

**UNIVERSIDADE DO ESTADO DE MATO GROSSO  
FACULDADE DE CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**ANGELA TEREZA DA SILVA**

**MOBILIDADE URBANA E PESSOAS COM DEFICIÊNCIA: UM  
ESTUDO A PARTIR DOS CASOS DE DISTROFIA MUSCULAR, EM  
JUARA-MT**

**Cáceres-MT**

**2022**

ANGELA TEREZA DA SILVA

**MOBILIDADE URBANA E PESSOAS COM DEFICIÊNCIA: UM  
ESTUDO A PARTIR DOS CASOS DE DISTROFIA MUSCULAR, EM  
JUARA-MT**

Dissertação de Mestrado apresentada à Universidade do Estado de Mato Grosso “*Professor Carlos Alberto Reyes Maldonado*” (Unemat), como parte das exigências do Programa de Pós-graduação *Stricto Sensu* em Geografia (PPGGeo), à obtenção do Título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Evaldo Ferreira.

Cáceres-MT

2022

Tereza Antonia Longo Job CRB CRB1/1252

S586m SILVA, Angela Tereza da.  
Mobilidade Urbana e Pessoas com Deficiência: Um Estudo a Partir dos Casos de Distrofia Muscular, em Juara-MT / Angela Tereza da Silva - Cáceres, 2022.  
163 f.; 30 cm. (ilustrações) Il. color. (sim)

Trabalho de Conclusão de Curso  
(Dissertação/Mestrado) - Curso de Pós-graduação Stricto Sensu (Mestrado Acadêmico) Geografia, Faculdade de Ciências Humanas, Câmpus de Cáceres, Universidade do Estado de Mato Grosso, 2022.

Orientador: Evaldo Ferreira

1. Geografia Urbana. 2. Espaço Urbano. 3. Acessibilidade. 4. Mobilidade Reduzida. 5. Pessoas com Distrofia Muscular. I. Angela Tereza da Silva. II. Mobilidade Urbana e Pessoas com Deficiência: Um Estudo a Partir dos Casos de Distrofia Muscular, em Juara-MT:

CDU 911.375-056.26

**ANGELA TEREZA DA SILVA**

**MOBILIDADE URBANA E PESSOAS COM DEFICIÊNCIA: UM ESTUDO A PARTIR DOS CASOS DE DISTROFIA MUSCULAR, EM JUARA-MT**

Esta Dissertação foi julgada e aprovada como parte dos requisitos à obtenção do Título de Mestre em Geografia, junto ao Programa de Pós-graduação *Stricto Sensu* em Geografia (PPGGeo), da Universidade do Estado de Mato Grosso “*Professor Carlos Alberto Reyes Maldonado*” (Unemat).

Cáceres-MT, 26 de julho de 2022.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Dr. **Evaldo Ferreira**  
Universidade do Estado de Mato Grosso (Unemat)  
(Orientador/Presidente)

---

Prof. Dr. **Bruno Zucherato**  
Universidade Estadual Paulista (UNESP)  
(Avaliador Interno)

---

Profa. Dra. **Letícia de Carvalho Giannella**  
Escola Nacional de Ciências Estatísticas (ENCE-IBGE)  
(Avaliadora Externa)

**Cáceres-MT  
2022**

Dedico este trabalho ao meu filho **Haroldo Neto Silva Ferraz**, pois na caminhada foram muitos momentos árduos e de ausência, pois precisei estudar para o cumprimento da Dissertação, agora chegou o momento convido para compartilhar dessa conquista comigo. Dedico também ao meu pai **Waldomiro Alves da Silva** e minha mãe, **Diva Moreno de Oliveira**.

## AGRADECIMENTOS

Acredito que todo sonho é o começo para busca de realizá-lo. O Mestrado era um sonho e que se realizou. Porém, a caminhada foi árdua, muitos momentos de angústia, tensões entre lágrimas e sorrisos. Sendo assim muitos questionamentos durante a caminhada, entre eles resalto um: será que conseguirei terminar a pesquisa: consigo, consegui, pois, as lutas fortaleceram, a palavra que se resume é gratidão.

O Mestrado passou a ser o divisor de águas, a oportunidade de regresso na Instituição na qual fiz graduação, para novos desafios e por isso a importância e a valorização à Universidade do Estado de Mato Grosso “*Professor Carlos Alberto Reyes Maldonado*” (Unemat), por proporcionar conhecimento e as condições de desenvolver a pesquisa, pois é através da Universidade que se pode exercer realizações de sonhos de conquistas acadêmicas e trilhar na busca do sucesso pessoal e profissional.

Portanto, agradeço primeiramente à Deus, por ter me sustentado em todos os momentos, principalmente pois devido à pandemia da Covid-19, e por questões de segurança, vivenciei o Mestrado no formato online, então muitas vezes o sentimento era de solidão durante a jornada para a realização da pesquisa.

Agradeço imensamente a minha família, meu filho **Haroldo Neto Silva Ferraz**, meu marido **Haroldo Correa Ferraz**, e aos meus familiares que, mesmo distante, se fizeram presentes, para que pudesse seguir adiante. E, em especial, minha irmã **Eutália Angélica da Silva**, que deu suporte e apoio nos momentos para finalização da pesquisa, meu respeito e gratidão.

Agradeço aos meus colegas e amigos de turma do Mestrado e especialmente quem segurou minha mão, o meu amigo e irmão do Mestrado para a vida **Weverton de Oliveira**, assim como todos os professores e professoras que contribuíram muito para o desenvolvimento da pesquisa.

Aos meus amigos que me ajudaram direta ou indiretamente, Lucicleide Martins, Shirle Heck, José Isavam, Giovano Gotardo, Gislaine Jacob, Jaspio Alencar, Luzia Paula, Amarildo Bertasso, Lúcia Marestone, Rosicacia Costa, Marta Dalpiaz, Regiane Dutra, Delianne de Jesus, Greice Moreno e principalmente ao meu

amigo **Elias Nascimento** que me apoio durante toda minha caminhada no Mestrado meu muito obrigada.

E, por fim, meu orientador professor doutor Evaldo Ferreira, que tenho uma imensa admiração e respeito, pois além do vasto conhecimento que compartilha, é um ser humano maravilhoso e com uma humildade incomparável, a qual acolheu e me fez sentir confiante. Muito obrigada, de todo o meu coração! Professor, você foi e sempre será uma das minhas maiores inspirações no meio acadêmico-científico.

*“Se o lugar não permitir o acesso a TODAS as pessoas, esse lugar é deficiente”.*

(THAÍS FROTA).

## **SOBRE A AUTORA**

Angela Tereza da Silva é natural do município de Cáceres, estado de Mato Grosso. Durante o Ensino Fundamental estudou na Escola Estadual Senador Mário Motta, de 1992 a 1996. O Ensino Médio, fora concluído, também, na referida escola entre 1997 e 1999.

Em 2002, ingressou no curso de Graduação em Licenciatura em Geografia, pela Universidade do Estado de Mato Grosso “*Professor Carlos Alberto Reyes Maldonado*” (Unemat), finalizando o Ensino Superior em 2006. Em 2007, lecionou como professora de Geografia na Escola Estadual Irene Gomes, no município de Várzea Grande-MT. Em 2010 desempenhou a mesma função na Escola Estadual Senador Mário Motta, em Cáceres-MT.

Em 2012, mudou-se para o município de Juara-MT, onde desempenha a função de Professora do Ensino Básico até os dias atuais.

Em 2020, ingressou no Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Geografia (PPGGeo), pela Universidade do Estado de Mato Grosso “*Professor Carlos Alberto Reyes Maldonado*” (Unemat), Câmpus Universitário “*Jane Vanini*”, em Cáceres-MT.

## RESUMO

Tendo em vista a importância de um adequado sistema de mobilidade urbana para garantir um trânsito mais seguro, especialmente às Pessoas com Deficiência (PcD), esta pesquisa objetivou, sobretudo, compreender a organização espacial e o papel da dinâmica do trânsito urbano a partir do contexto da mobilidade urbana das pessoas com deficiência, a partir das pessoas com distrofia muscular, na cidade de Juara-MT. A pesquisa teve uma abordagem qualitativa, pautando-se por uma perspectiva de estudo de caso. A metodologia utilizada compreendeu-se pela pesquisa bibliográfica e documental; observações *in loco* sobre o trânsito e as condições existentes para a mobilidade urbana dos sujeitos PcD; bem como a realização de uma entrevista semiestruturada aos sujeitos com distrofia muscular de Duchenne e Becker. Os resultados obtidos mostram um rápido processo de ocupação da região, a partir do qual foi desmembrado o atual território municipal e criada a cidade de Juara. Além disso, a precariedade de infraestrutura disponível na cidade para a mobilidade urbana não permite um trânsito seguro, sendo exponencial o número de acidentes a cada ano. No tocante à acessibilidade, o fato de a infraestrutura de mobilidade urbana existente no centro da cidade não cumprir com a legislação e as normas técnicas vigentes, de conjunto com a sua ausência nos bairros da periferia da cidade, estas geram diversas barreiras para o trânsito, especialmente das PcD e/ou mobilidade reduzida. As entrevistas que foram realizadas confirmaram a possível consideração-chave da pesquisa, pois os sujeitos expressaram as suas dificuldades no trânsito e a invisibilidade que percebem em relação ao Poder Público e a muitos dos próprios moradores do espaço urbano. Isso indica a eminente necessidade de novos investimentos em infraestrutura viária e engenharia de trânsito, bem como ações de reeducação no trânsito que envolva, tanto a população, quanto as autoridades competentes.

**Palavras-chave:** Geografia Urbana. Espaço Urbano. Acessibilidade. Mobilidade Reduzida. Pessoas com Distrofia Muscular.

## ABSTRACT

Given the importance of an adequate urban mobility system to ensure a safer traffic, especially for People with Disabilities (PWD), this research aimed, above all, to understand the spatial organization and the role of urban traffic dynamics within the context of urban mobility of people with disabilities, based on people with muscular dystrophy, in the city of Juara-MT. This research had a qualitative approach, guided by a case study perspective. The used methodology was comprised of bibliographic and documental research; on-site observations about the traffic and the existing conditions for the urban mobility of PcD subjects; as well as the realization of a semi-structured interview to subjects with Duchenne and Becker muscular dystrophy. The obtained results show a rapid process of occupation of the region, from which the current municipal territory was dismembered and the city of Juara was created. Furthermore, the precarious infrastructure available in the city for urban mobility does not allow a safe traffic, and the number of accidents is exponential every year. Regarding accessibility, the fact that the existing urban mobility infrastructure in the city center does not accomplish the legislation and technical norms in force, together with its absence in the outlying neighborhoods of the city, generates several barriers for traffic, especially for PWD and/or reduced mobility. The interviews that were conducted confirmed the possible key consideration of the research, as the subjects expressed their difficulties in traffic and the invisibility they notice regarding the Public Power and many of the urban space inhabitants themselves. This indicates the eminent need for new investments in road infrastructure and traffic engineering, as well as traffic re-education actions that involve both the population and the corresponding authorities.

**Abstract:** Urban Geography. Urban space. Accessibility. Reduced Mobility. People with Muscular Dystrophy.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa do município, mostrando a área urbana estudada .....	61
Figura 2 – Propaganda da Revista VEJA inspirada nas políticas dos governos da ditadura .....	76
Figura 3 – Mapa do município/perímetro urbano de Juara.....	82
Figura 4 – Praça dos trabalhadores, na cidade de Juara, em 1975 .....	83
Figura 5 – Símbolo Internacional de Acesso (SIA).....	99
Figura 6 – Modelo radiocêntrico da cidade de Juara-MT .....	103
Figura 7 – Mapa de localização dos pontos observados na cidade de Juara-MT ...	106
Figura 8 – Situação das calçadas na malha urbana em Juara.....	107
Figura 9 – Quebra-molas invertidos na Avenida Rio de Janeiro .....	110
Figura 10 – Panorama dos cruzamentos na cidade de Juara .....	111
Figura 11 – Exemplo de faixa de segurança elevada.....	113
Figura 12 – Meio fio alto, com acessibilidade ineficiente na Av. Rio Arinos .....	114
Figura 13 – Sinalização para cadeirantes na Avenida Rio Arinos .....	115
Figura 14 – Vista de um piso tátil .....	116

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Pessoas com deficiências em Juara .....	65
Tabela 2 – Dados populacionais de Juara, segundo os Censos demográficos do IBGE.....	86
Tabela 3 – Estrutura etária da população segundo os Censos demográficos do IBGE .....	86
Tabela 4 – Tipos de acidentes no trânsito, no município de Juara e alguns dos seus efeitos (janeiro de 2015 a junho de 2021) .....	96

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Principais projetos estratégicos de ocupação da Amazônia (1953-1988)	
.....	74

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Distribuição da população de Juara por sexo e grupos de idade em 1991 .....	87
Gráfico 2 – Distribuição da população de Juara por sexo e grupos de idade em 2010 .....	88

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

<b>ABNT</b>	– Associação Brasileira de Normas Técnicas
<b>Basa</b>	– Banco da Amazônia
<b>CAU</b>	– Conselho de Arquitetura e Urbanismo
<b>CDPcD</b>	– Convenção dos Direitos das Pessoas com Deficiência
<b>CEGH-CEL</b>	– Centro de Pesquisas sobre o Genoma Humano e Células Tronco
<b>CID</b>	– Classificação Internacional de Doença
<b>CIDPcD</b>	– Convenção Internacional sobre o Direito das Pessoas com Deficiência
<b>CIF</b>	– Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde
<b>Ciretran</b>	– Circunscrição Regional de Trânsito
<b>CNH</b>	– Carteira Nacional de Habilitação
<b>Codemat</b>	– Companhia de Desenvolvimento do Estado de Mato Grosso
<b>Confea</b>	– Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia
<b>Conomali</b>	– Colonizadora Noroeste Matogrossense
<b>Contran</b>	– Conselho Nacional de Trânsito
<b>CPES</b>	– Centro de Pesquisas e Economia de Seguro
<b>Detran</b>	– Departamento Estadual de Trânsito
<b>DMB</b>	– Distrofia Muscular de Becker
<b>DMD</b>	– Distrofia Muscular de Duchenne
<b>DNA</b>	– Ácido Desoxirribonucleico
<b>EAD</b>	– Educação a Distância
<b>FNRU</b>	– Fórum Nacional da Reforma Urbana
<b>GEBAM</b>	– Grupo Executivo para a Região do Baixo Amazonas
<b>GETAT</b>	– Grupo Executivo de Terras do Araguaia – Tocantins
<b>Gini</b>	– Grau de desigualdade dentro da distribuição de indivíduos
<b>IBGE</b>	– Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
<b>ICMS</b>	– Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
<b>Incra</b>	– Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária

<b>Inmetro</b>	- Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
<b>INSS</b>	- Instituto Nacional do Seguro Social
<b>IOF</b>	- Imposto sobre Operações Financeiras
<b>Ipea</b>	- Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada
<b>IPI</b>	- Imposto sobre Produtos Industrializados
<b>IPVA</b>	- Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores
<b>LDO</b>	- Lei de Diretrizes Orçamentárias
<b>MNRU</b>	- Movimento Nacional de Reforma Urbana
<b>OA</b>	- Orçamento Anual
<b>OMS</b>	- Organização Mundial de Saúde
<b>ONU</b>	- Organização das Nações Unidas
<b>PAA</b>	- Programa de Aquisição de Alimentos
<b>PAM</b>	- Pronto Atendimento Médico
<b>PcD</b>	- Pessoas com Deficiência
<b>PCN</b>	- Projeto Calha Norte
<b>PGC</b>	- Programa Grande Carajás
<b>PIB</b>	- Produto Interno Bruto
<b>PIN</b>	- Programa de Integração Nacional
<b>PMSB</b>	- Plano Municipal de Saneamento Básico
<b>PMU</b>	- Planos de Mobilidade Urbana
<b>PNE</b>	- Portador de Necessidades Especiais
<b>PNEL</b>	- Pessoas com Necessidades Especiais de Locomoção
<b>Polamazônia</b>	- Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia
<b>PPD</b>	- Pessoa Portadora de Deficiência
<b>Probor</b>	- Programa da Borracha
<b>Proterra</b>	- Programa de Redistribuição de Terras e Estímulo a Agroindústria do Norte e Nordeste
<b>PTUI</b>	- Planos de Transporte Urbano Integrado
<b>SAI</b>	- Símbolo Internacional de Acesso
<b>SEAF</b>	- Secretaria de Estado de Agricultura Familiar
<b>Sibal</b>	- Sociedade Imobiliária da Amazônia
<b>SPVEA</b>	- Superintendência do Plano de Valorização Econômica da

	Amazônia
<b>Sudam</b>	Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia
<b>Suframa</b>	Superintendência da Zona Franca de Manaus
<b>UHE</b>	Usina Hidrelétrica de Castanheira

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>20</b>
<b>2</b>	<b>FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA</b> .....	<b>24</b>
2.1	Contextualização sobre o espaço urbano e a mobilidade urbana .....	24
2.2	Diretrizes gerais da política urbana .....	40
2.3	O devido uso das nomenclaturas e seus usuários .....	47
2.4	Mobilidade urbana x distrofia muscular .....	50
2.5	Características associadas na mobilidade urbana e as pessoas com distrofia muscular .....	54
<b>3</b>	<b>PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS</b> .....	<b>61</b>
3.1	Área de estudo .....	61
3.2	Tipo de Pesquisa.....	62
3.3	Delineamento da pesquisa .....	63
3.4	Universo da pesquisa .....	64
3.5	Técnicas utilizadas à coleta dos dados .....	65
<b>4</b>	<b>RESULTADOS E DISCUSSÃO</b> .....	<b>69</b>
4.1	Origem e características do município de Juara-MT .....	69
4.1.1	Evolução histórica da economia e da população de Juara.....	85
4.2	Trânsito e acessibilidade: o caso da cidade de Juara .....	90
4.3	A Distrofia Muscular e o trânsito urbano em Juara: análise das entrevistas realizadas .....	117
	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>136</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>139</b>
	<b>ANEXO I</b> .....	<b>164</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O trânsito pode ser compreendido como locomoção, sendo que, é nele que ocorrem as questões relacionadas à acessibilidade e aos deslocamentos. Nessa ótica, o trânsito se expande ao conceito de mobilidade humana, cujo bem maior é o ser humano (MORETZSOHN; MACEDO, 2005). No que diz respeito à mobilidade urbana, esta ocasiona os deslocamentos no espaço urbano, mas depende da maneira como está estruturada e de como as funções urbanas se distribuem no território, além da dinâmica dos fluxos sociais e econômicos das cidades, as quais estão cada vez mais complexas (DUARTE, LIBARDI; SÁNCHEZ, 2017).

Porém, no mundo globalizado do século XXI, a mobilidade urbana carece, ainda, de novos olhares e caminhos, no sentido de proporcionar a locomoção de maneira conjunta e eficaz, sejam para pedestres, veículos automotores, transportes públicos, dentre outros, tal como destaca Carvalho (2016). Cabe salientar que, tanto a quantidade de pessoas circulando nas cidades, quanto o número de veículos que nelas circulam, tem aumentado significativamente, tornando ainda mais complexa a dinâmica urbana e demandando, conseqüentemente, um funcionamento mais eficaz do trânsito, vinculado a uma acessibilidade também mais organizada.

Essa acessibilidade é um direito de todos os cidadãos, incluindo as Pessoas com Deficiência, que deve ser contemplada no Plano de Mobilidade Urbana dos municípios que possuem mais de 20mil habitantes, conforme a Lei n. 12.587/2012 (BRASIL, 2012) e, também, no Plano Diretor, conforme destaca Vasconcellos (2018), em que muitos municípios brasileiros não possuem. Por isso o direito das pessoas de ir e vir, principalmente daquelas com algum tipo de deficiência, como é o caso das pessoas com distrofias musculares, resulta em prejuízos à saúde devido à doença, que reduz a sua mobilidade por conta da fraqueza muscular.

De acordo com Freitas et al. (2013), fazendo parte das miopatias, doenças em que ocorrem alterações estruturais e/ou funcionais dos músculos, as distrofias musculares são geneticamente determinadas e se caracterizam pela degeneração progressiva da musculatura estriada (GEVAERD et al., 2010). Ou seja, a distrofia muscular é uma doença que retarda a mobilidade. Isso ocorre porque se trata de distúrbios musculares hereditários, onde um ou mais genes que deveriam apresentar uma estrutura considerada “normal” para um funcionamento adequado

dos músculos são defeituosos e, dessa maneira, provocam a fraqueza muscular com vários níveis de gravidade (RUBIN, 2020).

Este estudo apresenta uma abordagem a respeito da mobilidade urbana, estabelecendo relações com as pessoas com deficiência, a partir dos casos de Distrofia Muscular de Duchenne (DMD) e Distrofia Muscular de Becker (DMB), na cidade de Juara, localizada no interior do Estado de Mato Grosso, a qual, segundo o IBGE (2020), possui uma população estimada de 35.121 mil habitantes.

A escolha desta cidade, para a realização da pesquisa, se deu em virtude da problemática que vivenciam as pessoas dessas distrofias, os quais necessitam de uma mobilidade urbana mais eficaz, com base na adequada implementação do Plano Diretor Municipal, instituído pela Lei Complementar n. 15 de 17 de novembro de 2006 (PREFEITURA MUNICIPAL DE JUARA, 2006b), estabelece diretrizes para o planejamento do município e dá outras providências.

No município de Juara-MT, estão registradas um total de 435 pessoas com alguma deficiência física e que, muitas delas têm dificuldades relacionadas à mobilidade e o trânsito urbano. Entretanto, o estudo de caso realizado centrou-se nas pessoas com deficiência, a partir dos casos de Distrofia Muscular de Duchenne e Distrofia Muscular de Becker, tendo em vista que há uma conjuntura a se explorar na dinâmica urbana, o trânsito e os desafios que enfrentam as pessoas com distrofias musculares para a sua locomoção no dia a dia.

Além disso, muitas pessoas relacionam o termo “Pessoa com Deficiência” às deficiências auditiva, intelectual-cognitiva, visual e física, dando ênfase aos cadeirantes e, mesmo que as pessoas com Distrofia Muscular se enquadrem na deficiência física, nem todos são usuários de cadeira de rodas, pois a fraqueza muscular apresenta níveis de gravidade diferentes em virtude da própria evolução particular de cada pessoa, bem como de sua doença. Isso faz com que esse desconhecimento possa afetar ainda mais a relação das pessoas com distrofias musculares no trânsito e os seus elementos.

Diante disso, de acordo com a Classificação Internacional de Doenças (CID-10), a qual classifica e registra a enfermidade, e a Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde (CIF), estas são ferramentas da Organização Mundial de Saúde (OMS), criada no ano de 2001, onde foi adotada como norma

internacional para descrever e avaliar a saúde e as deficiências das pessoas. Sua utilização deve ser complementar à (CID-10), (DI-NUBILA; BUCHALA, 2008).

Portanto, para as pessoas com Distrofias Musculares de Duchenne e Distrofia Muscular de Becker, refere-se o (CID-10) e o G-71, aos transtornos primários dos músculos, (OAPD, 2010). Já as pessoas com outras deficiências que fazem uso de cadeiras de rodas, por exemplo, o CID-10 Z993, é o que trata da dependência de cadeira de roda e, no caso das pessoas com mobilidade reduzida, o CID-10 Z74 (DEPENDÊNCIA, 2021).

Esta pesquisa se orienta pela seguinte hipótese: o conhecimento sobre como o sistema de mobilidade urbana da cidade de Juara-MT permite a inclusão – ou não – das pessoas com deficiência, como dos indivíduos com Distrofia Muscular, bem como da percepção das mesmas em relação ao tema, permitiria elaborar propostas que subsidiem o aperfeiçoamento da mobilidade urbana na cidade, com base na legislação vigente a respeito da temática?

O objetivo geral da pesquisa é consistiu em: compreender a organização espacial e o papel da dinâmica do trânsito urbano a partir do contexto da mobilidade urbana das pessoas com deficiência, a partir das pessoas com Distrofia Muscular.

Desse modo, derivaram-se, como objetivos específicos: (1) analisar qual papel o trânsito desempenha no processo de integração das pessoas com deficiência, a partir das pessoas com Distrofia Muscular; (2) identificar as tensões que ocorrem no deslocamento das pessoas com deficiência, a partir das pessoas com Distrofia Muscular e suas dificuldades; e (3) compreender como as pessoas com deficiência, como no caso dos indivíduos com Distrofia Muscular se orienta, desloca, usa e se comunica no trânsito urbano.

Esta Dissertação de Mestrado está estruturada em cinco capítulos, dos quais:

- ✓ Introdução/Capítulo I, onde se apresenta o tema de pesquisa, bem como o problema de investigação, o objetivo geral e respectivos objetivos específicos;
- ✓ Capítulo II, dedicado à apresentação do quadro teórico referencial, trazendo uma discussão sobre o espaço urbano e a mobilidade urbana, bem como às diretrizes gerais da política urbana, iniciandos-e pela Constituição Brasileira, bem como alguns apontamentos sobre o uso adequado das nomenclaturas e seus usuários, a relação entre mobilidade urbana e Distrofia Muscular, as características associadas na mobilidade urbana e as pessoas com Distrofia Muscular;

- ✓ Capítulo III, em que se apresenta a área de estudo, assim como são expostos os procedimentos metodológicos utilizados para a coleta e o processamento dos dados necessários à realização das análises da pesquisa;
- ✓ Capítulo IV, apresenta-se os principais resultados obtidos na pesquisa: caracterização do município e do espaço urbano de Juara, as deficiências identificadas em relação ao trânsito na cidade, a análise das entrevistas realizadas junto as pessoas com Distrofia Muscular sobre o trânsito urbano e;
- ✓ Capítulo V, em que se apresentada uma síntese dos elementos constantes no texto acadêmico-científico, unificando ideias e finalizando as questões apresentadas na Introdução, assim como as referências examinadas no âmbito do trabalho como um todo.

## 2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

### 2.1 Contextualização sobre o espaço urbano e a mobilidade urbana

O espaço urbano é o meio pelo qual ocorrem as relações sociais e suas manifestações, sejam elas de bens e serviços, meios de transporte, mobilidade urbana, lazer, dentre outros. É a soma de inúmeras transformações ocorridas ao longo do tempo e isso reflete, essencialmente, nesse espaço, no que se refere aos processos de infraestrutura e desenvolvimento dos pequenos e grandes centros urbanos.

Segundo Carlos (2007), fazer uma reflexão, no que diz respeito à prática socioespacial é, também, saber a respeito do modo de vida na cidade e de como se realiza, ainda que de maneiras e momentos diferenciados, a efetivação da existência humana. No espaço urbano, delegam-se funções que se propagam e marcam os espaços concretos e abstratos, na medida em que conduzem, com efeito, os interesses de cada época, das particularidades e percepções distintas nos processos que constituem as sociedades e seus modos de organização (CARLOS, 2007).

É no espaço urbano que nos apropriamos das relações e das ações construídas e constituídas ao longo do tempo. Essa dinâmica é fundamental para a compreensão das relações socioespaciais nele presentes e, também, para a materialização das construções que o compõem, tais como: casas, hospitais, escolas, meios de transporte, trânsito, representação do fluxo de pessoas nas áreas urbanas, dinâmica populacional, refletindo, assim, na densidade demográfica.

De acordo com Carlos (2007) “[...] a cidade, enquanto construção humana, é um produto histórico-social e nesta dimensão aparece como trabalho materializado, acumulado ao longo do processo histórico de uma série de gerações (CARLOS, 2007, p. 11). Isso mostra que o espaço urbano é o mecanismo utilizado para que percebam-se as transformações, sejam por meio de manifestações sociais já existentes, relativas, por exemplo, ao Movimento Sufragista, ao Movimento Antirracista, dentre outros, que marcam não apenas rupturas com o habitual, mas que buscam, no espaço, sua verdadeira identidade, assim como de movimentos de questões políticas, concernentes, em suma, à *‘Passeata dos Cem Mil’*, 16 de junho

de 1968, no Rio de Janeiro, das *'Diretas Já'*, 1984, entre janeiro e abril, no Vale de Anhangabaú-SP, dentre outros.

No meio urbano, os movimentos sociais são alicerçados por potenciais forças geralmente ligadas às questões políticas e das suas contradições/divergências e descentralidades, sempre na busca pelo espaço de significação. Segundo o que pondera Castells (1983):

Um movimento social nasce do encontro de uma dada combinação estrutural, que acumula várias contradições, com um certo tipo de organização. Todo movimento social provoca, por parte do sistema, um contra movimento que nada mais é do que a expressão de uma intervenção do aparelho político (integração-repressão) visando à manutenção da ordem (CASTELLS, 1983, p. 387).

Este espaço urbano se diferencia, em sua conjuntura, pois sabe-se que as cidades são heterogêneas, assim como as pessoas que nela habitam. Dessa maneira, os movimentos de cunho social e político, ocorridos no passado, refletem na contemporaneidade. Para perceber que as cidades divergem umas das outras nos sistemas políticos, sociais, nos bens de serviços e produção, no trânsito e nas redes de transportes, devemos nos apropriar do espaço urbano, notando suas heterogeneidades, principalmente nas questões socioespaciais.

Segundo Santos (2004), as formas mudam na paisagem urbana, pois estão vinculadas ao acúmulo no processo histórico, refletindo fragmentos de tempo materializado, revelando distintas práticas econômicas e sociais, em virtude de fatores diversos. Ou seja, são (re)construídas e destruídas, de acordo com os anseios da sociedade e da sua dinâmica na apropriação do espaço urbano. Assim, a cidade muda sua verticalidade e horizontalidade, os meios de (re)produzir, meios de transportes, comunicação, gerando mecanismos e se (re)configurando aos que se consideram “donos” do espaço urbano, bem como daqueles que estão lutando para democratização no processo de urbanização (SANTOS, 2004). Nesse ínterim, Santos (2004), assevera que, o espaço urbano reúne:

[...] áreas com os mais diversos conteúdos técnicos e socioeconômicos. A exemplo da biodiversidade, podemos, aqui, falar de uma diversidade socioespacial, encaixada em ecologias sociotécnicas recriadas ao longo da história urbana e ampliadas no momento atual. É isso que assegura às cidades-sobretudo às grandes- a possibilidade de acolher atividades as mais diversas, realizadas segundo os mais diversos níveis técnicos, de capital e de organização. Desse modo, tais cidades abrigam todos os tipos de capital e todos os tipos de trabalho. É esta, aliás, sua riqueza (SANTOS, 2004, p. 308).

Todavia, o espaço urbano potencializa as dimensões sociais, culturais e econômicas que evidenciam uma dinamização por meio das redes de comunicação e dos transportes e que são atuantes na cidade, movimentando e deslocando as sociedades por meio da mobilidade urbana, desde tempos remotos até os dias atuais. Assim, conforme o que nos ensina Correa (1989), “[...] o espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado: cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade muito variável” (CORREA, 1989, p. 06).

De certa maneira, há uma influência de uma cidade sobre outras cidades, em contrapartida, essa influência não é, necessariamente, simultânea. Isso geralmente é mais visível nas grandes metrópoles por conta do fluxo populacional e de sua dinâmica espacial. No entanto, isso não significa que, nas cidades de médio ou pequeno porte, não ocorra o processo de influência. O espaço urbano é um objeto fundamental à busca do entendimento das relações humanas, entretanto, nem sempre é percebido na sua fragmentação, em suas diferenças, bem como pela sua organização.

Muitas vezes, a percepção do conceito de espaço urbano é mantida como apenas relativo ao espaço geográfico absoluto, ou seja, uma visão cosmológica, em sua totalidade. Apesar de o espaço urbano estar inserido em um espaço absoluto, é necessário que o analise em suas particularidades, contemplando suas dinâmicas espaciais, as quais caracterizam cada cidade, nas particularidades de proporção e, também, na ordenação espacial, pois se refere à inserção do homem e de suas relações sociais, construídas no processo de urbanização, herança das antigas civilizações que propiciaram o surgimento das cidades (CORREA, 1989).

O espaço urbano é relevante para o entendimento de muitas transformações, sendo resultante das mudanças ao longo do processo histórico e da maneira como a sociedade evoluiu, considerando que essa evolução, possivelmente, não foi construída de modo homogêneo (SPOSITO, 2020). De acordo com Correa (1989), “[...] eis o que é o espaço urbano: fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campos de lutas” (CORREA, 1989, p. 09). Assim, o autor pondera uma reflexão sobre as civilizações antigas na organização desse espaço, ou seja, analisar a urbanização pré-capitalista é interessante para o

entendimento dos antigos aglomerados populacionais e de que maneira funcionava o seu modo de vida. Segundo Sposito (2020):

[...] o espaço é história e, nesta perspectiva, a cidade de hoje é o resultado cumulativo de todas as outras cidades de antes, transformadas, destruídas, reconstruídas, enfim produzidas pelas transformações sociais ocorridas através dos tempos (SPOSITO, 2020, p. 11).

Desse modo, as transformações históricas remodelam os espaços físicos, diversificam as relações sociais, refletidas no espaço urbano e impulsionam novos (re)arranjos estruturais, na dinâmica espacial, produzidos por homens e mulheres, em busca de novos horizontes de apropriação da sua sobrevivência. Um reflexo da (des)agregação de determinados espaços é o fato de o homem, desde o início dos tempos, ter seguido o curso ordenado (SPOSITO, 2020). Nessa esteira, segundo Correa (1989), o espaço urbano:

[...] é constituído por diferentes usos da terra. Cada um deles pode ser visto como uma forma espacial. Esta, contudo, não tem existência autônoma, preexistindo porque nela se realizam uma ou mais funções (CORREA, 1989, p. 09-10).

Essas funções podem estar condicionadas de maneiras e formatos diferentes, a exemplo das cidades que, no princípio da formação das antigas civilizações, não eram consideradas cidades e, quando já denominadas, não foram e nem podiam ser consideradas homogêneas, mas sim, resultantes das relações socioculturais e suas complexidades ao longo da história (CORREA, 1989). Assim, as cidades compõem o espaço urbano, mas nem sempre foi assim. Houve um tempo, entretanto, em que as cidades eram consideradas apenas como conglomerados humanos, a princípio, por nômades, no período paleolítico e, depois, sedentário, no período neolítico, evidenciando, de maneira não tão sutil, a busca por determinados lugares, como foi o caso dos nômades no período paleolítico, com suas migrações em busca de melhores ambientes, por questões climáticas e alimentares, buscando a sobrevivência (SPOSITO, 2020).

Nesse contexto, as cavernas eram o refúgio desses povos primitivos. Mesmo sendo rústica e arcaica, era essencial à sua subsistência, não apenas no sentido físico da apropriação do espaço, mas no âmbito da busca por sua identidade, ou seja, do seu reconhecimento enquanto ser social, transformador da dinâmica

espacial. Essa percepção, evidentemente, somente fora concebida mais tardiamente (MUNFORD, 2004). Ainda segundo Munford (2004):

[...] nesses antigos santuários paleolíticos, como nos primeiros túmulos e montes sepulcrais, encontramos, se existem, os primeiros índices de vida cívica, provavelmente muito antes de poder sequer suspeitar-se de qualquer agrupamento permanente em aldeias (MUNFORD, 2004, p. 14).

A importância da caverna para os homens do período paleolítico era fundamental. Havia uma ritualística no que tange aos seus ritos de passagens, isto é, a maneira como tratavam seus mortos, já que, mesmo sendo nômades, demonstravam respeito e condolências àqueles que já haviam morrido. A eminente preocupação de fixá-los em um lugar para o “descanso espiritual” é algo ancestral, assim como, uma prática mantida por diversas civilizações até à contemporaneidade (MUNFORD, 2004). Esse aspecto, nas palavras de Munford (2004), chama à atenção, ao afirmar que:

[...] os mortos foram os primeiros a terem uma moradia permanente: uma caverna, uma cova assinalada por um monte de pedras, um túmulo coletivo. Desse modo, [...] A cidade dos mortos antecede a cidade dos vivos (MUNFORD, 2004, p. 13).

Munford (2004) percebe uma representação da dinâmica espacial, ainda que em um âmbito simples, arcaico e obsoleto, na relação do homem com a terra, com o espaço absoluto e, ao mesmo tempo, com o espaço relacional. Percebe-se, assim, uma manifestação da ação, pois denota o sentido do exercício humano, como força capaz de pôr as coisas em movimento. Referimo-nos, pois, ao movimento das relações sociais daqueles indivíduos considerados nômades. Apesar da existência de homens e mulheres nômades, no período paleolítico, seus modos de vida, organizações e mobilidades coletivas não caracterizavam um arranjo entre dominante e dominado. Nesse sentido, segundo Singer (1983):

A produção do excedente alimentar é uma condição necessária, mas não suficiente para o surgimento da cidade. É preciso ainda que se criem instituições sociais, uma relação de dominação e exploração enfim, que assegure a transferência do mais-produto do campo à cidade. Isto significa que a existência da cidade pressupõe uma participação diferenciada dos homens no processo de produção e de distribuição, ou seja, uma sociedade de classes. Pois, de outro modo, a transferência de mais-produto não seria possível. Uma sociedade igualitária, em que todos participam do mesmo modo na produção e na apropriação do produto, pode, na verdade, produzir um excedente, mas não haveria como fazer com que uma parte da

sociedade apenas se dedicasse à sua produção, para que outra parte dele se apropriasse (SINGER, 1983, p. 13).

Nota-se, conforme o pensamento de Singer (1983) que, para que possa ser considerado um espaço urbano, ou seja, de fato, uma cidade, é necessário que haja uma transformação dos meios de produção e serviços, na estruturação social e, principalmente, nas funções políticas. Evidentemente, uma transição dos meios de subsistência, somente à busca por alimentos, pesca, caça, não são unicamente necessários, mas sim se torna essencial e primordial ir além, pensando em uma nova conjuntura, uma “nova sociedade” (SINGER, 1983).

Tendo como base essas postulações, pode-se afirmar que, ao observar a sociedade do período neolítico, ela é considerada, ainda, uma urbanização pré-capitalista. Os moldes organizacionais da sociedade naquele período eram outros, até que a produção se intensificasse exponencialmente, quando o homem passou a, literalmente, fixar-se, produzindo em excesso, na proporção em microescala, mas já era possível visualizar uma organização mais efetiva no sentido político e de reestruturação nos meios de produção.

Isso não quer dizer que os homens do período paleolítico não tiveram relevância no âmbito da compreensão do conceito de sociedade ao qual temos hoje, na contemporaneidade, mas deve ser ressaltado que os homens do período neolítico intensificaram a busca no sentido de aprimorar os recursos da natureza na medida em que almejavam o domínio da sobrevivência e não apenas à subsistência, buscando, desse modo, uma vida mais estável (SPOSITO, 2020). Sposito (2020) considera que:

O neolítico foi, assim, marcado pela vida estável das aldeias, que se caracterizava por proporcionar condições melhores – se comparadas às da vida itinerante de antes –, para a fecundidade (a fixação permitiu mais tempo e energia para a sexualidade), a nutrição (a alimentação não dependia mais exclusivamente das atividades predatórias, mas estava garantida pela agricultura e criação) e a proteção (dando então segurança ao sustento e reprodução da vida) (SPOSITO, 2020, p. 12).

Entretanto, não se pode deixar de ressaltar que no período neolítico já havia sido realizada a primeira conjuntura para o aparecimento das cidades. O homem se fixou na terra, aprimorando a agricultura à época e a criação de animais, de maneira primária, se consolidava e modificava o espaço em que habitavam no sentido de subsistência na configuração dos primeiros aglomerados sociais (SPOSITO, 2020).

Mesmo com todas essas características, implantadas no período neolítico, tornava-se necessário que as aldeias ou os conglomerados, se ajustassem aos moldes, relacionando os aspectos sociais, os modos de produção, bens e serviços e implantação de uma política efetiva, como instrumentos efetivos de organização, à articulação e ao surgimento das primeiras cidades (SPOSITO, 2020). É notório que esse fato implica na inserção ativa da política nos âmbitos social, econômico e do surgimento do Estado. Não podemos deixar de explicar, ainda, a respeito do encargo da nova dinâmica espacial que passou a ser engendrada nas aldeias, em uma (re)apropriação do território. Essa dinâmica evidencia, dentre outras coisas, o que, de fato, caracterizou uma cidade ou de que maneira isso foi ocorrendo com o tempo (SPOSITO, 2020).

Uma compreensão de cidade e urbe, para os antigos, ambas não eram consideradas semelhantes, pois a cidade tratava-se de caráter religioso e, sobretudo, político das famílias e das tribos, ou seja, da comunidade. Já referente à urbe, ela consistia no recinto, onde ela funcionava como um lugar de realização de reunião, o domicílio, especialmente, as representatividades do santuário dessa comunidade (COULANGES, 2006).

Analisando o período paleolítico e o neolítico, por exemplo, nota-se a ausência de uma complexidade nas relações sociais. Ou seja, a necessidade de atribuir funções de transformação das aldeias e/ou conglomerados, em princípio, agrícolas e de subsistência, em excedente, criando, também, relações com outras sociedades (MUNFORD, 2004). Desse modo, a cidade – ou melhor –, a organização social, dar-se-á entre atribuições nas aldeias, ainda no período neolítico, na representatividade de determinados aldeões, tais como os caçadores, os quais passam a ter um papel importante, assegurando proteção aos seus habitantes, evitando invasões de diferentes tipos de animais selvagens. Assim, este era um mecanismo de defesa e poder dos povos daquela época (MUNFORD, 2004). De acordo com os pressupostos de Munford (2004), com efeito:

[...] o caçador desempenhou um papel útil na economia neolítica. Com o seu domínio das armas, com as suas habilidades na caça, protegeria a aldeia contra seus inimigos mais sérios, provavelmente os únicos: o leão, o tigre, o lobo, o aligátor. O caçador sabia ainda como tocaiar e matar esses animais, ao passo que o aldeão, provavelmente, não possuía armas nem, menos ainda, a audácia necessária para fazê-lo. No decorrer dos séculos, a segurança pode ter feito do aldeão um homem passivo e tímido (MUNFORD, 2004, p. 30).

Assim, o papel do caçador-chefe propiciou uma relação de superioridade e dominação entre os aldeões, a exemplo das antigas civilizações, tais como a Mesopotâmia e o Antigo Egito, onde essa relação dava, ao caçador-chefe, maior representatividade perante o rei. Nessa relação, os aldeões, por sua vez, sentiam-se encurralados, já que o temor era proveniente do não uso dos instrumentos de domínio do “protetor”, que causava um sentimento de pseudo-segurança na população (MUNFORD, 2004).

A labuta era realizada por parte dos aldeões e o excedente da produção agrícola era direcionado ao abastecimento do mercado local. Com o aparecimento dos tributos ofertados ao rei, como garantia da autonomia do caçador-chefe nas aldeias, uma relação de troca e uso da mão de obra passa a sustentar as novas relações socioeconômicas na época. Assim, dá-se a complexidade das relações sociais, pelas quais as aldeias e/ou os aglomerados, não reconhecidos, até então, como “cidade(s)” ou “urbano(s)”, demonstrarão uma efetiva ordenação espacial, já que isso não é uma característica exclusiva das sociedades modernas (MUNFORD, 2020). Por essa razão, segundo Costa (2012):

Isso significa que eles (os homens) sempre atribuíram a outros a decisão sobre a vida em sociedade e, dessa forma, sobre a própria vida; se considerarmos que ordenar implica em produzir mecanismos e processos em que a vida materializada espacialmente siga o curso ordenado de seus valores, desejos, interesses, paixões, conflitos e consensos (COSTA, 2012, p. 16-17).

O que vai determinar uma nova dinâmica das atividades, na organização socioespacial desses indivíduos, é o fortalecimento de uma política administrativa, além das políticas sociais e econômicas. Cabe enfatizar, ainda, uma reflexão acerca dos homens nos períodos paleolítico e neolítico na fusão da aldeia, não se esquecendo do papel do caçador-chefe, ao caminhar à cidade, tendo a figura do rei como representante mais importante que detém o poder de ação na interferência do processo organizacional desses aldeões, assim como, no processo de produção e das demais atividades da localidade (MUNFORD, 2004). De acordo com Munford (2004) “[...] o mais importante agente na efetivação da mudança de uma descentralizada economia de aldeia para uma economia urbana altamente organizada foi o rei, ou melhor, a instituição da Realeza” (MUNFORD, 2004, p. 43-44). Isso porque, proporcionou outra dinâmica no território, mediante a ação política,

interferindo na aldeia e nas localidades em seu entorno, pois a presença de um líder político, com o poder da decisão e do controle:

[...] coloca sob controle do palácio e do templo todas as novas forças de civilização. Algumas vezes, o rei fundava novas cidades; algumas vezes, transformava antigas cidades do campo que tinham estado em construção por muito tempo, colocando-as sob a autoridade de seus governadores: em ambos os casos, seu domínio representava uma mudança decisiva em sua forma e conteúdo (MUNFORD, 2004, p. 44).

Desse modo, essa reestruturação resultou em uma nova dinâmica espacial que, agora, o impulso às cidades tem por busca de novos domínios e interesses ligados à supremacia do rei. As atividades se direcionariam e seriam atribuídas seguindo hierarquias, assim como os indivíduos seriam diferenciados e selecionados, nesses espaços, em razão das transformações das atividades (MUNFORD, 2004).

O impulso para o surgimento das cidades, na antiguidade, data de aproximadamente 3500 a.C. e, apesar das questões climáticas não serem propícias, por tratar-se de um clima semiárido, tiveram uma impressionante articulação seguida de estratégias geográficas, tais como os fatores locacionais, a proximidade dos recursos hídricos, pelos quais assegurava o funcionamento das atividades, bem como da organização socioespacial. A História transcreve essas instalações efetivamente na localidade da antiga Mesopotâmia, aos arredores do rio Eufrates e do rio Tigre, depois, no vale do rio Nilo, no rio Indo e no vale do rio Amarelo (SPOSITO, 2020). Em relação à implosão da cidade e da sua organização em meio à realização de suas atividades, pode ser elucidado que, conforme Benevolo (2007):

A cidade local de estabelecimento aparelhado, diferenciado e ao mesmo tempo privilegiado, sede da autoridade, nasce da aldeia, mas não é apenas uma aldeia que cresceu. Ela se forma, como podemos ver, quando as indústrias e os serviços já não são executados pelas pessoas que cultivam a terra, mas por outras que não tem esta obrigação, e que são mantidas pelas primeiras com o excedente do produto total (BENEVOLO, 2007, p. 23).

Vale ressaltar, ainda, que quanto mais uma cidade ampliava suas áreas, obtendo mais excedentes do campo, seu poderio fortalecia-se cada vez mais, assim como sua riqueza crescia exponencialmente, propiciando condições para novos domínios territoriais à formação e consolidação dos impérios. Entre os distintos impérios, podemos ressaltar o Império Romano, por sua representatividade

organizacional, social, política e militar, na Europa. Além de ser um marco na História, sua influência política, econômica, cultural e militar, se estendeu para outras civilizações em outras configurações (BENEVOLO, 2007).

O Império Romano ascendeu em proporção inconcebível para os padrões da época. Segundo Benevolo (2007) “[...] na cidade viveram até o século III d.C. de 700.000 a 1.000.000 de habitantes, a maior concentração humana até agora realizada no mundo ocidental” (BENEVOLO, 2007, p. 163), o que ocasionou um elevado aumento do crescimento populacional. Apesar da sua infraestrutura, até então incontestável, houveram problemas de ordens social, política e econômica, tais como, a insuficiência de suprimentos alimentares ao abastecimento da superpopulação, bem como o aparecimento de conflitos civis. Esses são alguns dos fatores que ocasionaram na eminente ruína desse impetuoso império que passou, gradativamente, pela desaceleração do crescimento urbano e desaparecimento de muitas cidades romanas, assim como a queda do poder político em Roma (BENEVOLO, 2007).

Conforme Sposito (2020), “[...] a consequência mais marcante da queda do Império Romano, porém, foi sem dúvida, a desarticulação da rede urbana” (SPOSITO, 2020, p. 26). Historicamente, essa queda acarretou no surgimento do período medieval, também conhecido como Idade Média ou, ainda, Idade das Trevas, já que essa nova fase organizacional foi elencada como um retrocesso no processo urbano e das atividades em várias cidades, assim como um retrocesso nos costumes e hábitos das civilizações. A respeito disso, Pirenne (1968), tece um posicionamento, afirmando que:

Quando a invasão islâmica bloqueou os portos do mar Tirreno, após ter submetido as costas africana e espanhola, a atividade municipal extinguiu-se rapidamente. Fora da Itália Meridional e de Veneza, onde se manteve, graças ao comércio bizantino, a referida atividade desapareceu de todas as partes. Materialmente, subsistiram as cidades, porém perderam sua população de artesãos e comerciantes e, com ela, tudo quanto sobrevivera da organização municipal do Império Romano (PIRENNE, 1968, p. 45).

Essas desagregações populacionais e econômicas das cidades, somadas ao significativo deslocamento de pessoas em busca de outro ordenamento espacial, fez com que os fluxos de mercadoria reduzissem e, com isso, os efeitos nas atividades e na economia fossem significativos (PIRENNE, 1968). Nesse contexto, inicia-se o período feudal, ou seja, a baixa Idade Média, com a característica de ter uma

sociedade mais voltada ao campo, potencializando as questões agrícolas com o aparecimento dos senhores feudais. É, então, a era da sociedade estamental: senhores, servos, o clero e a soberania da Igreja Católica como poder centralizador. A terra assume sua função social, não que ela já não fizesse esse papel nos tempos anteriores, mas o fazia, agora, com mais intensidade e rigor (PIRENNE, 1968).

Refletimos sobre isso, considerando que é uma parte da história europeia e, daí, a sensação de oficialização do social, já que a história é narrada de uma perspectiva eurocêntrica. A força de trabalho provida pelos servos, explorados pelos senhores feudais, sustentava a sociedade estamental da época. O campo passa a ser dominante, no que tange aos meios de produção, uma vez que o latifúndio é o alicerce dos feudos, pois segundo Pirenne (1968):

A quem se podia vender, uma vez que não mais existiam compradores, e aonde se podia enviar uma produção para a qual não havia demanda, visto que ninguém dela necessitava? Como cada um vivesse de sua própria terra, ninguém se preocupava com a intervenção alheia, e, forçosamente, faltando a demanda, o detentor da terra teve que consumir seus próprios produtos. Desse modo, cada latifúndio se dedicou a essa espécie de economia que se designa com pouca exatidão como um estado de economia latifundiária fechada e que é unicamente, a bem dizer, uma economia sem mercados externos (PIRENNE, 1968, p. 14).

As relações internas são fortemente marcadas pela ampliação dos feudos, resultando no exponente crescimento populacional, assim como a locomoção, que é demasiadamente ligada aos feudos por suas atividades agrárias. A Igreja era portavoza da espiritualidade, do “controle das almas”, do bem-estar social, tendo, assim, a supremacia. O antagonismo entre senhores feudais e servos subentende que, por razão do antagonismo, o modo de produção tem que ser substituído por outro que erradique o antagonismo (PIRENNE, 1968).

Diante do exposto, surge uma classe com interesse, especialmente no comércio, e que será denominada como “burguesia”, representada por mercadores, artesões e banqueiros, visando à reabertura e as relações comerciais, afastando-se, cada vez mais, dos feudos. Isso possivelmente gerou tensões e um radical declínio dos feudos e da representatividade da sociedade estamental. Vale lembrar, ainda, que o aumento da população nos feudos impossibilitou por suprir, de maneira satisfatória, as necessidades da sua população, o que colaborou para uma acentuada queda da sociedade feudal, porém não de maneira homogênea. Consideramos, então, que a Baixa Idade Média foi marcada pela ruína dos feudos e

o surgimento da urbanização capitalista, com a retomada da comercialização (SPOSITO, 2020). Desse modo, Sposito (2020), afirma-nos que:

Este processo de retomada da urbanização, de renascimento das cidades, foi possível pela reativação do comércio, enquanto atividade econômica urbana. Ao se desenvolver, esse comércio foi criando as condições para a estruturação do modo de produção capitalista e, simultaneamente, a destruição dos pilares da economia feudal (o latifúndio sua economia “fechada” e a servidão) (SPOSITO, 2020, p. 32).

Essa retomada da sociedade urbana foi um processo gradual, efetivamente mais visível na Europa Ocidental e que, por conseguinte, sendo disperso em outras cidades, fortalecendo e fomentando – ainda mais – o fluxo do comércio e suas atividades, buscando aprimorar os meios de locomoção às novas rotas comerciais. Dizemos, nesse sentido, que essa foi a “Era das Grandes Navegações” do capitalismo comercial (SPOSITO, 2020). A respeito das cidades modernas, Lefebvre (2001) explica que:

Nesses centros, prospera o artesanato, produção bem distinta da agricultura. As cidades apoiam as comunidades camponesas e a libertação dos camponeses, não sem se aproveitarem disso em seu próprio benefício. Em suma, são centros de vida social e política onde se acumulam não apenas as riquezas, como também, os conhecimentos, as técnicas e as obras (obras de arte, monumentos). A própria cidade é uma obra, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, na direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos produtos. Com efeito, a obra é valor de uso e o produto é o valor de troca (LEFEBVRE, 2001, p. 14).

A partir disso, o espaço urbano, ou seja – a cidade – torna-se concretizado(a), materializado(a), impulsionado(a) pelo processo de urbanização oriundo das relações produzidas pelo sistema capitalista. As relações se voltam para o aumento da produção, ao maior faturamento, à mão de obra mais barata e áreas de acesso à produção e escoamento (SPOSITO, 2020). Nesse sentido, Correa (1989) diz que “[...] a terra urbana tem assim, em princípio, um duplo papel: o de suporte físico e o de expressar diferencialmente requisitos locacionais específicos às atividades” (CORREA, 1989, p. 13), efetivamente mais incisivos nos centros urbanos. O espaço urbano vai se redirecionando, atendendo aos anseios do modo capitalista, ainda que isso não atenda, de modo geral, à população.

Conforme Carlos (2007), “[...] o acesso ao espaço, na cidade, está preso e submetido ao mercado no qual a propriedade privada do solo urbano aparece como condição do desenvolvimento do capitalismo” (CARLOS, 2007, p. 27). Essa

propriedade privada revela uma divisão na estrutura da cidade, evidenciando as desigualdades sociais na formação e produção do espaço urbano, caracterizando a hierarquização dos lugares e formas de segregação.

Tais forma(s) e lugar (es), de segregação que, segundo Correa (1989) trata-se “[...] de um processo que caracteriza a cidade, e não apenas a cidade capitalista, ainda que sob a égide do capitalismo a segregação assumisse novas dimensões espaciais” (CORREA, 1989, p. 61). Desse modo, essa segregação faz uma diferenciação no processo de valorização do uso da terra urbana, na especulação imobiliária, designando, assim, aos locais de melhores infraestruturas e, conseqüentemente, maiores valores comerciais, por conseguinte, os locais com déficit de infraestrutura, valores inferiores. Ambos os locais fomentam o setor imobiliário (CORREA, 1989).

Outra questão fundamental consiste na mobilidade urbana das cidades, ou seja, os meios pelos quais a população se movimenta e se desloca, seja por meio do uso dos transportes públicos, seja por particulares. Consideramos, pois, a mobilidade urbana como sendo os fluxos de pessoas, produtos, serviços e afins (DUARTE, LIBARDI; SÁNCHEZ, 2017). À funcionalidade dessa mobilidade urbana, é necessário que haja o trânsito, da maneira como está estruturado, com suas vias de acesso, tais como ruas, avenidas, faixas de pedestres, viadutos, semáforos, sinalizações, dentre outros. Nesse sentido, de acordo com a pesquisa de Santos e Silveira (2008):

[...] os espaços da rapidez são, do ponto de vista material, os dotados de maior número de vias (e de vias com boa qualidade), de mais veículos privados (e de veículos mais modernos e velozes), de mais transportes públicos (com horários mais frequentes, convenientes e precisos e também mais baratos). Do ponto de vista social, os espaços da rapidez serão aqueles onde é maior a vida de relações, fruto da sua atividade econômica ou sociocultural, ou então zonas de passagem, respondendo a necessidade de uma circulação mais longínqua (SANTOS; SILVEIRA, 2008, p. 263).

Na realidade, essa diferenciação não é apenas para designar os espaços de rapidez e/ou lentidão, mas sim, a diferenciação de um papel social, bem como da relação de hierarquia existente entre esses espaços. Ou seja, entre as cidades e, também, evidenciar a forma como o poder de influência é condicionante, seja pelos poderes político, econômico, seja pelo fluxo de serviços, de mão de obra, dos meios de transportes, do **como** se apresentam, e de **como** podem estar interligadas e

conectadas, dadas, em suma, aos interesses que possam emergir das relações capitalistas, em busca de identificar as consequências econômicas, sociais e políticas da lentidão e/ou da rapidez no âmbito urbano e no seu processo de expansão, de urbanização. É expressivo, então, um entendimento de como se apresenta esse dinamismo, nas sociedades urbanas (SANTOS; SILVEIRA, 2008, **grifos nossos**).

Para prover suas necessidades básicas, o homem precisa se movimentar, por isso, a mobilidade urbana é uma característica fundamental da vida do ser humano. A mobilidade urbana transpassou o tempo e o espaço, ampliando sua maneira de ser passada, moldando-se conforme as novas gerações na locomoção e exploração dos mais variados espaços. De acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (IPEA), conforme podemos verificar em Brasil (2016):

Deve-se ter claro, entretanto, que a noção de mobilidade supera a ideia de deslocamento físico, pois traz para a análise suas causas e consequências, ou seja, a mobilidade não se resume a uma ação. Em vez de separar o ato de deslocamento dos diversos comportamentos individuais e de grupo, presentes tanto no cotidiano quanto no tempo histórico, o conceito de mobilidade tenta integrar a ação de deslocar, quer seja uma ação física, virtual ou simbólica, às condições e às posições dos indivíduos e da sociedade (BALBIM; KRAUSE; LINKE, 2016, p. 27).

A mobilidade urbana permeia as relações do espaço geográfico desde os primórdios da humanidade, pois o homem participa dos movimentos espaciais e geográficos desde suas primeiras relações e constituições enquanto ser social. A cidade e, especialmente, a metrópole, pode ser entendida como uma expressão urbana concreta dos processos sociais, isto porque reflete características da sociedade: mudam-se as sociedades, mudam-se as cidades. Tendo em vista que essa relação se manifesta nas relações sociais, dizemos que a cidade é um reflexo do social, a materialização das relações, impressa nas ruas e nos prédios (HARVEY, 2005). Nesse sentido, pode-se dizer que o processo de urbanização aprimorou as técnicas, a princípio, nas sociedades mais desenvolvidas e, posteriormente, nas sociedades menos desenvolvidas.

Podemos tomar, como exemplo, os meios de locomoção, que evoluíram significativamente desde a chegada da Revolução Industrial (1820-1840) até à contemporaneidade, tal como pondera Santos (1988):

Os transportes se modernizam, encurtando as distâncias entre as cidades e dentro delas. E o urbanismo subterrâneo se transforma em um suporte indispensável às formas de vida e às atividades econômicas contemporâneas (SANTOS, 1988, p. 16).

Evidente, pois, que a locomoção e os meios de transportes são fundamentais nas/às sociedades urbanas contemporâneas. A mobilidade urbana tem, como objeto de estudo, a cidade, pois o “[...] espaço urbano é entendido como resultado da forma como a sociedade se organiza sobre o território” (GONÇALVES, 2007, p. 18). A cidade é, com efeito, onde ocorrem as mais significativas e diferenciadas movimentações e locomoções. Desse modo, a logística citadina, sobretudo nas grandes metrópoles, é de grande complexidade.

Com a implementação do processo de globalização, o mundo “encolheu”, figurativamente, ou seja, por consequência da modernização dos meios de transporte, as distâncias (temporais) foram encurtadas. A partir das últimas décadas do século XX, por exemplo, a redução das distâncias e do tempo tornaram-se cada vez mais presentes ou, ao menos, algumas mudanças na “compressão espaço-tempo”. Ainda que os países desenvolvidos possuam uma melhor infraestrutura no âmbito dos transportes, os países menos desenvolvidos apresentam contrariedades (HARVEY, 2005).

Seria o mundo, considerando isso, globalizado? Ou a globalização atingiu apenas aqueles que desfrutam dos mais variados privilégios socioeconômicos, estando, portanto, no topo da “cadeia alimentar mercadológica”, engolindo as nações subdesenvolvidas? Ousamos, ainda, questionar se a globalização não é uma propaganda romantizada de um neocolonialismo que se ergue ferozmente na contemporaneidade com as questões de globalização e desenvolvimento dos grandes centros urbanos? (HARVEY, 2005).

A Mobilidade urbana é necessária para que as pessoas se desloquem, assim como aos fluxos de mercadorias e os demais serviços. É, pois, a mobilidade urbana, responsável pelo desenvolvimento das cidades e, principalmente, aos fatores locais dos assentamentos habitacionais (DUARTE; LIBARDI; SÁNCHEZ, 2017). A cidade é, portanto, um instrumento que permeia as diferentes dinâmicas populacionais, seja em uma metrópole ou em uma pequena cidade. Obviamente, as infraestruturas ligadas ao acesso à mobilidade urbana estão relacionadas, por exemplo, aos meios de transporte, ao trânsito e ao fluxo de pessoas, não sendo

condições iguais, em todas as cidades, assim como os deslocamentos das pessoas são diferenciados, o acesso também o é (DUARTE; LIBARDI; SÁNCHEZ, 2017). Nesse sentido, de acordo com os apontamentos feitos na pesquisa realizada por Vasconcellos (2018):

Dentro dessa dinâmica, é fundamental perceber o conceito da cidade enquanto produção coletiva. Ninguém a faz sozinho. Ela também é feita de forma diferente ao longo do tempo, ora mais rápida, ora mais vagarosamente. Muitas construções são destruídas e outras são erguidas em seu lugar. E esses processos parecem não ter fim. A interação entre as diferentes forças e os interesses dos indivíduos e das organizações privadas e públicas forma uma complexa rede na qual estão em foco não só o indivíduo, mas todo o sistema político e econômico, o Estado, o capital, a indústria e o comércio, os sistemas de transporte e trânsito, os processos migratórios e o valor da terra. E é essa rede que vai influenciar diretamente na forma de ocupação do território e na organização do fluxo de mobilidade (VASCONCELLOS, 2018, p. 09).

Logo, para minimizar essas divergências a respeito da mobilidade urbana, foi determinada, aos municípios, a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana através da Lei n. 12.587/12 (BRASIL, 2012), conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, pois a forma de uma cidade é o resultado de diversos agentes e fatores, combinados no espaço e no tempo. Nesse ínterim, segundo Duarte, Libardi e Sánchez (2017):

Os caminhos da cidade, sejam calçadas, sejam os trilhos, sejam as ruas, devem ser vistos como espaços estruturadores da vida urbana e como o lugar que nos posiciona no tecido urbano, permitindo identificar-nos com a cidade (DUARTE; LIBARDI; SÁNCHEZ, 2017, p. 17).

Evidenciamos que a mobilidade urbana é constituída de todos os sistemas modais de transporte e, também, daqueles que não usam veículos automotores, tais como os pedestres e os ciclistas, assim como suas interrelações, por meio da articulação do uso do solo, do planejamento urbano e da busca do equilíbrio ambiental (DUARTE, LIBARDI; SÁNCHEZ, 2017). A busca por ações e soluções, ao longo do processo de urbanização, tem sido um desafio para muitas cidades brasileiras, no sentido de suprir as demandas sociais, principalmente nas grandes cidades, devido ao fluxo de pessoas. Com isso, o deslocamento deve estar ligado a um plano de mobilidade urbana que reduza as tensões e crie uma melhor eficiência nos meios de locomoção. Sob a ótica de Duarte, Libardi e Sánchez (2017):

O grande desafio que deve ser abraçado pela mobilidade urbana é a inclusão de parcelas consideráveis da população na vida das cidades, promovendo a inclusão social à medida que proporciona acesso amplo e democrático ao espaço urbano (DUARTE; LIBARDI; SÁNCHEZ, 2017, p. 12).

Ressaltamos, nesse sentido, que a mobilidade é uma herança deixada pelas civilizações passadas. As maneiras e meios mudaram, certamente, mas o homem é fruto dessa movimentação, dessa dinâmica espacial que os/nos acompanha desde os primórdios (DUARTE; LIBARDI; SÁNCHEZ, 2017). Neste caso, os homens sedentários se organizavam em pequenos aglomerados populacionais permanentes, em virtude da busca pela segurança que o entorno os propiciava, enquanto outra parte do grupo se aventurava na busca por novos desafios, assim como de novos espaços para sobrevivência. Isso era possível, pois se abasteciam de alimentos e água durante suas viagens de ida e volta, e isso os trazia proteção. E, quanto mais buscavam novos percursos, gradativamente mais longínquos, mais se expandia o território sob a interferência do homem (SALAZAR, 2018).

## **2.2 Diretrizes gerais da política urbana**

Foi a Constituição Brasileira de 1988 (BRASIL, 1988), que trouxe o primeiro respaldo legal a versar a respeito da questão urbana. Até meados de 1950, o Brasil era um país de hegemonia rural, porém, essa realidade mudou rapidamente nos anos seguintes. A partir de 1960, a situação se inverteu e o país passou a ser, majoritariamente, urbano (MARICATO, 2003). O processo de urbanização brasileira, intensificada a partir de 1960, trouxe inúmeras consequências para vida na urbe, das quais tratamos neste tópico.

Na visão de Zago (2001), a cidade, em especial às grandes metrópoles, transformara-se, de cidades do bem-estar em cidades do mal-estar, tanto na esfera individual, quanto na coletiva pela falta de planejamento, investimentos, visão, e uma política séria e adequada. É, agora, a grande cidade, o arquétipo da miséria, solidão, estresse e desumanidade, sendo, pois, a protagonista de diversos dramas, abrigando infortúnios e vicissitudes (ZAGO, 2001). Ou seja, a partir de necessidades humanas, evidentemente, houve alguns desentendimentos no Brasil, aonde atualmente, se vem enfrentando vários desafios relacionados a uma mobilidade desestruturada urbana.

Há, ainda, o quesito da superpopulação, em que os veículos se deslocam individualmente, além dos avanços tecnológicos automobilísticos e a deficiência de meios que auxiliam dentro dos percursos de trajetória, funcionando como fatores intrínsecos da problemática na mobilidade urbana. Tais consequências fazem com que todos os sujeitos, habitantes dos espaços das cidades, versem a respeito dessas instabilidades, sejam individuais, sejam coletivas. Surgiram, dessa maneira, diversos problemas sociais, referentes à miséria, solidão e, principalmente, ao estresse, ocasionando desumanidades nas questões outrora vistas como primordiais à convivência humana.

Para Santos (2009), esse intenso e rápido processo de urbanização trouxe consequências ao crescimento do Brasil, sobretudo no que se refere ao aumento da demanda por empregos e serviços públicos, assim como saneamento básico, educação e demais necessidades, dando origem a grupos organizados que ficaram conhecidos como movimentos sociais urbanos. Segundo Monteiro e Veras (2017), o processo de urbanização se deu a partir do século XVIII, porém, é no século XX, no território brasileiro, que ele se destaca, mais especificamente, na década de 1940. Assim, iniciam-se as mudanças de ordem morfológica e expansionista das cidades brasileiras, bem como na distribuição desse crescimento populacional, no território nacional (MONTEIRO; VERAS, 2017).

Os movimentos sociais ligados ao Fórum Nacional da Reforma Urbana (FNRU) estabeleceram uma Emenda Popular que reuniu, aproximadamente, 130mil assinaturas no final da década de 1970. A partir disso, a Constituição Federal Brasileira (BRASIL, 1988) passou a defender o direito urbanístico em um capítulo específico, destinado às políticas urbanas (GUSSO, 2013). Com ênfase, de acordo com as afirmações de Gusso (2013), entende-se que:

O nascimento do Fórum Nacional de Reforma Urbana (FNRU) está diretamente ligado ao processo de redemocratização da sociedade brasileira, que ao final da década de 1970 e toda a década seguinte viu a emergência de diversas organizações da sociedade civil (GUSSO, 2013, p. 02).

Ainda segundo Gusso (2013), paralelo a esse acontecimento, começaram-se as primeiras discussões a respeito da construção do novo documento constitucional à sociedade brasileira. Essas discussões produziram uma significativa mobilização social que primou por influir as discussões em sua redação. Diante desse cenário,

surge um movimento expressivo intitulado Movimento Nacional de Reforma Urbana (MNRU), que consiste em uma articulação que une pluralidades de perspectivas dessa nova sociedade civil que se erguia no ato de coletar assinaturas à aprovação da Emenda Popular de Reforma Urbana, proposta na época (GUSSO, 2013).

A Constituição Federal atribuiu, à União, a competência de instituir diretrizes ao desenvolvimento urbano, inclusive no que se refere à habitação, ao saneamento básico e, especialmente, aos transportes urbanos, conforme pode ser verificado no Art. 21, inciso XX, que: “[...] compete à União: (EC n. 8/95, EC n. 19/98, EC no 49/2006 e EC n. 69/2012) [...] XX – instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos; [...] (BRASIL, 1988, p. 26-27). Nesse ínterim, o Estatuto da Cidade foi criado com o objetivo de regulamentar os Arts. 182. e 183., do Capítulo da Política Urbana, da Constituição Federal (BRASIL, 1988), que diz que a política de desenvolvimento urbano, em suma, deve objetivar o ordenamento e o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, no sentido de garantir o bem-estar dos habitantes citadinos (BRASIL, 1988). Sobre isso, Pereira (2018), ressalta que:

O Estatuto da Cidade foi uma espécie de baú de ferramentas para uma política urbana local, como consta na obra “Estatuto da Cidade: guia para implantação pelos municípios e cidadãos”, que possibilitaria mudar nossas cidades a partir da ideia de uma transformação radical baseada na democratização de acesso à terra urbana e urbanizada (PEREIRA, 2018, p. 81).

O Estatuto da Cidade divide-se em cinco partes, sendo que dessas, destacamos a primeira, a qual define uma série de objetivos, expositivos da razão da lei, além de algumas definições importantes e diretivas. E, na segunda parte da referida lei, são apresentadas diversas ferramentas elaboradas – ou, ainda, aproveitadas de experiências de implantação em alguns municípios – para que se implemente a reforma urbana (PEREIRA, 2018).

Já referente ao Plano Diretor Municipal, por exemplo, foi destinada a terceira parte, em virtude de transferir, aos municípios, a responsabilidade de execução da reforma urbana. Na quarta parte, com efeito, é tratado a respeito das modalidades e a natureza fundamental que tem, por conseguinte, a participação no processo de formulação e gestão das políticas urbanas. Já a quinta e última parte, versa a respeito das disposições transitórias (PEREIRA, 2018).

São notadamente propostos, por Brasil (2001), instrumentos de três

naturezas, quais sejam: um agrupamento de instrumentos urbanísticos que permitam a definição dos modos de uso e ocupação do solo, outro agrupamento consiste que possibilite uma estratégia de gestão que inclua a participação direta dos cidadãos, no que concerne ao processo de decisão e, enfim, formas de possibilitar que as terras urbanas sejam regularizadas (PEREIRA, 2018). Nesse panorama, após longa tramitação, surgiu a Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001, conhecida como Estatuto da Cidade (PEREIRA, 2018), que estabeleceu as normas que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental. Portanto, essa Lei começa a ser um norte aos cidadãos urbanos, pois foi inspirada nos objetivos legais da Constituição.

Desse modo, o Estatuto das Cidades (BRASIL, 2001) estabeleceu, em seu Art. 41., §2º, a obrigatoriedade de as cidades com mais de 500mil habitantes elaborarem seus Planos de Transporte Urbano Integrado (PTUI), compatível com o seu Plano Diretor, ou nele inserido. Porém, considerando que o planejamento estratégico é condicionante de uma gestão pública eficiente, é recomendável que todos os municípios elaborem de maneira democrático-participativa, seus Planos de Mobilidade Urbana (PMU) (BRASIL, 2001). A Lei n. 12.587/2012 (BRASIL, 2012) passou a exigir que todos os municípios com mais de 20mil habitantes elaborem planos de mobilidade urbana, conforme será apresentado posteriormente.

Nos Art. 182. e 183., da Constituição Brasileira (BRASIL, 1988), que versam a respeito da Política Urbana, é posto que as normas gerais desta são de competência da União, que tem a função de estabelecer as diretrizes à política de desenvolvimento urbano e de que o fim é ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir, aos habitantes, o bem-estar. O município é responsável exclusivamente sobre a execução da política urbana, cujo instrumento básico é o Plano Diretor, obrigatório a cidades com a população superior a 20mil habitantes. O imóvel que atende às exigências do Plano Diretor é cumpridor de seu papel social.

Sendo uma legislação inovadora e que adotou mecanismos legais mais adequados à realidade urbana das cidades contemporâneas, tal documento é imprescindível, pois funciona como instrumento de racionalização e humanização da cidade (ARRUDA, 2002). É nos Arts. 2º e 3º, que as diretrizes do Estatuto da Cidade

estão mais expressivas. De acordo com Brasil (2001), no Art. 2º, Inciso I, do mencionado Estatuto da Cidade (Lei n. 10.257/2001), a política urbana tem, por objetivo a “[...] garantia do direito a cidades sustentáveis, para o presente e para as futuras gerações” (BRASIL, 2001, p. 01). Por assim dizer, a sustentabilidade concerne com o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte, ao serviço público, ao trabalho e, sobretudo, ao lazer (BRASIL, 2001).

É, como se pode perceber, voluptuosa, a garantia consumada pela lei, com proposições que alçam o olhar a um futuro brilhante. Brilhante e utópico, considerando que, além de voluptuosa, a garantia é vaga, porque garantia ao serviço público, alinhado juntamente ao saneamento ambiental, o transporte e a infraestrutura urbana, são serviços igualmente públicos. Seria mais adequado, por outro lado, que fosse garantido o serviço público, dando ênfase ao saneamento ambiental, assim como ao transporte e à infraestrutura urbana adequada (BRASIL, 2001).

A lei, quando da proposição da gestão democrática das cidades, diz dos planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano, assegurando-a por meio de órgãos colegiados de política urbana e palestras a respeito de assuntos relacionados ao urbano, em nível nacional, estadual e municipal. Propõe, também, a realização de debates, audiências e consultas públicas, além da iniciativa popular de Projeto de Lei (PL) e de planos diretivos, programas e projetos de desenvolvimento urbano (BRASIL, 2001).

Conforme mencionado por Zago (2001), essa Lei sofreu veto em relação ao referendo popular e ao plebiscito, onde constavam, como hipóteses de gestão democrática da cidade, tanto a Audiência Pública do Poder Público Municipal, quanto a população dentro dos processos de implantação de empreendimentos e/ou atividades potencialmente nocivos(as) ao meio ambiente, seja ele (a) natural e/ou construído, o conforto ou segurança da população. O Plano Diretor é, portanto, uma diretriz do Poder Público e da própria sociedade. Nesse sentido, Mukai (2002), afirma que:

Justamente por estar formalizado como modelo e como pauta, serve perfeitamente como conduta e, portanto, como direito e base de um juízo sobre seu cumprimento. O plano é uma pauta de conduta que cria diretrizes e deveres para o Governo e que dá lugar a responsabilidades políticas e jurídicas (MUKAI, 2002, p. 35).

O Plano Diretor compreende todo o território do município como parte integrante do processo de planejamento municipal. As suas diretrizes e prioridades necessitam constar no Plano Plurianual, da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e na Lei de Orçamento Anual (LOA). De acordo com Brasil (1988) e Brasil (2001), o Plano Diretor é o instrumento fundamental de planejamento de uma cidade e dispõe acerca das políticas de desenvolvimento, de ordenamento territorial e de expansão urbana (FREITAS, 2005).

Brasil (2001) definiu, com muita propriedade, que todas as cidades com população superior a 20mil habitantes e as que pretendem implementar os institutos previstos no §4º, do Art. 182., (BRASIL, 1988), precisam, obrigatoriamente, por força de lei, ter seu Plano Diretor e que precisam ser aprovados dentro de um prazo de cinco anos. Nesse ínterim, segundo Brasil (1988) §4º Incisos I, II e III:

[...] É facultado ao poder público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de: [...] parcelamento ou edificação compulsórios; [...] imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo; e [...] desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais (BRASIL, 1988, p. 112).

Nessas hipóteses, “[...] A Lei que instituir o plano diretor deverá ser revista, pelo menos, a cada dez anos” (BRASIL, 2001, p. 11), por isso o Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001) adicionou algumas hipóteses, tais como a de que o Plano Diretor é indispensável às cidades integrantes de regiões metropolitanas, às regiões urbanas, às áreas de interesse turístico e às cidades que pretendem se utilizar dos institutos, previstos no §4º, do Art. 182., de (BRASIL, 1988), bem como cidades situadas em área de influência de empreendimentos e/ou atividades com significativo impacto ambiental dentro do âmbito regional ou nacional. Para Pinto (2005), por exemplo, a elaboração do Plano Diretor é privativa do profissional do urbanismo, que precisa ter sua especialização regulamentada pelo Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (CONFEA), por meio da Resolução n. 218/1973 (CONFEA, 1973). É imprescindível, ainda, que o Plano Diretor prognostique um sistema de acompanhamento e controle, pois ele é:

[...] é um momento privilegiado para colocar esses princípios em discussão, na medida em que representa uma revisão global das regras de usos e ocupação do solo que orientam a produção da cidade. A introdução destes mecanismos no plano possibilita reorganizar toda a estratégia da cidade na direção de uma reforma urbana [...] (BITTAR, 1992, p. 43).

O Plano Diretor se mostra como um instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana, sendo primordial na/para a efetivação da função social da propriedade urbana. O Estatuto da Cidade trouxe inovações e institutos jurídicos mais sólidos, mostrando-se como mecanismo eficiente e eficaz de implementação das políticas urbanas. Tais instrumentos estão previstos no Art. 4º da referida Lei e estão divididos em:

[...] I – planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e do desenvolvimento econômico e social; II – planejamento das regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões; III – planejamento municipal; [...] V – institutos jurídicos e políticos; VI – estudo prévio do impacto ambiental (EIA) e estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV) e consórcios imobiliários (BRASIL, 2001, p. 03-04).

Mudar a cidade, nesse caso, é entendido como uma tarefa coletiva. Esse pensamento, sob qualquer circunstância, traz uma obviedade que é a de não aceitar soluções impostas, mas construí-las democraticamente, pois “[...] o planejamento e a gestão urbanos, por tudo isso, em face de tudo isso, são, no sentido mais profundo possível, políticos, ou um conhecimento técnico-científico mobilizado para alterar constelações de poder (SOUZA, 2003, p. 518). De acordo com Pinto (2005), o Plano Diretor tem, como principal finalidade:

[...] impedir a ocorrência de abusos por parte do Poder Público na disciplina do direito de propriedade. Busca-se garantir que os enormes poderes conferidos ao Município para a regulação do mercado imobiliário sejam utilizados exclusivamente na busca do interesse público (PINTO, 2005, p. 01).

Os novos e antigos instrumentos urbanísticos podem, realmente, se mal utilizados, causarem expressivos prejuízos, na maioria das vezes, em maior grau, inclusive, superiores aos benefícios. É, pois, constituída como tarefa primordial do direito urbanístico, a definição do regime jurídico do Plano Diretor, o qual se caracteriza como a condição primeira à própria legitimidade da política urbana (PINTO, 2005).

O Estatuto da Cidade passa a ideia de que o poder público não pode exercer

o seu poder político sozinho, tendo uma necessidade de outro ponto de vista, o qual seja guiado em uma real aplicação da gestão democrática (SANTIN; MARANGON, 2008). Isto é, para se atingir as finalidades presentes no Estatuto da Cidade, que vem a ser a função social da cidade e da propriedade urbana, a gestão democrática se mostra como o melhor caminho, ou seja, para que todo processo de urbanização seja resultado da aprovação coletiva e, por consequência, de participação efetiva popular.

Para Bernardi (2011), por exemplo, a gestão democrática da cidade preconiza uma democracia participativa e pressupõe toda uma participação popular dentro das políticas públicas. O processo de gestão democrática está regulamentado nos Arts. 43. ao 45., do Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001), podendo ser efetivada por meio de audiências, debates, consultas públicas e conferências sobre todo tema urbano, por meio de planos urbanísticos e projetos de Lei de iniciativa popular que podem ser apresentados ao poder legislativo municipal.

### **2.3 O devido uso das nomenclaturas e seus usuários**

No Brasil, desde 03 de novembro de 2010, seguindo uma tendência mundial, o termo “Pessoa portadora de Deficiência” foi substituído por “Pessoa com Deficiência”, pela Portaria n. 2.344, de 03 de novembro de 2010 (BRASIL, 2010), da Presidência da República e Secretaria de Direitos Humanos (VIANNA; PINTO, 2017). O termo PNE significa ‘Portador de Necessidades Especiais’, portanto, veio a ser alterado porque se entendeu que a deficiência não é um objeto, outrossim, não é algo que se porta, mas que faz parte da pessoa. Atualmente, o termo reconhecido é a sigla PcD, que tem sentido de ‘Pessoa com Deficiência’ ou ‘Pessoas com Deficiência’. Desse modo, segundo Souza (2017):

Não há necessidade de se colocar “s” quando usamos o plural, e o “c” é sempre minúsculo. Este termo é o mesmo que está sendo usado atualmente em 16 âmbitos mundiais. Em espanhol: *Persona con Discapacidad (PcD)*, em inglês: *Person with a Disability, Persons with Disabilities, People with Disabilities (PwD)* (SOUZA, 2017, p. 15-16).

Mais uma vez, é importante lembrar que é necessário o uso do termo correto para evitar preconceitos e/ou discriminações na forma de tratar esses sujeitos. Quanto aos termos “Pessoa com Necessidades Especiais” (PNE) e “Pessoas com

Necessidades Especiais de Locomoção” (PNEL), estes vêm a ser muito abrangentes, por incluir pessoas idosas, pessoas que têm algum distúrbio psicológico e/ou qualquer outra patologia ou, até mesmo, uma condição, ainda que temporária, que possa vir a deixá-la fora da plena capacidade de independência ou que requer algum tratamento ou adaptação ao seu processo de independência (MENDHES, 2020).

Nessa linha de pensamento, o termo PcD, é usado para se mencionar àquelas pessoas que têm um ou mais tipos de deficiência, podendo ser de ordem física, auditiva, visual e/ou intelectual. Resumindo, toda pessoa deficiente é uma PNE, entretanto, nem toda PNE é uma PcD. Os termos mais usuais em torno das nomenclaturas, que circulam na contemporaneidade, de acordo com Souza (2017), são:

**PPD (Pessoa Portadora de Deficiência)** – Essa sigla é utilizada em toda a legislação brasileira quando se fala de pessoas com deficiência, mas está desatualizada, conforme a convenção da ONU dos Direitos das Pessoas com Deficiência confirmada no Brasil no ano passado [2008]. Agora se substitui por PcD; **PcD (Pessoa com Deficiência)** – É usada para se referir às pessoas que possuem deficiência física, auditiva, visual, intelectual ou múltipla (duas ou mais deficiências); **PNE (Pessoa com Necessidades Especiais)** – Se refere a um grupo que inclui idosos, gestantes, obesos, pessoas com deficiência e toda pessoa com uma necessidade especial (dificuldade de aprendizado, por exemplo) (SOUZA, 2017, p. 15, **grifos nossos**).

Nesse sentido, a Proposta de Emenda à Constituição n. 25/2017 (BRASIL, 2017), que padroniza as referências a pessoas com deficiência e altera os Arts. 7º, 23., 24., 37., 40., 201., 203., 208., 227. e 244., dentro do texto constitucional, versa a respeito da utilização dos termos “Pessoa Portadora de Deficiência” e “Portador de Deficiência” ser substituída por “Pessoa com Deficiência”. Essa padronização segue uma tendência mundial da Convenção Internacional sobre o Direito das Pessoas com Deficiência (CIDPCD) e da Organização das Nações Unidas (ONU) (BRASIL SENADO FEDERAL, 2019).

Os estudos sobre a DMD e a DMB, de acordo com o Centro de Estudos do Genoma Humano e Células-Tronco (CEGH-CEL), da Universidade de São Paulo (USP), já ultrapassa mais de 50 anos e, para uma melhor compreensão, é necessário relatar: que a mulher é portadora do gene defeituoso, por isso o termo ‘Portador de Distrofia Muscular’ vem descrito nos relatórios médicos, pois a progenitora quando é portadora, passa para o filho, ao qual portará a herança com

ligação X, nesse caso, Portador de Distrofia Muscular de Duchenne e Portador de Distrofia Muscular de Becker (DISTROFIAS, s.d.).

No caso desta pesquisa científica de Dissertação, o intuito, não é perpetuar conceitos equivocados ou que já entraram em desuso, pois, atualmente, se recomenda o uso da expressão 'Pessoa com Deficiência' (PcD), que foi adotada pela Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (ONU, 2010).

A DMD aparece entre dois e três anos de idade, sendo, um dos seus primeiros sintomas, o atraso do desenvolvimento motor, ou seja, quando a criança começar a andar, correr, saltar e/ou subir em escadas. As pessoas com distrofia muscular caem frequentemente, caminham de forma oscilante e têm dificuldade para se levantar do chão. Em geral, apresentam fraqueza nos músculos da região dos ombros, que vai piorando gradualmente (WERNECK; FERRAZ; SCOLA, 1992).

Conforme os músculos se enfraquecem e aumentam de tamanho, o que ocorre, também, no músculo cardíaco, é que ele tende a se enfraquecer com o tempo, o que causa problemas nos batimentos cardíacos. Mas, as complicações cardíacas ocorrem em cerca de  $\frac{1}{3}$  dos meninos com DMD, até os seus 14 de idade, porém, em todos afetados pela doença com mais de 18 anos (WERNECK; FERRAZ; SCOLA, 1992).

A DMB consiste em uma fraqueza que aparece em um nível menos grave e surge um pouco mais tarde, em torno dos 12 anos de idade. Geralmente consegue andar pelo menos até os seus 15 anos de idade e muitos até à sua idade adulta. O padrão de fraqueza é semelhante ao da DMD, mas, estatisticamente, há uma pequena parcela de cadeirantes. A maioria consegue viver dos 30 aos 40 anos de idade (WERNECK; FERRAZ; SCOLA, 1992). Desse modo, tanto a DMD, quanto a DMB, não têm cura, mas, sendo uma Pessoa com Deficiência, inserida em uma condição social pode ter alguns efeitos minimizados/minimizadores, havendo um engajamento social e político à superação dos impedimentos.

Nesta pesquisa, os atores estudados, como o caso dos "portadores" de DMD e DMB, são entendidos como PcD, pois, para Mendhes (2020), a deficiência resulta da combinação de dois fatores, que vêm a ser impedimentos clínicos, sejam físicos, intelectuais, sensoriais, etc., que estão nas pessoas e se estende às barreiras que podem estar no seu cotidiano, como os obstáculos presentes na arquitetura, nos meios de transporte, na comunicação, nas atitudes e, sobretudo, na mobilidade

urbana.

## **2.4 Mobilidade urbana x distrofia muscular**

A mobilidade urbana perpassa o espaço geográfico, podendo representar, no trânsito, melhor qualidade de inclusão social das pessoas com Distrofia Muscular. Sabendo que a humanidade urbana, em razão, sobretudo, das mudanças tecnológicas, dos processos que envolvem os mecanismos de sustentabilidade e do melhor aproveitamento dos espaços, vem em busca de melhorias à inserção do melhor uso da dinâmica urbana e do trânsito, como um dos protagonistas nessas relações cotidianas nos centros urbanos e entre outros espaços. Desse modo, essa junção da dinâmica urbana, da mobilidade urbana e da Distrofia Muscular é uma questão sobre a qual refletimos no sentido de melhor compreender a acessibilidade urbana.

O trânsito é um objeto fundamental à promoção da dinâmica urbana, na locomoção das pessoas, veículos, pedestres, dentre outros. Isso porque permite diversos deslocamentos, de maneira heterogênea. Portanto, é essa busca, pela mobilidade no trânsito, que se manifesta à vontade e ao anseio pelas discussões a respeito da Distrofia Muscular e, se realmente estão conectados à dinâmica urbana, compreendendo a existência de desafios que podem se apresentar no trânsito, tais como as vias sem sinalização, o desrespeito por parte de condutores de veículos automotores, as ruas com pavimentação precária e de má qualidade, assim como as não pavimentadas, os acidentes, dentre outros fatores.

É, pois, nessa perspectiva, que a abordagem sobre a mobilidade urbana e a Distrofia Muscular se apresenta no espaço geográfico, como espaço de reflexão e colaboração à dinâmica urbana. No pressuposto de Okama et al. (2010), a Distrofia Muscular é um distúrbio de procedência genética, apresentando, como característica principal e comum, a degeneração progressiva da musculatura do corpo. A Distrofia Muscular de Duchenne (DMD) e a Distrofia Muscular de Becker (DMB) são as formas mais comuns de miopatias que hostilizam o ser humano.

De acordo Zatz (2001), o Centro de Pesquisa sobre o Genoma Humano e Células-Tronco (CEGH-CEL) descreve as distrofias musculares progressivas, estabelecendo um grupo heterogêneo de doenças neuromusculares, definidas pela

degeneração progressiva e irreversível da musculatura do indivíduo, trazendo o desenvolvimento de fraqueza muscular e perda de capacidade motora. Sendo assim, é uma doença causada por mutações genéticas que derivam em uma deficiência e/ou perda de função das proteínas musculares que são importantes ao funcionamento do músculo (ZATZ, 2001).

As pessoas com Distrofia Muscular, portanto, não possuem a mesma agilidade para se movimentarem, sejam como pedestres, em cadeiras de rodas ou, até mesmo, em seus veículos. As Distrofias Musculares são um grupo de desordens, caracterizadas por fraqueza e atrofia muscular de origem genética, que ocorre pela ausência e/ou formação inadequada de proteínas essenciais ao funcionamento da fisiologia da célula muscular, cuja característica principal é o enfraquecimento progressivo da musculatura esquelética, prejudicando os movimentos corporais do indivíduo (GILROY, 2005). Desse modo, a mobilidade urbana e a Distrofia Muscular são diferentes, mas não indissociáveis. Mesmo a doença, evidenciando a redução na locomoção dos seus indivíduos, é, por meio da mobilidade urbana, que a necessidade de circular ocorre. Conforme postula Vasconcellos (2018):

A necessidade de circular está ligada ao desejo de realização das atividades sociais, culturais, políticas e econômicas consideradas necessárias na sociedade. Adicionalmente, a circulação está ligada aos fatores de mobilidade e acessibilidade (VASCONCELLOS, 2018, p. 35).

O trânsito é o meio pelo qual as locomoções se apresentam. Ademais, é um bem jurídico que merece destaque, já que nenhum outro interesse tem propagação maior do que ele, que pertence a todos e todas e, ao mesmo tempo, a ninguém, em particular (BARROS, 2016). De acordo com o Art. 1º, §1º do Código de Trânsito Brasileiro: “[...] considera-se trânsito, a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga” (BRASIL, 1997, p. 01). Portanto, é por meio do trânsito que acontecem as diversas locomoções, principalmente nos espaços urbanos, por isso a necessidade de garantir a acessibilidade dentro da mobilidade urbana a todos e todas.

De acordo com o CEGH-CEL, a DMD e seus primeiros sinais clínicos, manifestam-se antes dos cinco anos de idade, com quedas frequentes, dificuldade para subir escadas, correr, levantar do chão e hipertrofia das panturrilhas, assim como a DMB. Esta última, porém, é considerada mais leve em seus sinais clínicos. A

Distrofia Muscular é progressiva, afetando o desenvolvimento dos músculos dos seus portadores (DISTROFIAS, s/d). Certamente, a mobilidade urbana é reduzida, em detrimento das referidas doenças, sendo, nesse contexto, expressivo pensar a acessibilidade, tal como disserta Duarte, Libardi e Sánchez (2017):

A acessibilidade de pessoas com restrição de mobilidade não se resume à possibilidade de entrar em um determinado local ou veículo, mas na capacidade de se deslocar pela cidade, utilizando os vários sistemas modais de transporte organizados a partir de uma rede (DUARTE; LIBARDI; SÁNCHEZ, 2017, p. 21-22).

Portanto, a mobilidade urbana precisa desempenhar o seu papel no espaço urbano, ainda que as circunstâncias nem sempre sejam favoráveis, em diversas cidades, pois a evolução dos meios de transporte está relacionada ao processo de crescimento do sistema capitalista, da globalização e, mesmo na era tecnológica/contemporânea, ainda existem muitas desigualdades socioespaciais em diversas cidades brasileiras – para não dizer todas – ou praticamente todas. Sendo assim, conforme Duarte, Libardi e Sánchez (2017):

O transporte deve ser um assunto mais político do que técnico, uma vez que decisões do governo em diferentes escalas, da nacional à local, repercutirão na qualidade de vida da população, de acordo com o modelo adotado (DUARTE; LIBARDI; SÁNCHEZ, 2017, p. 12).

Por isso é tão importante, às ações públicas, que seja garantido um melhor acesso à infraestrutura, para que haja uma mobilidade urbana eficiente e eficaz. O Estado, evidentemente, poderá agir como mediador, em diversas áreas, para o desenvolvimento urbano, como aponta Vasconcellos (2018), pois:

Ele é essencial no tocante às políticas públicas, ou seja, conjunto de decisões e ações que são tomadas em cada área de atuação, como na educação, na justiça, na saúde, no desenvolvimento urbano, no transporte público e no trânsito (VASCONCELLOS, 2018, p. 10).

O desenvolvimento urbano é essencial às cidades e à sociedade como um todo, por ser dinâmico e sempre mutável, ou seja, necessita sempre de constantes readaptações, assim como possíveis adequações no trânsito, sejam elas em um contexto de metrópole ou em uma cidade pequena. Desse modo, o homem, no decorrer da história, vem se apropriando da transformação do espaço geográfico, com o intuito de dinamizá-lo (PENA, 2015). Essa apropriação exige mudanças de

atitude, tanto social, quanto política, pois são necessárias para que ocorra o processo de inclusão. É o caso das pessoas com Distrofia Muscular que, segundo Duarte, Libardi e Sánchez (2017):

O uso que fazemos da cidade, como nos apropriamos dela e como damos significados a seus elementos e ações dentro de um sistema pessoal de valores é de extrema importância para nossa sensação de bem-estar e para nossa convivência no ambiente urbano (DUARTE; LIBARDI; SÁNCHEZ, 2017, p. 19).

Por isso as cidades são importantes e fazem parte de um processo histórico, assim como a mobilidade urbana. Os homens sempre se deslocaram, como pedestres, no espaço geográfico e, posteriormente, com o advento das revoluções industriais, por trem, veículos particulares e/ou públicos, aviões, dentre outros. A circulação pode ser realizada de diversas maneiras, desde as mais simples até às formas tecnologicamente mais sofisticadas (VASCONCELLOS, 2018).

A doença da Distrofia Muscular dificulta a circulação para seus indivíduos, já que reduz sua mobilidade. Vale ressaltar, ainda, que a DMD se desenvolve mais rapidamente e pode causar maiores danos na musculatura, enquanto a DMB desenvolve-se mais lentamente e pode causar menores danos, se comparada à DMD. Para obter um diagnóstico da doença, é necessário que se façam exames genéticos, ou seja, através da retirada de amostra do Ácido Desoxirribonucleico (DNA), para saber qual o tipo de distrofia e o seu grau de evolução (DISTROFIAS, s/d).

O CEGH-CEL é apto para realizar os exames e promover os diagnósticos. Até o momento, a medicina tem avançado exponencialmente nas pesquisas em busca da cura às doenças DMD e DMB. Para minimizar os danos causados na musculatura, é recomendável e essencialmente necessário que esses indivíduos tenham o acompanhamento de um profissional, fazendo fisioterapia e hidroterapia para retardar os danos musculares, além de ter cuidado, por exemplo, com a parte respiratória e cardiomuscular (DISTROFIAS, s/d).

Diante disso, apesar da ineficiência no quesito mobilidade, causada pela Distrofia Muscular, é preciso buscar possibilidades para que ela seja funcional para as pessoas com distrofias. Não se pode, também, deixar de enfatizar que o homem é fruto de um constante movimento no espaço, desde os seres humanos nômades

aos mais sedentários, e que isso está ligado às suas necessidades individuais e/ou coletivas (DISTROFIAS, s/d).

A mobilidade é um atributo à vida do ser humano e pode se apresentar de várias maneiras. Para que sejam abastecidas todas as nossas necessidades humanas básicas, precisamos nos locomover. Historicamente, somos, a princípio, seres coletores que se movimentavam em busca de um lugar que proporcionasse proteção e garantisse abrigo e, sobretudo, comida. Posteriormente, com o domínio das técnicas de cultivo e domesticação de animais, o ser humano passa a se fixar em determinados lugares, sendo, a partir de então, reconhecido como sedentário (MASCARENHAS, 2017).

Pensar na mobilidade, inserida no processo de urbanização, na sociedade contemporânea é, também, provocar uma reflexão acerca do seu principal papel. A sociedade se divide em classes distintas, onde as cidades podem ser apresentadas desde uma metrópole até as cidades pequenas, em que as adversidades e desigualdades se fazem presentes em ambas. Por conseguinte, é somente por meio de ações públicas, por intermédio do Estado, como já dito anteriormente, que se poderá garantir, nos espaços públicos, a acessibilidade, a locomoção das pessoas e, principalmente, daquelas que têm a mobilidade parcialmente dificultada e que precisam ser atendidos, como é o caso dos indivíduos que apresentam esse tipo de Distrofia Muscular.

## **2.5 Características associadas na mobilidade urbana e as pessoas com distrofia muscular**

A mobilidade urbana pode ser compreendida como a construção efetiva de melhores condições ao deslocamento humano, assim como de bens e serviços pela cidade, independente da forma de transporte utilizada, a qual pode ser coletiva ou individual, motorizada ou não (GOMIDE; GALINDO, 2013). Do mesmo modo, aos processos de mobilidade envolve um planejamento urbano que acompanhe o crescimento das cidades, pensando nas questões referentes ao transporte, ou seja, a sua disponibilidade à população e o fluxo urbano de pessoas, que influencia diretamente a demanda por transportes, áreas de estacionamento, bem como define a existência de congestionamentos de veículos (MAGAGNIN; SILVA, 2008).

A respeito das características associadas no quesito de mobilidade urbana e as pessoas com distrofia muscular, cabe dizer, com ênfase, conforme Barbosa (2017), que “[...] isso significa que a mobilidade urbana está profundamente relacionada à acessibilidade, ao direito e à necessidade que as pessoas têm de se locomover pelas cidades” (BARBOSA, 2017, p. 02). Nessa conjuntura, segundo a autora, vem-se desenvolvendo o conceito da “[...] mobilidade urbana sustentável” (BARBOSA, 2017, p. 02). Essa mobilidade urbana é assim considerada, pois, além de promover o acesso universal das pessoas à cidade e as suas oportunidades, contribui, também, ao desenvolvimento de ordem socioeconômica, utilizando-se racionalmente da infraestrutura viária, sem agressão ao meio ambiente (BARBOSA, 2017). Desse modo, segundo Bonfim (2012):

Uma das coisas que mais me chama a atenção é a falha na construção de rampas rebaixadas nas calçadas. Já vi rampas que são obstruídas por postes, buracos, que estão pela metade, ou ainda que não têm ligação com o outro lado da rua (BONFIM, 2012, p. 15).

Ao descer por uma rampa, o cadeirante não encontra, no outro lado, rampa alguma. Tal como pondera Bonfim (2012), não tenho conhecimento de engenharia, sendo um usuário comum das calçadas, mas posso imaginar que deveria existir um estudo no sentido de evitar esses inconvenientes, não? (BONFIM, 2012). No Brasil, a questão da acessibilidade passou a ser mais debatida a partir de meados 1980, década onde se foi elaborada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), a Norma Brasileira (NBR) n. 9.050 (ABNT, 2020), que integrava as muitas ilustrações foi uma abordagem inicial em torno da relevância da temática, que mesmo com essa relevância, tal norma de acessibilidade ainda passou distante da formação dos profissionais dos setores da arquitetura e urbanismo naquela década. Sendo assim, de acordo com a NRB (2020):

A NBR 9050 foi publicada pela primeira vez em 1985 e desde então, passou por três revisões: em 1994, 2004 e 2015. Na sua última versão trouxe em 148 páginas, parâmetros para diversas condições de mobilidade e percepção do ambiente. Embora a versão original contasse apenas com algo em torno de 50 páginas, incluindo as ilustrações do apêndice, é da primeira que as seguintes derivam (NBR, 2020, não paginado).

Passados quase vinte anos, muitas transformações foram sofridas pela NBR n. 9050 (NRB, 2020). Nesse passo, novos sujeitos foram considerados, a exemplo dos cães-guia, os dos intérpretes de língua de sinais e das tecnologias assistivas. As

especificações técnicas foram estendidas aos transportes e à comunicação, ampliando, dessa forma, o conceito de acessibilidade que não ficou detido exclusivamente na área urbana. Sendo assim, a mobilidade se tornava mais abrangente e menos restritiva.

De acordo com o Guia de Rodas (2020), a NBR n. 9050 passou a ser uma referência baseada na experiência dos usuários quanto à adoção de novos equipamentos e de demais tecnologias, dando apoio legal sobre a acessibilidade de tal forma que a Lei passou a ganhar força e vindo a ser uma das normas mais consultadas na ABNT. Tanto é que, o Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU) e o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA) estabelecem que, no momento de cadastro de um trabalho técnico, o profissional em cumprimento à NBR n. 9050 faz, da acessibilidade, um item imprescindível ao exercício projetual (GUIA DE RODAS, 2020).

Para Gomide e Galindo (2013), nesse processo de prática da mobilidade urbana – e sustentável –, é indispensável à participação de todos os atores sociais, sobretudo das pessoas que possuem alguma deficiência. Na visão de Imrie (2000), a mobilidade e a habilidade de ir e vir, são preceitos fundamentais à identidade das pessoas, de suas experiências de vida e oportunidades, especialmente àqueles cuja mobilidade e padrões de movimento são restritos, seja por circunstâncias sociais ou situacionais, nas quais se tem pouco ou nenhum controle. Reforçando essa ideia, Cohen (2006) aborda que a mobilidade urbana deve ser encarada como um fator resultante, ainda, de características corporais das pessoas ou de lugar social na cidade. A Convenção dos Direitos das Pessoas com Deficiência (CDPCD), a qual entende que o Brasil é um país signatário, delibera que as Pessoas com Deficiência (PcD) são:

[...] aquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdades de condições com as demais pessoas [...] (BRASIL, 2015, p. 26).

Muitas das iniquidades relacionadas à mobilidade urbana e à capacidade de movimento das PcD, se encontram justamente e mutuamente relacionadas a valores socioculturais, bem como por práticas que destacam a mobilidade dos corpos que estão socialmente caracterizados sob padrões deliberados de saúde, da capacidade

física e de movimentos independentes (IMRIE, 2000). Já no que se refere à inclusão dos portadores de distrofia muscular, seja ela de *Duchenne* ou *Becker*, é importante trazer que:

O transporte é um dos assuntos mais importantes para os portadores de necessidades especiais porque, sem a possibilidade física de ir e vir, as demais prerrogativas, como educação, saúde, trabalho, dentre outras, tornam –se impossível de serem exercidas. A legislação que tutela os interesses dos portadores de deficiência, nesse campo, é vasta, havendo proteção, mas esferas federal, estadual e municipal [...] (BOLONHINI-JÚNIOR, 2004, p. 230).

É precária, no entanto, a aplicação das normas vigentes, por parte dos poderes públicos ou mesmo da iniciativa privada, considerando a não observância do cumprimento às normas vigentes que, por consequência possível, configura um desrespeito às diversas prerrogativas legais fundamentais no desenvolvimento humano das pessoas com deficiência, o que acaba sendo um empecilho à sua integração social, física e humana (BOLONHINI-JÚNIOR, 2004).

Em janeiro de 2012, no Brasil, passou a vigorar a Lei n. 12.587/2012 (BRASIL, 2012), que estabeleceu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, criando o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (SNMU), que buscou a capacidade de organização dos meios de transporte, de infraestrutura e serviços que deem a garantia de ir e vir de pessoas e cargas no âmbito das territorialidades nos municípios, impetrando a elaboração, pelo poder público, de seu Plano Municipal de Mobilidade Urbano próprio (BRASIL, 2012). Nesse aspecto, é essencial a fundamentação pela acessibilidade e equidade entre todas as pessoas, conforme especificados nos seus princípios, manifestados no Art. 5º da referida lei:

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios: I – acessibilidade universal; II – desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; III – equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; IV – eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; V – gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; VI – segurança nos deslocamentos das pessoas; VII – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; VIII – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; IX – eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana (BRASIL, 2012, p. 02-03).

Dentro dos princípios dispostos em Brasil (2012), busca-se a promoção da mobilidade urbana sustentável em todos os municípios brasileiros, contemplando as

necessidades das pessoas, incluindo os que possuem qualquer tipo de deficiência, conforme especificado no Inciso IV, no seu Art. 24. (BRASIL, 2012). Entretanto, muitas pessoas com deficiência, no Brasil, encontram diversos empecilhos que dificultam e/ou impossibilitam sua mobilidade no espaço urbano, restringindo-as ao seu espaço doméstico e, assim, cerceando a sua independência, sua capacidade de vida produtiva e, principalmente, o seu direito de ir e vir, considerando que, para ir e vir, é necessário que existam meios pelos quais se faça tal ação.

Todos os indivíduos são, perante a lei, pretensamente iguais, mas não iguais em suas especificidades, daí a importância de políticas específicas, nesse caso, falando das PcD. De acordo com Barbosa (2017), “Muitas das críticas às condições de mobilidade urbana no Brasil, inclusive no que concerne à falta de acessibilidade das vias públicas às pessoas com deficiência, são expressas em *blogs na internet* elaborados por estas pessoas” (BARBOSA, 2017, p. 03). Esses *blogs*, que fazem publicações *on-line* e de interesse da maioria dos indivíduos, abordam, geralmente, aspectos relacionados a certa temática, estando voltados a um público específico (BARBOSA, 2017).

Os *blogs* de PcD, em especial, costumam tratar de múltiplos aspectos de como é (con)viver com a deficiência, englobando relações concernentes à mobilidade urbana e, de modo geral, à acessibilidade. De tal modo, decorridos oito anos da publicação da Lei n. 12.587/2012 (BRASIL, 2012), torna-se relevante conhecer mais acerca da temática e perceber como a mobilidade urbana tem retratado os aspectos próprios das PcD com a oferta adequada de efetiva acessibilidade a toda essa comunidade. Garcia (2013) traz um trecho de uma postagem que evidencia esse cotidiano, em que:

[...] nós, pessoas com deficiência, familiares, amigos, entidades e demais atores da sociedade civil organizada, viemos a público solicitar aos membros dos poderes Executivo, Legislativo, Judiciário e instâncias de controle social, que nos ouçam e nos apoiem para continuar avançando e para que tenhamos, de fato, inclusão social à altura de nossos tempos (GARCIA, 2013, p. 25).

É requerido o acesso ao transporte público, assim como calçadas transitáveis, semáforos com sinalização sonora e pisos táteis, ou seja, o devido suporte que possa assegurar, a todos (as), o direito de ir e vir, o qual é primordial e garantido/legislado por Brasil (1988). Esses requerimentos vêm, também, e, sobretudo, dos indivíduos que compõem as periferias. É exigida, pelas PcD, a

prática daquilo que já está constituído nos discursos da lei. O que mais indigna essa comunidade é a acessibilidade parcial usada como propaganda, isto é, alegação de acessibilidade global, dando a falsa sensação de que a cidade seria pensada para todos (GARCIA, 2013).

Vários problemas fazem parte do cotidiano das pessoas com Distrofia Muscular e, na visão de Teles (2007), a mobilidade urbana cresceu de forma exponencial e se complexificou pela sua significativa cadeia de deslocamentos diários, que se desenvolveu por conta da dispersão urbanística residencial e da desnuclearização de atividades originárias de novas formas de organização social e profissional, assim como de outros estilos de vida, ascendendo, além do aumento das distâncias, o crescimento da utilização de veículos, a desorganização do espaço público, o surgimento de barreiras urbanísticas que obstruem o acesso de pessoas com deficiência na cidade e, logo em seguida, a exclusão dessas pessoas, mesmo com vigência de leis e de normas de acessibilidade. Nesse sentido, de acordo com as ponderações de Taco (2018):

A liberdade de locomoção é direito fundamental individual que contempla ao mesmo tempo uma expectativa de não lesão (não ser proibido de se locomover, seja pelo Poder Público, seja por outra pessoa privada, em todo o território nacional, salvo previsão legal em contrário) e uma faculdade (fazer uso dessa liberdade quando e como bem entender, desde que não constitua conduta vedada em lei), o que lhe caracteriza como direito-imunidade (TACO, 2018, p. 99).

O direito à locomoção é universal, outrossim, é de todas as pessoas, sejam elas jovens, crianças, adultos e/ou idosos, homens, mulheres, pessoas trans, cisgêneros, PcD, etc. Em suma, todas as pessoas têm, como direito fundamental, a locomoção (TACO, 2018). Essa exclusão social, presente nas dificuldades de mobilidade urbana das pessoas com deficiência, faz com que vivenciem sentimentos negativos, tais como os casos de preconceito, conforme indicado na subcategoria no *Blog das Pessoas com Deficiência*, que traz, à baila, que:

[...] o transporte ainda é uma grande barreira e nossas ruas e calçadas representam grande obstáculo para a locomoção de pessoas com deficiência, que também sofrem com a falta de acessibilidade em lojas e edifícios, sem contar o preconceito e o não cumprimento da legislação vigente, que ainda perduram (ASSIS, 2014, p. 01).

Desse modo, as dificuldades de mobilidade das pessoas com deficiência, evocam sentimentos relativos à inferioridade, que causam táticas de evasão e de

comportamento que afugentam a sua mobilidade e movimentação, causando a sua reclusão e reforçando a exclusão social. Por isso, a mobilidade urbana para as PcD, nesse cenário, às que são portadoras de Distrofia Muscular, não é circunscrita somente pelo desenho do ambiente construído, mas causada por atitudes e práticas socioculturais, mostrando que uma política de mobilidade urbana à PcD não pode vir dissociada dos desafios mais amplos que abrangem uma reformulação urgente de valores hegemônicos e de suas práticas sociais (IMRIE, 2000).

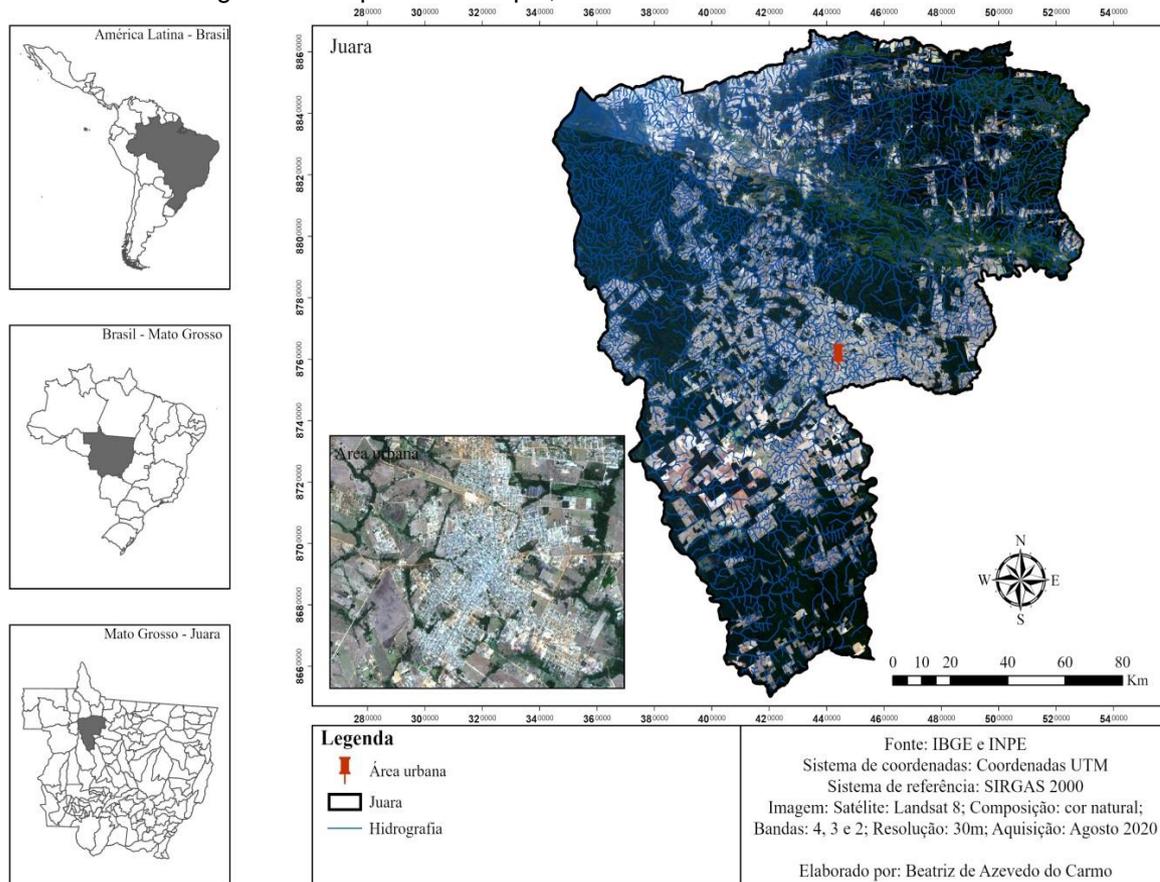
Por fim, cabe salientar que o redesenho inclusivo de nossas cidades, ainda com a vigência de legislações à mobilidade urbana e à inclusão de todos os indivíduos socialmente constituídos, no Brasil, inclusive em uma previsão de destinação orçamentária às obras de reurbanização das cidades e o investimento em pesquisas para uma inovação nas tecnologias assistivas, nem sempre são implementados e, quando o fazem, têm a sua implementação restrita somente a algumas cidades e/ou áreas urbanas.

### 3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

#### 3.1 Área de estudo

A pesquisa foi desenvolvida na cidade de Juara, sede do município homônimo, situado a noroeste do estado de Mato Grosso, conforme demonstrado na Figura (1).

Figura 1 – Mapa do município, mostrando a área urbana estudada



Fonte: Organizado pela autora (2021), com base nos dados do IBGE e INPE.

De acordo com dados da Secretaria de Estado de Planejamento (MATO GROSSO, 2017), um total de 26.020 pessoas (78,9% da população total do município), formam parte da população urbana, à qual está concentrada especialmente no espaço da cidade de Juara.

A criação de Juara aconteceu em 1971, por meio da iniciativa privada de colonização, em especial, pela Sociedade Imobiliária da Bacia Amazônica (SIBAL).

E, sua emancipação político-administrativa, é comemorada no dia 14 de dezembro de 1981 (PREFEITURA MUNICIPAL DE JUARA, 2006a).

O município de Juara limita-se ao norte com os municípios de Nova Bandeirantes, Nova Monte Verde e Alta Floresta, a leste, com Tabaporã, Novo Horizonte do Norte e Porto dos Gaúchos, ao sul, com Nova Maringá e, a oeste, com Brasnorte e Castanheira (PREFEITURA MUNICIPAL DE JUARA, 2006a). Como município, Juara faz parte da Região de Planejamento XI – Noroeste 2, ocupando uma área de 22.619,14km<sup>2</sup> (MATO GROSSO, 2017) o que representa 2.5% do território do estado de Mato Grosso e, 0.26% de todo o território brasileiro. Dentro dessa Região de Planejamento, o município de Sinop é considerado o polo regional (MATO GROSSO, 2017).

### **3.2 Tipo de pesquisa**

A presente pesquisa tem uma abordagem qualitativa, sendo um processo de investigação científica que buscou respostas a questões tais como: a origem e evolução da cidade de Juara e seu sistema de mobilidade urbana, as determinações da legislação vigente sobre a acessibilidade no trânsito das pessoas com deficiência, bem como as dificuldades vivenciadas no trânsito pelos indivíduos com Distrofia Muscular. Desse modo, a pesquisa orientou-se em concepções postuladas, por exemplo, por Goldenberg (1999) quando afirmou que:

A pesquisa qualitativa não se preocupa com representatividade numérica, mas sim, com o aprofundamento da compreensão de um grupo social, de uma organização, etc. Os pesquisadores que adotam a abordagem qualitativa opõem-se ao pressuposto que defende um modelo único de pesquisas para todas as ciências, já que as ciências sociais têm sua especificidade, o que pressupõe uma metodologia própria. Assim, os pesquisadores qualitativos recusam o modelo positivista aplicado pelo estudo da vida social, uma vez que o pesquisador não pode fazer julgamentos nem permitir que seus preconceitos e crenças contaminem a pesquisa (GOLDENBERG, 1999, p. 34).

Nesse sentido, as pesquisas qualitativas objetivam o estudo e a compreensão de situações complexas e/ou estritamente particulares (GOLDENBERG, 1999). Sendo assim, é importante trazer as considerações de Magalhães e Souza (2012) em que afirmam que:

A pesquisa qualitativa recobre, hoje, um campo transdisciplinar, envolvendo as ciências humanas e sociais, assumindo multiparadigmas de análise, derivadas do positivismo, da fenomenologia, da hermenêutica, do marxismo, da teoria crítica e do construtivismo, e adotando multimétodos de investigação para o estudo de um fenômeno situado no local que ocorre. A pesquisa qualitativa procura encontrar o sentido dos fenômenos, assim como interpretar os significados que os sujeitos lhes dão (MAGALHÃES; SOUZA, 2012, p. 03).

Do mesmo modo, esses estudos empregam metodologias que permitem a descrição da complexidade de certo fenômeno, a análise de interações, a compreensão e classificação de processos vivenciados por sujeitos e/ou determinados grupos sociais ou, ainda, verificar as diferentes particularidades do comportamento dessas pessoas (DEMO, 1989).

### **3.3 Delineamento da pesquisa**

Como primeira fase ou etapa desta pesquisa, foi desenvolvida uma revisão bibliográfica com o intuito de elaborar o referencial teórico-conceitual-metodológico a ser utilizado como ponto de partida. Nesta etapa, também, foi realizada uma pesquisa documental em diversas fontes, tal como foi explicado no item 3.4 desta pesquisa científica. Em uma segunda fase – ou etapa – foi desenvolvida uma pesquisa de campo utilizando a observação *in loco* e a entrevista como técnicas de coleta de dados. Optou-se, ainda, pelo delineamento do tipo estudo de caso, com um direcionamento de estudo a um fenômeno significativo contemporâneo. Nesse interim, segundo Ventura (2007):

[...] o estudo de caso tem origem na pesquisa médica e na pesquisa psicológica, com a análise de modo detalhado de um caso individual que explica a dinâmica e a patologia de uma doença dada. Com este procedimento se supõe que se pode adquirir conhecimento do fenômeno estudado a partir da exploração intensa de um único caso. Além das áreas médica e psicológica, tornou-se uma das principais modalidades de pesquisa qualitativa em ciências humanas e sociais (VENTURA, 2007, p. 04).

O estudo de caso baseou-se no contato com pessoas com Distrofia Muscular de Duchenne e de Distrofia Muscular de Becker, visando conhecer desde às suas reais dificuldades de locomoção, até quais os meios mais utilizados na sua locomoção. As suas histórias, individualmente vivenciadas e socialmente sentidas na pele dos indivíduos com Distrofia Muscular, permitiu que analisássemos qual o

papel que o trânsito desempenha no processo de integração social desses indivíduos. Cabe dizer, ainda, que “[...] os estudos de caso mais comuns são os que têm o foco em uma unidade – um indivíduo (caso único e singular, como o “caso clínico”) ou múltiplo, nos quais vários estudos são conduzidos simultaneamente” (VENTURA, 2007, p. 02).

### **3.4 Universo da pesquisa**

O universo da pesquisa está constituído pelo conjunto de pessoas com deficiências na cidade de Juara-MT, sendo que o universo da pesquisa foi selecionado sob o critério de representatividade: que fossem pessoas com Distrofias Musculares. Isso ocorreu porque, segundo Lakatos e Marconi (1999), quando se deseja colher informações sobre um ou mais aspectos de um grupo grande e/ou numeroso, muitas vezes é praticamente impossível que façamos um levantamento dos pressupostos do todo, mas sim, de parte desse todo (LAKATOS; MARCONI, 1999).

Dessa forma, o universo foi formado por um adulto com Distrofia Muscular de Becker (DMB), acima de 18 anos de idade, assim como por uma genitora de uma criança com Distrofia Muscular de Duchenne (DMD). A DMD, por exemplo, vem a ser a mais comum das distrofias musculares e a sua incidência é de um para cada 3.500 nascimentos masculinos, sendo a forma mais grave de distrofia e que progride mais rapidamente no organismo do indivíduo (LEITÃO, 2005).

Cabe salientar, em suma, que os dois casos possuem laudo médico sobre as suas respectivas distrofias. O laudo médico auxiliou, pois ambas são consideradas doenças raras e desconhecidas, mesmo entre grande parte dos profissionais de saúde, como demonstrou o Projeto de Lei n. 5.177a, de 2019. Já os demais casos, na cidade de Juara-MT, são pessoas com outras deficiências, tal como mostra a Tabela (1).

Tabela 1 – Pessoas com deficiências em Juara

Auditiva	<b>120</b>
Física	<b>435</b>
Intelectual-Cognitiva	<b>211</b>
Visual	<b>372</b>
Outra	<b>155</b>

Fonte: Ministério da Saúde do Estado de Mato Grosso, Município de Juara, (2021).

De acordo com os dados da Tabela (1), o município de Juara apresenta uma expressividade nos números em relação às pessoas com deficiência, ou seja, muitas pessoas necessitam de uma melhor infraestrutura no trânsito urbano. Portanto, a participação direta das pessoas com Distrofia Muscular na pesquisa, não isenta a inquietação em relação a todos os usuários que precisam de um trânsito mais organizado. Ou, seja, um trânsito acessível ou, pelo menos, que possa proporcionar uma acessibilidade parcial, principalmente para as pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida (MOBILIDADE, 2021). A acessibilidade é um direito constitucional a todos os cidadãos.

### 3.5 Técnicas utilizadas à coleta dos dados

Para desenvolver a coleta dos dados de interesse à pesquisa, foram aplicados os métodos e técnicas seguintes: a pesquisa bibliográfica e documental; a observação *in loco* bem como por uma entrevista semiestruturada. A pesquisa bibliográfica, nesse ínterim, é um meio de formação por excelência e constitui o procedimento básico para os estudos monográficos e dissertativos pelos quais se busca conhecer o denominado “estado da arte” sobre determinado tema (PRODANOV; FREITAS, 2013). A pesquisa bibliográfica permitiu, ao longo do desenvolvimento desta pesquisa, selecionar os principais autores que forneceram o embasamento teórico-metodológico necessário para elucidarmos os conceitos que nortearam a análise dos dados coletados. Tratam-se, pois, de autores de livros, artigos, dissertações e teses.

Com base nos pressupostos elencados por Raimundo (2006), a pesquisa documental foi assumida como a consulta: “[...] de documentos originais, que ainda não receberam tratamento analítico por nenhum autor” (RAIMUNDO, 2006, p. 01-02). Já seguindo o que pondera Gerhardt et al. (2009, p. 69), foram consultados

documentos contemporâneos e retrospectivos dos dois grupos principais: das fontes de primeira mão e das fontes de segunda mão.

Dentre os documentos consultados estão: censos demográficos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), ABNT e as legislações vigentes nos níveis Federal, Estadual e Municipal, a respeito do tema pesquisado; e, ainda, o Anuário Estatístico de Trânsito do Estado de Mato Grosso de 2021. Entretanto, para conhecer de perto o que vem sendo feito na cidade, em relação à acessibilidade dos portadores de deficiências, foi realizada uma pesquisa documental na Circunscrição Regional de Trânsito (CIRETRAN), localizada na cidade de Juara-MT.

Tendo em vista que a observação consiste na utilização dos órgãos dos sentidos para poder apreender determinados aspectos do objeto de estudo, com o qual o pesquisador está em contato direto, foi realizada a observação passiva, sistemática ou não-participante, das condições existentes na cidade de Juara-MT à mobilidade urbana dos sujeitos que apresentam algum tipo de deficiência. Assim, foram realizadas várias visitas em diferentes avenidas e ruas da parte central da cidade, onde foi selecionado o bairro do Centro, sob o critério de que nele estão concentradas as principais infraestruturas de serviços e, portanto, é o mais frequentado pelos sujeitos pesquisados.

Nesse bairro, por exemplo, foram feitas observações nas avenidas Rio de Janeiro e Rio Arinos, bem como nas suas interseções com ruas, tais como: Marília, Barbacena, Campo Grande, Belo Horizonte e Adenilson de Brida. O roteiro de observação constitui-se, pois, enquanto um guia temático à pesquisadora. Consistiu, em suma, para a percepção dos problemas de acessibilidade das vias urbanas da cidade de Juara-MT, especificamente nas áreas centrais, conforme descrito nos Resultados e Discussões desta pesquisa acadêmico-científica.

O roteiro de observação iniciou-se a partir do mês de julho de 2021, estendendo-se até setembro de 2021. Primeiramente, deu-se pela percepção e, posteriormente, à exploração das vias e seus acessos para que fosse analisado o trânsito: ora enquanto pedestre, ora enquanto condutor de algum tipo de veículo automotor, para observar as condições dessas vias, ou seja, as calçadas, os meios-fios, as sinalizações, os cruzamentos, as faixas de pedestres, o fluxo do trânsito, enfim, para que pudesse ser feita uma verificação e um posterior registro através

das fotos dos problemas de acessibilidade urbana identificados no município de Juara-MT.

Durante o processo de observação, houve dificuldades para o registro das fotos, por se tratar das vias urbanas centrais, o fluxo do trânsito, por algumas vezes, impedia que as fotos das avenidas, ruas, calçadas, bueiros, meio fio, cruzamentos, bem como dos quebra-molas invertido, ficassem com uma resolução nítida. Além disso, houve a interferência natural do sol que, dependendo da posição, as fotos ficavam com reflexo. Mesmo com as adversidades encontradas, o importante era mostrar, nas e através das imagens, as precariedades do trânsito urbano, as quais são enfrentadas por seus usuários, principalmente as pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, assim como para os sujeitos pesquisados que possuem Distrofia Muscular de Duchenne (DMD) e Distrofia Muscular de Becker (DMB).

Segundo Gerhardt et al. (2009), a entrevista é uma técnica alternativa para se coletar dados não documentados sobre determinado tema. Nesse sentido, a entrevista foi realizada com portadores de DMB e DMD durante o segundo semestre de 2021, objetivando analisar qual papel que o trânsito desempenha no processo de integração das pessoas com distrofia muscular; assim como por identificar as dificuldades de orientação, deslocamento e comunicação que eles enfrentam no trânsito; além de discutir as deficiências do sistema de mobilidade urbana da cidade de Juara-MT para um possível melhoramento das condições de acessibilidade desses sujeitos e demais usuários.

O roteiro de perguntas de entrevista encontra-se no Anexo I, composto por uma entrevista semiestruturada, no sentido de poder incentivar os entrevistados a falarem livremente sobre aqueles assuntos que poderiam ir surgindo como desdobramentos do tema principal. Dessa forma, frente a esse processo, o roteiro da entrevista semiestruturada contém o que Triviños (1987, p. 150), considera como questionamentos básicos, apoiados em teorias e hipóteses, os quais se relacionam ao tema da pesquisa.

Cabe salientar, ainda, conforme segundo Nogueira et al. (2017), que as infraestruturas disponíveis para o trânsito constituem as condições objetivas, enquanto as dificuldades que os portadores enfrentam seriam relativas às suas experiências vividas, aspectos que, de conjunto com a maneira como são narradas tais experiências, devem ser considerados no uso do método da história de vida.

Isso ocorre, porque, na pesquisa qualitativa, que analisa as vivências e experiências cotidianas do sujeito pesquisado, bem como “[...] as estruturas e as instituições [...] e a linguagem, os símbolos, as práticas, as relações e as coisas são inseparáveis” (MINAYO, 2010, p. 24).

Os questionamentos, nesse sentido, dão origem a novas inquietações surgidas das respostas dos informantes, sendo que o foco principal, neste trabalho, é posto pelo investigador/entrevistador. Complementa Triviños (1987), em suma, apontando que a entrevista semiestruturada:

[...] favorece não só a descrição dos fenômenos sociais, mas também sua explicação e a compreensão de sua totalidade [...] além de manter a presença consciente e atuante do pesquisador no processo de coleta de informações (TRIVIÑOS, 1987, p. 152).

Desse modo, para organizar os dados coletados de forma que fosse possível obter deles as respostas procuradas para o problema pesquisado, foram seguidos os passos recomendados por Gil (2007), ou seja, o estabelecimento de algumas categorias; da codificação e da tabulação, seguida de análise estatística dos dados. Os resultados obtidos são apresentados e discutidos no Capítulo subsequente.

A pesquisa passou pelo Comitê De Ética Em Pesquisa CEP – UNEMAT, CAAE: 44322621.5.0000.5166, número do Parecer: 4.682.703. Situação do Parecer: Aprovado. Não necessitou Apreciação da CONEP.

## 4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

### 4.1 Origem e características do município de Juara-MT

Com um nome vindo da tradição indígena Tupi-Guarani, Juara, que significa *moça bonita*, é um município mato-grossense com uma superfície de 21.387km<sup>2</sup>, contando com uma população estimada de 35.275 pessoas no ano de 2020 (IBGE, 2021), o que indica um crescimento de apenas 2.304 habitantes em relação aos dados do Censo realizado em 2010, que reportou um total de 32.971 habitantes; deste total, de acordo com a Secretaria de Estado de Planejamento, 26.020 pessoas faziam parte da população urbana (MATO GROSSO, 2017).

De acordo com o Plano Diretor Municipal (PREFEITURA MUNICIPAL DE JUARA, 2006a), a cidade sede do município é atravessada pela rodovia MT-338, a chamada Estrada Baiana, que liga o Noroeste mato-grossense à BR-163, bem como pela rodovia MT-325, que conecta o município de Alta Floresta à rodovia MT-170. Além da ligação com a Capital mato-grossense Cuiabá, por meio da Estrada da Baiana<sup>12</sup>. Juara pode conectar-se, também, à capital do Estado pelo eixo da MT-220/BR-163, passando por Sinop, bem como pelo eixo MT-325/MT-170/BR-364/MT-358, por meio de Brasnorte, Campo Novo dos Parecis, Tangará da Serra e Barra de Bugres, da mesma forma que pode ser acessada por meio do eixo MT-160/MT-010/BR-364/BR-163, passando por Brasnorte, Nova Maringá, São José do Rio Claro e Diamantino.

Vale ressaltar que Mato Grosso é o terceiro maior estado do país. Sua extensão faz com que a distância entre seus municípios seja longínqua. O transporte mais utilizado é o rodoviário. Mato Grosso é considerado o 11º lugar, de estados com maior mancha urbana. De acordo com o REGIC (IBGE, 2021), a Região Ampliada do AP de Cuiabá-MT sofreu uma diminuição significativa em sua área

---

<sup>1</sup> A baiana foi uma mulher que habitava a região, que deu nome a essa estrada. Certo dia foi atacada pelos indígenas do povo kayabí, que estavam desesperados com a invasão de suas terras. Mas, a baiana superou a crise e os índios fizeram as pazes. Mais tarde, essa mulher foi assassinada por um aventureiro (FERNANDES, 2010, p. 24).

<sup>2</sup> A referida mulher, segundo Osvaldo Nunes Bezerra, caminhoneiro antigo da cidade, era “destemida, trabalhadeira e generosa, [...] gostava de servir quem precisasse. Se o caminhão da gente quebrasse numa distância de 20, 30 quilômetros da sua fazenda, ela mandava comida e água para o motorista, e até roupa limpa” Segundo os relatos, ela possuía um estabelecimento para servir comida e ser ponto de descanso para os motoristas que passavam pelo Vale do Arinos (REVISTA NORTÃO ADENTRO, n. 4, fevereiro de 2007).

polarizada, passaram de 141 municípios para 106, trazendo Juara como município subnúcleo e sua Região Imediata de Sinop. A despeito de Sinop-MT, que ascendeu uma das hierarquias de Capital Regional, pois dentro da Divisão Urbano Regional se apresenta como Região Intermediária de Articulação Urbana, localizada no AP de Cuiabá, conforme REGIC (IBGE, 2021).

Além de Juara como distrito-sede, existem, no município, os distritos administrativos de Catuaí, Águas Claras e Paranorte, bem como duas reservas indígenas: o Território Indígena Apiaká-Kaiabi<sup>3</sup>, com área de 1.092,0km<sup>2</sup>, que em 1998, abrigava 274 pessoas das etnias Apiaká, Kaiabi e Munduruku, e o Território Indígena Japuira<sup>4</sup>, com área de 1.525,0km<sup>2</sup> que, naquele mesmo ano, abrigava uma população de 90 pessoas da etnia Rikbaktsa. As duas reservas somam uma superfície de 2.617,0km<sup>2</sup>, a qual representa cerca de 12,2% do território municipal (PREFEITURA MUNICIPAL DE JUARA, 2006a).

O território municipal de Juara se localiza dentro da bacia hidrográfica do rio Tapajós, afluente do Amazonas, formado pela confluência dos rios Juruena e Teles Pires. Dessa forma, Juara está situada especificamente na sub-bacia do rio Arinos, uma via fluvial de grande importância à circulação humana, ao desenvolvimento da economia, do comércio e, sobretudo, da política. Esses preceitos confirmam o fato de que, durante o desenvolvimento do município de Diamantino, por exemplo, em virtude das descobertas de jazidas de diamante, o rio Arinos se tornou assiduamente navegado, funcionando como uma via de escoamento principal no adentramento de seringueiros e colonizadores (BRASIL, 2016). Sobre esses aspectos, torna-se relevante enfatizar, de acordo com Poquivique (2019), que:

[...] o espaço geográfico de Juara, na época da migração e de sua “ocupação”, não estava desocupado. Alí viviam etnias indígenas [...]. Mais do que espaço desocupado, era um território, pois [...] havia uma troca dinâmica entre seus elementos naturais e o que estes significavam para os seus habitantes. As relações ali travadas entre seus agentes comportavam estruturas de organização complexas e, por isso, um reflexo do que pode se denominar de sociedade. Havia papéis sociais, uma língua característica que era usada para a comunicação, havia rituais sagrados de vida e morte, havia técnicas de caça, pesca, coleta, plantio e produção de alimentos. [...] O território estava ocupado. Era território indígena, e não apenas um espaço desabitado. Se o território estava ocupado, o lema que arrastou milhares de

---

<sup>3</sup> O Decreto n. 394, de 26 de dezembro de 1991, homologou a Terra Indígena Kayabi (BRASIL, 1991).

<sup>4</sup> Tem extensão de 152.509,87ha no município de Juara e foi homologada/regularizada em 15 de agosto de 1989 (FERREIRA, 2001).

peças para diferentes regiões de Mato Grosso e outros destinos no denominado Portal da Amazônia não se sustenta. “Ocupar para não entregar” foi apenas um engodo desenvolvimentista usado pelo governo federal para retirar dos maiores centros alguns conflitos iminentes pela terra e apaziguar os ânimos de uma população que necessitava ser atendida em seus anseios de desenvolvimento econômico (POQUIVUI, 2019, p. 41).

Segundo Ferreira (2018), no Vale do Arinos têm sido criadas, também, as cidades de Porto dos Gaúchos, Novo Horizonte do Norte, Itanhangá e Tabaporã. Isso confirma o que é apontado por Peixoto e Cardielos (2016) no sentido de que “Na sua dimensão civilizacional, os rios são um fator determinante do povoamento humano. Primeiro na busca das terras mais férteis. Depois, com o crescimento demográfico, na expansão territorial das comunidades” (PEIXOTO; CARDIELOS, 2016, p. 60).

De acordo com o Manual de Cartografia Hidrogeológica, dentre os fatores ambientais favoráveis ao povoamento está o fato de a área do município apresentar rochas da Formação Utiriti, que contém um aquífero livre em meio poroso, com boas condições de armazenamento e circulação das águas subterrâneas, pois a sua vazão específica é superior a 100m<sup>3</sup>/h, com uma transmissividade maior que 10<sup>-2</sup>m<sup>2</sup>/s e condutividade hidráulica superior a 10<sup>-4</sup>m/s, o que indica uma produtividade muito alta (DINIZ et al., 2014).

Outra característica ambiental favorável é o predomínio no município de um clima equatorial, quente e úmido, com apenas três meses de estiagem que compreende entre o fim do mês de maio até o fim do mês de agosto (INMET, 2016). A temperatura média anual é de 24°C, com a média das máximas em torno de 30°C e máximas de 40°C, e com a média das mínimas de 18°C e mínima de 0°C em julho. As chuvas são desigualmente distribuídas durante todo o ano, com maiores concentrações nos meses de novembro a abril, em torno de 300mm por mês, e menor ocorrência entre os meses de maio e outubro, sendo que a média anual de precipitações é de aproximadamente 2.500mm (INMET, 2016).

Dentre os grandes ambientes naturais e/ou domínios morfoclimáticos analisados pelo geógrafo Aziz Ab’Sáber, Amazônico, Cerrado, Caatinga, Pantanal, Mares de Morro, Araucárias e Pradarias, três estão presentes em solo mato-grossense, dos quais: Amazônico, Cerrado e Pantanal e, um desses no limite territorial de Juara, a saber: o Domínio Amazônico, ao Norte e ao centro do município, caracterizado pelas suas terras baixas florestadas equatoriais sobre solos

de baixa fertilidade, destacando-se o grande volume de suas florestas, com uma grande variabilidade de ecossistemas e uma densa rede de drenagem superficial organizada em numerosas bacias hidrográficas. Porém, o setor meridional do município está ocupado pela Área de Transição entre os domínios Amazônico e do Cerrado, sendo possível visualizar áreas de Cerrado com vegetação mais baixa, em transição para mata mais densa ao norte (LIMA; MODESTO-FILHO, MOURA, 2017).

De acordo com o Relatório de Impacto Ambiental da Usina Hidrelétrica Castanheira, essas áreas foram exploradas em diversas ocasiões, ora queimadas ou com extração seletiva de madeira, derivando em áreas muito perturbadas de forma que quase se esgotaram as espécies vistas como sendo de interesse comercial e as árvores de grande porte. Contudo, mesmo com os efeitos das ações de degradação ambiental ocasionadas pelo homem, algumas áreas estão mais recuperadas que outras e, em geral, conservam uma rica biodiversidade e uma grande capacidade de recuperação (BRASIL, 2016).

Essa extensa biodiversidade do Domínio Morfoclimático Amazônico, onde se incluem numerosas espécies endêmicas<sup>5</sup>, pode ser confirmada no Relatório de Impacto Ambiental da Usina Hidrelétrica de Castanheira (UHE), o qual mostra que foram identificadas cerca de 800 espécies da fauna silvestre, incluindo 196 espécies de formigas, sendo a maioria delas nativas da Floresta Amazônica. Dentre as 65 espécies de mamíferos se reportaram algumas ameaçadas de extinção, tais como: onça-pintada, anta, ariranha, queixada, tamanduá-bandeira, cachorro-vinagre e tatu canastra. Já referente às espécies de aves encontraram-se: araras, papagaios e beija-flores; papa-formiga-pardo e ochororó-pocué, saí-andorinha e opipira-vermelha. Outras espécies estão associadas aos corpos d'água, tais como o biguá, a maria-da-praia e a garça, encontradas no leito do rio, praias e pedrais (BRASIL, 2016). Cabe destacar, ainda, o que é apontado por Poquiviqui (2019) sobre a futura instalação dessa UHE como expressão da ação do homem sobre a natureza, onde:

Os meios de comunicação dão ênfase à chegada da usina em Juara, por meio de reportagens que relacionam essa construção a questões de desenvolvimento econômico e “progresso”, expressos pela expectativa de

---

<sup>5</sup> Espécie endêmica é toda espécie da flora ou da fauna que só ocorre em uma determinada região. Uma espécie endêmica da Floresta Amazônia, por exemplo, é nativa dessa floresta e não existe naturalmente em nenhum outro lugar.

geração de empregos e renda. Contudo, a perspectiva das pessoas que terão que deixar suas casas, suas terras, seus territórios e locais sagrados, rios e outras fontes de renda não foram citados por nenhum dos registros jornalísticos. Pensar questões nessa direção, apontando apenas para o aumento do índice de desenvolvimento econômico, e progresso, sem se preocupar com a mitigação dos impactos sociais aos atingidos, a saber: os indígenas da etnia Munduruku, os ribeirinhos e os pescadores, são formas de mascarar a verdadeira intenção do sistema capitalista, que defende os interesses daqueles que possuem mais poder aquisitivo, em detrimento, principalmente, de grupos marginalizados (POQUIVIQUI, 2019, p. 27).

A construção desta UHE é outra potencial mudança da paisagem regional que, de conjunto com a agricultura mecanizada, da qual o município de Juara vem sendo considerado um dos principais eixos de crescimento nos últimos anos, prejudica cada vez mais o seu valor como patrimônio cultural, pois este é “[...] a soma dos bens culturais de um povo, que são portadores de valores que podem ser legados a gerações futuras. São o que lhe confere identificação e orientação, pressupostos básicos para que se reconheçam como comunidade [...]” (IEPHA, 2015). A UHE de Castanheira é a mais recente evidência de um processo de ocupação que havia sido iniciado entre os anos de 1951 e 1955, quando mais de 20 empresas privadas foram contratadas pelo Governo do Estado de Mato Grosso para se instalarem nas terras devolutas do Estado e implementarem projetos de colonização (JOANONI-NETO, 2014).

Salienta-se que, pois, que no período compreendido entre as décadas de 1950 e 1970, diversas entidades federais, tais como a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária INCRA, o Banco da Amazônia (BASA), o Programa da Borracha (PROBOR) e o Plano de Integração Nacional (PIN), promoveram políticas e programas para ocupar a Amazônia e torná-la produtiva (PANNUTI, 2002). No entanto, a retomada da política de colonização entre as décadas de 1970 e início dos anos 1980, representou uma reorientação dessa prática, estimulada por um regime militar (1964-1985) que não mediu esforços e investimentos públicos para que se povoasse essa fronteira agrícola brasileira de modo a impedir o surgimento de lutas sociais no campo (PEREIRA, 2011). Eram tempos em que, como assevera Huertas (2009):

Era preciso dar um salto para o futuro, “desenvolver 50 anos em 5”, com um programa de investimentos distribuídos entre os setores de energia, transporte, alimentação, indústria de base e educação. Mas se tornava essencial atrair mão de obra, capitais e empreendimentos para o coração do Brasil, e a nova capital, a cerca de mil quilômetros da faixa litorânea,

significava o rompimento definitivo com a velha concepção da vocação agrícola do Brasil. Assim, o governo propõe uma guinada no curso do desenvolvimento nacional, levando-o para o interior, e incentiva a industrialização com o conseqüente alargamento do mercado interno (HUERTAS, 2009. p. 75).

O Quadro (1) mostra as iniciativas Federais à ocupação da Amazônia entre os anos de 1953 e 1988.

Quadro 1 – Principais projetos estratégicos de ocupação da Amazônia (1953-1988)

ANO	PROGRAMAS, PROJETOS E ÓRGÃOS EXECUTORES	OBJETIVOS
1953	SPVEA – Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia/Presidência da República	Elaborar planejamentos quinquenais para valorização econômica da Amazônia
1958	Rodovia Belém-Brasília (BR-010)/Ministério dos Transportes, DNER	Implantar um eixo pioneiro para articular a Amazônia Oriental ao resto do país
1960	Rodovia Cuiabá-Porto Velho (BR-364)/Ministério dos Transportes, DNER	Implantar um eixo pioneiro para articular a porção Meridional da Amazônia
1966	Sudam – Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia/Ministério do Interior	Coordenar e supervisionar programas e planos regionais; decidir sobre a redistribuição de incentivos fiscais
1967	Suframa – Superintendência da Zona Franca de Manaus/Ministério do Interior	Integrar a porção ocidental da Amazônia, mediante a criação de um centro industrial e agropecuário e isenção de impostos
1968	Comitê Organizador dos Estudos Energéticos da Amazônia/Ministério das Minas e Energia	Supervisionar estudos referentes ao aproveitamento do potencial energético
1968	Incentivos Fiscais/Sudam	Promover investimentos na região, por meio de deduções tributárias significativas
1970	PIN – Programa de Integração Nacional	Estender a rede rodoviária e implantar projetos de colonização oficial nas áreas de atuação da Sudene e Sudam
1970	Proterra – Programa de Redistribuição de Terras e Estímulo à Agroindústria do Norte e Nordeste	Promover a capitalização rural
1970	Incra – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária / Ministério do Interior	Executar a estratégia de distribuição controlada da Terra
1974	Polamazônia – Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia / Ministérios do Interior, Agricultura e Transportes	Concentrar recursos em áreas selecionadas visando o estímulo de fluxos migratórios, elevação do rebanho e melhoria da infraestrutura urbana
1980	Getat – Grupo Executivo de Terras do Araguaia – Tocantins Gebam – Grupo Executivo para a Região do Baixo Amazonas SGCSN/PR	Regularização fundiária, discriminação de terras e distribuição de títulos
1980	PGC – Programa Grande Carajás/Seplan-PR	Explorar de forma integrada, em grande escala, recursos minerais e agroflorestais da região
1981	Polonoroeste/Ministérios da Agricultura, Transportes e Interior	Pavimentar a BR-364; promover a colonização
1985	PCN – Projeto Calha Norte/SGCSN-PR	Oficialmente, assegurar a soberania nacional, fiscalizar a circulação e assistir os índios
1987	Projeto 2010/Ministério das Minas e Energia, Eletronorte	Implantar rede hidrelétrica para estimular o desenvolvimento industrial da região
1988	Programa Nossa Natureza/Ministério do Interior, AS-DEN/PR	Oficialmente, rever legislação ambiental para a região e zoneamento agroecológico na

		Amazônia
--	--	----------

Fonte: Adaptado de Becker, Miranda e Machado, (1990, p. 16-17).

Portanto, no Regime Militar, muitas empresas colonizadoras atuaram fortemente como intermediárias do Estado em setores relativos, por exemplo, à agricultura. Dessa forma Sant’Ana (2009) em “Alianças Multifacetadas Colonização de Juara – Mato Grosso – Discursos, Práticas Culturais e Memórias (1971-2008), traz que “[...] a colonização nessa região seguia o intuito dos sucedidos governos miliares na ocupação de terras tidas como nacionais” (SANT’ANA, 2009, p. 20).

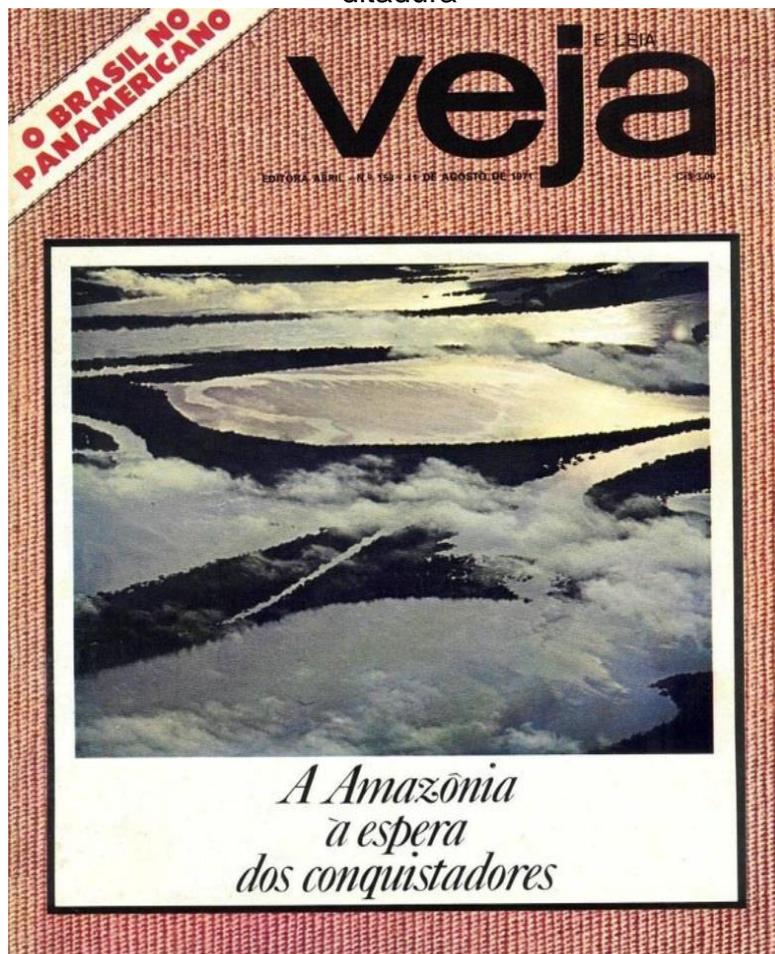
Isso explica, por exemplo, que os impactos da espacialização e territorialidade<sup>6</sup> estejam associados a projetos de ocupação de Mato Grosso mediante duas modalidades de colonização: a oficial<sup>7</sup> e a privada, sendo que a particular prevaleceu no território mato-grossense pela influência de órgãos governamentais responsáveis para ocupação de terras devolutas do Estado, terrenos que são públicos e não particulares, mesmo que ocupados, estando sob a responsabilidade do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) e, ainda, da extinta Companhia de Desenvolvimento do Estado de Mato Grosso (CODEMAT).

A propaganda da mídia, na época, estimulava a ocupação, como é mostrado na Figura (2).

<sup>6</sup> De acordo com Santos (2009) a espacialidade se manifesta como um conjunto de formas estruturadas cujas funções estão associadas a um processo social e a uma territorialidade, ou seja, um complexo de estratégias institucionais (oficiais e privadas) para produzir e distribuir recursos a partir da apropriação de recorte(s) do espaço ecológico [...], ou seja, de dada(s) espacialidade(s).

<sup>7</sup> “Oficial” designa a colonização organizada pelo governo do estado de Mato Grosso através de ações da CODEMAT S/A – Companhia de Desenvolvimento do Estado de Mato Grosso. É um termo para se diferenciar a atuação direta do governo estadual via CODEMAT das de projetos de ocupação dirigida através da implementação de projetos que foram organizados pelas empresas de colonização particulares. Mesmo que estas como ainda os projetos da CODEMAT, tivessem recebido subsídios do governo federal por meio de agências criadas para o desenvolvimento econômico das regiões no Brasil, a exemplo da SUDECO – Superintendência de Desenvolvimento do Centro Oeste (SANTI, 2016).

Figura 2 – Propaganda da Revista VEJA inspirada nas políticas dos governos da ditadura



Fonte: Revista VEJA, Editora Abril, 1971.

Cabe destacar que, segundo Teixeira (2006), “[...] o processo de ocupação dessa imensa região se deu de forma muito rápida, causando muitos impactos, tanto ambientais como sociais, em grande escala” (TEIXEIRA, 2006, p. 10). Sobre esse processo colonizatório, Machado-Neto (1976), reverbera que:

A Amazônia foi considerada a região prioritária para os programas de discriminação de terras devolutas e “regularização fundiária” por ser área de menor desenvolvimento da produção agrícola, com imóveis sem limites bem definidos, então “[...] o governo elegeu fatalmente essas áreas da Amazônia, que eram áreas de conquista de novas fronteiras agrícolas, áreas para atuação” (MACHADO-NETO, 1976, p. 06).

Desse modo, de acordo com Machado-Neto (1976), sendo a colonização, uma das estratégias para que o Estado ocupasse de forma efetiva e imediata a fronteira amazônica e, assim, não se fazer a Reforma Agrária, durante a década de

1970 até meados da década de 1980<sup>8</sup>, ocorreu um intenso fluxo migratório de agricultores vindos da Região Sul, principalmente, favorecidos pelos projetos de colonização do Governo Militar que, com a abertura de novas estradas, buscavam integrar o território brasileiro e ocupar um espaço considerado pelo Estado como “vazio demográfico”. De acordo com Huertas (2009):

Era preciso dar um salto para o futuro, “desenvolver 50 anos em 5”, com um programa de investimentos distribuídos entre os setores de energia, transporte, alimentação, indústria de base e educação. Mas se tornava essencial atrair mão de obra, capitais e empreendimentos para o coração do Brasil, e a nova capital, a cerca de mil quilômetros da faixa litorânea, significava o rompimento definitivo com a velha concepção da vocação agrícola do Brasil. Assim, o governo propõe uma guinada no curso do desenvolvimento nacional, levando-o para o interior, e incentiva a industrialização com o consequente alargamento do mercado interno (HUERTAS, 2009, p. 75).

Esse processo migratório explica que, na contemporaneidade, “[...] o que caracteriza os assentamentos no norte de Mato Grosso, de modo geral, é sua grande diversidade étnico-cultural: brancos/europeus (italianos, alemães), negros/“pretos” (CARVALHO, 2005, p. 22). Evidenciou-se, pois, que esses projetos oficiais de colonização, a princípio, buscavam solucionar os conflitos entre os agricultores e demais povos indígenas no Estado do Rio Grande do Sul, problema este que é histórico e perdura até hoje. Dessa forma, o governo estimulou a migração dos agricultores para os estados situados mais ao Norte do país (TEDESCO; KUJAWA, 2014). Porém, como afirma Peripolli (2008), os grandes proprietários foram os principais beneficiários dos projetos financiados pela SUDAM entre os anos de 1966 e 1976, pois:

[...] do total de 194 projetos agropecuários financiados no Estado, apenas dois favoreceram aos empreendimentos com até 5.000ha. Isto equivale a 0,44% dos projetos; 5,44% dos financiamentos foram destinados aos

---

<sup>8</sup> A questão agrária foi o principal ponto que polarizou o debate político nos anos da presidência de João Goulart. Ela estava no centro das preocupações dos atores políticos, sobretudo, do governo, dos partidos, dos movimentos sociais, da Igreja Católica e da opinião pública. Foi, um momento, onde se consolidou a ideia de que o Brasil precisava de uma reforma agrária que fosse capaz de eliminar as grandes propriedades, os latifúndios, vistos como obstáculos ao desenvolvimento. Diante de algumas resistências, o governo pressionava o Congresso, juntamente com os movimentos sociais, que reivindicavam a reforma agrária seja pela “lei ou na marra”. Foi com esse jogo de pressões que João Goulart anunciou, em 13 de março de 1964, no Comício das Reformas, na cidade do Rio de Janeiro, a total desapropriação de terras que estivessem localizadas às margens de rodovias, ferrovias e de obras públicas. Porém, invés de resultarem na aprovação da reforma, esses atos do governo aprofundaram uma grande ruptura com grupos de centro que o apoiavam, como o Partido Social Democrático (PSD), abrindo o caminho para o golpe de 1964 (MEDEIROS, 1989).

empreendimentos de até 10.000. Enquanto isso, 92,21% desses financiamentos beneficiaram empreendimentos acima de 10.000 hectares de terra. O que se pode concluir é que as conseqüências mais imediatas da implantação destes empreendimentos estão ligadas diretamente à concentração da terra e, conseqüentemente, à consolidação de um modelo agrícola excludente (PERIPOLLI, 2008, p. 63-64).

De acordo com Norder (2014), no começo das colonizações, o INCRA passou a fazer a desapropriação de latifúndios improdutivos e redistribuir as terras entre os parceiros, titulares de uma parcela de terra. Ou seja, essas propriedades são loteadas e distribuídas às famílias carentes para que, através do fomento público, criem as condições para cultivar sementes, implantar a irrigação e ter eletrificação, financiamentos, infraestrutura, assistência social e consultoria (SANTOS; SAMIOS; CACCIA, 2017). Nesse sentido, Norder (2014), enfatiza que:

O Estatuto da Terra definia que cada módulo rural correspondia à área necessária à manutenção econômica de uma família em uma dada região ou município. Em função disso, passaram a ser classificados como empresas rurais as propriedades com até 600 módulos que estivessem cumprindo a legislação trabalhista e ambiental e resultando em produção racional e eficiente. As grandes propriedades que apresentassem irregularidades em qualquer um destes quesitos entram na condição de latifúndios por exploração; e as propriedades com área superior a 600 módulos rurais, independentemente de sua condição produtiva, tornaram-se latifúndios por dimensão (NORDER, 2014, p. 11).

De acordo com Sant'Ana (2009), a colonização na região onde hoje se localiza o município de Juara está associada ao nome de "Zé Paraná", o qual em 1960 tinha começado a trabalhar como empreiteiro para a Colonizadora Noroeste Mato-Grossense (CONOMALI), primeira colonizadora privada registrada em Mato Grosso. A partir de então, ele visitou os estados do Amazonas e Pará para conhecer as culturas de castanhais, seringais, pimenta e guaraná, na busca de uma alternativa para Porto dos Gaúchos, em virtude do fracasso do café, que inicialmente era o principal cultivo, com significativa produtividade (SANT'ANA, 2009).

Na Gleba Arinos, "Zé Paraná" foi responsável pela execução das plantações de seringa que, mais tarde, fracassaram por falta de estudos prévios e mais aprofundados, sustentadas no investimento oriundo da Alemanha, durante 10 anos consecutivos. Esses recursos, financiados por países em desenvolvimento, significaram significativas somativas de capital para o investimento na produção de seringa, em que os investidores alemães forneciam sob a condição de que fossem beneficiados os colonos dessa descendência (SANT'ANA, 2009). Segundo Alves

(2004), a CONOMALI de Porto dos Gaúchos, liderada pelo então descendente alemão Guilherme Mayer, nunca deu retorno, tampouco prestou conta desses investimentos.

Nesse cenário, com a aprovação no ano de 1971, em plena Ditadura Militar<sup>9</sup>, de um Projeto de Loteamento de Imóvel Rural cadastrado na Divisão de Colonização Particular do INCRA, dirigido por “Zé Paraná”, ele convidou os Srs. Antônio Pereira Braga Sobrinho, Vilmo Peagudo de Freitas, José Olavo Giraldes Gonçalves e José Martins França para fundar a Sociedade Imobiliária da Amazônia (SIBAL) e comprar 35.114ha de terras. Segundo Sant’Ana (2009), a escritura de compra e venda, em alguns documentos esse número foi de 35.090ha e, em outros, de 35.900, denominadas de Gleba Taquaral, que ficavam localizadas no município de Porto dos Gaúchos, a aproximadamente 50km da área que viria a se chamar Juara. Vale ressaltar que essas terras eram de propriedade de Valdemar Sprang, residente do município de Londrina-PR, cujo título era fruto de requerimento de terras devolutas do Estado, datado de 1940).

Ressalta-se, ainda que a SIBAL foi uma das muitas empresas que se instalaram ao Norte de Mato Grosso e em outros estados da Amazônia Legal, particularmente nos governos militares de Emílio Garrastazu Médici (1969-1974), e Ernesto Geisel (1974-1979), sendo dois períodos-chave que são uma base para entender as políticas de ocupação e controle do território amazônico, que foram fundamentais para contextualizar a corrida migratória do período no Brasil. As empresas colonizadoras estimularam as famílias das regiões Sul e Sudeste do Brasil para que buscassem terras de “excelente” qualidade para o cultivo das lavouras do café de baixo custo, o que explica que as famílias pioneiras do Vale do Arinos, por exemplo, sejam gaúchas, paranaenses, catarinenses e paulistas. Nesse sentido, tal como disserta Sant’Ana (2009):

Muitos dos agricultores que migraram para Juara se encontravam estrangulados financeiramente em suas pequenas propriedades, vivenciavam uma lógica capitalista onde possuíam cada vez menos recursos para competir com as grandes propriedades agrícolas, mais mecanizadas e produtivas (SANT’ANA, 2009, p. 42).

---

<sup>9</sup> A ditadura brasileira durou de 1964 a 1985, se iniciando através do golpe civil-militar de 1964 e durante os seus sucessivos governos teve na sua participação não somente militares, mas, grandes parcelas de grupos civis como alguns empresários, industriais, latifundiários, comerciantes e magistrados, portanto, a escolha considerada mais pertinente desse período vem a ser o termo golpe civil-militar (FICO, 2004).

Paralelamente, foram trazidos peões, principalmente da região Nordeste brasileiro, para atuarem como mão de obra. Entretanto, no espaço onde surge o município de Juara, existia um território ocupado por etnias indígenas onde, conforme nos afirmara os pressupostos defendidos por Poquiviqui (2019), em sua pesquisa:

As relações ali travadas entre seus agentes comportavam estruturas de organização complexas e, por isso, um reflexo do que pode se denominar de sociedade. Havia papéis sociais, uma língua característica que era usada para a comunicação, havia rituais sagrados de vida e morte, havia técnicas de caça, pesca, coleta, plantio e produção de alimentos. [...] O território estava ocupado. Era território indígena, e não apenas um espaço desabitado. Se o território estava ocupado, o lema que arrastou milhares de pessoas para diferentes regiões de Mato Grosso e outros destinos no denominado Portal da Amazônia não se sustenta. “Ocupar para não entregar” foi apenas um engodo desenvolvimentista usado pelo governo federal para retirar dos maiores centros alguns conflitos iminentes pela terra e apaziguar os ânimos de uma população que necessitava ser atendida em seus anseios de desenvolvimento econômico (POQUIVIQUI, 2019, p. 41).

Dessa forma, quando a SIBAL iniciou a (re)ocupação da área muitos dos índios se mantinham afastados do local, mas alguns se colocaram como mão de obra para o trabalho com agricultores na derrubada da mata. “[...] contratei um índio [...] um rapaz bom de serviço, e fiquei três dias andando em volta da área pelas picadas que o índio abria no mato” (SILVA, 2007, p. 70)<sup>10</sup>. Segundo as memórias de colonos, que passaram pelos momentos iniciais das colonizadoras, tanto em Porto dos Gaúchos, quanto em Juara, foi um período de muita precariedade em um lugar selvagem, tendo muita escassez de comida, além da presença de indígenas que atacavam a qualquer momento às margens do rio e, ainda, segundo eles, eram constantes as brigas da “peonada” (SANT’ANA, 2009).

A responsabilidade e administração na construção da infraestrutura ficou a cargo de Zé Paraná. No dia 08 de outubro de 1971, um grupo comandado por Zé Paraná, partiu das margens do Ribeirão Caracol até o Córrego Água Bom que foi o ponto inicial da colonização. O primeiro nome dado a essa localidade foi “Gleba Taquaral” e, posteriormente, Juara. Há outra versão popular que traz “Juara” seria uma junção das palavras Juruena e Arinos, numa referência geográfica, onde se

---

<sup>10</sup> Relato retirado da autobiografia de José Thomaz da Silva, conhecido como “**Zé do Correio**” antigo morador de Juara, intitulado - **Minha vida ... Minha luta!** Varginha: Editora Correio do Sul, 2007, p. 70.

formou “Juarinos”, simplificado para Juara (SANT’ANA, 2009). Nessas condições históricas, dentro desse processo:

Ao elaborar políticas para a incorporação dos cerrados ao processo produtivo, o Estado assumia a condição de indutor do desenvolvimento capitalista, desenvolvendo ações diretas para a ocupação do território, a exemplo da abertura das grandes vias. A terra barata facilitou os investimentos, os incentivos da SUDAM e as linhas especiais de crédito atraíram os investidores, principalmente do sul do Brasil (BERNARDES, 2007, p. 03).

Após a demarcação de terras para venda, feita pela SIBAL, muitas famílias vieram para a Gleba Taquaral, pois a notícia da criação da vila se espalhou rapidamente, onde se imperava e se propagava a propaganda de ‘terras férteis’. A criação de Juara aconteceu em 1971, por meio da iniciativa privada de colonização, em especial, pela SIBAL. O território tinha, a frente de suas atividades econômicas, o plantio de extensas lavouras de café e, de início, foram realizados diversos investimentos no quesito de infraestrutura, tais como na construção de pontes e estradas, no sentido de facilitar o processo migratório. Desse modo, de acordo com Sant’Ana (2009):

Quem chega a Juara pela primeira vez, sem nunca ter lido qualquer coisa sobre a cidade, o primeiro nome que vai ouvir ao perguntar sobre a “história” da cidade e a sua “colonização”, é o de “Zé Paraná”, aparecendo como o colonizador da cidade e o responsável principal por sua existência (SANT’ANA, 2009, p. 102).

Nesse sentido, com a vinda de muitas pessoas para o território de Juara, oriundas de várias localidades Brasil a fora, não se demorou para que ela se elevasse de gleba para distrito e, posteriormente, a município. Com isso, Juara teve sua emancipação e passou a ser município a partir de 23 de setembro de 1981, como afirma Santos-Filho (1983):

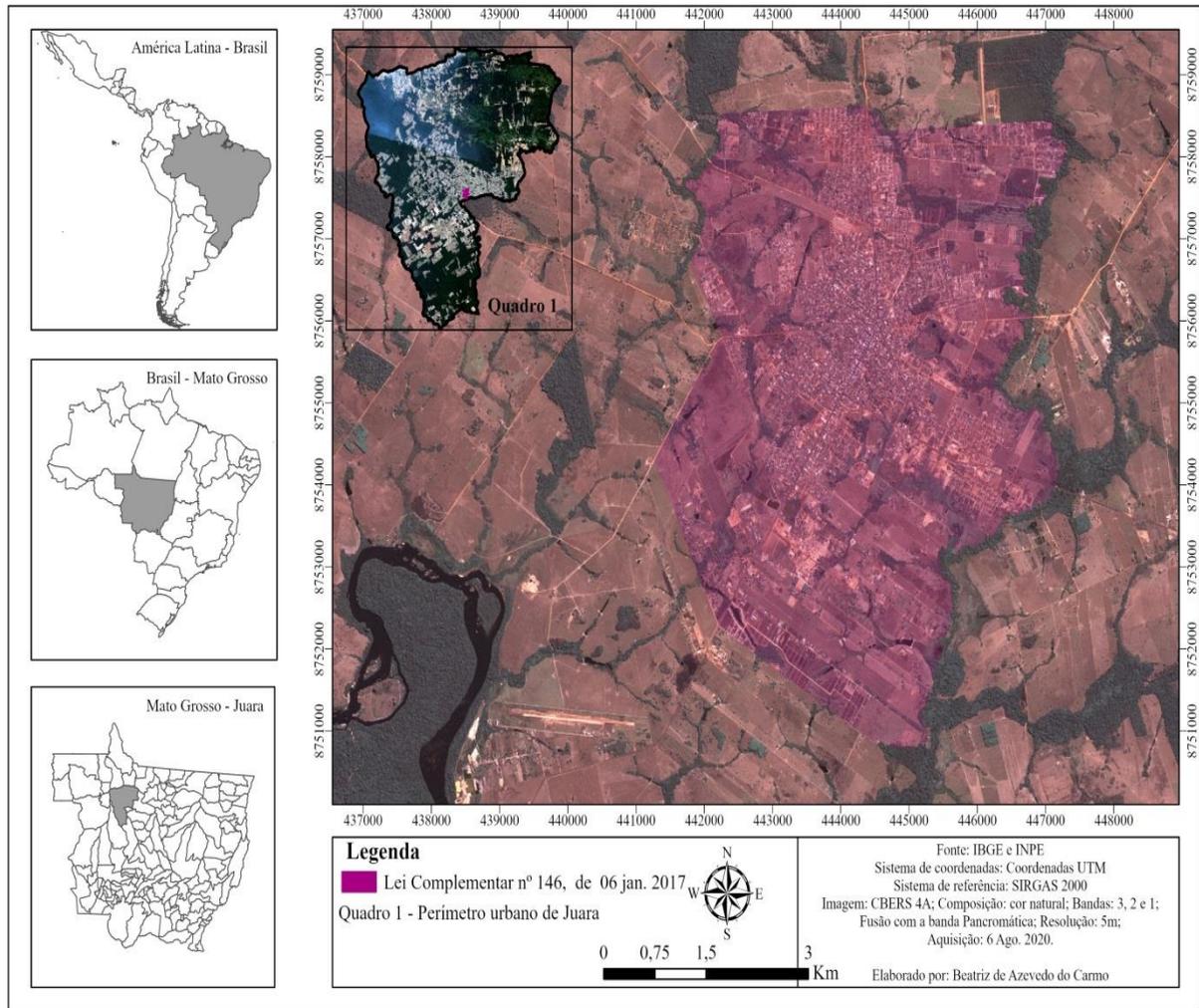
Era preciso um plebiscito, onde o povo opinaria sua real vontade em emancipar ou não Juara. [...] no dia 14 de junho de 1981, dos 792 eleitores que haviam, 784 disseram sim para a criação do município, contra três votos nulos e cinco em branco. No dia 23 de setembro do mesmo ano saiu no Diário Oficial o sancionamento da lei criando o 18º Município, matogrossense (SANTOS-FILHO, 1983, p. 63).

A Lei Estadual n. 3.735, de 4 de julho de 1976, criou o Distrito de Juara, com território jurisdicionado ao município de Porto dos Gaúchos. Após a realização do plebiscito, Juara passa a ser um município conforme a Lei n. 4.349, de 23 de

setembro de 1981, de autoria do então Deputado Osvaldo Roberto Sobrinho (MATO GROSSO, 1981).

A Figura (3) mostra a contextualização do município no âmbito do estado de Mato Grosso.

Figura 3 – Mapa do município/perímetro urbano de Juara



Fonte: Organizado pela autora (2021).

Juara se elevou rapidamente à categoria de cidade, pois as colonizadoras tinham um crescente interesse em fazer com que esse processo ocorresse de maneira exponencial e acelerada, pois somente assim as responsabilidades de oferecer condições mínimas de permanência passariam para os cuidados da administração municipal (SANTOS, 2013). A Figura (4) mostra o colonizador Zé

Paraná com alunos da primeira Escola Estadual no município denominada “Escola Estadual Oscar Soares”<sup>11</sup>, em 1975, na Avenida Rio Arinos.

Figura 4 – Praça dos trabalhadores, na cidade de Juara, em 1975



Fonte: Arquivo pessoal de Nilza Paraná, 1975.

Cabe salientar, ainda, que o processo de colonização que fora estimulado pelo Governo Federal provocou, além do crescente desmatamento e a destruição ambiental, diversos conflitos advindos da marginalização de comunidades indígenas, tais como ocorreu com os povos das etnias Kayabi e Tapayuna, bem como sobre as perseguições e mortes de pessoas que defendiam o direito à terra, tais como as lideranças indígenas, quilombolas e de assentamentos. Esse fato confirma, pois, o que fora apontado por Lopes-Júnior e Santos (2010) no sentido de que “[...] a organização espacial ou o espaço urbano é reflexo e condição da sociedade, que

<sup>11</sup> No ano de 1974, cria-se a Escola Estadual de 1º Grau, instituição que ofertava a modalidade das séries iniciais (1ª a 4ª série) por meio do decreto n. 2237. A escola Oscar Soares foi criada, porém, não foi realizada nenhuma construção digna para atender ao grande número de educandos, sendo um descaso com os filhos dos colonos e suas famílias que lutavam a cada dia para o crescimento de Juara. A SIBAL era a responsável pelo espaço físico da nova escola, a prefeitura de Porto dos Gaúchos arcava com os honorários dos professores, cujo quadro docente era formado por pessoas que possuíam a 1ª a 4ª ou 5ª série do 1º grau. Os professores que começaram a lecionar não possuíam habilitação na área, sendo necessário, assim, um curso de reciclagem no município de Novo Horizonte do Norte. Juara passa a se desenvolver constantemente, e requer um trabalho de organização educacional. No ano de 1976, a comunidade passa a promover um movimento para que fosse atendida a regulamentação e normatização, buscando que fosse estendido das séries iniciais do então colégio de 1º Grau para 5ª a 8ª séries (LEITE; FALCÃO, 2019, p. 03-04).

altera a natureza e conseqüentemente a superfície da terra, contribuindo para a reprodução social” (LOPES-JÚNIOR; SANTOS, 2010, p. 111).

De acordo com Silva e Ferreira (2016), uma das comunidades indígenas que tem resistido à invasão de suas terras pelas empresas seringalistas desde o século XIX é a dos Kayabi. A partir de 1950, pelo fato de a região dos rios Arinos, dos Peixes e Teles Pires ficar dividida em glebas, às quais posteriormente viriam se tornar fazendas, os indígenas da etnia Kaiabi se dividiram em três grupos e a maioria se mudou para o Parque Indígena do Xingu. Dessa forma, na contemporaneidade, os Kayabi estão em menor número no município de Juara, porém, em conjunto com os indígenas da etnia Munduruku, Apiaká e Rickbatsa, os quais formam um maior número de povos. Mesmo assim, o relatório de violência contra os povos indígenas do Brasil destaca que “Embora já declarada como terra indígena, através de Portaria do Ministério da Justiça, a demarcação definitiva ainda não foi efetivada. Fazendeiros e madeireiras continuam a explorar recursos da terra indígena” (CIMI, 2010, p. 47).

Os indígenas resistiram o quanto puderam à presença dos novos habitantes no Vale do Rio Arinos e, ainda, grandes grupos de indígenas foram muitas vezes atacados ou mesmo envenenados perto de suas habitações<sup>12</sup>. Muitas embarcações foram atacadas e saqueadas pelos indígenas, acarretando na morte de muitos trabalhadores que, quando encurralados, se jogavam na água e, quando não conseguiam alcançar a margem dos rios, ou morriam afogados ou atingidos por flechas. Isso mostra que o processo de (re)ocupação nessa localidade se deu por muitos enfrentamentos e “[...] com um pouco de trabalho ainda é possível encontrar sinais em alguns locais onde ranchos e malocas de índios foram atacadas, e antigas sedes de fazendas foram incendiadas pelos silvícolas em defesa de suas terras” (ALVES, 2004, p. 30).

Tal como afirma SANT’ANA (2009), essas ações praticadas, a princípio contra os indígenas, são trazidas pelos primeiros moradores das cidades de Juara e Porto dos Gaúchos, ainda vivos, fazendo parte do que foi esquecido na memória oficial, mas averiguando dentro do próprio discurso oficial, se encontram evidências

---

<sup>12</sup> O autor do livro *Porto dos Gaúchos – no coração da Selva, uma História real*, José Luiz Alves, observa em diferentes momentos da obra que há um “pacto de silêncio” sobre o processo de colonização de Porto dos Gaúchos, muitos depoentes dizem que o que sabem não pode ser publicado ou que é melhor que fique “enterrado” no passado (SANT’ANA, 2009, p. 102).

de que essa “nova” terra foi palco de inúmeros outros conflitos. Nos dizeres de Peripolli (2008):

Os campos da Amazônia norte Mato-grossense, hoje, muito além da presença da grande exploração capitalista e do agronegócio, se caracterizam como um espaço de sociodiversidade e o campesinato é uma das dimensões dessa realidade. Dentre os diversos segmentos que o compõem, estão também os sem-terra. São trabalhadores que foram deixados à margem das benesses produzidas e prometidas pelo capital, principalmente durante o projeto colonizatório, ocorrido nas décadas de 1960/70. No norte de Mato Grosso não há como não reconhecer sua presença, muito menos “escondê-los” e/ou ignorá-los, pois constituem-se, de fato, como a cara mais nova do campesinato mato-grossense (PERIPOLLI, 2008, p. 05).

Desse modo, percebe-se que o processo de ocupação, no Norte do Estado de Mato Grosso, foi consequência da política de “modernização da agricultura” promovida pelo Regime Militar, nos anos de 1970. Em razão disso, houve embate entre os povos nativos, os ribeirinhos com as colonizadoras privadas que almejavam o avanço do capitalismo.

#### **4.1.1 Evolução histórica da economia e da população de Juara**

Entre a década de 1970 e meados de 1990, a economia do município de Juara se fundamentava, essencialmente, pela indústria madeireira e pelo café, em que, por muito tempo, foram as principais atividades econômicas. Porém, os colonos também plantavam arroz e feijão (PEREIRA, 2013). A extração de madeira, por exemplo, foi uma forte fonte de economia que despertou o interesse de inúmeros madeireiros que vieram em busca por desbravar a região, deixando espaço para a pecuária que, com a produção de carne e derivados do leite, tornou-se um setor relevante na economia juarense. Grandes indústrias do setor de pecuária têm sua unidade no município, mesmo que atualmente o cenário econômico passa por um processo de transformação com a chegada da agricultura (PEREIRA, 2013).

Em relação à população total do município de Juara, no período 1991 a 2000, por exemplo, cresceu a uma média geométrica anual de 2,18%, com uma expansão populacional na sua área urbana acima da taxa média anual, 4,65%. Entre 2000 e 2010, porém, a população total teve uma média de crescimento de 0,65 conforme os dados da Tabela (1). Já sobre a taxa média anual do crescimento

urbano de 2000 a 2010 foi superior ao crescimento total em 1,20% (PEREIRA, 2013).

Tabela 2 – Dados populacionais de Juara, segundo os Censos demográficos do IBGE

1. POPULAÇÃO	ANOS				
	1991	TMG	2000	TMG	2010
1.1. Total	25.319	<b>2,18%</b>	30.748	<b>0,65%</b>	32.791
1.2. Homens	13.428	<b>2,05%</b>	16.131	<b>0,50%</b>	16.956
1.3. Mulheres	11.891	<b>2,32%</b>	14.617	<b>0,80%</b>	15.835
1.4. Urbana	15.337	<b>4,65%</b>	23.087	<b>1,20%</b>	26.020
1.5. Rural	9.982	<b>-2,90%</b>	7.661	<b>-1,23%</b>	6.771

Fonte: (LIMA; MODESTO-FILHO; MOURA, 2017).

Tabela 3 – Estrutura etária da população segundo os Censos demográficos do IBGE

FAIXAS ETÁRIAS (EM ANOS)	ANOS					
	1991	%	2000	%	2010	%
<b>POPULAÇÃO TOTAL</b>	<b>25.319</b>	<b>100%</b>	<b>30.748</b>	<b>100%</b>	<b>32.791</b>	<b>100%</b>
0 a 4	3.353	<b>13,24%</b>	3.128	<b>10,17%</b>	2.716	<b>8,28%</b>
5 a 9	3.270	<b>12,92%</b>	3.369	<b>10,96%</b>	2.769	<b>8,44%</b>
10 a 14	3.003	<b>11,86%</b>	3.572	<b>11,62%</b>	3.212	<b>9,80%</b>
15 a 19	2.864	<b>11,31%</b>	3.328	<b>10,82%</b>	3.124	<b>9,53%</b>
20 a 24	2.530	<b>9,99%</b>	2.878	<b>9,36%</b>	3.011	<b>9,18%</b>
25 a 29	2.378	<b>9,39%</b>	2.733	<b>8,89%</b>	2.954	<b>9,01%</b>
30 a 34	1.884	<b>7,44%</b>	2.583	<b>8,40%</b>	2.737	<b>8,35%</b>
35 a 39	1.417	<b>5,60%</b>	2.375	<b>7,72%</b>	2.560	<b>7,81%</b>
40 a 44	1.099	<b>4,34%</b>	1.897	<b>6,17%</b>	2.380	<b>7,26%</b>
45 a 49	948	<b>3,74%</b>	1.275	<b>4,15%</b>	2.112	<b>6,44%</b>
50 a 54	842	<b>3,33%</b>	966	<b>3,14%</b>	1.550	<b>4,73%</b>
55 a 59	651	<b>2,57%</b>	828	<b>2,69%</b>	1.156	<b>3,53%</b>
60 a 64	493	<b>1,95%</b>	685	<b>2,23%</b>	750	<b>2,29%</b>
≥ 65	594	<b>2,35%</b>	1.131	<b>3,68%</b>	1.760	<b>5,37%</b>
<b>TAXA DE DEPENDÊNCIA</b>	<b>67,66</b>		<b>57,30</b>		<b>46,83</b>	

Fonte: (LIMA; MODESTO-FILHO; MOURA, 2017).

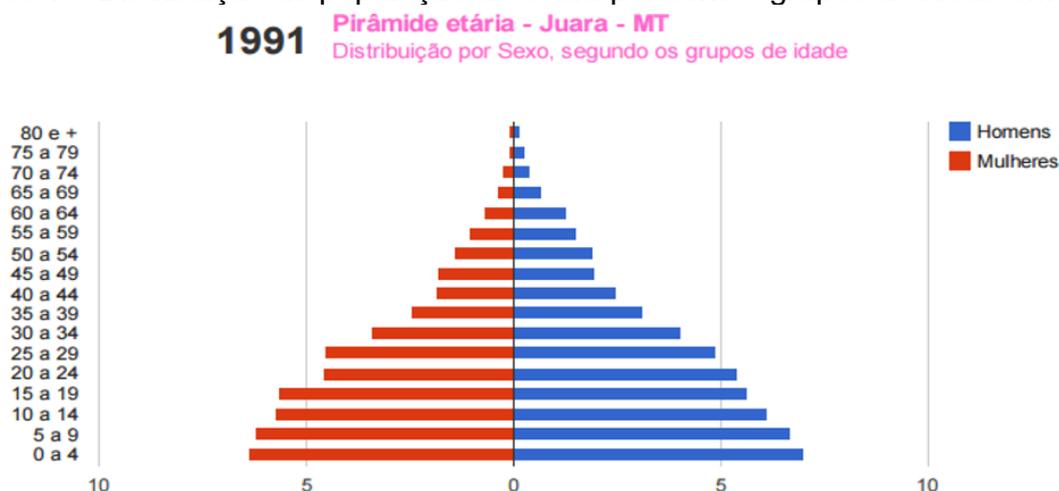
Há indicadores que mostram uma forte migração rural-urbana, com uma tendência negativa das taxas médias anuais de crescimento rurais nos períodos de 1991 a 2000 e de 2000 a 2010, de -2,90% e -1,23%, respectivamente. Porém, essa tendência é natural em municípios cujas economias baseiam-se na agropecuária extensiva e modernizada (LIMA; MODESTO-FILHO; MOURA, 2017).

Dados da Tabela (2), relativos ao período intercensitário de 1991 a 2010, mostram um decréscimo significativo na faixa etária de 0 a 4 anos de idade, em relação á população total: a participação relativa dessa faixa etária variou de 13,24% a 8,28% no período. Esse fato é compatível, haja vista a redução da taxa de fecundidade total verificada entre as mulheres do município no mesmo período. Porém, se observa, no outro extremo da estrutura etária, do grupo de 65 anos para mais, que a sua participação aumentou significativamente, passando de 2,35% para 5,37%.

A respeito da taxa de dependência, percebe-se uma evolução positiva, onde no Censo de 1991, cada grupo de 100 pessoas potencialmente ativas, tinha, sob a sua responsabilidade, um total de 67,66 pessoas dependentes. Tal nível de responsabilização veio a diminuir em 2010 para cerca de 46,83% de dependentes por cada grupo de 100 pessoas potencialmente ativas.

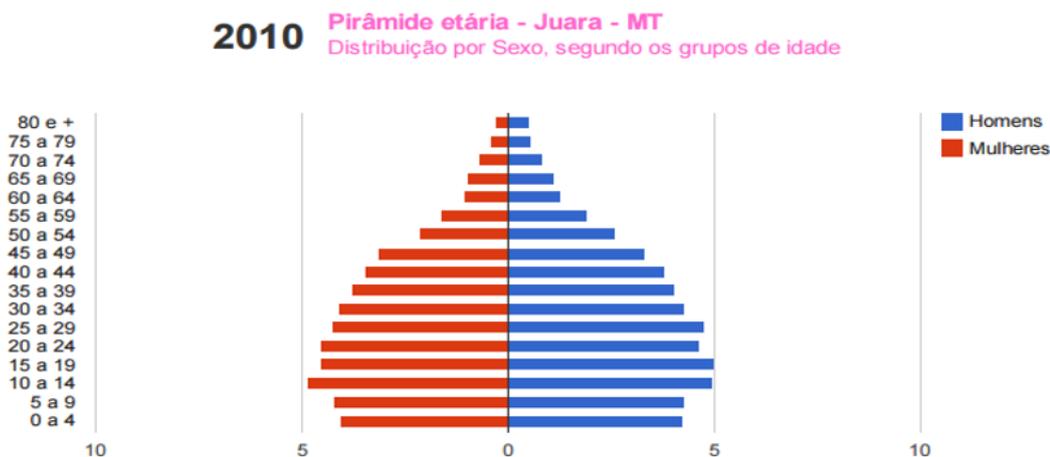
Os gráficos (1) e (2) representam a evolução da população por faixas etárias e gênero, no período de 1991 a 2010. Ao se trazer o comparativo das duas pirâmides, é possível identificar, em suma, uma área de alargamento do vértice, bem como de estreitamento da base em 2010, por exemplo, em relação a 1991.

Gráfico 1 – Distribuição da população de Juara por sexo e grupos de idade em 1991



Fonte: PNUD/IPEA/FJP, Atlas de Desenvolvimento Humano no Brasil, 2013.

Gráfico 2 – Distribuição da população de Juara por sexo e grupos de idade em 2010



Fonte: PNUD/IPEA/FJP, Atlas de Desenvolvimento Humano no Brasil, 2013.

A expectativa de crescimento ainda maior tem atraído novos investidores e diversificado a economia local. Desse modo, as pessoas migraram e continuam migrando de outros estados para o município em busca de proveitos trazidos pela economia local, o que gera um aumento no processo de povoamento. Esse fluxo migratório consagra um retrato da própria burguesia ao adquirir terras, de modo que, em posse dessa propriedade fundiária, passe a ter um ressignificado no processo de acumulação.

Os indicadores de desigualdade de renda apontam melhorias na distribuição de renda, no comparativo feito entre os anos de 2000 a 2010. Ao passo que o Índice de Gini, que mede o grau de desigualdade dentro da distribuição de indivíduos, e conforme a renda domiciliar *per capita*, se diminuiu de 0,61, em 2000, para 0,49, em 2010. Quanto mais próximo de zero for o índice, melhor vem a ser a distribuição de renda entre os indivíduos. Pelo índice de Theil-L, por exemplo, que incide sobre a desigualdade na distribuição de indivíduos, excluindo aqueles que têm renda domiciliar *per capita* nula, a melhora na distribuição de renda vai de 0,64, em 2000, para 0,43 em 2010 (LIMA; MODESTO-FILHO; MOURA, 2017).

O município tem, como base econômica, o setor primário, com atividades de efeitos multiplicadores sobre o mercado local, tais com a pecuária, o extrativismo de madeira e produção de grãos exportáveis (incipiente). Mas, as atividades do setor de serviços, tanto público, quanto privado, impulsionados pela pecuária e o setor madeireiro, são significativos à formação do Produto Interno Bruto (PIB) municipal. O setor da agricultura, em suma, vem mudando gradativamente a paisagem de pastagens por grandes lavouras, em especial, as de soja e milho. Juara é um dos 88

municípios mato-grossenses integrantes do Programa de Aquisição de Alimentos (PAA), programa executado pela Secretaria de Estado de Agricultura Familiar (SEAF) e pela Empresa Mato Grossense de Pesquisa Assistência e Extensão Rural (EMPAER), em parceria com prefeituras (SANT'ANA, 2020).

Na área da agricultura, o arroz, o milho e a soja, lideram de forma significativa a produção, totalizando 266.000 toneladas, estimadas em R\$ 191,1 milhões pelo IBGE em 2017. Em uma menor escala, o município produz algodão, banana, borracha, cana-de-açúcar, mandioca e tomate. Há outras atividades econômicas como a extração de castanha do Brasil (32 toneladas) e a produção de carvão vegetal (476 toneladas), lenha (11,2 mil m<sup>3</sup>) e madeira em tora (242,9 mil m<sup>3</sup>), estimados em R\$ 23,8 milhões pelo IBGE, em 2019. Na silvicultura existem cerca de 4.071 hectares plantados, sendo 1.721 de eucaliptos (SANT'ANA, 2020). Desse modo, segundo Gomes e Santos (2001), esse processo de ocupação tem ocorrido:

[...] de forma descontínua, entremeada por remanescentes florestais, nas áreas periféricas à ocupação por pequenas propriedades que caracterizam o entorno de Juara, Porto dos Gaúchos e Novo Horizonte do Norte. Destaca-se a participação de grandes e muito grandes propriedades, principalmente nos interflúvios dos Rios Juruena, do Sangue e Arinos (GOMES; SANTOS, 2001b, p. 33).

De acordo com dados do IBGE (2017), Juara tem o terceiro maior rebanho bovino de Mato Grosso, com 992 mil cabeças e uma produção de 12,67 milhões de litros de leite, configurando-se enquanto a 10<sup>a</sup> maior do Estado. Em relação aos rebanhos de equinos e ovinos, Juara ocupa a 7<sup>a</sup> posição no *ranking* estadual, com 8,8 mil e 8,4 mil cabeças, respectivamente (SANT'ANA, 2020). Todavia, o município de Juara tem um latifúndio muito forte, com fazendas de dimensões territoriais.

O Censo Agropecuário do IBGE (2017) registrou, no município, cerca de 1.689 estabelecimentos em uma área total de 1.521.652ha. Desse total, cerca de 332 estabelecimentos compreendiam-se por lavouras temporárias, às quais com cerca de 68.689ha; 217 de produção de lavouras permanentes, com cerca de 891ha; 1.354 destinados à pecuária, com cerca de 937.155ha e, 51 das propriedades destinadas a outras atividades, com cerca de 22.125ha. Já quanto aos assentamentos, por exemplo, o Cadastro do INCRA, da Superintendência Regional Mato Grosso (SR) n. 13, registra, no município, os Projetos de Assentamentos, dos quais: Arinos, com 35 famílias e 84ha; Escondido, com 46 famílias assentadas em 4.976ha e, o Vale do Arinos, com 243 famílias assentadas em 22.800,37ha.

Os dados do IBGE (2017) indicam que o PIB do município de Juara é de R\$ 787,9 milhões, sendo que os seus principais componentes são os setores de serviços, com R\$ 280,85 milhões, e de administração pública, com R\$ 199,19 milhões, que juntos representam cerca de 61% do total. A agropecuária com R\$ 142,23 milhões, a indústria com R\$ 88 milhões e os impostos com R\$ 76,8 milhões totalizam a soma. Em 2020, Juara registrou um PIB, a preços correntes, de cerca de R\$ 638.522.337,00 (PREFEITURA MUNICIPAL DE JUARA, 2020), sendo que o PIB per capita é de cerca de R\$ 23.251,67.

Nesse sentido, Gomes e Santos (2001b) apontam que:

As áreas urbanas de Novo Horizonte do Norte e Porto dos Gaúchos têm funções de apoio local, destacando-se Juara como centro de apoio regional. As atividades agroindustriais são incipientes, verificando-se, entretanto, concentrados em Juara, um número significativo de serrarias, fábrica de compensados, frigorífico, laticínios, beneficiadoras de arroz e de café (GOMES; SANTOS, 2001b, p. 29).

Quanto às atividades de extrativismo mineral, mesmo existindo indícios da extração de ouro no rio Arinos por dragas itinerantes – de forma precária –, na região de Juara, estão cadastradas pedreiras de granito para brita e de granito ornamental, enquanto que as areias e cascalhos presentes nos aluviões do referido rio, são utilizados, em larga escala, na construção civil (GOMES; SANTOS, 2001a). Cabe destacar, ainda, que a expansão agrícola, em Mato Grosso, vem incrementando de forma alarmante a poluição do rio Arinos, onde a vida aquática consagra-se ameaçada pela descarga de produtos químicos tóxicos advindos da agricultura de larga escala (PEREIRA, 2018).

Por lei, para fins urbanísticos e tributários, o território do município de Juara está dividido em dos tipos de zonas: as urbanas e as agrícolas, sendo que as zonas urbanas são a cidade de Juara e o Distrito Industrial, enquanto as Zonas Agrícolas compreendem o restante do território municipal (JUARA, 2006). Em Juara, mais da metade, cerca de 55% da frota de veículos, de 22.554, é constituída por motocicletas e motonetas. E, ainda, os automóveis e as caminhonetes somam juntos apenas 7.899 unidades (SANT'ANA, 2020). Isso indica, pois, que possui o maior percentual de motocicletas no Estado, em proporcionalidade (SANT'ANA, 2020).

#### **4.2 Trânsito e acessibilidade: o caso da cidade de Juara**

Desde que o homem começou a domesticar os animais para o transporte de carga e de pessoas, os meios de transportes passaram a introduzir fatores de desigualdade de oportunidades entre os indivíduos. Entretanto, após a Revolução Industrial, a sua rápida evolução fez com que eles exercessem o papel de vencer e reequilibrar “[...] os efeitos de desintegração espacial intrínseca na evolução da cidade” (LIVI-BACCI, 2012, p. 61).

Porém, especialmente depois do surgimento dos ônibus e dos automóveis, surgiu uma nova problemática: como poderiam conviver, pessoas e veículos, no mesmo espaço? (ALBANO, 2018). Essa situação resulta, particularmente, de forma importante para o Brasil, cujo rápido processo de urbanização levou à transformação de um país predominantemente rural e agrícola para um país urbano onde a maior parte de sua população está concentrada nas grandes cidades. De acordo com dados do Censo Demográfico do IBGE (2010), cerca de 84.4% da população, até o corrente ano, estava localizada nos centros urbanos. Paralelamente a essa afirmação, de acordo com Rosa (2014):

A expansão urbana acelerada ocorreu de forma desordenada, com pouco ou nenhum planejamento, acarretando estruturas urbanas fragmentadas social e espacialmente, trazendo consigo vários problemas econômicos, sociais e ambientais, principalmente nas regiões metropolitanas, mas que se generalizaram cada vez mais também nas cidades de porte médio (ROSA, 2014, p. 21).

Buscando enfrentar os problemas advindos da urbanização desordenada devido às rupturas que ocasionaram no seu padrão arquitetônico, já que o crescimento das cidades desencadeava uma desordem muito grande na paisagem e na malha urbana (SPOSITO, 2020), o Estado de Mato Grosso, demonstrou relevância ao planejamento urbano como “[...] nova atividade [que visa] tratar dessas novas entidades que estavam surgindo: as aglomerações urbanas” (DEÁK; SCHIFFER, 1999, p. 12), bem como ao trânsito nas cidades, pois, com ele, está relacionada à convivência social e a própria vida em sociedade.

O trânsito é considerado como o conjunto de deslocamentos, tanto de pedestres, quanto de veículos, que ocorrem em um sistema de vias públicas sob o controle de determinadas normas que visam garantir a proteção dos seus participantes durante a sua movimentação (ROZESTRATEN, 1998; ALBANO, 2018). Assim, o trânsito ocorre, porque “a capacidade de deslocamento de um lugar a outro

é intrínseca à nossa natureza e um valioso atributo para a adaptação e melhoramento das condições de vida” (LIVI-BACCI, 2012, p. 61).

Na legislação brasileira, por exemplo, a definição do trânsito aparece no Art. 1º, §1º do Código de Trânsito Brasileiro, presente na Lei n. 9.503/1997 (BRASIL, 1997): em que “[...] a utilização das vias por pessoas, veículos, animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga” (BRASIL, 1997, não paginado). Esta nova Lei revogou a Lei n. 5.108/1966 (BRASIL, 1966), que instituiu o Código Nacional do Trânsito, à qual não trazia uma definição ao respeito.

Cabe destacar, ainda, acerca das postulações de Pinheiro (2001) no sentido da diferenciação entre *trânsito*, que é a circulação de pedestres e veículos, de *tráfego*, que é a circulação de veículos, de forma exclusiva, que é entendida de forma incompleta, porque “[...] mesmo com a impropriedade de se dizer tráfego de pedestres, não está decidido quando será mais próprio dizer tráfego de veículos ou trânsito de veículos” (PINHEIRO, 2001, p. 07-08).

Buscando resguardar o direito à segurança no trânsito, foram criadas algumas normas para garantir um “trânsito seguro”, onde o interesse social estivesse em evidência, em detrimento aos interesses individuais, tendo em vista que existem, conforma aponta Araújo (2012):

[...] interferências individuais, na medida em que, no convívio diário, as pessoas se sentem, com seus veículos, inseridas, de per si, num mundo pessoal no qual valeriam suas próprias regras, daí a necessidade de um ordenamento jurídico imposto pelo Estado, como detentor do poder de regulamentar a vida em sociedade (ARAÚJO, 2012, p. 59).

A necessidade de utilizar normas reguladoras do trânsito é explicada por Honorato (2011) que entende que a utilização das vias terrestres:

[...] envolve uma série de direitos fundamentais, em que se destacam a vida, a integridade física, a propriedade, bem como a Liberdade de Circulação. Para assegurar o uso social dessas vias [...], bem como conferir segurança [...], surge o Trânsito Seguro como instrumento de defesa desses direitos e liberdades (HONORATO, 2011, p. 25).

O trânsito seguro é parte da mobilidade urbana, entendida como o deslocamento de pessoas e bens dentro do espaço das cidades, seja a pé ou utilizando meios de transporte – não motorizados ou motorizados –, com o intuito de desenvolver as atividades cotidianas (VACCARI; FANINI, 2016). Nota-se, pois, que,

para esse deslocamento, é essencial o papel de uma infraestrutura acessível e disponível na cidade, advinda da integração entre o planejamento do transporte e o planejamento do uso do solo, da melhoria dos diversos meios de transporte público de passageiros, entre outros fatores, pois “[...] a mobilidade urbana é um dos principais fatores do desenvolvimento e da orientação do crescimento da cidade, e, por conseguinte, da localização dos assentamentos habitacionais” (DUARTE et al., 2017, p. 13).

Uma análise da evolução da mobilidade urbana brasileira, realizada por Carvalho (2016), mostra que, há pouco mais de seis décadas, as pessoas utilizavam modalidades públicas coletivas para se deslocarem nas maiores cidades brasileiras, uma vez que, naquela época, o papel do transporte motorizado individual era insignificante. Porém, desde o final do século XX, a demanda por transporte público foi sofrendo quedas frequentes devido ao rápido crescimento da disponibilidade de meios de transporte individual.

Isso explica em reconhecer que há diferentes fatores que afetam substancialmente a mobilidade urbana brasileira, desde a frota de veículos nas cidades, o número de acidentes envolvendo veículos, bem como a quantidade de vítimas deles; os profissionais da administração e da fiscalização de trânsito; as estruturas e profissionais que atuam nos órgãos de trânsito; as pessoas que usam veículos para se locomoverem para o trabalho; os motoristas que dependem de veículos para trabalharem e; com efeito, a quantidade de motos, motocicletas, bicicletas, caminhões, ônibus e ambulâncias que transportam pessoas e/ou mercadorias (JANINI; CELEGATTO, 2018).

Sobre o aumento da frota de veículos no Brasil, Bertho (2020), apresenta o seguinte argumento:

O aumento recente da frota de veículos automotores no Brasil revela em números o anseio da população por melhores condições de mobilidade. De 2002 a 2012 [...] a população brasileira teve um aumento de 11,06%, passando de 174,6 milhões para aproximadamente 194 milhões de habitantes. No mesmo período, a frota total mais que dobrou (de 35,5 milhões para 76,1 milhões de veículos) e considerando apenas as motocicletas a frota mais que triplicou [...]. Com a “explosão” da frota e tantos incentivos para a aquisição desses bens de consumo, é difícil convencer a população a deixar o carro em casa (BERTHO, 2020, não paginado).

No estado de Mato Grosso, segundo dados do Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (MATO GROSSO, 2021) e do Departamento Estadual de Trânsito (Detran-MT), a frota de veículos contou com um aumento de 114% nos últimos 10 anos, favorecido pela redução nas taxas de juros e melhores condições no País para o financiamento de veículos. Essas facilidades para se adquirir veículos levaram ao aumento da frota e à melhora na locomoção dos cidadãos, mas, também, ao aumento dos congestionamentos no tráfego, dos acidentes e da emissão de gases poluentes (VASCONCELOS, 2000), afetando a qualidade de vida dos cidadãos, principalmente das pessoas com alguma deficiência.

Essa situação é ilustrada pelo grande volume arrecadado em autuações de trânsito num Estado com 3.526.220 habitantes e com 0,63 veículos por habitante, através de multas, suspensões e cassações da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), contabilizando 553.792 infrações em 2020, além de 6.578 acidentes com vítimas, em um índice de 186,54 por 100.000 habitantes. Todos esses dados foram obtidos de acordo com o Anuário Estatístico do Trânsito do Estado de Mato Grosso (MATO GROSSO, 2021). Destaca-se, ainda, que, no ano de 2019, houve a cassação de 3.115 CNH's e, no ano de 2018, foram 2.243, representando um aumento de 38,86% (CUIABANO, 2021).

Nesse ponto, Mortarie e Euzébio (2009) levantam possíveis causas, tais como: a insuficiência na apreensão de alguns dos motoristas que optaram pelo uso de motocicleta, incluindo o não uso do capacete, bem como pela conduta irresponsável de alguns, no caso dos que usam o automóvel, incluindo a direção sob a influência de álcool. A isso se acrescentam outras causas, tais como: a falta de atenção na direção do veículo, a desobediência às regras de trânsito, o excesso de velocidade, assim como os defeitos mecânicos dos veículos.

No que diz respeito à infraestrutura de mobilidade urbana, um dos fatores complicadores, principalmente no âmbito das grandes cidades, destacamos: as deficiências na sinalização, as péssimas condições de muitas vias públicas, um transporte público coletivo deficiente, uma malha férrea insuficiente, assim como a quase insuficiente conscientização sobre o uso do transporte alternativo (bicicletas, por exemplo) (MIRANDA, 2019).

No Brasil, mesmo que desde 1966 tenha sido instituído o Código Nacional do Trânsito, através da Lei n. 5.108/1966 (BRASIL, 1966), o descumprimento de tal Lei faz com que, ainda hoje, a imprudência dos motoristas cause cerca de 90% dos acidentes (BRASIL, 2021), fato que demonstra uma relevância no que se refere às medidas fiscalizadoras, bem como à engenharia de tráfego e ao potencial da educação, olhando para a mobilidade como um requisito fundamental ao exercício da cidadania da população.

Os acidentes de trânsito têm grande relevância na saúde pública, figurando, há muitos anos, entre as principais causas de morte, internações e atendimentos nas unidades de urgência e emergência nos serviços de saúde (OLIVEIRA; DUARTE, 2021). De acordo com Murialdo (2020), durante 2019, no Brasil, morreram cerca de 31.307 pessoas por acidentes de trânsito e, entre janeiro e outubro de 2020, por exemplo, o país registrou mais de 27.839 indenizações pagas por acidentes de trânsito com vítimas fatais, colocando o Brasil entre os dez primeiros países com maior número de mortes causadas por acidentes de trânsito. Além disso, de acordo com Murialdo (2020), os estados com mais casos, por cada 100 mil habitantes, foram os de Mato Grosso e Tocantins.

Com relação aos perfis dessas vítimas, Rizzon e Correa (2020), apontam fatos preocupantes, uma vez que 80% dessas vítimas são do sexo masculino, sendo geralmente o condutor do veículo o mais afetado, seguido pelo pedestre; cerca de 70% das vítimas são jovens entre 18 e 34 anos; na metade dos casos de óbitos ou de lesões permanentes causadas por acidentes de trânsito, no País, os indivíduos têm entre 25 e 44 anos; e 90,5% dessas vítimas estavam em fase economicamente ativa.

No caso do município de Juara, mesmo que os números de mortes no trânsito e de lesões corporais culposas tenham oscilados no período compreendido de 2015 a 2021, conforme dados da Tabela (3), observa-se que, em 2020, registrou-se um recorde na quantidade de mortes. Se se consideram os abalroamentos, choques e colisões ocorridos nesse período pode-se concluir que muitos acidentes ocorreram por causas associadas aos próprios motoristas.

Tabela 4 – Tipos de acidentes no trânsito, no município de Juara e alguns dos seus efeitos (janeiro de 2015 a junho de 2021)

<b>TIPOS DE ACIDENTES</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Abalroamento	99	87	75	100	100	51	29
Atropelamento	11	10	9	18	11	7	4
Atropelamento com animal	4	3	5	4	3	2	2
Capotamento	12	8	4	10	9	4	4
Choque	38	27	20	22	19	12	2
Colisão	44	39	57	63	66	72	44
Outros	24	22	35	19	31	37	25
Tombamento	2	8	8	3	2	6	0
<b>MORTES E LESÕES CORPORAIS POR ACIDENTES</b>							
Mortes no trânsito	3	8	6	3	2	11	1
Lesão corporal culposa no trânsito	52	45	55	40	38	13	11

Fontes: SESP-MT, 2021a; SESP-MT, 2021b).

Em uma outra ponta, está o expressivo estrago econômico advindo desses acidentes de trânsito. Dados do Centro de Pesquisas e Economia do Seguro (CPES), da Escola Nacional de Seguros, mostram que, em 2016, essa perda foi de 146 bilhões de reais; ou seja, 2,3% do PIB nacional no corrente ano (ACIDENTES, 2017). Ao passo disso, para Ruffo (2018), em 2018, se contabilizou um prejuízo de R\$ 96,5 bilhões, no Brasil, somente no 1º semestre. No mesmo estudo, constatou-se que os que mais têm probabilidade de morrer em um acidente de trânsito, no Brasil, são os homens jovens e condutores de motocicletas (RUFFO, 2018). Salienda-se que, para especialistas da área, todo esse prejuízo econômico equivaleria ao que seria gerado na economia pelo trabalho das vítimas, se estes acidentes não tivessem ocorrido. Tratando sobre essa temática, Lira (2011), pontua que:

Os acidentes de trânsito têm um impacto de grande repercussão na morbimortalidade e mortalidade da população brasileira. O aumento da frota ocorrido nos últimos anos, a falta de planejamento urbano e de manutenção das vias públicas aliados a inexperiência de alguns condutores e atitudes de risco como o consumo de álcool ao conduzir veículos engrossam as estatísticas do trânsito brasileiro classificando-o como um dos mais violentos do mundo e transformando-o em um problema de saúde pública (LIRA, 2011, p. 07).

De acordo com o Portal do Trânsito e Mobilidade (2020), nesse ano, chegou ao fim a “Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020”, que tinha iniciado em 2011 e na qual o Brasil foi um dos países mais comprometidos. O objetivo era reduzir em 50% os acidentes de trânsito e as mortes decorrentes deles para o fim de 2020. Para isso, foram implementadas diversas medidas no Brasil, tais

como o lançamento do Pacto Nacional pela Redução dos Acidentes no Trânsito – Pacto pela Vida, em 2011; alteração da Lei Seca n. 11.705/2008 para a Lei n. 12.760/2012; implantação da Resolução n. 517/2015, que altera a Resolução CONTRAN n. 425/2012 e, também, o Art. 148., do Código de Trânsito Brasileiro (VILAS-BÔAS; SILVA, 2015).

No tocante à acessibilidade, entendida como a facilidade, em distância, tempo e custo, para alcançar fisicamente os destinos desejados mediante à conexão de localidades separadas através de um sistema de transporte (ARAÚJO et al., 2011, p. 10), ela é especialmente vital para as pessoas com algum tipo de deficiência. De acordo com o IBGE (2010), cerca de 24% da população brasileira é composta por pessoas com deficiência física que necessitam das condições mínimas de acessibilidade em sua mobilidade. Mesmo assim, no Brasil, existem graves problemas de infraestrutura nos espaços públicos para garantir a segurança e o atendimento às necessidades das pessoas, sobretudo os portadores de algum tipo de deficiência física, pois nas políticas públicas de acessibilidade existem, ainda, diversas questões a serem resolvidas (CAMARGO, 2020a).

Isso indica, pois, o não cumprimento do que está estabelecido na Lei n. 13.146/2015, Estatuto da Pessoa com Deficiência, em (BRASIL, 2015), à(o) qual reitera que o direito ao transporte e à mobilidade precisa ser assegurado a todas as pessoas com deficiência, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, através da identificação por semáforos com sinal sonoro, sinalização tátil de alerta no piso, etc., e da eliminação dos obstáculos e barreiras ao acesso. No trânsito, essas leis buscam equidade e visibilidade a todas as pessoas, respeitando todas suas limitações para que vivam harmonicamente em sociedade.

No trânsito, acessibilidade significa que pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, alcancem e utilizem, com segurança e autonomia, os espaços urbanos e edificações, participando das atividades e utilizando produtos, serviços e informação (ANTT, 2012). Isso implica, pois, dispor de ônibus e automóveis adaptados, guias rebaixadas, marcações nas calçadas, semáforos com sinais sonoros, supressão de quaisquer tipos de barreiras, dentre outras medidas. Por isso, tal como apontara Costa (2015):

Um dos objetivos centrais da acessibilidade é garantir a possibilidade de uso dos espaços da cidade. Para isso, é necessário transportar-se de um lugar para outro. As possibilidades de deslocamento nas áreas públicas,

através do uso dos sistemas de transporte, devem garantir o direito de ir e vir de todos os cidadãos, conforme determina a Constituição Federal de 1988 (COSTA, 2015, p. 11).

Para isso, foi implementado o Decreto-Lei n. 5.296/2004 (BRASIL, 2004), que estabelece que os projetos arquitetônicos e urbanísticos atendam às normas de acessibilidade ABNT, bem como os princípios do desenho universal, criando espaços, artefatos e produtos que atendam de forma simultânea, a todas as pessoas, das quais venham a possuir diferentes características antropométricas e sensoriais, de modo efetivamente autônomo, seguro e confortável, se constituindo nos elementos e/ou soluções que compõem a acessibilidade. Cabe salientar, ainda, que a diversidade de usuários e de formas de utilização de espaços, equipamentos e objetos, levou ao estabelecimento dos sete princípios do desenho universal, na tentativa de proporcionar, a um maior número de pessoas, a utilização de ambientes e/ou produtos de modo seguro, confortável e mais acessível.

Nesse sentido, segundo Carletto e Cambiaghi (2007), alguns desses princípios são: Equitativo/Igualitário, que se refere à utilização por diversas pessoas, independente de idade ou habilidade; o Intuitivo, entendido de fácil compreensão, dispensando experiência prévia, conhecimento e/ou grande nível de concentração; o de Fácil percepção, que é relativo à informação transmitida de forma a atender as necessidades dos usuários; do Baixo esforço físico, concernente à utilização de forma eficiente e confortável, com o mínimo de fadiga muscular; e, com efeito, da dimensão e do espaço para aproximação e uso, referente à dimensão e ao espaço apropriados para aproximação, alcance, manipulação e uso, independente de tamanho de corpo, postura e mobilidade do usuário.

A partir do momento em que se adotam esses princípios, nos projetos realizados em qualquer escala, se passaria a considerar toda uma diversidade de pessoas e, não somente àquelas com deficiência e/ou mobilidade reduzida. Nesse sentido, sobretudo, dentro dessa reflexão, pode-se dizer que:

[...] na segunda década do século XXI, o Brasil ainda enfrenta o desafio de conscientização, da sua população e de quem desenvolve os projetos arquitetônicos, paisagísticos e urbanísticos, da necessidade da inclusão de todas as pessoas. Para que o desenho universal seja disseminado entre os projetistas [é necessário] que haja discussões teóricas de como projetar produtos e espaços para todos [...]. Somente com profissionais capacitados para projetar espaços inclusivos e com a construção destes espaços é que a sociedade pode realmente entender a importância de garantir o direito de todos à participação nos espaços (DORNELES et al., 2013, p. 62).

No Brasil, o Art. 1º da Lei n. 10.098, de 19 de dezembro de 2000 (BRASIL, 2000), estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida, como a supressão de barreiras e obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.

A Comissão Permanente de Acessibilidade e Inclusão destaca, em suma, a importância da identificação visual de acessibilidade nas edificações, espaços, mobiliários e equipamentos urbanos através do Símbolo Internacional de Acesso (SAI), conforme disposto na Figura (5), que segue um padrão internacional de cores e proporções. O símbolo é usado para sinalizar as circulações e acessos para pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, de forma a (re)orientar percursos e utilizar elevadores, rampas, sanitários, telefones, estacionamentos e demais lugares públicos.

Figura 5 – Símbolo Internacional de Acesso (SIA)



Fonte: ABNT-NBR n. 9.050 (2004).

Quanto aos estacionamentos externos ou internos, nas edificações de uso público ou coletivo ou localizados em vias públicas, precisam ser reservados, ao menos, 2% do total de vagas para os veículos que transportam pessoa com deficiência física e/ou visual. O uso indevido dessas vagas gera, no sujeito infrator, as sanções previstas no inciso XVII, do Art. 181, da Lei n. 9.503/1997 (BRASIL, 1997). Nesse sentido, no mínimo, uma das vagas precisa ser demarcada em locais próximos à entrada principal ou ao elevador, com fácil acesso à circulação dos pedestres, com especificações técnicas de desenho e de traçado dentro das normas técnicas de acessibilidade da ABNT. Os automóveis estacionados nessas vagas devem portar identificação em local de fácil visibilidade, sendo confeccionado e

fornecido pelos órgãos de trânsito, os quais disciplinam as características e as condições de uso, no âmbito do que está disposto na Lei n. 7.405/1985 (BRASIL, 1985).

Para dirigir veículos, as pessoas com deficiência física, precisam ter um suporte nos Centros de Formação de Condutores, através de tecnologias que lhes permitam o aprendizado. Além disso, todo o material utilizado nas aulas teóricas, que incluam audiovisual, devem ter legendas e tradução em Língua Brasileira de Sinais (LIBRAS) (SOUZA et al., 2016). Além disso, no momento da contratação de um seguro auto, conforme o caso é possível incluir algumas coberturas adicionais. Contudo, esse candidato com deficiência é encaminhado para um exame médico especial onde se avalia a necessidade desse condutor, indicando se haverá – ou não – adaptações veiculares necessárias para cada caso (COMO FUNCIONA, 2019).

A partir de sua habilitação em mãos, esses autores sociais e/ou representantes legais, passam a ter benefícios fiscais, tais como na hora de comprar um carro, por exemplo, podendo ter a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para automóveis de passageiros e/ou de uso misto, fabricados no Brasil. Essa isenção se estende ao condutor do deficiente, quando for o caso, esse benefício é exercido uma vez a cada dois anos (COMO FUNCIONA, 2019).

Tem-se, ainda, a isenção do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) em operações de crédito na compra de automóvel, o qual é destinado ao transporte de pessoas com deficiência. Porém, esse benefício somente é válido na aquisição do primeiro carro novo, fabricado inteiramente no Brasil. Há, ainda, a isenção do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) para carros com até 127 cavalos, para o uso exclusivo do comprador com deficiência e, por fim, há a isenção do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) (LIRA, 2021).

Quanto às necessidades de adaptação, o Art. 147-A, do Código de Trânsito Brasileiro, estabelece que os Centros de Formação de Condutores e os Órgãos Estaduais de Trânsito (DETRAN's), garantam, por exemplo, aos candidatos com deficiência auditiva, a acessibilidade de comunicação em todas as etapas do processo de habilitação, incluindo o material didático audiovisual utilizado em aulas teóricas dos cursos e os serviços de intérprete da Libras, para acompanhamento em

aulas práticas e teóricas (BRASIL, 1997). Nessa mesma linha, a Lei n. 13.146/2015 (BRASIL, 2015), dedicada à Inclusão da Pessoa com Deficiência, estabelece, dentre outras coisas, que os Centros de Formação de Condutores (CFC) devam reservar ao menos um veículo adaptado para a pessoa com deficiência, durante o tempo de ensino da prática de direção veicular.

Além disso, no transporte rodoviário, é obrigatório terem assentos reservados para deficientes e seus acompanhantes, bem como os veículos rodoviários automotores modificados e/ou fabricados artesanalmente devem ser inspecionados conforme a Portaria INMETRO n. 30/2004 (BRASIL, 2004). Paralelamente a isso, elevadores e/ou rampas para auxiliar o transporte de deficientes físicos que utilizem cadeira de rodas no embarque e desembarque, de acordo com a norma ABNT-NBR n. 14.022/2011 (ABNT, 2011), veículos com plataforma elevatória veicular, urbanos e rodoviários, precisam passar por uma inspeção integral de segurança veicular.

A Lei Federal n. 8.899/1994 (BRASIL, 1994) estabelece, ainda, a concessão de passe livre ao sistema de transporte coletivo interestadual às pessoas com deficiência que sejam comprovadamente carentes; as empresas precisam e devem reservar duas vagas nos ônibus para os passageiros com essas características. Além disso, tanto a frota de veículos, quanto a infraestrutura de serviços, precisam ser acessíveis, conforme as Normas Técnicas de Acessibilidade da ABNT, NBR n. 14.020 (BRASIL, 1997) e NBR n. 14.021 (BRASIL, 2005). Já no tocante ao atendimento à pessoa com deficiência, bem como aos idosos com idade igual ou superior a 60 anos, gestantes, lactantes, pessoas com crianças de colo e obesos, o Art. 9º da Lei n. 10.048/2000 (BRASIL, 2000) prevê a necessidade de concessão de atendimento prioritário.

Quanto ao escopo de pesquisa, Juara-MT, dados encaminhados por Paredes (2021) trazem que em um universo de 21.783 usuários/cadastrados, no polo do Sistema Único de Saúde (SUS) Juara-MT, há 986 pessoas com deficiências diversas, das quais: deficiência auditiva (120); física (435); intelectual/cognitiva (211); visual (372) e; outras, (155). Essas pessoas devem se locomover, segundo o Plano Municipal de Saneamento Básico (PMSB), em uma cidade com 290Km de ruas abertas, onde 180km são vias pavimentadas e outros 110km não pavimentadas (LIMA; MODESTO-FILHO; MOURA, 2017). Além disso, como mostrado na Figura

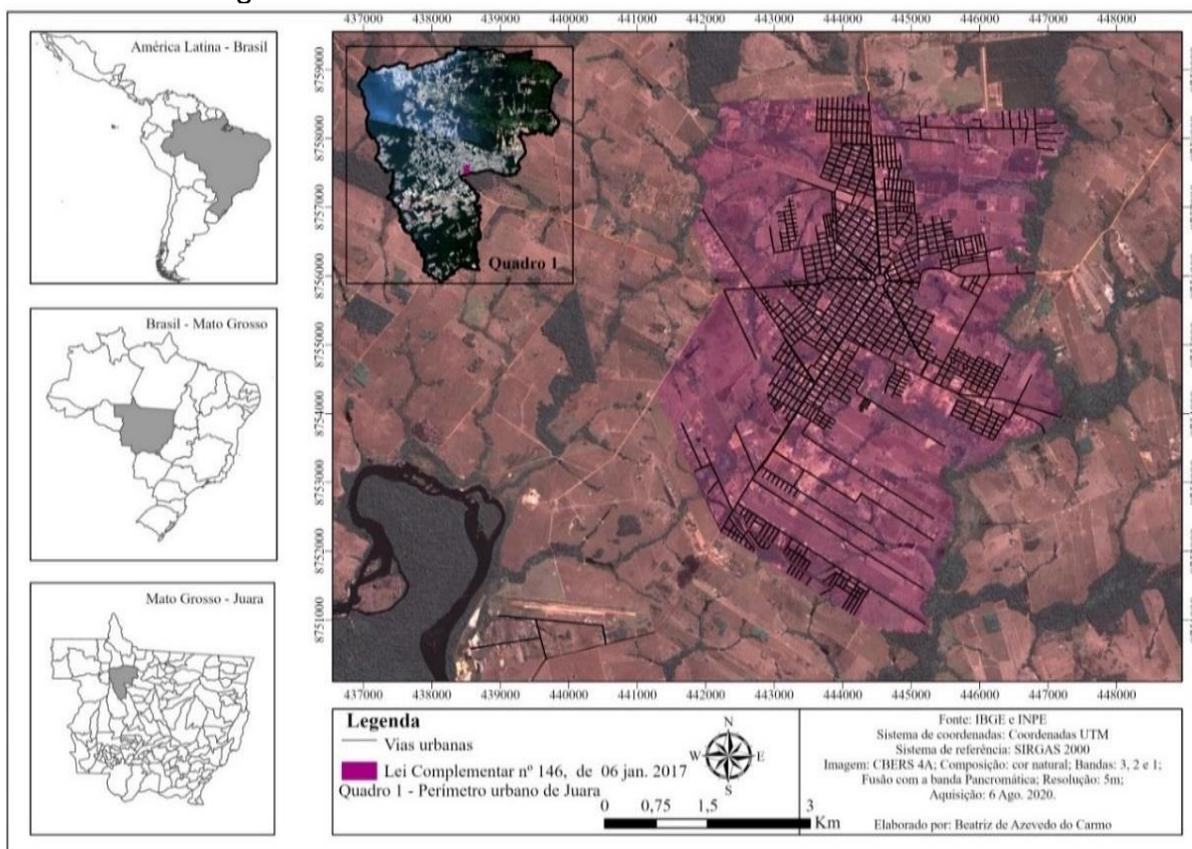
(6), Juara apresenta um modelo de traçado urbano radiocêntrico<sup>13</sup>, ruas que partem do centro e se dirigem radialmente para o limite externo da cidade, além das vias dispostas em forma concêntrica, que estabelecem a conexão das vias radiais.

Desde 2006, com a aprovação da Lei Complementar n. 015/2006 (PREFEITURA MUNICIPAL, 2006a) a cidade conta com um Plano Diretor que é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana. Como aponta o seu Art. 3, esse Plano Diretor é composto por outras leis complementares como a Lei Complementar n. 17/2006 sobre Uso e Ocupação do Solo no Município (PREFEITURA MUNICIPAL, 2006b) e a do Sistema Viário do Município (JUARA, 2006). Nelas se estabelecem diretrizes para o planejamento e o zoneamento urbano (incluindo a delimitação da estrutura viária, localização das instituições públicas, padrões residenciais, atividades comerciais e de serviços, locações especiais como o cemitério, por exemplo).

---

<sup>13</sup> Este padrão foi muito presente, ao longo da história, desde o período da antiguidade aos dias atuais. [...] praças, igrejas e/ou centros político-administrativos comumente são os elementos mais comuns na localização central [...]. Em termos gerais, a delineação dentro da distribuição radial das ruas se objetiva evidenciar um determinado elemento e/ou local que tem grande relevância econômica política, religiosa e/ou simbólica dentro do conjunto urbano (LAMAS, 1993).

Figura 6 – Modelo radiocêntrico da cidade de Juara-MT



Fonte: Organizado pela autora (2021).

Para Dallari e Ferraz (2006), entende-se, por Zoneamento do Uso e Ocupação do Solo, toda divisão de áreas do território municipal dentro de zonas de usos e de ocupações distintas, seguindo critérios de uso predominante e na aglutinação de usos afins e na separação de usos conflitantes, se objetivando uma ordenação do território além do desenvolvimento urbano para o bem-estar comum (DALLARI; FERRAZ, 2006).

O Plano Diretor norteia todo o desenvolvimento urbano para que a cidade cumpra sua função social, garantindo o interesse geral sobre os interesses particulares mediante regras que devem ser seguidas por todos, em relação à ocupação dos espaços da cidade, sobre as áreas de proteção ambiental, em relação às alturas máximas de casas e de prédios e a não invasão dos espaços públicos de lazer, tais como as praças (GAMBA, 2016). Nesse sentido, de acordo com Gamba (2016):

O zoneamento urbano, principal ferramenta a disposição do administrador Municipal, tendo por finalidade estabelecer as diretrizes para o uso, repartição do solo e, ocupação dos espaços urbanos da cidade em

concordância com as estratégias da política urbana estabelecida no Plano Diretor Municipal [...]. Através do plano de zoneamento urbano, a gestão pública poderá planejar a cidade dividindo e classificando em zonas com uso e ocupação previamente planejados tendo por base experiência francesa (GAMBA, 2016, p. 62-63).

A referida Lei Complementar n. 17/2006, detalha as diretrizes estabelecidas pelo Plano Diretor, definindo as atividades que podem – ou não – serem praticadas em cada uma das ruas da cidade e determinando se será permitido – ou não – a abertura de um comércio ou uma indústria, bem como se há possibilidade de construção de moradias em uma determinada rua ou bairro, além do espaço necessário entre edifícios e outras disposições.

Uma concentração de atividades nos espaços dos centros urbanos, quando trazida a um modelo radiocêntrico de urbanização pode gerar, por exemplo, um congestionamento de pessoas e/ou de interesses em um único polo, pois ainda que haja o desenvolvimento de subcentros, o núcleo central da cidade de Juara é o principal destino dos moradores e de diversas outras pessoas vindas de outros estados. Por isso, Juara vem enfrentando um processo semelhante ao vivenciado pela maioria das cidades brasileiras, devido ao intenso ritmo de urbanização sem os devidos planejamentos acerca da expansão da cidade. Sobre essa afirmação, Carvalho (2017), pontua que:

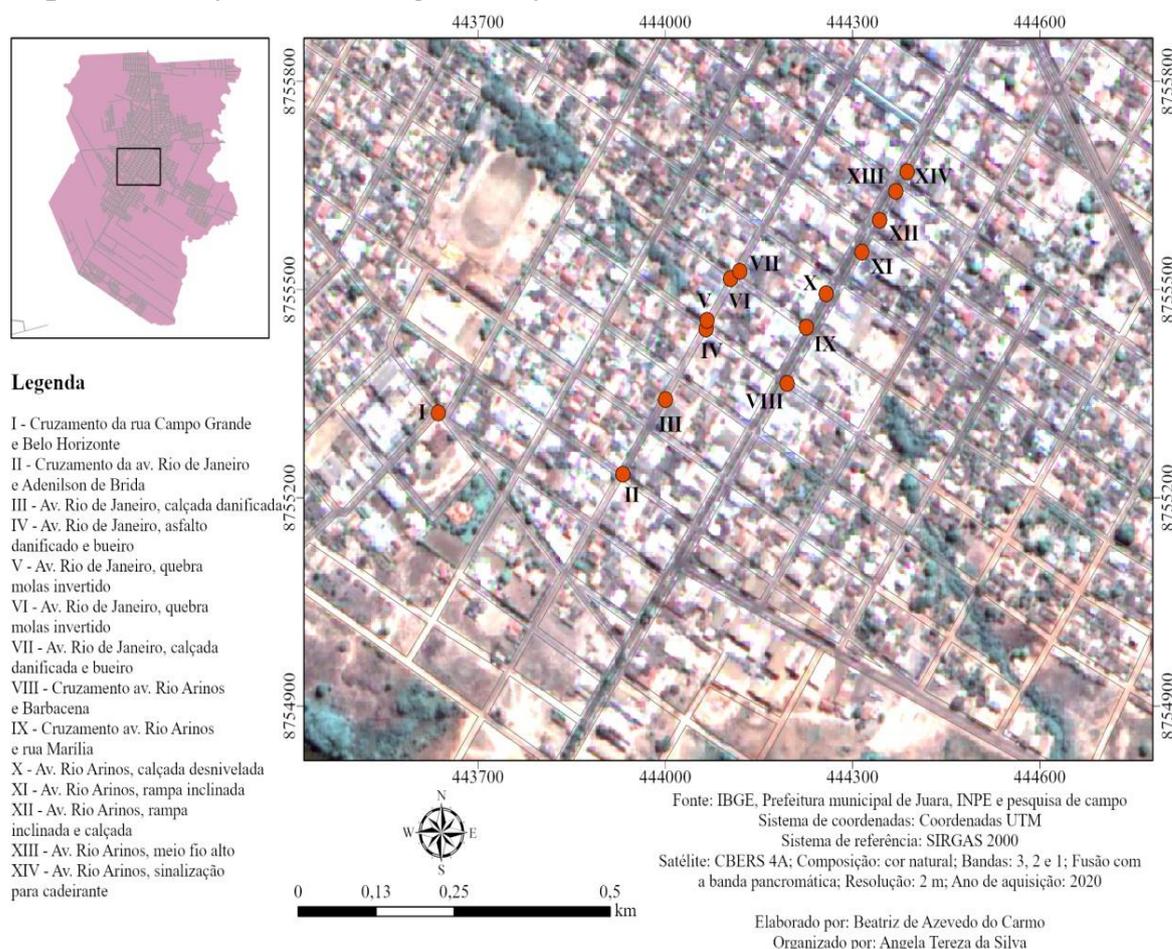
[...] pensar em políticas públicas voltadas à boa fluência de deslocamentos nas cidades é um dos grandes desafios dos gestores públicos. Contudo, alguns temas devem merecer maior destaque quando se pensa em sistema de transportes [como] a acessibilidade e a mobilidade urbana (CARVALHO, 2017, p. 47).

Essa situação da cidade de Juara é refletida no trânsito, pois dificulta o cumprimento da sua função social. Desse modo, as ponderações de Araújo et al. (2011): asseveram que “A realização da função social do trânsito passa necessariamente pelo atendimento às demandas dos seus participantes por acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida” (ARAÚJO et al., 2011, p. 01). Ou seja, não basta apenas colocar pisos táteis, construir calçadas planas ou instituir audiodescrições quando a adaptação realizada não puder chegar a todos os que necessitam. Por exemplo, aos bairros da periferia de Juara, a acessibilidade sequer chegou, está restrita apenas a prédios públicos e mais modernos que foram construídos com vistas à acessibilidade.

De outra parte, muitas ruas do município de Juara não são nada amigáveis aos deficientes. Uma situação típica do Brasil, onde apenas 4,7% das calçadas são acessíveis para pessoas com deficiência física, segundo dados do IBGE (2010) é das grandes cidades, tais como São Paulo com somente 9% das calçadas acessíveis (ARIAS, 2019). Desse modo, o fato é que no Brasil são poucas as cidades que possa ser apontada como um modelo de acessibilidade, a exemplo, de Curitiba, que foi premiada por ser uma cidade acessível. As calçadas, chamadas formalmente de 'passeios', quando destinadas ao uso público, têm a função de possibilitar aos cidadãos o ir/vir com liberdade, autonomia e, sobretudo, segurança. Mas, a manutenção das calçadas é de responsabilidade do proprietário e/ou responsável do imóvel da proximidade a ela, sejam moradores e/ou entidades privadas, tais como comércios, condomínios, além dos organismos governamentais, dentre outros.

Muitos são os obstáculos que atrapalham a mobilidade urbana, em muitas cidades brasileiras, como é o caso da cidade de Juara-MT, que foi analisado in loco os problemas em algumas de suas avenidas, ruas, entre outros, dificultando a acessibilidade para seus usuários. Na Figura (7), apresenta a espacialização das áreas, que foram observadas.

Figura 7 – Mapa de localização dos pontos observados na cidade de Juara-MT



Fonte: CARMO (2022), com base em dados do IBGE.

A situação de algumas calçadas na cidade de Juara é mostrada na Figura (7), onde a imagem A, avenida Rio de Janeiro, sentido Igreja Matriz, lado direito da via, mostra uma via destruída e sem os reparos necessários, impossibilitando a trafegabilidade de pessoas com deficiência. Na imagem B, avenida Arinos, sentido Praça dos Colonizadores, lado direito da via, a calçada tem rampa, porém, é bastante ingrime, além da calçada estar desnivelada e, parte dela, é utilizada no comércio. Tudo isso contradiz o que está normatido na ABNT-NBR n. 9.050 (ABNT, 2020).

A imagem C da Figura (8) (Av. Arinos no sentido Acrivale, lado direito da via) mostra uma calçada com uma parte bem ingrime, e elevação acentuada. Finalmente a imagem D (que também corresponde à avenida Arinos, sentido Praça dos Colonizadores, lado direito da via) mostra um grande desnível na rampa e na calçada, além de que o meio fio está elevado.

Figura 8 – Situação das calçadas na malha urbana em Juara



Fonte: A Autora (2021).

Mesmo que na cidade de Juara as especificidades da calçada ou do passeio sejam definidas pelas leis municipais concernentes ao Plano Diretor e pela Lei Federal n. 10.257, de 10 de julho de 2001 (BRASIL, 2001), a cidade mostra ruas esburacadas, rampas destruídas e/ou inacabadas, calçadas sem espaço para cadeirantes, banheiros públicos sem as devidas adaptações, estabelecimentos sem elevadores, e pontos de ônibus sem estrutura. Salienta-se, no caso das calçadas, que o código de edificações do município de Juara-MT (JUARA, 2006), estabelece que quando elas estiverem em mau estado de conservação, o município deve intimar os proprietários a repará-los no prazo máximo de 90 dias (e quando o mau estado for resultante de obras executadas por órgão público, os reparos ocorrerão por conta deste).

Os revestimentos da maioria das calçadas se apresentam em bom estado de conservação; entretanto, em muitos trechos foram identificadas irregularidades, como a existência de rachaduras e de abaloamento ocasionadas pelas árvores

existentes, além de remendos, buracos, e da inexistência de revestimento em muitos locais.

Isso mostra o descaso das autoridades locais e a situação geral do Brasil, pois como apontaram Santos et al. (2017), o planejamento nas cidades não prioriza a qualidade das calçadas como espaços públicos, “[...] mesmo com a diversidade de atores envolvidos no seu uso (como as empresas de água e esgoto e as de energia), que não assumem inteiramente o compromisso” (SANTOS et al., 2017, p. 07). Dessa forma, como dissera Ghiraldi (2014):

[...] a inadequação das vias e prédios públicos restringe o direito de ir e vir e inibe a participação e a integração das pessoas com deficiência, que, por conseguinte, não podem exercer plenamente sua cidadania e se veem afetados em sua dignidade. Assim, as pessoas que não podem utilizar, por exemplo, parques, ruas e praças, bens de uso comum, têm, na prática, o seu direito de locomoção violado, decorrente da ação ou da omissão do poder público (GHIRALDI, 2014, p. 54).

A situação descrita para Juara mostra, também, o descumprimento da Lei n. 10.098/2000 (BRASIL, 2000), e do Art. 15 do Decreto n. 5.296/2004 (BRASIL, 2004), que estabelecem normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. O disposto nessas legislações é regulamentado em normas técnicas como a ABNT-NBR-9.050 (ABNT, 2020), que estabelece critérios e parâmetros técnicos, seja para o projeto, a construção, a instalação ou a adaptação do meio urbano e rural e das edificações às condições de acessibilidade, bem como a ABNT-NBR 16.537 (ABNT, 2016) que disciplina a sinalização de piso tátil; que é muito importante na mobilidade do deficiente visual.

Também se descumpre a Complementar de Edificações do Município (JUARA, 2006), que contempla a manutenção de uma faixa longitudinal contínua de cerca de um metro, revestida com material análogo ao utilizado no restante da calçada, sendo destinada à circulação de cadeiras de rodas (e nas esquinas deverá ser executado rebaixo do meio-fio para cadeiras de rodas). As calçadas da cidade são, portanto, um desafio diário para quem tem dificuldades de locomoção.

Quanto aos pisos das rampas, eles devem atender às condições de revestimento e acabamento com superfície estável, firme, regular, não trepidante (esses elementos constituem a rota acessível, de acordo com a citada norma ABNT-NBR 9.050) (BRASIL, 2020). Essa norma ainda atenta para se evitar uma

padronização na superfície do piso que cause sensação de insegurança (por exemplo, estampas que, pelo contraste de desenho ou cor, passem a impressão de tridimensionalidade). Carletto e Cambiaghi (2016), trazem que:

Alguns municípios brasileiros, no entanto, têm adotado ações para transferir a responsabilidade financeira das calçadas aos proprietários de imóveis lindeiros [...]. Essa atitude pode resultar no uso nocivo da calçada, dando ao cidadão a prerrogativa de construir passeios que sejam de utilidade sua e não da sociedade, como vemos nos calçamentos que são apenas rampas para entrada de carros, totalmente inacessíveis e sem nenhuma padronização (CARLETTO; CAMBIAGHI, 2016, p. 06).

Dessa forma, problemas como declives, degraus, rampas e a falta de padronização que obstaculizam a passagem das pessoas com deficiência (inclusive os indivíduos de Distrofia Muscular de Becker e Duchenne), os obriga a utilizar o leito da rua, que é mais movimentado e perigoso, como elencado por Rodrigues (2020).

Outro problema em Juara é aquele levantado por Camargo (2020b): a existência de postes e bancas de jornal que limitam sobremaneira a circulação em horários de pico, havendo ainda uma concorrência de mesas e cadeiras de bares e lanchonetes que se estendem para este espaço público (ocorrendo muitas vezes ainda bicicletas, motos e patinetes elétricos que são estacionados no meio da calçada). Esta invasão das calçadas é mais uma barreira para o deslocamento dos pedestres.

Ademais, também influencia, negativamente, na mobilidade dos portadores de deficiências, em Juara, a presença de quebra-molas invertidos e próximos de bueiros, como mostrado na Figura (8), onde a imagem A mostra um quebra-molas invertido na Avenida Rio de Janeiro que traz complicações para veículos e pedestres (pois as calçadas periféricas são elevadas em relação a eles, atrapalhando a movimentação das pessoas com deficiência, especialmente os indivíduos com Distrofia Muscular).

Na imagem B (esquina do comércio City Gás), ao lado do quebra-molas invertido há uma calçada com bueiro que dificulta o acesso e a mobilidade, principalmente para os citados com Distrofia Muscular. Na imagem C se mostra um quebra-molas invertido com acentuado desnível em relação à calçada, causando danos para veículos, motoristas e pedestres. Finalmente, a imagem D (Av. Rio de

Janeiro, sentido Igreja Matriz) mostra o lateral da rua danificada, e boeiro aberto, com uma leve cratera exposta.

Figura 9 – Quebra-molas invertidos na Avenida Rio de Janeiro



Fonte: Autora, 2021.

Na Figura (9D), é destacada a presença de bueiro no cruzamento da via, tampa improvisada na travessia tipo grade (que está localizado ao lado da calçada de um estabelecimento comercial); este caso representa não somente um obstáculo, mas uma grave situação de perigo a todos os transeuntes naquele local.

Nessa área a construção de canaletas no meio da rua, numa área central da cidade, gerou algumas reclamações dos moradores, empresários e usuários da via. O quebra-molas invertido foi construído na Avenida Rio de Janeiro devido ao fato de não haver sistema de drenagem e a água da enxurrada se acumular ao longo da rua no período das chuvas. O método pode ser visto como dispositivo de segurança, pois obriga aos usuários da via a diminuir a velocidade e o risco de acidentes.

Cabe destacar que várias tentativas foram realizadas no sentido de resolver a problemática das enxurradas na Av. Rio de Janeiro (no trecho entre o cruzamento com a Rua Barbacena e a Rua Marília que fica totalmente alagado quando ocorrem chuvas fortes e, junto a isso, os inúmeros bueiros abertos expõem os usuários a acidentes (CARDOZO, 2021), sendo uma barreira de acesso especialmente para os pedestres com mobilidade reduzida.

Quanto aos cruzamentos, que distam cerca de 500 metros dos semáforos (a avenida principal possui dois), devido ao intenso número de veículos transitando, nestes cruzamentos há grande fluxo, sendo várias as situações de risco para as pessoas com deficiência nestes locais, como mostrado na Figura (10).

Figura 10 – Panorama dos cruzamentos na cidade de Juara



Fonte: Autora 2021.

Na Figura (10), a imagem A mostra o cruzamento da Av. Rio Arinos com a Rua Barbacena. Mesmo estando sinalizada, os veículos que estão no sentido da direita em direção à Praça dos Colonizadores tem que esperar os carros que vem da Rua Barbacena para cruzar ou fazer retorno. Dessa forma, alguns condutores de

veículos param na faixa de pedestre, dificultando a sua mobilidade (principalmente aqueles com deficiências como os indivíduos de Distrofia Muscular).

A fiscalização do trânsito em Juara fica a cargo da Polícia Militar e pelo Conselho Municipal de Trânsito, criado pela Lei Municipal n. 2.893, de 24 de março de 2021, que instituiu ainda o Fundo Municipal de Trânsito, essa Lei traz no seu Art. 1º:

Fica instituído o Fundo Municipal de Segurança e Educação do Trânsito - FUMSET, vinculado à Secretaria Municipal de Cidade, ou outra que vier substituí-la, destinado ao financiamento de ações voltadas ao desenvolvimento e segurança do trânsito, nas áreas de sinalização, engenharia de tráfego, engenharia de campo, fiscalização, policiamento e educação no trânsito, em conformidade com a respectiva política municipal (JUARA, 2021, não paginado).

A imagem B corresponde ao cruzamento da Avenida Rio Arinos com a Rua Marília. Apesar de ser também sinalizada, os veículos que estão no sentido da direita em direção à Acrivale tem que esperar os carros que vem da Rua Marília para cruzar ou fazer retorno; isso faz com que ocorra a mesma situação descrita no cruzamento da Avenida Rio Arinos com a Rua Barbacena.

O cruzamento mostrado na imagem C corresponde à Rua Campo Grande com a Rua Belo Horizonte). Nele falta sinalização (apenas há uma faixa de pedestre), sendo que o fluxo do trânsito é intenso, pois fica nas proximidades de alguns órgãos como a Ciretran, o Fórum, o INSS e o antigo PAM (Pronto Atendimento Médico), que foi reativado como Centro de Tratamento da Covid-19. Além disso, a rua mais à frente faz uma bifurcação.

A imagem D corresponde ao cruzamento da Av. Rio de Janeiro com a Rua Adenilson de Brida. Também sem sinalização (provocando que na esquina do NI Auto Service, de apenas uma mão, os condutores de veículos e motos entrem na contramão); além disso, esse trecho não possui faixa de pedestre, mesmo com intenso fluxo de veículos e motos. Cabe destacar que o Centro de Fisioterapia da Prefeitura (utilizado por pessoas com deficiência, inclusive os indivíduos de Distrofia de Becker e Duchenne) está localizado próximo ao referido cruzamento.

A faixa de pedestres se configura como uma demarcação transversal às pistas de rolamento de veículos que objetiva a ordenação e a indicação dos deslocamentos dos pedestres na travessia da via, servindo ainda como advertência aos condutores de veículos sobre a necessidade de redução da velocidade, para garantir dessa forma sua segurança e a dos outros usuários da via (CPA, 2003).

A ABNT-NBR 9.050 (ABNT, 2020) estabelece que a largura da faixa de pedestres vem a ser determinada pelo fluxo de pedestres no local (e ainda as calçadas precisam ser rebaixadas junto às travessias de pedestres).

Na ocorrência de um motorista vir a desrespeitar os pedestres, e estes vierem a saírem da mesma, aquele que estiver nessa faixa de pedestres “acessível” ficará para trás, podendo resultar no atropelamento deste com risco de morte, já que há casos de portadores de deficiências que não conseguem correr.

Outra forma de atender a todos os pedestres (e especialmente aos portadores de deficiências físicas) quanto à travessia da rua é a construção de faixas elevadas (faixa de pedestres que fica no próprio nível da calçada, ou seja, seu desnível é junto à pista de rolamento dos automóveis) como a que aparece na Figura (11).

Esse recurso é ainda inexistente na cidade de Juara, mesmo sendo de custo de execução menor (servindo como um “quebra-molas”) e também obrigar os motoristas de veículos a fazerem a redução da velocidade.

Figura 11 – Exemplo de faixa de segurança elevada



Fonte: Ministério das Cidades, 2021.

Em relação às características construtivas do meio-fio (um elemento pré-moldado em concreto destinado a separar a faixa de pavimentação da faixa de passeio) nas ruas e avenidas de Juara destaca-se que, além de serem altos, apresentam um notável desnível com relação à calçada (mesmo aqueles que ficam

nos locais de comércio, como mostrado na imagem da Figura (12). Salieta-se que, segundo a NBR 9.050 (ABNT, 2020), a altura do meio fio deve corresponder a 15cm.

Figura 12 – Meio fio alto, com acessibilidade ineficiente na Av. Rio Arinos



Fonte: Autora (2021).

Note-se que o meio-fio da Figura (12), mesmo estando nivelado com o restante da calçada, apresenta grande altura, elevada deterioração e ausência de rampa de acesso à calçada (a rampa de acessibilidade busca permitir o acesso de todas as pessoas (incluindo as de mobilidade reduzida) a circular com conforto).

Essa situação é também característica no caso das sinalizações para cadeirantes, pois mesmo que sejam colocadas, não existe rampa que possibilite o acesso à calçada daqueles que descem de um veículo (como os indivíduos com Distrofia Muscular ou qualquer outra pessoa com deficiência). A Figura (13), mostra esse problema no caso de uma sinalização para cadeirantes na Av. Rio Arinos (próximo ao Banco do Brasil).

Figura 13 – Sinalização para cadeirantes na Avenida Rio Arinos



Fonte: Autora (2021).

Conforme apresentado na Figura (13), para a travessia de pedestre (inclusive onde há presença de semáforos e de canteiro central), existe carência de rampas de acesso às calçadas, as tornando um local perigoso para as pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, por ser uma via muito movimentada nos dias úteis e em horário de pico.

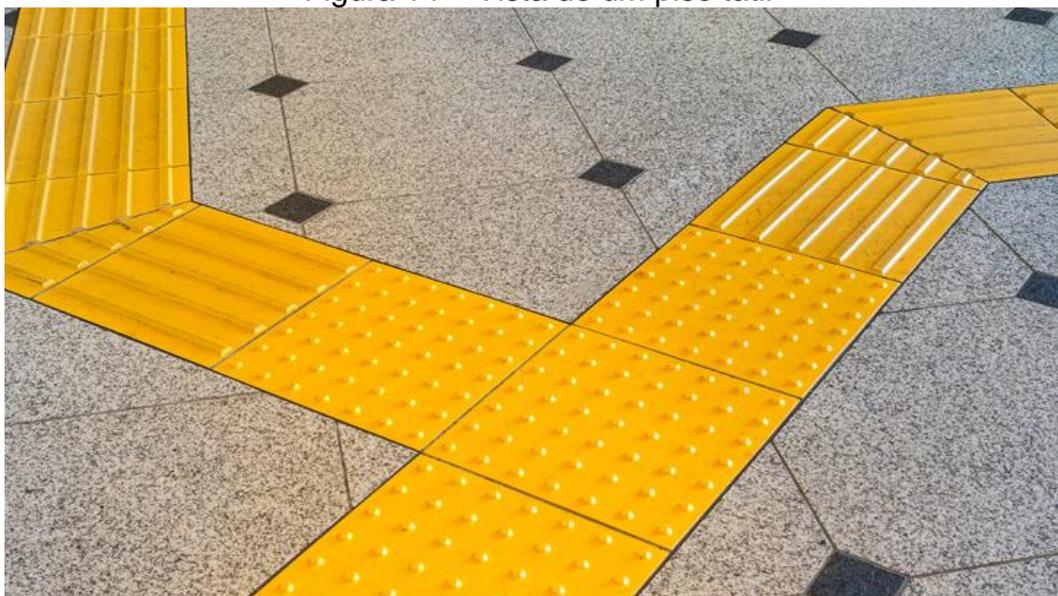
No cumprimento das normas de acessibilidade, nesse caso, uma rampa de acessibilidade e que o estabelecimento tenha estrutura com sinalizações adequadas para que os usuários com mobilidade possam se locomover, seja com cadeiras de rodas ou muletas, quando for o caso. É sempre importante se atentar sobre os desníveis do piso. A NBR 9050 (NRB, 2020) determina que esses trechos tenham ao menos 1,20 m de comprimento, com a inclinação transversal (perpendicular ao eixo do caminhamento) de até 2% para as rampas internas e 3% para as rampas externas. Além dos patamares, é obrigatório que todas as rampas tenham corrimãos integralmente. No caso pesquisado, somente rampas nos órgãos públicos averiguados tem corrimãos, como no caso da agência do Banco do Brasil na Avenida Rio Arinos.

No tocante às vagas de estacionamento para veículos que conduzam pessoas com deficiência e com dificuldade de locomoção, nos trechos analisados

foram encontradas poucas (ainda que sinalizadas), não representando uma quantidade satisfatória para o número de deficientes da cidade.

No caso dos atores sociais que tem deficiência visual, eles precisam de um ambiente com sinalização tátil (em relevo ou na linguagem Braille), como no exemplo da Figura (14):

Figura 14 – Vista de um piso tátil



Fonte: Wat Qualidade Acessível, 2019.

Outra recomendação importante é dispor de sinalização sonora para os deficientes visuais com o intuito de alertar de perigos e (re) orientá-los para onde está instalada a plataforma de acessibilidade e/ou demais equipamentos para a locomoção.

Como observado nesta pesquisa, é muito comum se deparar, em pleno centro da cidade, com numerosos desníveis, buracos, lixeiras, bueiros destampados e pisos escorregadios, fatores que limitam e segregam aos portadores de distrofias musculares como as de Duchenne e de Becker, pois de acordo com as considerações de Alves (2015):

[...] a dificuldade da pessoa com deficiência em transitar pela cidade não reside somente no transporte coletivo, mas também nos elementos que a compõem, nos seus percursos, no seu mobiliário e nos sujeitos que fazem parte do espaço urbano (ALVES, 2015, p. 123).

Dessa forma, os trechos estudados (Avenida Rio Arinos, Rua Barbacena, Praça dos Colonizadores, Rua Marília, Rua Campo Grande, Rua Belo Horizonte,

Avenida Rio de Janeiro e Rua Adenilson de Brida), que conformam um setor de intenso fluxo de pessoas, veículos e mercadorias, não estão aptos para receber pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, faltando leis específicas no município, como a Lei do pedestre, já presente em muitas cidades.

Nesse ínterim, nas vias que estão sob jurisdição da Prefeitura cabe a esta, por meio dos órgãos competentes, a fiscalização do cumprimento da legislação e das normas pertinentes sobre acessibilidade. Entretanto, na visita à Secretaria de Planejamento De Trânsito Urbano Alzira Maria Piva, não foi possível o recolhimento de dados porque “[...] até hoje todas as alterações têm sido realizadas para solucionar os problemas conforme surgiam”, ou seja, sem procedimentos técnicos de planejamento, pois “[...] isso demandaria questões burocráticas”. Conforme conversa aleatória com funcionário da secretaria de trânsito urbano.

Em razão do encontrado nesta pesquisa, e em face do valor do trânsito na vida dos cidadãos, evidencia-se que o município (e também as empresas) deve priorizar a implementação de ações como: investimentos em infraestrutura viária e engenharia de trânsito; melhorar a sinalização; transporte público coletivo de qualidade; incentivos à Educação do trânsito nas escolas; cursos gratuitos em EAD (Ensino a Distância) e/ou presencial a candidatos a habilitação e/ou renovação da CNH; capacitação periódica dos instrutores de centros de capacitação de condutores (autoescolas); melhor sistema semaforico, calçadas com acessibilidade, faixas de pedestres; pavimentação de qualidade e renovação asfáltica das vias; obstáculos para redução de velocidade; e algo muito importante no trânsito: a fiscalização constante.

#### **4.3 A Distrofia Muscular e o trânsito urbano em Juara: análise das entrevistas realizadas**

Na seção anterior, foram apresentados problemas de acessibilidade como calçadas desniveladas, calçadas deterioradas, meio fio alto, bueiros quebrados próximos às vias de circulação para pedestres, motos, veículos, ciclistas afetando de certa forma a acessibilidade para pessoas com Deficiência. Cabe ressaltar que a acessibilidade é direito a todos os cidadãos, porém, as pessoas com Deficiência, são as mais prejudicadas em razão de suas deficiências, tendo, assim, a sua

mobilidade reduzida, já foi dito anteriormente que no município são distintos os casos, porém o foco da pesquisa são os pessoas com Distrofia Muscular de Duchenne (DMD) e Distrofia Muscular de Becker (DMB).

Afinal, a cidade é pensada para quem? O direito à cidade é um direito humano e coletivo. Porém, no processo de construção das cidades, se configurou uma desordem. Sposito (2020) relaciona ao papel do Estado em determinadas circunstâncias, pois o mesmo não elaborava mais plano, nem regulamentos, tampouco fiscalizava as formas pelas quais a cidade vinha sendo produzida. A cidade resultou de um processo histórico, como formas espaciais produzidas socialmente e que mudam efetivamente em seus objetos. Embora, o problema ocasionado na malha urbana, à cidade, tem seus proveitos, considerada um lugar de encontro e ocupação.

A questão, muitas vezes, é a ineficiência de planejamento urbano executado apenas para uma parcela da população, pois a outra parte da cidade é feita ilegalmente, causando o alargamento da segregação socioespacial em razão de um sistema relacionado à exploração que se estabelece entre aqueles que detêm o poder sobre os meios de produção e os que não possuem acesso. Na obra de Lefebvre (2001), o Direito à cidade, é elucidado que:

[...] se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade) estão implicados no direito à cidade (LEFEBVRE, 2001, p. 134).

Desse modo, pensar a cidade de Juara-MT na perspectiva das pessoas com deficiência principalmente para os indivíduos com Distrofia Muscular, é dar visibilidade aos mesmos, uma vez que estes fazem parte de uma minoria que também compõe a sua participação como cidadão, e não tem acesso adequado à cidade. Em congruência disto os autores Almeida; Giacomini; Bortoluzzi (2013) elucidam que a cidade deve ser pensada para todas as pessoas, principalmente nas questões condizentes à mobilidade urbana e acessibilidade.

Sendo assim, ressalta-se que assim como a cidade, a acessibilidade, deve ser pensada para coletividade, com um olhar cuidadoso e especial para as Pessoas com Deficiência (PcD), uma vez que estes sofrem com diversos obstáculos físicos, sociais, configurando, assim, uma das formas da segregação socioespacial, que em

tese é “[...] um processo que fragmenta as classes sociais em espaços distintos da cidade” (CAVALCANTI; ARAÚJO, 2017, p. 140).

Em consonância com o pensamento dos autores anteriores, Carlos (2013) descreve que a segregação é vivenciada na dimensão do cotidiano e pode se apresentar de diferentes maneiras/formas, seja nos aspectos inerentes às condições de moradia, no transporte, na acessibilidade, na deterioração e/ou diminuição dos espaços públicos. Percebe-se então que a segregação socioespacial extrapola outras dimensões, implicando ao cidadão o direito pelo habitar e pelo usufruto de outros espaços da cidade. Porém a segregação socioespacial irá acontecer em diferentes intensidades, isto é, de acordo com a realidade geográfica que os sujeitos estão inseridos dentro do espaço urbano da cidade, outro fator determinante são as condições econômicas e sociais e modos de vidas vivenciados, trazendo assim questões hegemônicas nos modos de produção de vida urbana.

Corroborando com isto, Villaça (2001), defende que a segregação é um processo que envolve diferentes classes/camadas sociais e que estas se concentram em diferentes regiões, ou conjuntos de bairros das metrópoles. No caso, o pensamento do autor não está errado, porém isso é uma realidade que abrange também cidades pequenas no Brasil afora, como é o caso da cidade de Juara-MT.

A questão é que as desigualdades sociais acentuam a segregação socioespacial e reforçam a supressão dos indivíduos ao acesso à cidade. “Portanto, pode-se dizer que a segregação socioespacial na cidade é a expressão geográfica das desigualdades sociais” (CAVALCANTI; ARAÚJO, 2017, p. 143).

Portanto, nesta seção da pesquisa o texto trará uma reflexão das formas de segregação socioespacial que: espaço urbano da cidade em tela oferece, e isto só foi possível identificar a partir da realidade dos entrevistados para com sua mobilidade pessoal em seu dia a dia. Sobre o conceito de mobilidade pessoal, o mesmo pode ser considerado como a capacidade em que o indivíduo tem para se locomover dentro de um determinado lugar para o outro (TAGORE; SIKDAR, 1995).

No entanto, a partir dos entrevistados foi realizado a ‘geografização do cotidiano’, buscando, assim, entender a maneira em que eles experimentam o espaço urbano da cidade de Juara-MT, isto é, ao se performarem pela pequena urbe. Em relação à geografização do cotidiano, Santos (1996), elucida que se trata de um conceito incorporado à Sociologia, cujo dá suporte para explicar questões

inerentes à Geografia. Sendo assim, pensando na geografização do cotidiano dos entrevistados foi perguntado inicialmente como descobriram a doença e obtiveram-se os seguintes relatos<sup>14</sup>:

*“Foi por volta dos 2 anos de idade, percebi que meu filho apresentava dificuldades no processo de andar, pois caía com frequência, e então a princípio fui buscar ajuda através das consultas médicas no município de Juara-MT, e pela cidade não ter estrutura em exames específicos, foi encaminhado para a cidade de Sinop, na qual foi feito exame genético-molecular específico, e detectou a doença Distrofia Muscular de Duchenne. Hoje está com 8 anos de idade”*( Resposta da mãe da criança).

Através do relato da mãe do menino, observa-se que desde cedo à criança já apresentava alguma dificuldade em relação a sua mobilidade pessoal, e para descobrir a patologia foi necessário deslocar-se para cidade de Sinop-MT devido à falta de serviços especializados em Juara-MT, e no segundo caso, a realidade foi bem parecida, observe:

*“Aos 21 anos de idade, eu trabalhava numa firma de tratores e comecei mostrar indícios de dificuldade de abaixar e levantar com materiais pesados, como era apenas período de experiência a empresa que estava no seu direito dispensou devido à dificuldade, logo em seguida fui trabalhar na portaria de uma indústria e como tinha que ficar muitas horas em pé, comecei sentir muito cansaço e dor. Então resolvi procurar um médico ortopedista, e esse médico encaminhou para Cuiabá, e de lá fui para o Centro de Estudos Genoma Humano e Células Tronco da USP, em São Paulo, que através do exame genético-molecular específico detectou a doença Distrofia Muscular de Becker. Atualmente estou com 28 anos”*. (Resposta do entrevistado adulto).

O que difere o segundo relato, do primeiro é que o diagnóstico do entrevistado foi mais tardio, no entanto não minimiza os danos causados pela doença nem tão pouco para sua locomoção, além disso, a realidade em relação à falta de serviços especializados é a mesma, na época quando o entrevistado foi procurar ajuda especializada para diagnosticar sua doença teve que buscar auxílio

---

<sup>14</sup> Enfatiza-se que no caso da entrevista com o menor, foi necessário, durante as incursões da entrevista, foi assistido o relato da mãe, com o objetivo de aprofundar a compreensão do estudo analisado.

na cidade de Cuiabá e São Paulo e isso se faz lembrar-se da Geografia dos Serviços, onde,

[...] o desenvolvimento das atividades de serviços deve ser encarado como uma parte das mudanças estruturais no modo como as economias mais avançadas o produzem, visto que estas mudanças envolvem aspectos da produção material e imaterial, do consumo, da circulação e da regulação e deram origem a novas formas de organização dos territórios, que, sem dúvida coexistem e se relacionam constantemente (KLAFKE; BALDONI, 2014, p. 02).

Ou seja, os entrevistados, no momento que precisaram de ser atendido pelas próprias políticas públicas de saúde da cidade de Juara-MT, necessitaram de transcender as fronteiras da cidade e do território municipal para buscar ajuda. Essa falta de serviços especializados é uma realidade existente das cidades interioranas, e isso evidencia que, “[...] o desenvolvimento de outros serviços mais especializados é dificultado, ou até mesmo impedido, pela proximidade e facilidade de acesso com cidades de maior centralidade” (KLAFKE; BALDONI, 2014, p. 13).

Mas, seguindo adiante a nossa discussão, na ótica da geografização do cotidiano dos entrevistados, é necessário considerar, ainda, as três dimensões de análise instituídas por Santos (1996), sendo: a corporeidade, a individualidade e a socialidade. Sendo assim, de acordo com Virtuoso (2016):

A primeira, a corporeidade, que seria a dimensão mais “objetiva”, refere-se às características físicas, à mobilidade, à riqueza, à localidade [...]. A segunda, mais subjetiva, trataria do plano da consciência: consciência de si enquanto ser, consciência dos outros e consciência do universo. E a terceira dimensão trataria da transindividualidade das relações (VIRTUOSO, 2016, p. 19).

Nesse caso, seguindo as três dimensões anteriores, buscou-se entender os entrevistados enquanto corpos materializados e sociabilizados que experimentam em seu cotidiano, bem como as perspectivas oferecidas no espaço urbano, no trânsito e, na cidade de Juara-MT. Na aplicação das entrevistas, evidencia-se essas dificuldades, essa invisibilidade e, principalmente, a preocupação futura já que a cidade vem crescendo e, juntamente, com ela, diversos problemas ligados ao trânsito, pensando nessa perspectiva. Antes de mais nada, fora perguntado, aos entrevistados, como era o seu dia a dia, antes e durante a Pandemia da Covid-19, e obteve-se as seguintes informações:

*“A rotina era mais agitada, acordava brincava, fazias as atividades da escola, e tinha dias da semana no período matutino que frequentava a fisioterapia e hidroterapia e, à tarde, ia para escola. Ele passou ficar mais em casa, pois, devido ao vírus, foram suspensas as aulas, a fisioterapia também, devido aos decretos municipais por causa dos casos de Covid-19 que estavam aumentando. A hidroterapia que também era ofertada pela prefeitura municipal de Juara foi suspensa e, até o momento, não se sabe se irá ser ofertada novamente. E por ter a Distrofia Muscular de Duchenne teve que evitar as brincadeiras com os colegas e amigos da vizinhança, pois, se pra todo mundo é perigoso esse vírus, na situação dele é ainda pior” (Resposta da mãe da criança).*

A partir do relato da mãe, percebe-se que a Pandemia da Covid-19 trouxe mudanças nos hábitos de vida do menino e isto foi evidenciado a partir de decretos que eram prescritos proibindo a abertura dos órgãos que prestavam os serviços de saúde ao mesmo na cidade de Juara-MT, além disto, esses decretos proibiam a aglomeração de pessoas pela cidade, comprometendo a mobilidade urbana dos habitantes, e isso, no caso da entrevistada, acabou provocando mudanças em seus hábitos, bem como de seu filho. No caso do próximo entrevistado a realidade não era diferente, observe:

*A rotina é na realidade em casa mesmo, eu auxiliava para levar o filho na escola. Nos serviços de casa ajudo pouco, pois a minha dificuldade vem ficando gradativamente mais difícil. E também fazia durante dois dias da semana fisioterapia e hidroterapia, até então era pela prefeitura municipal de Juara. Já passava muito tempo em casa, então, na pandemia, passei a ficar muito mais, gerou mais ansiedade, alguns momentos de picos no Boletim Epistemológico do Município, e então os decretos determinava o fechamento dos órgãos públicos, de certos estabelecimentos comerciais e então, com isso, deixei de levar diariamente o filho na escola, de ir fazer fisioterapia, pois a hidroterapia já havia um tempo que não estava confortável em fazer pela dificuldade de sair da piscina era constrangedor. Como sou do grupo de risco devido a minha doença, a rotina e o isolamento gerou muita ansiedade. (Resposta do adulto).*

Essa realidade relatada pelos entrevistados retrata as diversas vezes que a mobilidade dessas pessoas como de outros na cidade de Juara-MT foi comprometida, e para exemplificar como era feito essa vedação ao acesso do

espaço urbano, bem como dos órgãos públicos (de forma presencial), e comércio de Juara-MT em março do ano de 2020, traz-se a seguir um trecho Decreto Municipal n. 1.459, de 20 de março de 2020, veja:

Art. 8º No âmbito do setor privado do Município de Juara, fica determinada a partir da publicação deste decreto a suspensão da realização de todo e qualquer evento ou a aglomeração de pessoas em ambientes distintos. Art. 9º [...] - VIII os atendimentos ao público de todas as Secretarias Municipais, exceto Secretaria Municipal de Saúde, devendo os atendimentos emergenciais ou urgentes ser realizados diante da análise de cada caso, bem como mediante os canais disponíveis, teletrabalho, telefone, e-mail, etc. (JUARA, 2020, não paginado).

Do exposto anteriormente verifica-se que a mobilidade urbana da população foi prejudicada, impossibilitando o integral acesso à cidade e também infringindo o direito de ir e vir, que, no entanto, em tese é um direito garantido no artigo 5, Caput XV, da Constituição Federal Brasileira de 1988 (BRASIL, 1988).

De acordo com Cardoso (2017), a liberdade de locomoção é considerada como um direito fundamental, de primeira geração, e ele permite a livre locomoção dos cidadãos em território brasileiro e tempos de paz. Porém, no referido direito não houve nem uma Lei complementar que abarcasse a proibição de livre circulação de pessoas para o caso de Pandemias. Então, neste caso, a circulação de pessoas pelo espaço urbano da cidade de Juara-MT era somente seguida pelo Decreto mencionado anteriormente, que também tinha validade jurisdicional, isto é, no âmbito municipal.

Mas, voltando a discussão para a ótica dos entrevistados, a ausência/ oferta dos serviços de fisioterapia e hidroterapia naquele momento provocou um agravamento na mobilidade pessoal dos mesmos, isso porque a Distrofia Muscular é uma patologia que retarda a mobilidade dos seus portadores devido às fraquezas musculares, e sem essa atividade especializada fez que de certo modo infringisse o atraso ao tratamento, que em tese tem suma importância para que possam desempenhar sua performance corporal no trânsito e no espaço urbano da cidade de Juara-MT.

Nesse sentido, é bom ressaltar que o trânsito urbano é considerado como o ato de deslocar dentro das cidades e dos seus espaços, pois abrange a circulação de pessoas, veículos, motos, mercadorias e muitos outros aos quais fazem parte desse fluxo de tráfego, principalmente nas áreas centrais das cidades e nas áreas

mais segregadas. (VASCONCELLOS, 2017). Pensando nesta perspectiva, foi perguntado aos entrevistados qual era a relação do trânsito urbano da cidade de Juara-MT e o que ele representava na vida deles e foi obtido o seguinte relato: *“Então, o trânsito é importante, principalmente para aqueles que precisam mais, vejo isso por causa do meu filho que ainda é criança, mais vejo que um trânsito bagunçado pode prejudicar mais ainda, agora ele anda, mais a doença é gradativa e vai ficando mais difícil. Então, aí como mãe vejo que o trânsito pra ele é descobrir as coisas, é sair do lugar né” (Resposta da mãe da criança).*

Observa-se que a entrevistada percebe que o trânsito é de suma importância, principalmente para as Pessoas com Deficiência (PcD), e acrescenta que o mesmo encontra-se desordenado, trazendo, de certo modo, uma dificuldade para com a mobilidade urbana, além disto, ela relata que o trânsito é considerado um lócus de aprendizagem, onde enfatiza que a partir dele seu filho descobrirá as possibilidades de vivência e de conhecimentos, isto é, através da realidade física e geográfica dos lugares e da própria mobilidade urbana. Salienta-se, que a entrevistada não deixou claro o que seria um ‘trânsito bagunçado’. Mas acredita-se que a questão seja inerente a um trânsito que não dá suporte em sua infraestrutura, afetando a mobilidade urbana de seus usuários, como é o caso exposto pelo outro entrevistado a seguir, observe: *“Vejo o trânsito como liberdade desde que eu esteja no veículo particular, pois posso deslocar ir e vir e sentir segurança dentro do carro. Eu particularmente não fico sem pelo menos uma vez no dia usar o carro nem que seja para dar uma volta próximo de casa, ou no centro. Devido a minha reduzida mobilidade, quando tenho que deslocar como pedestre não sinto segurança, além disso, muito lugar não consigo ter acesso por falta de infraestrutura das vias, das calçadas.”( Resposta do entrevistado adulto).*

O relato anterior retrata uma realidade em relação às dificuldades que pessoas com deficiência tem no trânsito de Juara-MT, isto é evidenciado quando o entrevistado elucida que sente segurança no trânsito quando está em seu veículo fora disto, o trânsito é tido como como uma ameaça, principalmente devido à própria infraestrutura urbana que é oferecida a ele.

Quando o entrevistado relata sobre as barreiras físicas é necessário enfatizar a questão da infraestrutura urbana, enquanto um conjunto de serviços e equipamentos alocados sobre o espaço urbano da cidade, e no caso de Juara-MT,

percebe-se que ruas e calçadas são o que mais causam inquietações aos entrevistados, principalmente no que se diz respeito à deterioração das vias públicas, elevação das calçadas e, também, outros obstáculos, tais como postes e escadas em vias de pedestres. Então, é necessário deixar claro que a cidade apresenta muitas dificuldades de acessibilidade para com seus usuários.

Enfatizando a questão das barreiras físicas, Virtuoso (2016), descreve que as mesmas são derivadas de um projeto errôneo que não dá suporte de acessibilidade aos seus usuários, impossibilitando e/ou limitando ao portador de deficiência física a restrição de áreas específicas, acentuando a segregação.

Ainda na ótica da segregação é possível de compreender a cidade de Juara-MT, no contexto de uma hegemonia da produção do espaço em uma lógica capitalista e neoliberal, deixando de ser, no entanto, a cidade ideal para as pessoas com deficiências e isso é evidenciado nas desigualdades espaciais do trânsito, ruas e bairros. É válido enfatizar que os agentes ou atores hegemônicos são aqueles que estão à frente do poder político (Estado), e poder econômico (agentes mobiliários). Deste modo, de acordo com Santos (2001):

Para os atores hegemônicos o território usado é um recurso, garantia da realização de seus interesses particulares. Desse modo, o rebatimento de suas ações conduz a uma constante adaptação de seu uso, com adição de uma materialidade funcional ao exercício das atividades exógenas ao lugar, aprofundando a divisão social e territorial do trabalho, mediante a seletividade dos investimentos econômicos que gera um uso corporativo do território. Por outro lado, as situações resultantes nos possibilitam, a cada momento, que se faz mister considerar o comportamento de todos os homens, instituições, capitais e firmas. Os distintos atores não possuem o mesmo poder de comando levando a uma multiplicidade de ações, fruto ao convívio de atores hegemônicos com os hegemonizados. Dessa combinação temos o arranjo singular dos lugares (SANTOS, 2001, p. 12).

E por este motivo a cidade de Juara-MT é pensada de maneira desigual, pois nesse sentido os deslocamentos são realizados de maneiras, percursos e condições sociais diferentes. Sendo prioritariamente um planejamento especializado do espaço urbano nos bairros em que os agentes hegemônicos estão inseridos.

Sobre a questão do planejamento urbano, reforça-se que este está intrinsecamente vinculado à perspectiva capitalista. Portanto quando se aborda sobre o trânsito de Juara-MT é necessário levar em consideração as especificidades de seus usuários, como no caso desse estudo, antes de tudo compreender a realidade das pessoas com deficiência, como é o caso das pessoas com Distrofia Muscular, e

sua relação com a mobilidade urbana da cidade, possibilitando assim a construção de cenários em prol a acessibilidade destes e de outros usuários. Portanto, reforça-se que para pensar no trânsito urbano é necessário planejamento dos seus elementos entre os quais fazem parte, seus usuários, motorizados ou não, vias urbanas e sinalizações (VASCONCELLOS, 2017).

Portanto, também é importante ter respaldo das leis de trânsito para que se possa ter o cumprimento da própria dinâmica da cidade, pensado a mobilidade em sua efetividade em promoção à acessibilidade inclusão a todos, Neste caso a Lei n. 10.098, de 19 de dezembro de 2000 (BRASIL, 2020), nas Disposições Gerais, Art. 1º, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.

Mesmo com a existência da lei, isso não significa que os problemas referentes à acessibilidade estão extintos. A exemplo da pesquisa em Juara-MT, pois, através das visitas in loco no espaço urbano, nas vias urbanas, entre elas as avenidas: Rio de Janeiro e Rio Arinos, duas principais, pois estabelecem uma relação, pois, circundam parte dos comércios, bancos, lotérica, hospital particular, lojas, farmácias, enfim um vasto setor de fluxos de pessoas, veículos e mercadorias.

A exemplo, os cadeirantes utilizam-se das vias públicas, pois na maioria das calçadas fica impossibilitados de terem acesso, pois ainda que tenha rampa de elevação, algumas são inclinadas demais e quando não são, as calçadas são desniveladas, ou muitas vezes apresentam um declínio acentuado. Também tem as questões de os comércios utilizarem esses espaços públicos para seus interesses, dificultando o deslocamento dos pedestres.

Deste modo, a análise das espacialidades nos espaços públicos, bem como no trânsito de Juara-MT, traz na percepção dos entrevistados desafios para com sua mobilidade pessoal. Sendo assim, o espaço urbano, bem como seu trânsito da cidade pode ser entendido, como o que é apontado por Carmo e Estevens (2019), onde descrevem que a cidade (re) produz espaços com padrões de apropriação, constituindo, assim, uma polarização socioespacial, influenciando nas questões

inerentes da construção da cidadania ou na filtragem e seleção dela, colocando algumas populações em condições marginalizadas dentro da cidade.

Mas, segundo esta discussão, outra questão que buscou-se evidenciar foram os problemas estruturais do trânsito de Juara-MT, sendo assim foi perguntado aos entrevistados quais eram os problemas estruturais que percebiam quando desempenhavam sua mobilidade pessoal pela cidade de vivência, e deste modo foi relatado o seguinte: *“pra falar bem a verdade, vejo algumas dificuldades, mais pra ele que convivo. Vou começar por onde a gente mora tem asfalto se comparado a outros bairros, antes não tinha placas de sinalização, agora tem algumas, mas as pessoas não respeitam onde fala que é para parar, então eu não confio nele andar sozinho nem no bairro, os carros e motos passam voando e não tem calçadas. No Centro mesmo, quando vou com ele uso a bicicleta né, E aí na avenida Rio de Janeiro, fizeram aquele quebra-molas invertido, é horrível porque fica como se fosse um buraco, e ali perto não tem faixa de pedestre, as calçadas muito descuidadas e tudo desigual, ele ainda consegue movimentar e andar porque é criança é mais leve, mais a doença vai piorando com o tempo então se não melhorar esses acessos será muito complicado. Também naquela avenida Rio Arinos, boa parte das calçadas são irregular, porque umas são muito inclinadas outras com obstáculos por serem desniveladas de repente plana, depois ergue a gente tropica, imagina quem tem fraqueza nas pernas igual ele. Há também algumas faixas de pedestres eram pintadas, depois mudou de lugar, outras apagadas. E alguns carros e motos mau esperam a gente atravessar a faixa e já vai passando, e daí se ele cai. Outro problema são os acidentes que na cidade era constante, na maioria por não respeitar, pela pressa e acaba acontecendo, as vezes a outra pessoa não tem nada a ver e o pior acontece. E tem muitos outros problemas nos bairros mais afastados onde, infelizmente, as condições são triste, né, falta ruas asfaltadas, tem ruas que, dependendo a época as pessoas nem conseguem transitar devido muitos buracos na época da chuva a gente vê as reportagens na tv local, e sei que tem muitas pessoas que tem deficiência e que sofrem também”.* (Resposta da mãe da criança).

Entende-se, através do relato anterior, as inquietudes da entrevistada em relação ao trânsito da cidade, principalmente na questão da infraestrutura que acaba, de certo modo, comprometendo a mobilidade dela com seu filho ao se deslocarem em outras espacialidades, ainda é possível extrair destas informações

que a cidade apresenta muitos desafios para com os portadores de Distrofia Muscular, isto devido às mudanças que vão sendo feitas em ruas, calçadas, sem contar que cada bairro apresenta uma desigualdade socioespacial distinta e desigual, e isto é reforçado no próximo relato: *“Bom, como já disse, a maioria das vezes desloco no veículo particular, mais isso não quer dizer que também não passo sufoco. Por exemplo, para eu ter que sair do carro preciso abrir toda a porta do carro pela minha dificuldade de levantar-se, pela fraqueza nos músculos, principalmente nos membros inferiores do quadril para baixo, preciso ter apoio da porta para levantar, então, dependendo do fluxo de trânsito, ou seja, horário de pico, já cheguei aguardar de 5 a 6 minutos para abrir a porta com segurança para sair e para evitar danos pra mim e para outras pessoas. Para entrar no carro também preciso que a porta esteja aberta completamente, pois praticamente me jogo no momento que vou sentar no banco do motorista, ainda assim é mais confortável ser o motorista, do que sentar no banco do carona devido ao pouco espaço. Dirigindo não atrapalha, pois a falha nas pernas se dá geralmente quando estou em pé ou andando. E, quando realmente preciso deslocar, que estou como pedestre é muito mais difícil, seja na faixa e piora ainda nas calçadas, principalmente porque utilizo com maior frequência as calçadas da avenida Rio Arinos, pois tenho que ter acesso a banco, lotérica, lojas, mais tem lugares que nem vou, pois muitas vezes não tem rampa e quando tem é muito inclinada, além das calçadas que não atrevo devido às irregularidades, porque nem se eu quisesse não conseguiria andar pelo grau de dificuldade que aumentou muito nos três últimos anos da minha fraqueza muscular, e então cairia e o problema é levantar, as pessoas na maioria não conhece essa doença, somos invisíveis na sociedade. E muitos comércios não tenho acesso, porque, as vezes, na entrada tem elevação com dois degraus não consigo subir, até mesmo os lazeres ficaram difíceis. Por isso sinto o carro como continuidade das minhas pernas (Resposta do entrevistado adulto).*

Entende-se que mobilidade pessoal dos entrevistados é vivenciada por obstáculos no trânsito e a maior preocupação deles é voltada para a questão da insegurança pessoal com relação ao movimento do trânsito, que tem um fluxo de pessoas e veículos que se deslocam de forma muito rápida e sem respeito para com aqueles que têm algum tipo de deficiência e necessitam de utilizar do trânsito urbano

para se locomoverem e isso acaba, de certo modo, gerando insegurança para ambos os entrevistados.

Mas, retornando para o contexto das mudanças provocadas no trânsito de Juara-MT, é possível de se observar que em grande maioria são realizadas de acordo com a realidade momentânea do espaço urbano, ou seja, não se tem um planejamento adequado para que se possa pensar a cidade em uma perspectiva futura e inclusiva, ou seja, o que se descreve aqui é que a ação desenvolvida pela Secretaria de Planejamento Urbano ocorre de acordo com os problemas que vão ocorrendo no espaço físico do trânsito, sendo que muitas vezes construindo obras inadequadas que impossibilitem o deslocamento de pessoas com deficiências, gerando, assim obstáculos nas vias de pedestres e veículos, bem como acesso às áreas de lazer, estacionamentos acesso a prédios públicos e comércio em geral.

Sobre isto, Costa et al. (2020), elucidam que, devido à falta de integração e planejamento as ações de projetos, instalação e manutenção de diferentes redes de infraestruturas urbanas, acabam que provocando gastos extras para a gestão pública e ainda problemas de acessibilidade, obstruindo assim as vias de passagem, criando barreiras, comprometendo, de certo modo, a qualidade de vida dos pedestres.

Outras observações relatadas por ambos entrevistados e que cabe enfatizar nesta discussão são as faixas de pedestres da cidade de Juara-MT apresentam irregularidades tais como, mudanças delas para outro local, e a questão da acessibilidade das dificuldades destas calçadas com algumas faixas de pedestres que são distribuídas pela cidade. Com relação a esta informação, que é de suma importância para o desenvolvimento da mobilidade pessoal das pessoas com deficiências físicas, Costa et al. (2020), dizem que,

Quando as faixas de pedestre estiverem no nível da pista, as calçadas devem ter guias rebaixadas através de rampas. As calçadas rebaixadas, se possível, devem estar localizadas na área da faixa de serviço ou em alargamentos das calçadas nas áreas de travessia de pedestres, permitindo manutenção de área livre para circulação de, no mínimo, 1,20 metro, que permite a manobra de 90° de uma cadeira de rodas (COSTA et al., 2020, p. 29).

Em consonância das informações anteriores a precariedade da sinalização de placas foi o elemento que causa mais desafios, quando perguntado à entrevistada quais eram as tensões que mais implicavam e comprometia a mobilidade urbana,

obteve-se o seguinte relato: *“Bom é. Como mãe vejo assim, além das ruas, né? não serem sinalizadas, as calçadas porque estou pensando nele, não queria pensar a doença dele é assim, os médicos disseram que ele com o passar do tempo os músculos vão atrofiando e aí, espera aí, ele pode vir usar cadeira de rodas, mais eu digo das calçadas porque vejo muitos cadeirantes que circulam nas ruas, porque muitas calçadas têm muitas irregularidades e por isso ele não tem acesso como realmente deveria ter. Então, pensando se um dia ele tiver que, espera aí, fizer uso de cadeira de rodas, como mãe não é o que quero jamais, pois se for assim, quero que tenha acessibilidade porque na rua é muito mais perigoso, tem muita gente que não respeita é muito triste”*(Relato da mãe da criança).

Diante do relato anterior é perceptível que a precariedade do espaço urbano da cidade de Juara-MT, sendo assim em termos de mobilidade urbana a cidade não oferece acessibilidade às pessoas com Distrofia Muscular, bem como outros tipos de deficiência. Ressalta-se que a pergunta anterior também foi realizada ao entrevistado adulto, e a partir de seu relato, obteve-se as seguintes informações.

*“Creio que todas que aponte, considero a mais importante quando estou como pedestre é uma imensa dificuldade, e isso bloqueia ainda mais no meu deslocamento. As calçadas com bastantes problemas, e irregularidades, além disso, alguns meios fios muito altos é muito transtorno. Não sinto segurança nenhuma quando estou nos espaços urbanos, principalmente porque a fraqueza das pernas leva muitas vezes a falha nos músculos inferiores e, involuntariamente, eu caio e o difícil é levantar, porque não tenho força sozinho tenho que ter apoio de algo fixo ou pessoas que tenham força para eu fazer de apoio para levantar, no meu caso não é caiu levantou, é como levantar. Na faixa de pedestre a insegurança se dá também porque muitos condutores de veículos respeitam, esperam atravessar toda a faixa de pedestre para depois passar com seus veículos, porém a maioria não espera e no meu caso demoro mais para atravessar em razão da própria doença”* (Resposta do adulto).

Percebe-se que tanto a precariedade da sinalização de trânsito, bem como a má qualidade das faixas de pedestres e calçadas são elementos do trânsito de Juara-MT que geram mais tensão nos entrevistados, não garantindo então, de certa forma, uma mobilidade inclusiva. Pensando nesta perspectiva, Costa et al. (2020) que:

[...] o foco da “mobilidade urbana inclusiva” está em atender às necessidades de todos os usuários, e permitir autonomia e segurança no deslocamento e no uso dos espaços das cidades, independentemente do tipo de modal utilizado, atendendo o direito de ir e vir de sua população. As vias – mais conhecidas como ruas – e os logradouros públicos são os espaços da cidade que a população utiliza para se deslocar de um lado a outro e vivenciar a cidade utilizando seus espaços. Podemos dizer que é nas ruas onde a mobilidade urbana acontece e flui, conectando e organizando o fluxo e a vida na cidade (COSTA et al., 2020, p. 07).

Complementa-se que através do que já foi relatado pelos entrevistados até este momento, entende-se que na cidade de Juara-MT não existe esta mobilidade inclusiva. E nesse contexto entende-se que a cidade não produz um espaço de igualdade, negligenciando, assim, a realidade e limitações das pessoas com deficiências físicas, em especial, no caso deste estudo, as pessoas portadoras de Distrofias musculares. E, buscando dar visibilidade no contexto do trânsito urbano, foi perguntado aos entrevistados o que precisa mudar no trânsito da cidade, isto é, pensando a melhora e facilidade ao acesso para pessoas com deficiências físicas, e obteve-se, as seguintes informações: *“Apesar de eu não ter conhecimento, não ser estudada, eu penso que se existe leis que assegurem o direito dele, tem que o município colocar isso em prática, assim, Juara está modernizando se comparado aos tempos antigos, como sou mãe de alguém que têm deficiência eu vejo que eles precisam de mais espaço, como eu posso dizer não é de agora isso. Assim, convocar as pessoas com deficiência e reunir junto com as autoridades da cidade e toda população para mostrar os principais problemas de acesso no centro e também nos bairros, porque imagino que tem muitos lugares aqui em Juara que até desconheço e que essas pessoas moram e que devem passar muitos transtornos para deslocarem. Teria que quebrar e reconstruir as calçadas para usufruir, e que alguns comerciantes compreendam que a calçada é um meio de transporte pedestre, e que obstáculos dificultam os deslocamentos. E que ações de melhorias sejam realizadas no município e fiscalizadas, para garantir não apenas melhore a infraestrutura do trânsito, mais que crie meios de respeitar a inclusão dos Portadores com Deficiência nos espaços urbanos”* (Relato da mãe da criança).

Identifica-se através do relato anterior os anseios da entrevistada e percebe-se que a mesma gostaria de fato que o trânsito da cidade de Juara-MT melhorasse para assim contribuir para a qualidade de vida dos que fazem usufruto das vias públicas da cidade, em especial atendendo as necessidades das pessoas

portadoras de deficiências, deste modo, a mesma enfatiza que seria interessante uma consulta pública aplicada à população, para assim apontar as principais necessidades dos cidadãos juarenses, e este tipo de ação já contribuiria muito, uma vez que ajudaria a gestão pública a construir cenários e elaborar propostas e projetos para uma cidade inclusiva. Destaca-se através do relato anterior a necessidade de uma Lei que dê visibilidade e ampare as questões inerentes da cidade, e isso não é uma percepção particular, sendo também elucidada pelo entrevistado, observe: *“Precisa realmente usar as legislações de trânsito, pois algumas coisas melhoraram em Juara em termo de sinalização, mais para facilitar a mobilidade das Pessoas com Deficiência é preciso reestruturar maneiras de inserir de fato a acessibilidade, por exemplo, próximo ao Banco do Brasil, tem uma sinalização vigente para vaga de cadeirante, mais não tem rampa no meio fio. As faixas de pedestres precisam ser mais bem sinalizadas e fiscalizadas para garantir a segurança do pedestre em geral e, principalmente, das Pessoas com Deficiência. Não é apenas investimento que vai assegurar melhor qualidade no trânsito para nós portadores, e sim a visibilidade e discussões das particularidades das distintas deficiências, o conhecimento e esclarecimento poderão ajudar um melhor acesso e dignidade para nossa mobilidade urbana (Relato do entrevistado adulto)*

Nestas respostas se percebe que existe consenso entre os entrevistados em relação ao que precisaria mudar no trânsito de Juara para facilitar a mobilidade das pessoas portadoras de deficiência: em primeiro lugar, que Juara cumpra com o estabelecido nas disposições legais vigentes para garantir os direitos das pessoas com deficiências; em segundo lugar, que isso ocorra com base na participação das pessoas com deficiência nas discussões com as autoridades locais em relação com a mobilidade urbana e, também, com base na educação cidadã (especialmente dos comerciantes que modificam as calçadas sem considerar os problemas que criam com essa ação). Também existe consenso em outras duas medidas propostas; melhorar a infraestrutura do trânsito para uma maior inclusão dos portadores com deficiências, e melhorar a fiscalização do trânsito.

Sobre a fiscalização de trânsito em Juara-MT, percebe-se que ela não é feita por parte da gestão municipal, devido não haver agentes de trânsitos, comprometendo a efetividade das leis. De acordo com Alves-Neto (2016) a fiscalização de trânsito geralmente é feita por intermédio e convênios com a Polícia

Militar que atua como uma espécie de fiscalização ostensiva. Já Perotto (2010), afirma que:

É indispensável frisar que o convênio para fiscalização de trânsito, mais que uma faculdade do município, deve ser encarada como obrigação, principalmente no caso de não existir agentes próprios de fiscalização. Nesse caso, sem o convênio, não há quem possa efetuar autuações. Equivale a dizer que qualquer um poderá cometer infrações de trânsito sem que haja mecanismo de controle. Os eventos de trânsito estarão descobertos e ficará caracterizada a omissão do poder público local, fato passível de responsabilização (PEROTTO, 2010, p. 108).

Então, do exposto, e durante as incursões a campo, foi possível de verificar a presença da Polícia Militar em atuações no trânsito por meio de blitz. “Quanto ao poder de polícia, podendo tratar-se de limitação administrativa, ação preventiva ou ainda repressiva, tem-se um conflito exposto entre o cidadão, sujeito de direitos, e o Estado, que deve garantir o bem coletivo” (NETO, 2010, p. 70).

Também outra questão que buscou-se levantar nesta discussão são as questões inerentes ao uso de veículos, foi perguntado aos entrevistados quais eram os modais que mais usavam e obteve-se as seguintes informações, observe: *“No caso do meu filho, ele usa como meio de transporte a bicicleta na garupa, pois, devido à doença, não tenho segurança, só anda de bicicleta na casa do meu irmão e porque tem rodinhas. No mais desloca a pé, mais em distância mais curtas, às vezes já aconteceu de fazer um percurso um pouco mais longe, mais com pausas para descansar. O veículo particular é utilizado quando meu esposo está em casa e que temos que irmos para sítio, ou cidade vizinha bem próxima. E quando viajamos, vamos de ônibus, ainda apresenta pouca dificuldade para subir para o ônibus” (Relato da mãe da criança).*

Percebe-se que é muito subjetivo a utilização de modais urbanos pela entrevistada, porém entende-se que a discussão acerca da mobilidade urbana de ambos entrevistados está na dificuldade de acesso e no uso de veículos públicos, comprometendo, assim, a qualidade de vida dessas pessoas a utilizarem o transporte público. Ressalta-se que a seguir tal realidade em relação ao uso de veículos coletivos é também uma dificuldade do entrevistado adulto, observe: *“Já utilizei transporte público para viajar e já apresentava certa dificuldade para subir para o ônibus devido às escadas serem muito inclinadas e os degraus altos, a última vez que utilizei foi em março de 2020, foi extremamente difícil para eu conseguir,*

*para evitar constrangimento fui embarcar na garagem para não precisar ter que ir à rodoviária. As empresas de ônibus que fazem linha de Juara com acesso a outras cidades não têm plataforma de elevação para os usuários de cadeira de rodas ou quaisquer que sejam outras deficiências físicas ou mobilidade reduzida, e isso ajudariam muito na acessibilidade. O que mais utilizo é o veículo particular, como já disse anteriormente, o carro é extensão das minhas pernas, pois sinto segurança, devido à fraqueza muscular que tenho, utilizo na cidade, para viajar, sem o carro, me sinto incompleto. Não faço mais uso de motocicleta por precaução e segurança. Tem muitos anos que não faço uso de bicicleta, não consigo utilizar já que não consigo pedalar, como se tivesse cada vez mais uma regressão e maior fraqueza dos meus músculos” (Relato do Adulto).*

Cabe destacar que a cidade de Juara-MT, não dispõe de um sistema de transporte público interno, sendo este unicamente para viagens intermunicipais ou interestaduais. Por isso o meio declarado pelos entrevistados difere segundo o contexto: no interior da cidade utilizam o veículo particular e o ônibus apenas para viagens fora da cidade. Neste último caso, é reveladora a declaração ao expressar as dificuldades para subir e descer de o ônibus devido “[...] às escadas serem muito inclinadas e os degraus altos”, pois “[...] os ônibus que fazem linha de Juara com acesso a outras cidades não têm plataforma de elevação [...]” (Relato do entrevistado adulto).

Diante do que foi elencado é necessário enfatizar que os portadores sofrem com a realidade de trânsito urbano de Juara-MT, bem como em relação ao uso do transporte coletivo, e diante desta realidade cabe destacar que:

O transporte público constitui um serviço imprescindível e deve ser passível de utilização por todos garantindo o direito de ir e vir de toda a população. A falta de acessibilidade no meio urbano e de transporte, seja pelas más condições de caminhabilidade até os pontos de embarque, seja pela frota inacessível, ou pela falta de informação, impossibilita seu uso, e conseqüentemente, exclui diversas pessoas de buscarem as oportunidades de estudo, trabalho, saúde ou lazer oferecidas nas cidades (COSTA et al., 2020, p. 05).

Nesse interim, por meios das incursões a campo, foi possível de verificar que os veículos automotores, no caso os ônibus, não possuem uma plataforma de acesso para que pessoas com deficiências, neste caso da pesquisa, os portadores de Distrofia Musculares tenham acesso a veículos desta natureza. A carência dessa

plataforma viola o estabelecido na Portaria n. 151/2016 do Inmetro (INMETRO, 2016), cujo Art. 2º determina que todos os veículos acessíveis, de características rodoviárias, destinados ao transporte coletivo de passageiros [...] fabricados a partir de 01 de julho de 2016, deverão possuir como único meio de embarque e desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, a plataforma elevatória veicular.

A partir do que foi exposto, nesta seção, entende-se que são múltiplas as dificuldades vivenciadas por ambos os entrevistados, isto é, no que tange ao acesso ao trânsito, quanto aos veículos, bem como às vias de acesso de pedestres. Cabe ressaltar, pois, que as sistematizações das entrevistas foram de fato às percepções vivenciadas pelos entrevistados, mesmo com as circunstâncias ocasionadas no trânsito e suas adversidades.

Enfatiza-se que a questão da mobilidade urbana atinge todos os seus usuários e é uma realidade de muitas cidades brasileiras. Não existe uma solução pronta, os planejamentos urbanos precisam de medidas alternativas que vão além do campo jurídico e que exige que a cidade conheça sua realidade por meio de um mapeamento em suas mais diversas áreas, para antecipar seus problemas futuros. Mesmo diante dos problemas no seu meio urbano, a cidade de Juara tem seus atributos, seu desenho arquitetônico que, em boa parte da cidade, contempla um panorama atrativo, além, é claro, apresenta uma fauna e uma flora exuberante, com potencial turístico, inclusive, para pesca.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A construção do atual espaço geográfico, ao Norte do estado de Mato Grosso esteve intimamente vinculada a projetos de ocupação da Amazônia que, estimulados pelo Governo Federal, causaram diversos impactos ambientais em larga escala, bem como diversos conflitos advindos da marginalização de comunidades indígenas. Nesse processo surgiram, então, o município de Juara, bem como a sua cidade sede. Até meados de 1990 a economia do município de Juara baseava-se principalmente na exploração de madeira e café, ao passo em que, desde então, a pecuária tem ocupado um lugar cada vez mais importante e, nos últimos anos, o agronegócio está em crescente expansão com a produção de uma gama de grãos exportáveis.

O elevado número de acidentes no trânsito que têm se registrado nos últimos anos, no município de Juara, mostra que não existem, de forma efetiva, condições apropriadas para se garantir um trânsito mais seguro, pois diversos fatores, tais como o aumento da frota de veículos, a desobediência às regras de trânsito, a direção sob a influência de álcool, a falta de atenção na direção dos veículos, bem como o excesso de velocidade, combinam-se com um inadequado planejamento urbano, refletido na insuficiente infraestrutura de mobilidade urbana, contribuindo, assim, à ocorrência de acidentes, especialmente abalroamentos, choques, colisões e atropelamentos.

No tocante à acessibilidade no trânsito, a qual é especialmente vital aos indivíduos com deficiências e/ou mobilidade reduzida, mesmo existindo um suporte legal, aliado a diversas normas técnicas para garantir a mobilidade urbana dessas pessoas, a realidade do município é que, tanto o modelo de traçado urbano radiocêntrico de Juara – que provoca a concentração dos serviços no núcleo central da cidade e a afluência cotidiana de muitas pessoas nessa área –, quanto as condições atuais – das avenidas, ruas e calçadas –, não oferecem a necessária acessibilidade aos seus usuários.

Para corroborar essa falta de acessibilidade, foram feitas observações de campo no centro da cidade, especialmente nas avenidas Arinos e Rio de Janeiro. Foi constatada, pois, a existência de vias em mau estado, diversas calçadas disniveladas e/ou apresentando rampas íngremes e deterioradas, bem como o uso

frequente das calçadas para atividades de comércio e serviços, todo o qual impossibilita a trafegabilidade de pessoas com deficiência – obrigando-os a usar o leito da rua, o qual é mais movimentado e perigoso – e, ainda, mostra o descaso das autoridades locais, as quais não seguem o que está posto nas leis municipais concernentes ao Plano Diretor.

Em relação ao uso dessas e outras vias públicas de Juara, as pessoas com deficiência encontram diversas barreiras – também associadas ao inadequado planejamento –, como é o caso da presença de bueiros nas vias e da construção de quebra-molas invertidos, por não haver, neste caso, sistemas de drenagem pluvial, que apresentam um acentuado desnível em relação às calçadas. Os cruzamentos, também, das citadas avenidas, com diversas ruas da cidade, indicam situações de risco para as pessoas com deficiência devido à: parada de condutores de veículos na faixa de pedestre; falta de sinalização; ausência de faixas elevadas de pedestres no mesmo nível da calçada; meios-fios altos e com desnível considerável em relação às calçadas; e, inclusive, escasso número de vagas de estacionamento para veículos que conduzam pessoas com deficiência.

O poder público, em Juara, em parceria com a iniciativa privada, quando for o caso, deve promover a acessibilidade através de investimentos em infraestrutura viária e engenharia de trânsito, bem como a adaptação no transporte público coletivo, além de incentivar a educação do trânsito, tanto nas escolas, quanto na sociedade em geral e, com efeito, fortalecer a fiscalização constante para garantir um trânsito seguro na cidade.

É importante ressaltar, com efeito, a importância da política urbana para o desenvolvimento das cidades brasileiras, na ordenação das funções sociais e a garantia do bem-estar de seus habitantes. Entretanto, não basta a formulação de novas leis para superar o arcaísmo, tal como ressaltava Maricato (1996), em que não é por ausência regulatória que as cidades se tornaram o que são, em relação, principalmente, aos problemas emergentes como o tráfego infernal, a mortalidade no trânsito, dentre outros, pois, no Brasil, são diversos os Planos Diretores Legais.

Pensando na política urbana que deverá ser adotada nas cidades brasileiras, é necessário refletir, tal como menciona Maricato (2001), a respeito da crise urbana e a crise do planejamento, pois, dessa maneira, ao refletirmos sobre essa questão, abrem-se espaço para novas respostas e possibilidades, onde qualquer mudança,

por pequena que seja, poderá subsistir e ter representatividade, diante da dimensão das contradições que as envolvem.

Ou seja, para permitir-se por vislumbrar direções alternativas, democráticas e igualitárias, requer-se, sobretudo, ações que possibilitem realmente potenciais implementações, visando a realidade individual de cada cidade, pois em meio aos problemas urbanos, um dos maiores desafios da atualidade, está relacionado à mobilidade urbana e, para possíveis inovações e melhor uso e deslocamento dos seus usuários, especialmente das pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, pode-se adaptar, a exemplo: o caso da cidade de Londres, que faz a utilização de semáforos inteligentes e, no Brasil, a cidade de Curitiba, a qual possui um sistema que opera de maneira semelhante. Ou, até mesmo, o uso dos semáforos temporizadores, o incentivo e implantação de ciclovias, assim como por caronas colaborativas.

Nas entrevistas realizadas a indivíduos com Distrofia Muscular de Duchenne e Distrofia Muscular de Becker, tais entrevistados destacaram a falta de acesso a muitos lugares, justamente pela falta de infraestrutura adequada em vias e calçadas, bem como o desrespeito às disposições legais vigentes para o trânsito. Paralelamente a isso, os entrevistados ofereceram sugestões, tais como: criar mais espaços para as pessoas com deficiências a partir de as autoridades locais ouvirem as opiniões da comunidade; realizar uma maior fiscalização do trânsito; e, é claro, exigir plataformas de elevação nos ônibus que prestam serviços de transporte público coletivo aos moradores do município.

## REFERÊNCIAS

ABNT. Associação Brasileira de Normas Técnicas. Norma Brasileira. ABNT NBR 9.050. **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. 4. Ed. Rio de Janeiro, ago., 2020. 147 p. Disponível em: [https://www.caurn.gov.br/wp-content/uploads/2020/08/ABNT-NBR-9050-15-Acessibilidade-emenda-1\\_-03-08-2020.pdf](https://www.caurn.gov.br/wp-content/uploads/2020/08/ABNT-NBR-9050-15-Acessibilidade-emenda-1_-03-08-2020.pdf). Acesso em: 15 out. 2021.

ABNT. Associação Brasileira de Normas Técnicas. Norma Brasileira. ABNT NBR 16.537. **Acessibilidade — Sinalização tátil no piso — Diretrizes para elaboração de projetos e instalação**. 1. Ed. Rio de Janeiro, jun., 2016. 44 p. Disponível em: [https://www.totalacessibilidade.com.br/pdf/Norma\\_Sinaliza%C3%A7%C3%A3o\\_T%C3%A1til\\_No\\_Piso\\_Piso\\_T%C3%A1til\\_Total\\_Acessibilidade.pdf](https://www.totalacessibilidade.com.br/pdf/Norma_Sinaliza%C3%A7%C3%A3o_T%C3%A1til_No_Piso_Piso_T%C3%A1til_Total_Acessibilidade.pdf). Acesso em: 30 set. 2021.

ABNT. Associação Brasileira de Normas Técnicas. Norma Brasileira. ABNT NBR 14.022. **Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros**. 4. Ed. Rio de Janeiro, jan., 2011. 20 p. Disponível em: [https://www.cnmp.mp.br/portal/images/Comissoes/DireitosFundamentais/Acessibilidade/NBR\\_14022-2011\\_Onibus\\_Ed4.pdf](https://www.cnmp.mp.br/portal/images/Comissoes/DireitosFundamentais/Acessibilidade/NBR_14022-2011_Onibus_Ed4.pdf). Acesso em: 22 out. 2021.

ABNT. Associação Brasileira de Normas Técnicas. Norma Brasileira. ABNT NBR 14.021. **Transporte: Acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano**. 2. Ed. Rio de Janeiro, jun., 2005. 39 p. Disponível em: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/pessoa\\_com\\_deficiencia/NBR14021.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/pessoa_com_deficiencia/NBR14021.pdf). Acesso em: 05 out. 2021.

ABNT. Associação Brasileira de Normas Técnicas. Norma Brasileira. ABNT NBR 9.050. **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. 2. Ed. Rio de Janeiro, mai., 2004. 97 p. Disponível em: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/nbr\\_%2009050\\_acessibilidade%20-%202004%20-%20acessibilidade\\_a\\_edificacoes\\_mobiliario\\_1259175853.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/nbr_%2009050_acessibilidade%20-%202004%20-%20acessibilidade_a_edificacoes_mobiliario_1259175853.pdf). Acesso em: 19 out. 2021.

ABNT. Associação Brasileira de Normas Técnicas. Norma Brasileira. ABNT NBR 14.020. **Transporte - Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência - Trem de longo percurso**. 1. Ed. Rio de Janeiro, dez., 1997. 4 p. Disponível em: [https://www.cnmp.mp.br/portal/images/Comissoes/DireitosFundamentais/Acessibilidade/NBR\\_14020\\_Trem\\_Longo\\_Percurso.pdf](https://www.cnmp.mp.br/portal/images/Comissoes/DireitosFundamentais/Acessibilidade/NBR_14020_Trem_Longo_Percurso.pdf). Acesso em: 25 out. 2021.

ACIDENTES de trânsito custaram 146 bilhões de reais em 2016. *In*: **CM NEWS**, 06 jun. 2017. Disponível em: <https://cadernomercado.com.br/destaque/acidentes-de-transito-custaram-146-bilhoes-de-reais-em-2016/>. Acesso em: 21 set. 2021.

ALBANO, João Fortini. Evolução das vias: uma visão geral. *In*: **PRODUCAO.UFRGS.BR**, 2018. Disponível em:

[http://www.producao.ufrgs.br/arquivos/disciplinas/420\\_03-evolucao\\_das\\_vias.pdf](http://www.producao.ufrgs.br/arquivos/disciplinas/420_03-evolucao_das_vias.pdf). Acesso em: 02 dez. 2021.

ALMEIDA, Eridiana Pizzinatto; GIACOMINI, Larissa Bressan; BORTOLUZZI, Marluse Guedes. Mobilidade e Acessibilidade Urbana. *In: 2º Seminário Nacional de construções sustentáveis: estamos desenvolvendo práticas mais sustentáveis?* Passo Fundo, 07 a 08 de novembro de 2013. Disponível em: <https://www.imed.edu.br/Uploads/Mobilidade%20e%20Acessibilidade%20Urbana.pdf>. Acesso em: 01 fev. 2022.

ALVES, José Luiz. Porto dos Gaúchos: no coração da selva uma história Real. *In: Secretaria de Estado de Cultura*, Conselho Estadual de Cultura, Governo de Mato Grosso, Cuiabá, 2004.

ALVES, Natália Cristina. “**O outro na cidade**”: deficiência, acessibilidade e saúde em Presidente Prudente-SP. Tese (Doutorado em Geografia), Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista (UNESP), Presidente Prudente, 2015, 149 p. Disponível em: [https://www.pessoacomdeficiencia.sp.gov.br/wp-content/uploads/2020/03/AA\\_O-OUTRO-NA-CIDADE\\_NAT%C3%81LIA-CRISTINA-ALVES.pdf](https://www.pessoacomdeficiencia.sp.gov.br/wp-content/uploads/2020/03/AA_O-OUTRO-NA-CIDADE_NAT%C3%81LIA-CRISTINA-ALVES.pdf). Acesso em: 25 out. 2021.

ALVES-NETO, Fausto Amador. **Trânsito e mobilidade urbana**: utilização de geotecnologias para espacialização de acidentes em Ituiutaba/MG. Dissertação (Mestrado em Geografia), Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Itaituba, 2016. Disponível em: <https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/18473/1/TransitoMobilidadeUrbana.pdf>. Acesso em: 01 fev. 2022.

ANTT. Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Cartilha de acessibilidade em terminais e pontos de parada rodoviários e estações ferroviárias do sistema de transporte interestadual e internacional de passageiros acessibilidade**. Brasília: ANTT, nov., 2012. Disponível em: <https://antt-hml.antt.gov.br/documents/359198/0/Cartilha+sobre+acessibilidade.pdf/9e493593-faa7-61db-683c-961eedb8fdf1?t=1592404747117> Acesso 22 set. 2021.

ARAÚJO, James Amorim. Sobre a cidade e o urbano em Henry Lefebvre. **GEOUSP: Espaço e Tempo**, São Paulo, v. 16, n. 2, p. 133-142, 2012. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2012.74258. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74258>. Acesso em: 10 mar. 2021.

ARAÚJO, Julyver Modesto de. **Código de trânsito brasileiro anotado e comentado**. 6. Ed. São Paulo: Letras Jurídicas, 2016.

ARAÚJO, Marley Rosana Melo de; OLIVEIRA, Jonathan Melo de; JESUS, Maísa Santos de; SÁ, Nelma Rezende de; SANTOS, Párbata Araújo Côrtes dos; LIMA, Thiago Cavalcante. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. **Psicologia & Sociedade**, v. 23, n. 3, p. 574-582, 2011. Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/psoc/a/XWXTQXKJ44BtT5Qw7dLWgvF/?lang=pt&format=pdf>. Acesso em: 19 ago. 2021.

ARIAS, Juan. Os 45 milhões de brasileiros com deficiência física são os novos párias. *In: El País*, 08 mai., 2019. Disponível em: [https://brasil.elpais.com/brasil/2019/05/08/opinion/1557340319\\_165119.html](https://brasil.elpais.com/brasil/2019/05/08/opinion/1557340319_165119.html). Acesso 12 ago. 2021.

ARRUDA, Inácio. **Estatuto da cidade**: uma conquista histórica. Brasília: Centro de Documentação e Informação, Coordenação de Publicações, 2002.

ASSIS, Wanderley Marques de. Novo secretário-adjunto da secretaria de estado dos direitos das pessoas com deficiência de São Paulo. *In: O blog das pessoas com deficiência*, 2014. Disponível em: <http://pessoacomdeficiencia.blogspot.com.br/2014/04/novo-secretario-adjunto-dasecretaria.html>. Acesso em: 13 out. 2020.

BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha. (orgs.). **Cidade e movimento**: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. Brasília: IPEA/ITDP, 2016. 326 p. ISBN 978-85-7811-284-4. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/160905\\_livro\\_cidade\\_movimento.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/160905_livro_cidade_movimento.pdf). Acesso em: 25 set. 2020.

BARBOSA, Adriana Silva. Mobilidade urbana para pessoas com deficiência no Brasil: um estudo em blogs. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, [S. l.], v. 8, n. 1, p. 142-154, out., 2017. ISSN 2175-3369. Disponível em: <https://periodicos.pucpr.br/index.php/Urbe/article/view/22064/21174>. Acesso em: 13 out. 2020.

BARROS, Wilkson Vasco Francisco Lima. A relação entre os direitos fundamentais e os direitos humanos: uma análise à luz da república federativa do brasil de 1988. *In: JUS.COM.BR*, [S. l.], nov. 2016. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/54068/a-relacao-entre-os-direitos-fundamentais-e-os-direitos-humanos>. Acesso em: 13 out. 2020.

BECKER, Bertha K.; MIRANDA, Mariana; MACHADO, Lia O. **Fronteira amazônica**: questões sobre a gestão do território. Brasília: Ed. UnB/Ed. UFRJ, 1990.

BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. 3. Ed., Editora Perspectiva S.A., 2007.

BERNARDES, Júlia Adão. Dimensões da ação e novas territorialidades no cerrado brasileiro: pistas para uma análise teórica. **Revista NERA**, Presidente Prudente, v. 10, n. 10, jan./jun., p. 01-10, 2007. ISSN: 1806-6755. DOI: <https://doi.org/10.47946/rnera.v0i10.1419>. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/nera/article/view/1419>. Acesso em: 23 jun. 2021.

BERNARDI, Jorge Luiz. **A organização municipal e a política urbana**. 3. Ed., Editora, IBPEX, 2011. p. 319-330.

BERTHO, Ana Carolina Soares. Mobilidade e acidentes de trânsito: uma relação conflituosa? *In: Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV)*. 06 mai. 2020. ISSN 1806-6755. DOI: <https://doi.org/10.47946/rnera.v0i10.1419>. Disponível em: <https://www.onsv.org.br/mobilidade-e-acidentes-de-transito-uma-relacao-conflituosa/>. Acesso em: 22 set. 2021.

BITTAR, Jorge. **O modo petista de governar**. São Paulo: Cadernos Teoria & Debate, 1992.

BOLONHINI-JÚNIOR, Roberto. **Portadores de necessidades especiais**: as principais prerrogativas e a legislação brasileira. São Paulo: Arx, 2004.

BONFIM, Roberto. Site divulga fotos de calçadas mal conservadas de Curitiba. Curitiba: Gazeta do Povo. *In: Blog Inclusilhado*, 2012. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/blogs/inclusilhado/site-divulga-fotos-de-calçadas-mal-conservadas-de-curitiba/>. Acesso em: 13 out. 2020.

BRASIL. **Decreto n. 394 de 24 de dezembro de 1991**. Homologa a demarcação administrativa da Área Indígena Apiaká-Kayabi, no Estado do Mato Grosso. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1991/decreto-394-24-dezembro-1991-449605-norma-pe.html>. Acesso em: 23 mai. 2020.

BRASIL. **Lei Federal n. 12.587 de 03 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis 3.326/1941, e 5.405/1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei n. 5.452/1943, e das Leis 5.917/1973, e 6.261/1975; e dá outras providências. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acesso em: 10 ago. 2020.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito**. Arquivos DENATRAM. 26 set., 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/renaest>. Acesso em: 18 set. 2021.

BRASIL. Ministério de Minas e Energia. **Relatório de impacto ambiental da usina hidrelétrica Castanheira**. Brasília, 2016. Disponível em: [http://www.uhecastanheira.com.br/wp-content/uploads/bigfiles/Rima\\_UHE\\_Castanheira.pdf](http://www.uhecastanheira.com.br/wp-content/uploads/bigfiles/Rima_UHE_Castanheira.pdf). Acesso em: 13 jun. 2021.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior - MDIC. **Portaria INMETRO n. 030 de 22 de janeiro de 2004**. RTQ 24 - Inspeção de veículos rodoviários automotores - modificação ou fabricação artesanal. D.O.U. de 23 de janeiro de 2004. Disponível em: <http://www.inmetro.gov.br/legislacao/rtac/pdf/rtac000880.pdf>. Acesso em: 26 out. 2021.

BRASIL. Palácio do Planalto. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília: Centro Gráfico, 1988. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 23 set. 2021.

BRASIL. Palácio do Planalto. **Decreto n. 5.296 de 02 de dezembro de 2004.** Regulamenta as Leis ns. 10.048/2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098/2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm). Acesso em: 15 ago. 2021.

BRASIL. Palácio do Planalto. **Lei n. 10.048, de 08 de novembro de 2000.** Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l10048.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10048.htm). Acesso em: 15 ago. 2021.

BRASIL. Palácio do Planalto. **Lei n. 10.098 de 19 de dezembro de 2000.** Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l10098.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10098.htm). Acesso em: 15 ago. 2021.

BRASIL. Palácio do Planalto. **Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001.** Regulamenta os Arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm). Acesso em: 26 out. 2021.

BRASIL. Palácio do Planalto. **Lei n. 13.146, de 06 de julho de 2015.** Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm). Acesso em: 15 ago. 2021.

BRASIL. Palácio do Planalto. **Lei n. 5.108, de 21 de setembro de 1966.** Institui o Código Nacional de Trânsito. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/1950-1969/l5108.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/l5108.htm). Acesso em: 18 jul. 2021.

BRASIL. Palácio do Planalto. **Lei n. 7.405, de 12 de novembro de 1985.** Torna obrigatória a colocação do “Símbolo Internacional de Acesso” em todos os locais e serviços que permitam sua utilização por pessoas portadoras de deficiência e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/1980-1988/l7405.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1980-1988/l7405.htm). Acesso em: 11 set. 2021.

BRASIL. Palácio do Planalto. **Lei n. 8.899, de 29 de junho de 1994.** Concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8899.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8899.htm). Acesso em: 23 set. 2021.

BRASIL. Palácio do Planalto. **Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997.** Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em:

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm). Acesso em: 18 jul. 2021.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Texto constitucional promulgado em 05 de outubro de 1988, com as alterações determinadas pelas Emendas Constitucionais de Revisão ns. 1 a 6/94, pelas Emendas Constitucionais ns. 1/92 a 91/2016 e pelo Decreto Legislativo n. 186/2008. Brasília: Presidência da República, 1988 [2016]. Disponível em: [https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88\\_Livro\\_EC91\\_2016.pdf](https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88_Livro_EC91_2016.pdf). Acesso em: 01 fev. 2022.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei n. 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l10098.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10098.htm). Acesso em: 01 fev. 2022.

BRASIL. Secretaria de Direitos Humanos. Diário Oficial da União. **Portaria SEDH n. 2.344, de 03 de novembro de 2010**. Brasília: Presidência da República, 2010. Disponível em: [https://www.udop.com.br/download/legislacao/trabalhista/pcd/port\\_2344\\_pcd.pdf](https://www.udop.com.br/download/legislacao/trabalhista/pcd/port_2344_pcd.pdf). Acesso em: 24 ago. 2020.

BRASIL. Senado Federal. Atividade Legislativa. **Proposta de emenda à Constituição n. 25, de 2017**. Brasília: Senado Federal, 2017. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/129807>. Acesso em: 08 ago. 2020.

BRASIL SENADO FEDERAL. **PEC que padroniza referência a pessoas com deficiência na Constituição é aprovada em primeira votação**. Brasília, 2019. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2019/03/12/pec-que-padroniza-referencia-a-pessoas-com-deficiencia-na-constituicao-e-aprovada-em-primeira-votacao> Acesso em: 19 out. 2020.

BRASIL. Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (IPEA). **Cidade e movimento: Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano**. Brasília: Ipea: ITDP, 2016. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/160905\\_livro\\_cidade\\_movimento.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/160905_livro_cidade_movimento.pdf). Acesso em: 25 set. 2020.

CAMARGO, Cecília. Calçadas: desafio diário para quem tem dificuldades de locomoção. [Entrevista cedida a] Patrícia Rodrigues. **Mobilidade Estadão**, São Paulo, 26 mar., 2020a. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/pcd/calçadas-paulistanas-desafio-diario-para-quem-tem-dificuldades-de-locomocao>. Acesso em: 21 out. 2021.

CAMARGO, Katia Gavranich. **A mobilidade urbana e a acessibilidade**. Portal do trânsito e da mobilidade. 17 de setembro de 2020b. [Entrevista cedida a] José

Nachreiner Júnior. Disponível em: <https://www.portaldotransito.com.br/opiniaio/a-mobilidade-urbana-e-a-acessibilidade/>. Acesso em: 21 ago. 2021.

CARDOSO, Beatriz. Liberdade de locomoção. *In: JUS BRASIL*, 2017. Disponível em: <https://beacardoso.jusbrasil.com.br/artigos/419590479/liberdade-de-locomocao-art-5-xv>. Acesso em: 01 fev. 2022.

CARDOZO, Aparicio. Drenagem da Avenida Rio de Janeiro ainda não começou por falta de OS da prefeitura de Juara. *In: Show de Notícias*, 22 out. 2021. Disponível em: <https://www.showdenoticias.com.br/noticia/juara-e-regiao/prefeitura-de-juara-ainda-no-expediu-os-para-empresa-trabalhar-na-av-rio-de-janeiro/#:~:text=Uma%20das%20obras%20mais%20cobradas,%E2%80%9Cencrava da%E2%80%9D%20e%20n%C3%A3o%20acontece>. Acesso em: 09 out. 2021.

CARLETTO, Ana Cláudia; CAMBIAGHI, Silvana. **Desenho universal**: um conceito para todos. São Paulo: Instituto Mara Gabrilli, 2007. Disponível em: [https://www.maragabrilli.com.br/wp-content/uploads/2016/01/universal\\_web-1.pdf](https://www.maragabrilli.com.br/wp-content/uploads/2016/01/universal_web-1.pdf). Acesso em: 12 out. 2021.

CARLETTO, Ana Cláudia; CAMBIAGHI, Silvana. **Desenho universal**: um conceito para todos. São Paulo: Instituto Mara Gabrilli, 2016. [https://www.maragabrilli.com.br/wp-content/uploads/2016/01/universal\\_web-1.pdf](https://www.maragabrilli.com.br/wp-content/uploads/2016/01/universal_web-1.pdf). Acesso em: 20 out. 2021.

CARLOS, Ana Fani Alessandri Carlos. **O espaço urbano**: novos escritos sobre a cidade. 1. Ed., Eletrônica-LABUR. São Paulo, 2007. 123 p. Disponível em: [http://gesp.fflch.usp.br/sites/gesp.fflch.usp.br/files/Espaco\\_urbano.pdf](http://gesp.fflch.usp.br/sites/gesp.fflch.usp.br/files/Espaco_urbano.pdf). Acesso em: 25 set. 2020.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A prática espacial urbana como segregação e o “direito à cidade” como horizonte utópico. *In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; PINTAUDI, Silvana Maria. (orgs.). A cidade contemporânea: segregação espacial*. São Paulo: Contexto, 2013. p. 95-110.

CARMO, André, ESTEVENS, Ana. O conflito social e a construção da cidadania no espaço urbano. **Open Edition Journals**, v. 2, 2008. DOI: <https://doi.org/10.4000/eces.1441>. Disponível em: <https://journals.openedition.org/eces/1441>. Acesso em: 01 fev. 2022.

CARVALHO. Anivaldo José de. **A importância do transporte público e da acessibilidade como meios de acesso a direitos de cidadania das pessoas com deficiência**: o caso dos cadeirantes de Franca-SP. Dissertação (Mestrado em Planejamento e Análise de Políticas Públicas), Programa de Pós-graduação em Planejamento e Análise de Políticas Públicas, Universidade Estadual Paulista “*Júlio de Mesquita Filho*” (UNESP), 2017, 164 p. Disponível em: [https://www.pessoacomdeficiencia.sp.gov.br/wp-content/uploads/2020/03/TRANSP\\_A-IMPORTANCIA-DO-TRANSPORTE\\_ANIVALDO-JOS%C3%89\\_compressed-1.pdf](https://www.pessoacomdeficiencia.sp.gov.br/wp-content/uploads/2020/03/TRANSP_A-IMPORTANCIA-DO-TRANSPORTE_ANIVALDO-JOS%C3%89_compressed-1.pdf). Acesso em: 25 out. 2021.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Mobilidade urbana sustentável:** conceitos, tendências e reflexões. Texto para discussão. Brasília/Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2016, 38 p. Disponível em: [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6637/1/td\\_2194.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6637/1/td_2194.pdf). Acesso em: 25 set. 2020.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Desafios da mobilidade urbana no Brasil.** Brasília: IPEA, 2016. Disponível em: [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td\\_2198.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf)

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana.** Tradução de Arlene Caetano. 4. Ed., Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1983.

CAVALCANTI, Lana de Souza; ARAÚJO, Manoel Victor Peres. Segregação socioespacial no ensino de geografia: um conceito em foco. **ACTA Geográfica**, Boa Vista, Edição Especial, p. 140-159, 2017. eISSN 2177-430. Disponível em: <https://revista.ufrbr.br/actageo/article/view/4775/2419>. Acesso em: 01 fev. 2022.

CIMI. Conselho Indigenista Missionário. **Relatório:** violência contra os povos indígenas no Brasil: dados 2010. Brasília: CIMI, 2010. Disponível em: <https://cimi.org.br/observatorio-da-violencia/edicoes-anteriores/>. Acesso em: 13 mai. 2020.

COHEN, Regina. **Cidade, corpo e deficiência:** percursos e discursos possíveis na experiência urbana. Tese (Doutorado em Estudos Interdisciplinares de Comunidades e Ecologia Social). Programa de Pós-graduação em Estudos Interdisciplinares de Comunidades e Ecologia Social, Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: <http://lasc.fau.ufrj.br/public/upload/2016-05-25/ac8a5943932f56f7ba01421278abccca.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2020.

COMO FUNCIONA o seguro auto para deficiente físico? *In:* **Blog Minutos Seguros.** Jun. 2019. Disponível em: <https://www.minutoseguros.com.br/blog/como-funciona-o-seguro-auto-para-deficiente-fisico/>. Acesso em: 12 abr. 2022.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE ENGENHARIA E AGRONOMIA. **Resolução n. 218, de 29 de junho de 1973.** Discrimina atividades das diferentes modalidades profissionais da Engenharia, Arquitetura e Agronomia. Rio de Janeiro: CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE ENGENHARIA E AGRONOMIA, 1973. Disponível em: <http://normativos.confedera.org.br/downloads/0218-73.pdf>. Acesso em: 15 set. 2020.

CONHEÇA os diferentes tipos de sinalização tátil de alerta e direcional. *In:* **WAT QUALIDADE ACESSIBILIDADE**, 10 abr. 2019. Disponível em: <https://www.watplast.com.br/blog/conheca-os-diferentes-tipos-de-sinalizacao-tatil-de-alerta-e-direcional/>. Acesso em: 22 out. 2021.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano.** 3. Ed. São Paulo: Editora Ática, 1989.

COSTA et al. **Acessibilidade em espaço urbanos**: mobilidade urbana e acessibilidade. Módulo I. Escola Nacional de administração pública. Diretoria de Educação Continuada SAIS - Área 2-A - 70610-900 — Brasília, 2020a. Disponível em: [file:///C:/Users/Itamar/Downloads/M%C3%B3dulo%20%20-%20Mobilidade%20Urbana%20e%20Acessibilidade%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Itamar/Downloads/M%C3%B3dulo%20%20-%20Mobilidade%20Urbana%20e%20Acessibilidade%20(1).pdf). Acesso em: 01 fev. 2022.

COSTA, Eduardo Gomes. **Mobilidade e acessibilidade espacial no transporte por ônibus**: estudo de caso em águas claras – Distrito Federal. Monografia (Bacharelado em Geografia). Brasília: Universidade de Brasília (UnB), 2015. 85 p. Disponível em: [https://bdm.unb.br/bitstream/10483/11459/1/2015\\_EduardoGomesCosta.pdf](https://bdm.unb.br/bitstream/10483/11459/1/2015_EduardoGomesCosta.pdf). Acesso em: 12 ago. 2021.

COSTA, Jodival Mauricio da. Ação, espaço e território: elementos para pensar uma política de ordenamento territorial. **Revista de Políticas Públicas**, Universidade Federal do Maranhão (UFMA), São Luís, v. 16, n. 1, p. 15-24, jan./jun., 2012. ISSN: 0104-8740. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/3211/321128742002.pdf>. Acesso em: 15 set. 2020.

COULANGES, Fustel de. A Cidade Antiga (2006). Versão para eBook site: LeLivros.link.

CPA. Comissão Permanente de Acessibilidade. **Guia para mobilidade acessível em vias públicas**. Prefeitura Municipal de São Paulo: Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano (SEHAB), 2003. Disponível em: [http://www.pessoacomdeficiencia.sp.gov.br/wp-content/uploads/2020/04/Guia\\_Mobilidade\\_Acessivel\\_em\\_Vias\\_Publicas.pdf](http://www.pessoacomdeficiencia.sp.gov.br/wp-content/uploads/2020/04/Guia_Mobilidade_Acessivel_em_Vias_Publicas.pdf). Acesso em: 22 out. 2021.

CUIABANO, Lidiana. Em 10 anos, frota de veículos em MT aumenta 114%. *In*: **Detran-MT**, 29 jan. 2021. Disponível em: <https://www.detran.mt.gov.br/-/16378714-em-10-anos-frota-de-veiculos-em-mt-aumenta-114->. Acesso em: 23 set. 2021.

DALLARI, Adilson Abreu; FERRAZ, Sérgio. **Estatuto da cidade**: comentários à Lei Federal 10.257/2001. 2. Ed. São Paulo: Malheiros, 2006. Disponível em: <https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:redede.virtual.bibliotecas:livro:2010;000878722>. Acesso em: 22 jul. 2021.

DANTAS, Shirley Carvalho. Resenha do livro direito à cidade de Henri Lefebvre. **RESGATE**, v. 19, n. 21, p. 97-102, jan./jun., 2011. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/resgate/article/download/8645709/13009/18432>. Acesso em: 25 out. 2021.

DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos. **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 1999.

DEMO, Pedro. **Metodologia científica em ciências sociais**. 2. Ed., São Paulo: Atlas, 1989.

DEPENDÊNCIA de cadeira de rodas. *In*: **MEDICINANET**, 2021. Disponível em: [https://www.medicinanet.com.br/cid10/5102/z993\\_dependencia\\_de\\_cadeira\\_de\\_rodas.htm](https://www.medicinanet.com.br/cid10/5102/z993_dependencia_de_cadeira_de_rodas.htm). Acesso em: 10 jun. 2021.

DISTROFIAS Musculares tipo Duchenne (DMD) e tipo Becker (DMB). *In*: **Universidade de São Paulo (USP)**. Centro de pesquisa sobre o: Genoma Humano e Células-Tronco. Distrofias Musculares tipo Duchenne (DMD) e tipo Becker (DMB), [S. l.], [S. d.]. Disponível em: <https://genoma.ib.usp.br/pt-br/servicos/consultas-e-testes-geneticos/doencas-atendidas/distrofias-musculares-tipo-duchenne-dmd-e-tipo-becker-dmb>. Acesso em: 29 set. de 2020.

DINIZ, João Alberto Oliveira; MONTEIRO, Adson Brito; SILVA, Robson de Carlo da; PAULA, Thiago Luiz Feijó de. **Manual de cartografia hidrogeológica**. Recife: CPRM, 2014. 12 p.

DI-NUBILA, Heloisa Brunow Ventura; BUCHALA, Cassia Maria. O papel das classificações da OMS – CID e CIF nas definições de deficiência e incapacidade. **Revista Brasileira de Epidemiologia**, v. 11, n. 2, p. 324-335, 2008. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbepid/a/gSPFtVnbyDzptD5BkzrT9Db/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 08 jun. 2021.

DORNELES, Vanessa Goulart; AFONSO, Sonia; ELY, Vera Helena Moro Bins. O desenho universal em espaços abertos: uma reflexão sobre o processo de projeto. **Gestão e Tecnologia de Projetos**, v. 8, n. 1, p. 55-67, São Paulo, 2013. DOI: <http://dx.doi.org/10.4237/gtp.v8i1.251>. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/gestaodeprojetos/article/view/62203>. Acesso em: 25 jun. 2021.

DUARTE, Fábio; LIBARDI, Rafaela; SANCHEZ, Karina. **Introdução à mobilidade urbana**. Curitiba: Juruá, 2017.

FERNANDES, Maria Anunciata. **Desafios para uma educação de qualidade: Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB) no município de Juara – MT**. Dissertação (Mestrado em Educação). Programa de Pós-graduação em Educação, Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), Cuiabá, 2010. 153 p. Disponível em: <http://livros01.livrosgratis.com.br/cp149839.pdf>. Acesso em: 25 jun. 2021.

FERREIRA, João Carlos Vicente. **Mato Grosso e seus municípios**. Cuiabá: Secretaria de Estado da Educação, 2001.

FICO, Carlos. **Além do golpe, versões e controvérsias sobre 1964 e a ditadura militar**. Rio de Janeiro: Record, 2004.

FREITAS, José Carlos de. **Plano diretor como instrumento da política urbana**. 2005. Disponível em: [http://www.belem.pa.gov.br/planodiretor/pdfs/PLANO\\_DIRETOR\\_INSTR\\_POLITICA\\_URBANA.pdf](http://www.belem.pa.gov.br/planodiretor/pdfs/PLANO_DIRETOR_INSTR_POLITICA_URBANA.pdf). Acesso em: 15 out. 2020.

FREITAS, Mayanna Machado; OLIVEIRA, Juciele Valéria Ribeiro de; FRANÇA, Rafael dos Reis; SANTOS, Allen Rafael Cardoso; MAIA, Daniela da Costa. Perfil epidemiológico e funcional de pacientes com distrofia muscular de Duchenne atendidos em clínicas de fisioterapia na cidade de Aracaju. **Interfaces Científicas, Saúde e Ambiente**, Aracaju, v. 1, n. 2, p. 21-32, 2013. Disponível em: <https://periodicos.set.edu.br/saude/article/view/429>. Acesso em: 15 out. 2020.

GAMBA, Vitório. **O plano diretor como indutor da função socioambiental da propriedade**. Trabalho de Conclusão e Curso (Curso de Bacharelado em Direito), Universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC), Criciúma, 2016. 89 p. Disponível em: <http://repositorio.unesc.net/bitstream/1/5098/1/VIT%c3%93RIO%20GAMBA.pdf>. Acesso em: 19 ago. 2021.

GARCIA, Vera. Deficientes fazem protesto na porta da Prefeitura de São Paulo. *In: Deficiente Ciente*, 2013. Disponível em: <https://www.deficienteciente.com.br/deficientes-fazem-protesto-na-porta-da-prefeitura-de-sao-paulo.html>. Acesso em: 13 out. 2020.

GERHARDT, Tatiana Engel; RAMOS, Ieda Cristina Alves; RIQUINHO, Deise Lisboa; SANTOS, Daniel Labernarde dos. Estrutura do projeto de pesquisa. p. 65-88. *In: GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo. Métodos de pesquisa*. 1. Edição. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009, 120 p. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/cursopgdr/downloadsSerie/derad005.pdf>. Acesso em: 13 nov. 2020.

GEVAERD, Monique da Silva; DOMENECH, Susana Cristina; BORGES-JÚNIOR, Noé Gomes; HIGA, Daniela Fernanda; LIMA-SILVA, Adriano Eduardo. Alterações fisiológicas e metabólicas em indivíduo com distrofia muscular de Duchenne durante tratamento fisioterapêutico: um estudo de caso. **Fisioter. Mov.**, Curitiba, v. 23, n. 1, p. 93-103, jan./mar., 2010. ISSN 0103-5150. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/fm/a/x8TSDvkPHpzQvST4gfrZkGN/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 13 out. 2020.

GHIRALDI, André Luiz Dias. **Análise de acessibilidade em calçadas, vias públicas e prédios públicos na cidade de Doutor Camargo-PR**. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Engenharia Civil), Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR), Campo Mourão, 2014. 88 p. Disponível em: [http://riut.utfpr.edu.br/jspui/bitstream/1/6293/3/CM\\_COECI\\_2014\\_1\\_06.pdf](http://riut.utfpr.edu.br/jspui/bitstream/1/6293/3/CM_COECI_2014_1_06.pdf). Acesso em: 03 mar. 2022.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. Ed. São Paulo: Atlas, 2007.

GILROY, John. **Neurologia básica**. 3. Ed. São Paulo: Thieme Revinter Publicações Ltda., 2005. 641 p.

GOLDENBERG, Mirian. **A arte de pesquisar: como fazer pesquisa qualitativa em ciências sociais**. Rio de Janeiro: Record, 1999.

GOMES, Marco Antonio Villarinho; SANTOS, Mário Vital dos. **Aspectos das formações vegetais/ uso e ocupação do solo – Folha MIR-220 – Rio Cururu – Folha MIR-247 – Rio Teles Pires**: memória técnica. Cuiabá: CNEC – Engenharia S.A., 2001a. 52 p. Disponível em: [http://www.dados.mt.gov.br/publicacoes/dsee/vegetacao/uso\\_ocupacao/mt/DSEE-VG-US-MT-016.pdf](http://www.dados.mt.gov.br/publicacoes/dsee/vegetacao/uso_ocupacao/mt/DSEE-VG-US-MT-016.pdf). Acesso em: 18 jun. 2021.

GOMES, Marco Antonio Villarinho; SANTOS, Mário Vital dos. **Aspectos das formações vegetais/ uso e ocupação do solo – Folha MIR-318 – Porto dos Gaúchos**: memória técnica. Cuiabá: CNEC – Engenharia S.A., 2001b. 52 p. Disponível em: <http://geoportal.seplan.mt.gov.br/metadados/srv/api/records/8e20294e-09f4-4578-87cd-6e8e86ce9c8d/attachments/DSEE-VG-US-MT-016.pdf>. Acesso em: 21 mai. 2020.

GOMIDE, Alexandre de Ávila; GALINDO, Ernesto Pereira. A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. **Revista Estudos Avançados**, v. 27, n. 79, p. 27-39, 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/ea/v27n79/v27n79a03.pdf>. Acesso em: 13 out. 2020.

GONÇALVES, Thalimar Matias. **A dinâmica do espaço urbano**: um estudo sobre o bairro Parque Residencial Laranjeiras. Graduação (Licenciatura em Geografia), Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), Vitória, 2007. 101 p. Disponível em: [https://geo.ufes.br/sites/geografia.ufes.br/files/field/anexo/m\\_thalimar.pdf](https://geo.ufes.br/sites/geografia.ufes.br/files/field/anexo/m_thalimar.pdf). Acesso em: 13 out. 2020.

GUSSO, R. J. **Movimentos sociais no Brasil contemporâneo**: o fórum nacional de reforma urbana. In: **ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS**, 37., 2013, Águas de Lindóia, Anais [...]. Águas de Lindóia, 37., 2013. p. 1-30. Disponível em: <https://www.anpocs.com/index.php/papers-37-encontro/spg-2/spg04-2/8697-movimentos-sociais-no-brasil-contemporaneo-o-forum-nacional-de-reforma-urbana/file>. Acesso em: 23 set. 2020.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. 15. Ed. São Paulo: Loyola, 2005.

HONORATO, Cássio Mattos. Trânsito seguro: direito fundamental de segunda dimensão. **Revista dos Tribunais**, São Paulo, v. 100, n. 911, p. 107-169, 2011. Disponível em: <https://dspace.almg.gov.br/xmlui/handle/11037/26031?locale=en>. Acesso em: 25 set. 2020.

HONORATO, Cássio Mattos. **Trânsito**: infrações e crimes. Campinas: Millennium, 2000. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101862.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2021.

HUERTAS, Daniel Monteiro. **Da fachada atlântica à imensidão amazônica**: fronteira agrícola e integração territorial. São Paulo: Annablume, 2009.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Brasil. Mato Grosso. Juara. **População estimada Juara 2020**. Mato Grosso: IBGE, 2020. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/mt/juara.html>. Acesso em: 23 out. 2020.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo agro 2017. **Resultados definitivos**. Brasília: IBGE, 2017. Disponível em: [https://censoagro2017.ibge.gov.br/templates/censo\\_agro/resultadosagro/index.html](https://censoagro2017.ibge.gov.br/templates/censo_agro/resultadosagro/index.html). Acesso em: 20 jun. 2021.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo agropecuário 2006**. Rio de Janeiro: IBGE, 2006, 775 p. Disponível em: [https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/51/agro\\_2006.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/51/agro_2006.pdf). Acesso em: 13 jul. 2020.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Divisão urbano**: regional do Brasil. Regic, 2021. 2. Ed. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101862.pdf>

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Atlas nacional do Brasil**. 3. Ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2000. 263 p. ISBN 85-240-0824-5. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?id=287910&view=detalhes>. Acesso em: 03 mar. 2022.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Brasil. Mato Grosso. Juara. **Dados sobre a população de Juara-MT**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mt/juara/panorama>. Acesso em: 13 nov. 2021.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Juara: censo demográfico 2010**: resultados da amostra - características da população. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mt/juara/panorama>. Acesso em: 02 mai. 2021.

IEPHA. Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais. **O IEPHA**. Brasília: IEPHA, 2015. Disponível em: <http://www.iepha.mg.gov.br/index.php/institucional/o-iepha>. Acesso em: 02 mai. 2021.

IMRIE, Rob. Disability and discourses of mobility and movement. **Environment & Planning**, v. 32, n. 9, p. 1641-1656, set., 2000. DOI: <https://doi.org/10.1068/a331>. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1068/a331>. Acesso em: 13 out. 2020.

INMET. INSTITUTO NACIONAL DE METEOROLOGIA DO BRASIL. **Normais Climatológicas (1961/1990)**. Brasília: INMET, 2016. Disponível em: <https://portal.inmet.gov.br/normais>. Acesso em: 13 out. 2020.

INMETRO. Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia. **Portaria n. 151, de 30 de março de 2016**, Brasília: INMETRO, 2016. Disponível em: <http://www.inmetro.gov.br/legislacao/rtac/pdf/RTAC002398.pdf>. Acesso em: 25 set. 2020.

JANINI, Tiago Cappi; CELEGATTO, Mário Augusto Quinteiro. A atuação do Tribunal de Contas na implementação de políticas públicas. **Revista Juris Poiesis** - Rio de Janeiro, v. 21, n. 27, 2018, p. 71-86. Disponível em: <http://periodicos.estacio.br/index.php/jurispoiesis/article/view/6160>. Acesso em: 04 fev. 2020.

JOANONI-NETO, Vitale. Amazônia na década de 1970: a fronteira sob o olhar do migrante. **Revista Eletrônica da ANPHLAC**, n. 16, p. 186 -206, 2014. ISSN 1679-1061. Disponível em: <https://revista.anphlac.org.br/anphlac/issue/view/168> Acesso em: 13 out. 2020.

JUARA. Mato Grosso. **Decreto municipal n. 1.459, de 20/03/2020**. Dispõe sobre a alteração do Decreto n. 1.458/2020 que dispõe sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do Coronavírus (Covid-19) a serem adotados pelo Poder Executivo do município de Juara, e dá outras providências. Mato Grosso: Juara, 2020. Disponível em: <https://cespro.com.br/visualizarDiploma.php?cdMunicipio=4318&cdDiploma=202001459&NroLei=1.459&Word=&Word2=>. Acesso em: 01 fev. 2022.

JUARA. **Lei Complementar n. 20, de 17 de novembro de 2006**. Dispõe sobre as edificações no Município de Juara e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/plano-diretor-juara-mt-2006-11-17-versao-original> Acesso em: 15 out 2021.

KLAFKE, Karlise. BALDONI, Lucas. Geografia dos serviços: uma reflexão sobre as pequenas cidades - Ipeúna (SP). In: **SIMPÓSIO MINEIRO DE GEOGRAFIA DAS DIVERSIDADES À ARTICULAÇÃO GEOGRÁFICA**, 1., 2014, **Anais [...]**, Universidade Federal de Alfenas, Minas Gerais, mai., 1., 2014. Disponível em: <https://www.unifal-mg.edu.br/simgeo/system/files/anexos/Karlise%20Klafke.pdf>. Acesso em: 01 fev. 2022.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisas, elaboração, análise e interpretação de dados**. 4. Ed. São Paulo: Atlas, 1999.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian/Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução de Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LEITÃO, Raymundo Edson de Araújo. **Medicina da reabilitação**. Rio de Janeiro. Editora Revinter, 2005.

LIMA, Eliana Beatriz Nunes Rondon; MODESTO-FILHO, Paulo; MOURA, Rubem Mauro Palma de. de. **Plano Municipal de Saneamento Básico: Juara-MT**. Cuiabá: EdUFMT, 2017, 646 p.

LIRA, Ana Cristina França. **Repercussão dos acidentes de trânsito na morbidade e mortalidade da população brasileira**: um Problema de Saúde Pública.

Monografia (Especialização em Gestão de Sistemas e Serviços de Saúde), Centro de Pesquisa Aggeu Magalhães, Fundação Oswaldo Cruz, Recife, 2011. 34 p.

Disponível em: <https://www.cpqam.fiocruz.br/bibpdf/2010lira-acf.pdf>. Acesso em: 11 ago. 2021.

LIRA, Bárbara. Carro PCD: Quem tem direito a adquirir esse custo-benefício? In: **INSTACARRO**, 12 abr., 2021. Disponível em:

<https://www.instacarro.com/blog/documentacao-e-legislacao-veicular/carro-pcd/>  
Acesso em: 12 abr. 2022.

LIVI-BACCI, Massimo. Ten propositions (not a decalogue!) dictated by experience and personal inclinations: for the benefit of young demographers (100 years old, or less). In: TURRA, Cássio; CUNHA, José Marcos. (orgs.) **População e desenvolvimento em debate**: contribuições da Associação Brasileira de Estudos Populacionais. Belo Horizonte: ABEP: Demografia em Debate, v. 4, 2012, p. 37. ISBN: 978 85-85543-26-6. Disponível em:

<https://blog.ufes.br/demografia/2019/01/30/10-proposicoes-para-jovens-demografos-estudiosos-de-populacao-por-massimo-livi-bacci/>. Acesso em: 22 set. 2021.

LOPES-JÚNIOR, Wilson Martins; SANTOS, Regina Célia Bega dos. Reprodução do espaço urbano e a discussão. **Revista RA'EGA**, n. 19, p. 107-123, Curitiba: Editora UFPR, 2010. Disponível em:

<https://revistas.ufpr.br/raega/article/viewFile/14827/11418>. Acesso em: 22 set. 2021.

MACHADO-NETO, Gilson. **Atuação do INCRA no setor fundiário**. [S. l.]: Ministério da Agricultura; Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária, 1976.

MAGAGNIN, Renata Cardoso; SILVA, Antônio Néelson Rodrigues da. A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. **Revista Transportes**, v. 16, n. 1, p. 25-35, jun., 2008. ISSN: 1415-7713. Disponível em:

<https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/13/10>. Acesso em: 19 out. 2020.

MAGALHÃES, Solange Martins Oliveira; SOUZA, Ruth Catarina Cerqueira R. de. A questão do método e da metodologia: uma análise da produção acadêmica sobre professores(as) da Região Centro-Oeste/Brasil. **Educação e Realidade**, Porto Alegre, v. 37, n. 2, p. 669-693, mai./ago., 2012. Disponível em:

<https://www.scielo.br/pdf/edreal/v37n2/18.pdf>. Acesso em: 29 set. 2020.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades, alternativas para a crise urbana**. Petrópolis: Vozes, 2001.

MARICATO, Ermínia. Contribuição para um plano de ação brasileiro. In: BONDUKI, Nabil. (org.). **Habitat**: as práticas bem-sucedidas em habitação, meio ambiente e gestão urbana nas cidades brasileiras. São Paulo. Studio Nobel, 1996.

MARICATO, Ermínia. Metr pole, legisla o e desigualdade. **Estudos Avançados**, v. 17, n. 48, 2003. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/ea/v17n48/v17n48a13>. Acesso em: 18 out. 2020.

MASCARENHAS, Guilherme Paim. **Aten o?! Pare?! a mobilidade por bicicleta e a rela o ambiente urbano-normas de trânsito** 2017. Disserta o (Mestrado em Psicologia), Programa de Pós-Gradua o em Psicologia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), Natal, 2017. 112 p. Disponível em: <https://repositorio.ufrn.br/handle/123456789/24815>. Acesso em: 18 out. 2020.

MATO GROSSO. **Anuário estatístico de trânsito do estado de Mato Grosso**. Secretaria de Estado de Segurança Pública. Departamento de Estado de Trânsito de Mato Grosso, 2021. Disponível em: <https://www.detran.mt.gov.br/documents/9895421/15180014/Anu%C3%A1rio+de+Tr%C3%A2nsito+2021.pdf/47f034cc-f2f7-1e07-1f8b-b244ca35ca75>. Acesso em: 27 set. 2021.

MATO GROSSO. Secretaria de Estado de Planejamento. **Regiões de Planejamento de Mato Grosso**: 2017. Secretaria de Estado de Planejamento – Cuiabá, 2017. 245 p.

MATO GROSSO. **Lei n  4.349 de 23 de setembro de 1981**. Cria o Município de Juara, com sede na localidade do mesmo nome, por desmembramento do Município de Porto dos Gaúchos. Disponível em: <file:///C:/Users/Profissional/Downloads/lei-4349-1981.pdf> Acesso em 25 ago. 2020.

MEDEIROS, Leonilde S rvolo de. **História dos movimentos sociais no campo**. Rio de Janeiro: FASE, 1989, 216 p.

MENDHES, Tulio. Terminologia no tratamento da pessoa com deficiência. *In*: **G1-MG**, Belo Horizonte, 01 fev. 2020. Disponível em: <http://g1.globo.com/minas-gerais/triangulo-mineiro/blog/mao-na-roda/post/terminologia-no-tratamento-da-pessoa-com-deficiencia.html>. Acesso em: 19 out. 2020.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **Pesquisa social**: teoria, método e criatividade. 29. Ed. Petrópolis: Vozes, 2010.

MINISTÉRIO DA SAÚDE DO ESTADO DE MATO GROSSO. Município de Juara **Informa es sociodemográficas**: deficiência. Cuiabá: Ministério da Saúde de Mato Grosso, 2021.

MIRANDA, Luiza Xavier **A mobilidade urbana com foco no deslocamento e nos espaços destinados aos pedestres**: um estudo na Avenida Marechal Deodoro da Fonseca. Monografia (Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo), Faculdades Doctum de Caratinga Caratinga, Minas Gerais, 2019. 62 p. Disponível em: <https://dspace.doctum.edu.br/bitstream/123456789/3491/1/TCC%20LUIZA%20XAVIER.pdf>. Acesso em: 12 abr. 2022.

MOBILIDADE reduzida. *In*: **MEDICINANET**, 2021. Disponível em: [https://www.medicinanet.com.br/cid10/4918/z740\\_mobilidade\\_reduzida.htm](https://www.medicinanet.com.br/cid10/4918/z740_mobilidade_reduzida.htm). Acesso em: 08 jun. 2021.

MONTEIRO, Adriana Roseno; VERAS, Antonio Tolrino de Rezende. A questão habitacional no Brasil. **Revista Mercator**, Fortaleza, v. 16, e16015, 2017. DOI: <https://doi.org/10.4215/rm2017.e16015>. ISSN: 1984-2201. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/mercator/v16/1984-2201-mercator-16-e16015.pdf>. Acesso em: 24 set. 2020.

MORETZSOHN, Ricardo. F. MACEDO, Gislene Maia de. **Psicologia e trânsito: compromisso social com a mobilidade humana**. 2005. Disponível em: [http://www.pol.org.br/pol/cms/pol/publicacoes/artigos/artigos\\_050412\\_0091.html](http://www.pol.org.br/pol/cms/pol/publicacoes/artigos/artigos_050412_0091.html). Acesso em: 25 out. 2020.

MORTARIE, Rachel; EUZÉBIO, Gilson Luiz. O custo do caos. **Desafios do desenvolvimento**, ano 6, n. 53, p. 18-29, Brasília: IPEA, 2009. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1252:catid=28&Itemid=23](https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=1252:catid=28&Itemid=23). Acesso em: 25 out. 2020.

MUKAI, Toshio. **Direito urbano-ambiental brasileiro**. São Paulo: Dialética, 2002.

MUNFORD, Lewis. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. Tradução de Neil R. da Silva. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

MURIALDO, Melisa. Em 2020, 80 pessoas morreram por dia em consequência de acidente de trânsito no país. *In*: **Portal do Trânsito**, 25 dez., 2020. Disponível em: <https://www.portaldotransito.com.br/noticias/em-2020-80-pessoas-morreram-por-dia-em-consequencia-de-acidente-de-transito-no-pais/>. Acesso em: 15 set. 2021.

NBR 9050: tudo o que você precisa saber sobre a norma de acessibilidade. *In*: **GUIADERODAS**, 14 jul. 2020. Disponível em: <https://guiaderodas.com/nbr-9050-norma-de-acessibilidade/>. Acesso em: 11 nov. 2020.

BERNARDO-NETO, Jaime. Descolonizar as representações sobre a colonização: reflexões/ contribuições a partir da Geografia. **Geografares**, v. 1, n. 31, p. 114–143, 2020. <https://doi.org/10.7147/geo.v1i31.29141> colocar em ordem alfabética

NOGUEIRA, Maria Luísa Magalhães; BARROS, Vanessa Andrade de; ARAÚJO, Adriana Dias Gomide; PIMENTA, Denise Aparecida Oliveira. O método de história de vida: a exigência de um encontro em tempos de aceleração. **Pesquisas e Práticas Psicossociais**, São João del Rei, v. 12, n. 2, p. 466-485, mai./ago., 2017. ISSN 1809-8908. Disponível em: [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_abstract&pid=S1809-89082017000200016](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S1809-89082017000200016). Acesso em: 15 set. 2021.

NORDER, Luiz Antonio Cabello. Controvérsias sobre a reforma agrária no Brasil (1934-1964). **Revista Nera**, ano 17, n. 24, p. 133-145, 2014. ISSN: 1806-6755. DOI: <https://doi.org/10.47946/rnera.v0i24.2421>. Disponível em:

<https://revista.fct.unesp.br/index.php/nera/article/view/2421>. Acesso em: 15 set. 2021.

OAPD. Organização de Apoio às Pessoas com Distrofias. **Código CID da distrofia muscular**. 27 mar. 2010. Disponível em: <https://oapd.org.br/codigo-cid-da-distrofia-muscular/>. Acesso em: 08 jun. 2021.

OKAMA, Larissa O.; QUEIROZ, Paula D.; SPINA, Lucas, R.; MIRANDA, Mariana B. L.; CURTARELLI, Mônica B.; FARIA-JÚNIOR, Milton; SANDE-DE-SOUZA, Luciane A. P. Avaliação funcional e postural nas distrofias musculares de Duchenne e Becker. Universidade Nove de Julho São Paulo (USP), **ConScientiae Saúde**, v. 9, n. 4, p. 649-658, 2010. ISSN: 1677-1028. Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=92921672014>. Acesso em: 26 set. 2020.

OLIVEIRA, Ligia Regina de; DUARTE, Flávia Guimarães Dias. Incapacidades em vítimas de acidentes de trânsito. **Cadernos de Saúde Coletiva**, v. 29, n. 1, p. 12-24, 2021. DOI: <https://doi.org/10.1590/1414-462X202129010197>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/cadsc/a/DjLnNHVDzBkDT6tQr3NBLpS/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 02 ago. 2021.

PANNUTI, Maria Regina Viana. **História**: o processo de ocupação do Mato Grosso. 2. Ed. Cuiabá, EdUFMT, 2002. 94 p.

PEIXOTO, Paulo; CARDIELOS, João Paulo. **A água como patrimônio**: experiências de requalificação das cidades com água e das paisagens fluviais. Coimbra: [s. n.], 2016. 241 p. ISBN: 978-989-26-1024-5. DOI: <http://dx.doi.org/10.14195/978-989-26-1025-2>. Disponível em: <https://digitalis-dsp.uc.pt/handle/10316.2/39313>. Acesso em: 26 set. 2020.

PENA, Rodolfo Alves. Produção do espaço geográfico. *In*: **Brasil Escola**, 2015. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/producao-espaco-geografico.htm>. Acesso em: 26 set. 2020.

PEREIRA, Adilson Cardoso. **A relação do rio Arinos na história do município de Porto dos Gaúchos e Juara – MT**. Trabalho de conclusão de curso (Licenciatura em Pedagogia), Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), Juara, 2013, 45 p.

PEREIRA, Elson Manoel. A política urbana brasileira e o ideário crítico da reforma urbana introduzido na Constituição de 1988. **Revista Confluências**: Revista Interdisciplinar de Sociologia e Direito, v. 20, n. 2, p. 73-87, 2018. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/confluencias/article/view/34560>. Acesso em: 23 set. 2020.

PEREIRA, Lisanil da Conceição Patrocínio. O processo de ocupação do município de Juara-MT/Brasil. **Revista Geográfica de América Central**, v. 2, n. 47E, p. 01-13, XIII Encuentro de Geógrafos de America Latina, 2011. Disponível em: <https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/2414>. Acesso em: 27 nov. 2020.

PERIPOLLI, Odimar João. **Expansão do capitalismo na Amazônia norte mato-grossense**: a mercantilização da terra e da escola. Tese (Doutorado em Educação), Programa de Pós-graduação em Educação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Porto Alegre, 2008, 267 p. Disponível em: <https://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/16171>. Acesso em: 17 nov. 2020.

PEROTTO, Sérgio Luiz. A função do município no Sistema Nacional de Trânsito. *In*: MARIUZA, Clair Ana; GARCIA, Lucio Fernando. **Trânsito e mobilidade humana: Psicologia, Educação e Cidadania**. Conselho Regional de Psicologia do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2010. p. 103-114.

PICOLI, Fiorelo. **O capital e a devastação da Amazônia**. 1. Ed. São Paulo: Expressão Popular, 2006. 256 p.

PINHEIRO, Geraldo de Faria Lemos. **Código de trânsito brasileiro interpretado**. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2001.

PINTO, Victor Carvalho. **Regime jurídico do plano diretor**. Brasília: Senado Federal, Consultoria Legislativa, 2005.

PIRENNE, Henri. **História econômica e social da idade média**. Tradução de Lycurgo Gomes da Motta. 4. Ed. Editora Mestre JOU, 1968.

POQUIVIQUI, Agilson. **Racismo ambiental e violência identitária**: um estudo sociológico dos impactos socioambientais de projetos de barragens no Estado do Mato Grosso. Tese (Doutorado em Sociologia), Programa de Pós-graduação em Sociologia, Universidade Federal de São Carlos (UFSCar), São Carlos, 2019. 253 p. Disponível em: <https://repositorio.ufscar.br/handle/ufscar/12773>. Acesso em: 07 jul. 2021.

PORTAL DO TRÂNSITO E MOBILIDADE. **Década de ação pela segurança no trânsito 2011 – 2020**. Assessoria de Imprensa Portal do Trânsito, 27 fev. 2020. Disponível em: <https://www.portaldotransito.com.br/noticias/decada-de-acao-pela-seguranca-no-transito-se-encerra-no-final-de-2020-2/>. Acesso em: 04 set. 2021.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUARA. **Plano municipal de saneamento básico**: Juara-MT. Cuiabá-MT: EdUFMT, 2017a, 648 p. Disponível em: [https://persmt.setec.ufmt.br/wp-content/uploads/2020/08/PMSB\\_Juara.pdf](https://persmt.setec.ufmt.br/wp-content/uploads/2020/08/PMSB_Juara.pdf) Acesso em: 05 mar. 2021.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUARA. **Lei Complementar n. 152/2017**. Juara: Prefeitura Municipal, 2017b. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/mt/j/juara/lei-complementar/2017/15/152/lei-complementar-n-152-2017-dispoe-sobre-a-alteracao-da-lei-complementar-n-015-de-17-de-novembro-de-2006-que-institui-o-plano-diretor-municipal-de-juara-estabelece-diretrizes-para-o-planejamento-do-municipio-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 04 ago. 2021.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUARA. **Lei Complementar n. 17, de 17 de novembro de 2006**. Dispõe sobre o Uso e a Ocupação do Solo no Município de

Juara e dá outras providências. Juara: Prefeitura Municipal, 2006b. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mt/j/juara/lei-complementar/2006/2/17/lei-complementar-n-17-2006-dispoe-sobre-o-uso-e-a-ocupacao-do-solo-no-municipio-de-juara-e-da-outras-providencias-2020-10-16-versao-compilada>. Acesso em: 15 out. 2021.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUARA. **Lei Complementar n. 15, de 17 de novembro de 2006**. Institui o Plano Diretor Municipal de Juara, estabelece diretrizes para o planejamento do município e dá outras providências. Juara: Prefeitura Municipal, 2006a. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/plano-diretor-juara-mt-2006-11-17-versao-original>. Acesso em: 15 out. 2021.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. **Metodologia do trabalho científico**: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico. 2. Ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

RAIMUNDO, Helder R. **Como fazer análise documental**. Porto: Universidade de Algarve, 2006.

RIZZON, Bruno; CORRÊA, Fernando. Mortes na pandemia, mortes no trânsito: por que a Covid-19 reforça a urgência da segurança viária. In: **WR Brasil**, 25 mai. 2020. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/blog/2020/05/mortes-na-pandemia-mortes-no-transito-covid-19-reforca-urgencia-da-seguranca-viaria>. Acesso em: 11 set. 2021.

RODRIGUES, Patrícia. Calçadas: desafio diário para quem tem dificuldades de locomoção. In: **Mobilidade Estadão**, 20 mar. 2020. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/pcd/calçadas-paulistanas-desafio-diario-para-quem-tem-dificuldades-de-locomocao/>. Acesso em: 16 out. 2021

ROSA, Maria Olivia. **O processo de urbanização e qualidade de vida**: observações sobre o espaço urbano de Brasília. Trabalho de Conclusão de curso (Pós-graduação *Lato Sensu* em Direito Urbanístico e Regulação Ambiental), Centro Universitário de Brasília (UniCEUB/ICPD), Brasília, 2014, 83 p. Disponível em: <https://repositorio.uniceub.br/jspui/bitstream/235/7835/1/51302834.pdf>. Acesso em: 05 jul. 2021.

ROZESTRATEN, Reinier Johannes Antonius. **Psicologia do trânsito**: conceitos e processos básicos. São Paulo: EPU/EDUSP, 1998.

RUBIN, Michael. Distrofia muscular de Duchenne e distrofia muscular de Becker. In: **Manual MSD: versão Saúde para a Família**, jul. 2020. Disponível em: <https://www.msmanuals.com/pt-br/casa/problemas-de-sa%C3%BAde-infantil/distrofias-musculares-e-dist%C3%BArbios-relacionados/distrofia-muscular-de-duchenne-e-distrofia-muscular-de-becker>. Acesso em: 11 ago. 2020.

RUFFO, Gustavo Henrique. Acidentes de trânsito deram prejuízo de R\$ 96,5 bilhões ao Brasil só no 1º semestre. In: **Kelley Blue Book**, 25 set. 2018. Disponível em: <https://www.kbb.com.br/detalhes-noticia/acidentes-transito-prejuizo-rs96-bilhoes/?id=1490>. Acesso em: 18 set. 2021.

SALAZAR, Noel B. Teorizando a mobilidade por meio de conceitos e figuras. **Revista Tempo Social: Revista de Sociologia da USP**, São Paulo, v. 30, n. 2, p. 153-168, 2018. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/ts/v30n2/1809-4554-ts-30-02-153.pdf>. Acesso em: 18 set. 2020.

SANT'ANA, Daniela Alves Braga. **Alianças multifacetadas colonização de Juara – Mato Grosso**: discursos, práticas culturais e memórias (1971-2008). Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), 2009. Disponível em: <http://ppghis.com/ppghis/biblioteca-virtual-2/dissertacoes/download/5-dissertacoes/87-aliancas-multifacetadas-colonizacao-de-juara-mato-grosso-discursos-praticas-culturais-e-memorias-1971-2008.html>. Acesso em: 15 jul. 2020.

SANT'ANA, Jairo. Juara comemora 39 anos com ações do Governo do Estado em infraestrutura, agricultura familiar e saúde. *In*: **SECOM-MT**, 14 dez. 2020. Disponível em: <http://www.mt.gov.br/-/16058512-juara-comemora-39-anos-com-acoes-do-governo-do-estado-em-infraestrutura-agricultura-familiar-e-saude>. Acesso em: 29 jun. 2021.

SANTI, Rejane Pereira. **A ação da CODEMAT na colonização oficial de Mato Grosso**: revisitando o projeto Juína. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), Cuiabá, 2016, 149 p. Disponível em: <https://ri.ufmt.br/handle/1/785>. Acesso em: 13 jul. 2021.

SANTIN, Janaína Rigo. MARANGON, Elizete Gonçalves. O estatuto da cidade e os instrumentos de política urbana para proteção do patrimônio histórico: outorga onerosa e transferência do direito de construir. **História**, São Paulo, v. 27, n. 2, p. 89-109, 2008. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0101-90742008000200006>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/his/a/tYZF6gGLttGzvGpDvQq7FNh/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 29 jun. 2021.

SANTOS, Carlos. Território e territorialidade. **REVISTA ZONA DE IMPACTO**, ano 11, v. 13, 2009 ISSN 1982-9108. Disponível em: [http://www.albertolinscaldas.unir.br/TERRIT%C3%93RIO%20E%20TERRITORIALIDADE\\_volume13.html](http://www.albertolinscaldas.unir.br/TERRIT%C3%93RIO%20E%20TERRITORIALIDADE_volume13.html). Acesso em: 12 jul. 2021.

SANTOS, Cássia Betânia Rodrigues dos. A aplicação do programa nacional de produção e uso do biodiesel na agricultura camponesa em áreas de Reforma Agrária. **Revista Cerrados**, UNIMONTES, v. 15, n. 2, p. 162-180, 2017. Disponível em: <https://www.redalyc.org/journal/5769/576960998009/html/>. Acesso em: 12 jul. 2021.

SANTOS, Milton. **A Natureza do espaço**. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1996.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo. 4. Ed. Coleção Razão e Emoção. Editora EDUSP, 2004. 308 p.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009. 176 p.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**: fundamentos teórico e metodológico da geografia. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização**: do pensamento único a consciência universal. 6. Ed. Rio de Janeiro, Record, 2001.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 11. Ed. Rio de Janeiro: Editora Record, 2008.

SANTOS, Nubia Mendes; REZENDE, Marília de Moraes; TERNI, Andréa; HAYASHI, Maria Clariane Berto; FÁVERO, Francis Meire; QUADROS, Abrahão Augusto Juvinião; REIS, Ludmila Isabel Oliveira dos; ADISSI, Miriam; LANGER, Ana Lúcia; FONTES, Sissy Veloso; OLIVEIRA, Acary Souza Bulle. Perfil clínico e funcional dos pacientes com Distrofia Muscular de Duchenne assistidos na Associação Brasileira de Distrofia Muscular (ABDIM). **Revista Neurociências**, v. 14, n. 1, p. 15-22, 2006. e-ISSN: 1984-4905. DOI: <https://doi.org/10.34024/rnc.2006.v14.8782>. Disponível em: <https://periodicos.unifesp.br/index.php/neurociencias/article/view/8782>. Acesso em: 13 jul. 2021.

SANTOS, Paula Manuela dos; SAMIOS, Ariadne; CACCIA, Lara. **8 princípios da calçada**: construindo cidades mais ativas. Instituto Clima e Sociedade (ICS). ago. 2017. 1. Ed. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/publicacoes/8-principios-da-calçada>. Acesso em: 11 out. 2021.

SANTOS-FILHO, Manoel Theodoro dos. **Zé Paraná – o desbravador da Amazônia**. Cuiabá: Alvorada, 1983.

SESP-MT. Secretaria de Estado de Segurança Pública de Mato Grosso. **Mortes no trânsito e lesão corporal culposa de trânsito e tipos de acidentes no município de Juara MT período**: jan. 2015 a jun. 2021a. Cuiabá: Relatório técnico, 27 jul. 2021.

SESP-MT. **Evolução dos tipos de acidentes em Juara entre 2015 e 2021**. Cuiabá: SESP-MT, 2021b. Disponível em: <https://portal.sesp.mt.gov.br/srop/login.seam>. Acesso em: 14 ago. 2021.

SILVA, Wesley Manuel da; FERREIRA, Waldinéia Antunes de Alcântara. Currículo agroecológico na Escola Estadual Juporijup-Povo Kayabi: educação escolar indígena latino-americana. **Revista de Comunicação Social**, Universidade do Estado de Mato Grosso, Juara, v. 1, n. 1, p. 16-29, jul./dez. 2016. Disponível em: <https://periodicos.unemat.br/index.php/rcc/article/view/1390/1371>. Acesso em: 11 fev. 2021.

SILVA, José Afonso da. **Curso de direito constitucional positivo**. São Paulo: Malheiros, 2006.

SINGER, Paul. **Economia política da urbanização**. 9. Ed. Editora Brasiliense S.A., 1983.

SOUZA, Elci Aleixo de. **A inclusão da pessoa com deficiência no mercado de trabalho**. Monografia (Pós-Graduação *Lato Sensu* em Gestão de Recursos Humanos), Universidade Candido Mendes. AVM Faculdade Integrada: Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: [https://www.avm.edu.br/docpdf/monografias\\_publicadas/R201966.pdf](https://www.avm.edu.br/docpdf/monografias_publicadas/R201966.pdf). Acesso em: 18 out. 2020.

SOUZA, Vânia Mendes de et al.. A inclusão de surdos no trânsito. **Revista CEFAC**. 2016 Maio-Jun; 18(3):677-687. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rcefac/a/W5fT46PFP8DXZYXGGjW48GB/?format=pdf&lang=pt> Acesso em: 12 abr 2022.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade**: uma introdução crítica ao planejamento e a gestão urbanos. 2. Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003. p. 518-532.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e urbanização**. 16. Ed. São Paulo: Editora Contexto, 2020.

TACO, Willy Gonzales. (org.). **Acessibilidade e mobilidade urbana na perspectiva da equidade e inclusão social**. Goiânia: Kelps, 2018.

TAGORE, M. R.; SIKDAR, P. K. A new accessibility measure accounting mobility parameters. *In: 7th World Conference on Transport Research*. The University of New South Wales: Sydney, 1995.

TEDESCO, João Carlos; KUJAWA, Henrique Aniceto. (orgs.). **Conflitos agrários no norte gaúcho**: índios, negros e colonos. Passo Fundo: IMED: Porto Alegre: Letras & Vida, 2013.

TEIXEIRA, Luciana. **A colonização no Norte de Mato Grosso: o exemplo da Gleba Celeste**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista Júlio Mesquita Filho. Presidente Prudente-SP, 2006, 118 p. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/89794> Acesso 11 fev. 2021.

TELES, Paula. Desenhar cidades com mobilidade para todos: o caso prático da rede nacional de cidades e vilas com mobilidade para todos. **Cadernos Sociedade e Trabalho**, v. 8, p. 57-68, 2007.

TRIVIÑOS, Augusto Nivaldo Silva. **Introdução à pesquisa em ciências sociais**: a pesquisa qualitativa em educação. São Paulo: Atlas, 1987.

VACCARI, Lorreine Santos; FANINI, Valter. **Mobilidade Urbana**. CREA-PR- Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Paraná. Série de Cadernos Técnicos da Agenda Parlamentar. Curitiba, 2016, 54 p. Disponível em: <https://www.crea-pr.org.br/ws/wp-content/uploads/2016/12/mobilidade-urbana.pdf>. Acesso em: 21 out. 2021.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade urbana e cidadania**. São Paulo: Editora SEMAC, 2018.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **O que é trânsito**. São Paulo: Editora Brasiliense, 2017. Coleção primeiros passos. Disponível em: <https://www.pensecomigo.com.br/livro-o-que-e-transito-primeiros-passos-pdf-eduardo-a-vasconcelos/>. Acesso em: 04 ago. 2021.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento**: reflexões e propostas. 3. Ed. São Paulo: Annablume, 2000. 284 p.

VENTURA, Magda Maria. O estudo de caso como modalidade de pesquisa. **Revista da Sociedade de Cardiologia do Estado do Rio de Janeiro**, v. 20, n. 5, p. 383-386, set./out., 2007. Disponível em: [http://sociedades.cardiol.br/socerj/revista/2007\\_05/a2007\\_v20\\_n05\\_art10.pdf](http://sociedades.cardiol.br/socerj/revista/2007_05/a2007_v20_n05_art10.pdf). Acesso em: 26 set. 2020.

VIANNA, William Barbosa; PINTO, Adilson Luiz. Deficiência, acessibilidade e tecnologia assistiva em bibliotecas: aspectos bibliométricos relevantes. **Perspectiva em Ciência da Informação**, Belo Horizonte, v. 22, n. 2, p. 125-151, abr./jun., 2017. Disponível em: <http://portaldeperiodicos.eci.ufmg.br/index.php/pci/article/view/2951>. Acesso em: 26 set. 2020.

VILAS-BÔAS, Eliéte Ferreira; SILVA, Marlene Alves da. Trânsito e segurança pública: impactos e consequência. **Humanidades**, v. 4, n. 2, p. 113-128, 2015. Disponível em: [http://www.revistahumanidades.com.br/arquivos\\_up/artigos/a66.pdf](http://www.revistahumanidades.com.br/arquivos_up/artigos/a66.pdf). Acesso em: 02 set. 2021.

VILLAÇA, FLÁVIO. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Estúdio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

VIRTUOSO, Eduardo. **A cidade deficiente**: o direito à cidade e a acessibilidade no cotidiano dos cadeirantes. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de Bacharel em Geografia), Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), 2016. 70 p. Disponível em: <https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/158348/001021754.pdf?sequence=1>. Acesso em: 01 fev. 2022.

WERNECK, Liceu C.; FERRAZ, Leila E.; SCOLA, Rosana H. Diferenciação precoce entre distrofia muscular de Duchenne e de Becker estudo clínico, laboratorial, eletrofisiológico, histoquímico e imuno-histoquímico de 138 casos: clinical, laboratory, electrophysiologic, histochemical and immunohistochemical study of 138 cases. **Arquivos Neuropsiquiatria**, Curitiba, v. 50, n. 4, p. 468-477, dez., 1992. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/anp/a/ZCtMjFgkXm44sHsYK64nK7v/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 26 set. 2020.

ZAGO, Livia Maria Armentano Koenigstein. Uma leitura do estatuto da cidade. **R. Dir. Adro**. n. 225, p. 327-341, Rio de Janeiro, jul./set., 2001. Disponível em:

<https://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rda/article/download/47580/44938>.  
Acesso em: 26 set. 2020.

ZATZ, M. A biologia molecular contribuindo para a compreensão e a prevenção das doenças hereditárias. **Ciência e Saúde Coletiva**, v. 7, n. 1, p. 85-99, 2002. ISSN 1678-4561. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/csc/v7n1/a08v07n1.pdf>. Acesso em: 26 set. 2020.

## ANEXO I

**TÍTULO DA DISSERTAÇÃO:** Mobilidade urbana e Pessoas com Deficiência: um estudo a partir dos casos de Distrofia muscular, em Juara-MT.

**OBJETIVO DA PESQUISA:** Compreender a organização espacial e o papel da dinâmica do trânsito urbano a partir do contexto da mobilidade urbana das pessoas com deficiência, a partir das pessoas com Distrofia Muscular.

**PESQUISADORA QUE REALIZOU A ENTREVISTA:** Angela Tereza da Silva.

Este roteiro constitui-se enquanto um guia temático à pesquisadora. A entrevista é semiestruturada e permitiu liberdade à entrevistadora e aos entrevistados para ampliação e/ou redução das questões e respostas, podendo desviar-se do roteiro sempre que for pertinente à pesquisadora e aos sujeitos pesquisados.

Sujeitos a pesquisar: pessoas com Distrofia Muscular de Duchenne (DMD) e Distrofia Muscular de Becker (DMB).

Perguntas:

- Pensando na geografização do cotidiano dos entrevistados foi perguntado inicialmente como descobriram a patologia?
- Como era o seu dia a dia antes e durante a Pandemia da Covid-19?
- Qual era a relação do trânsito urbano da cidade de Juara-MT, e o que ele representava na vida deles?
- Quais eram os problemas estruturais que percebiam quando desempenhavam sua mobilidade pessoal pela cidade de vivência?
- Quais eram as tensões que mais implicavam e comprometia a mobilidade urbana?
- O que precisa mudar no trânsito da cidade, isto é, pensando na melhora e facilidade ao acesso para pessoas com deficiências físicas?
- Quais eram os modais que mais usavam?