PlanMob**: Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Ministério das Cidades, 2007a. v. 1. Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/planmob---construindo-a-cidadesustentavel.pdf>. Acesso em: 19 jun. 2019.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana. Programa Bicicleta Brasil. **Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicletas nas Cidades**. Brasília, DF: Ministério das Cidades, 2007b.

CÁCERES. **Termo de Convênio n. 001/2017/PGM**. Convênio que entre si celebram o município de Cáceres-MT e a Fundação de Apoio ao Ensino Superior Estadual, tendo como interveniente/anuente a Universidade do Estado de Mato Grosso. Cáceres, MT: Procuradoria Geral do Município, 2017a.

CÁCERES. Procuradoria Administrativa. **Lei n. 2.435, de 13 de junho de 2014**. Dispõe sobre a criação de normas para mudanças na trafegabilidade das ruas municipais do município de Cáceres e dá outras providências. Cáceres, MT Secretaria Municipal de Administração, 2017b.

CÁCERES. **6º Batalhão da Polícia Militar da Cidade de Cáceres-MT**. Cáceres, MT: 6º BPM-MT, 2019.

CÁCERES. Prefeitura Municipal de Cáceres. **Secretaria Municipal de Planejamento**. Cáceres, MT, 2019.

CARVALHO, C. H. R. de. Mobilidade Urbana: avanços, desafios e perspectivas. In: COSTA, M. A. (Org.). **O Estatuto da Cidade e a Habitat III**: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a Nova Agenda Urbana. Brasília, DF: IPEA, 2016. p. 345-361. ISBN 978-85-7811-286-8.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO (DENATRAN). Manual de Procedimentos para Tratamento de Polos Geradores de Tráfego. Brasília, DF: DENATRAN/FGV, 2001. In: CÁCERES. **Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres-MT**. Prefeitura Municipal de Cáceres-MT, abr., 2019.

GEORGE, P. **Geografia Urbana**. São Paulo: DIFEL, 1983.

PACHECO, E. **Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na Região Norte**: expectativas, intervenções e resultantes. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, PT, 2001.

SILVA, C. O. **Cidades concebidas para o automóvel: mobilidade urbana nos planos diretores posteriores ao Estatuto da Cidade**. 2009. 178 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Brasília, DF, 2009.

Recebido: 21/12/2019

Aprovado: 27/12/2019

Publicado: 31/12/2019