



Adilson Tadeu Basquerote  
(Organizador)

# GEOGRAFIA:

Espaço, ambiente e sociedade

**Atena**  
Editora  
Ano 2021



Adilson Tadeu Basquerote  
(Organizador)

# GEOGRAFIA:

Espaço, ambiente e sociedade

 **Atena**  
Editora  
Ano 2021

**Editora chefe**

Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

**Editora executiva**

Natalia Oliveira

**Assistente editorial**

Flávia Roberta Barão

**Bibliotecária**

Janaina Ramos

**Projeto gráfico**

Camila Alves de Cremo

Daphynny Pamplona

Gabriel Motomu Teshima

Luiza Alves Batista

Natália Sandrini de Azevedo

**Imagens da capa**

iStock

**Edição de arte**

Luiza Alves Batista

2021 by Atena Editora

Copyright © Atena Editora

Copyright do texto © 2021 Os autores

Copyright da edição © 2021 Atena Editora

Direitos para esta edição cedidos à Atena Editora pelos autores.

Open access publication by Atena Editora



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição Creative Commons. Atribuição-Não-Comercial-NãoDerivativos 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores, inclusive não representam necessariamente a posição oficial da Atena Editora. Permitido o *download* da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Todos os manuscritos foram previamente submetidos à avaliação cega pelos pares, membros do Conselho Editorial desta Editora, tendo sido aprovados para a publicação com base em critérios de neutralidade e imparcialidade acadêmica.

A Atena Editora é comprometida em garantir a integridade editorial em todas as etapas do processo de publicação, evitando plágio, dados ou resultados fraudulentos e impedindo que interesses financeiros comprometam os padrões éticos da publicação. Situações suspeitas de má conduta científica serão investigadas sob o mais alto padrão de rigor acadêmico e ético.

**Conselho Editorial****Ciências Humanas e Sociais Aplicadas**

Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná

Prof. Dr. Américo Junior Nunes da Silva – Universidade do Estado da Bahia

Profª Drª Andréa Cristina Marques de Araújo – Universidade Fernando Pessoa

Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná

Prof. Dr. Antonio Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais

Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília



Prof. Dr. Arnaldo Oliveira Souza Júnior – Universidade Federal do Piauí  
Prof. Dr. Carlos Antonio de Souza Moraes – Universidade Federal Fluminense  
Prof. Dr. Crisóstomo Lima do Nascimento – Universidade Federal Fluminense  
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa  
Prof. Dr. Daniel Richard Sant’Ana – Universidade de Brasília  
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia  
Profª Drª Dilma Antunes Silva – Universidade Federal de São Paulo  
Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Farias – Universidade Estácio de Sá  
Prof. Dr. Elson Ferreira Costa – Universidade do Estado do Pará  
Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima  
Prof. Dr. Gustavo Henrique Cepolini Ferreira – Universidade Estadual de Montes Claros  
Prof. Dr. Humberto Costa – Universidade Federal do Paraná  
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice  
Prof. Dr. Jadson Correia de Oliveira – Universidade Católica do Salvador  
Prof. Dr. José Luis Montesillo-Cedillo – Universidad Autónoma del Estado de México  
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense  
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins  
Prof. Dr. Luis Ricardo Fernandes da Costa – Universidade Estadual de Montes Claros  
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte  
Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Pontifícia Universidade Católica de Campinas  
Profª Drª Maria Luzia da Silva Santana – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul  
Prof. Dr. Miguel Rodrigues Netto – Universidade do Estado de Mato Grosso  
Prof. Dr. Pablo Ricardo de Lima Falcão – Universidade de Pernambuco  
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa  
Profª Drª Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa  
Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador  
Prof. Dr. Saulo Cerqueira de Aguiar Soares – Universidade Federal do Piauí  
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará  
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande  
Profª Drª Vanessa Ribeiro Simon Cavalcanti – Universidade Católica do Salvador  
Prof. Dr. William Cleber Domingues Silva – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro  
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins



## Geografia: espaço, ambiente e sociedade

**Diagramação:** Camila Alves de Cremo  
**Correção:** Bruno Oliveira  
**Indexação:** Amanda Kelly da Costa Veiga  
**Revisão:** Os autores  
**Organizador:** Adilson Tadeu Basquerote

### Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

G345 Geografia: espaço, ambiente e sociedade / Organizador Adilson Tadeu Basquerote. – Ponta Grossa - PR: Atena, 2021.

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-65-5983-784-7

DOI: <https://doi.org/10.22533/at.ed.847211412>

1. Geografia. I. Basquerote, Adilson Tadeu (Organizador). II. Título.

CDD 910

Elaborado por Bibliotecária Janaina Ramos – CRB-8/9166

**Atena Editora**

Ponta Grossa – Paraná – Brasil

Telefone: +55 (42) 3323-5493

[www.atenaeditora.com.br](http://www.atenaeditora.com.br)

contato@atenaeditora.com.br



**Atena**  
Editora  
Ano 2021

## DECLARAÇÃO DOS AUTORES

Os autores desta obra: 1. Atestam não possuir qualquer interesse comercial que constitua um conflito de interesses em relação ao artigo científico publicado; 2. Declaram que participaram ativamente da construção dos respectivos manuscritos, preferencialmente na: a) Concepção do estudo, e/ou aquisição de dados, e/ou análise e interpretação de dados; b) Elaboração do artigo ou revisão com vistas a tornar o material intelectualmente relevante; c) Aprovação final do manuscrito para submissão.; 3. Certificam que os artigos científicos publicados estão completamente isentos de dados e/ou resultados fraudulentos; 4. Confirmam a citação e a referência correta de todos os dados e de interpretações de dados de outras pesquisas; 5. Reconhecem terem informado todas as fontes de financiamento recebidas para a consecução da pesquisa; 6. Autorizam a edição da obra, que incluem os registros de ficha catalográfica, ISBN, DOI e demais indexadores, projeto visual e criação de capa, diagramação de miolo, assim como lançamento e divulgação da mesma conforme critérios da Atena Editora.



## DECLARAÇÃO DA EDITORA

A Atena Editora declara, para os devidos fins de direito, que: 1. A presente publicação constitui apenas transferência temporária dos direitos autorais, direito sobre a publicação, inclusive não constitui responsabilidade solidária na criação dos manuscritos publicados, nos termos previstos na Lei sobre direitos autorais (Lei 9610/98), no art. 184 do Código penal e no art. 927 do Código Civil; 2. Autoriza e incentiva os autores a assinarem contratos com repositórios institucionais, com fins exclusivos de divulgação da obra, desde que com o devido reconhecimento de autoria e edição e sem qualquer finalidade comercial; 3. Todos os e-book são *open access*, *desta forma* não os comercializa em seu site, sites parceiros, plataformas de *e-commerce*, ou qualquer outro meio virtual ou físico, portanto, está isenta de repasses de direitos autorais aos autores; 4. Todos os membros do conselho editorial são doutores e vinculados a instituições de ensino superior públicas, conforme recomendação da CAPES para obtenção do Qualis livro; 5. Não cede, comercializa ou autoriza a utilização dos nomes e e-mails dos autores, bem como nenhum outro dado dos mesmos, para qualquer finalidade que não o escopo da divulgação desta obra.



## APRESENTAÇÃO

A obra: “**Geografia: Espaço, ambiente e sociedade 1**”, reúne essencialmente estudos que centram-se na temática da Geografia como ciência, em diferentes contextos e perspectivas. Por meio de pesquisas transdisciplinares, revela-se a constituição do espaço geográfico como sendo o palco das realizações humanas, passíveis de serem analisadas, catalogadas e classificadas pelas inúmeras especialidades da ciência geográfica.

Entre os temas abordados destacam-se processos de ensino e aprendizagem, trabalho informal, crescimento econômico x crescimento social, mobilidade, violência e ocupação urbana, conflitos agrários e criminalidade, patrimônio arqueológico e alimentar, fronteiras raciais, turismo, entre outros. Fruto de esforços de pesquisadores de diferentes regiões e instituições brasileiras, venezuelanas e mexicanas, o livro é composto por quinze capítulos, resultantes de pesquisas empíricas e teóricas, que entrecruzam distintos conceitos da Geografia e de outras áreas do conhecimento.

Nesse interim, o livro reflete o cenário de estudos recentes, contextualizados, e com aprofundamento científico para a área que se propõe. Além disso, seus capítulos se configuram com um contributo no entendimento da construção do espaço geográfico, suas nuances e contradições. Além disso, reforça a prerrogativa da Editora Atena, na publicação de obras que vão ao encontro da dinamização científica nas diferentes áreas do conhecimento.

Que a leitura seja convidativa!

Adilson Tadeu Basquerote

## SUMÁRIO

<b>CAPÍTULO 1</b> .....	<b>1</b>
A GEOGRAFIA POÉTICA INDÍGENA DO LUGAR AMAZÔNICO	
Francisco Marqueline Santana	
 <a href="https://doi.org/10.22533/at.ed.8472114121">https://doi.org/10.22533/at.ed.8472114121</a>	
<b>CAPÍTULO 2</b> .....	<b>14</b>
A MAIOR IMPORTÂNCIA DE SE ENSINAR-APRENDER GEOGRAFIA NA ESCOLA SEGUNDO PROFESSORES E ESTUDANTES DE GEOGRAFIA	
Sérgio Luiz Miranda	
 <a href="https://doi.org/10.22533/at.ed.8472114122">https://doi.org/10.22533/at.ed.8472114122</a>	
<b>CAPÍTULO 3</b> .....	<b>28</b>
A INFORMALIDADE NAS RUAS DE FEIRA DE SANTANA – BA	
Alessandra Oliveira Teles	
 <a href="https://doi.org/10.22533/at.ed.8472114123">https://doi.org/10.22533/at.ed.8472114123</a>	
<b>CAPÍTULO 4</b> .....	<b>39</b>
CAMPINAS, A CIDADE MAIS SURPREENDENTE DO BRASIL: ENTRE OS ÍNDICES METROPOLITANOS E AS LEIS MUNICIPAIS	
Rafaela Fabiana Ribeiro Delcol	
 <a href="https://doi.org/10.22533/at.ed.8472114124">https://doi.org/10.22533/at.ed.8472114124</a>	
<b>CAPÍTULO 5</b> .....	<b>53</b>
DUQUE DE CAXIAS (RJ) SITUAÇÃO PARADOXAL: CRESCIMENTO ECONÔMICO X DESENVOLVIMENTO SOCIAL BAIXO	
Fernando Ribeiro Camaz	
 <a href="https://doi.org/10.22533/at.ed.8472114125">https://doi.org/10.22533/at.ed.8472114125</a>	
<b>CAPÍTULO 6</b> .....	<b>71</b>
MOBILIDADE URBANA: PROCESSO DE INTEGRAÇÃO ENTRE OS MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DO VALE DO RIO CUIABÁ (RMVRC)	
Maristene Amaral Matos Cornélio Silvano Vilarinho Neto	
 <a href="https://doi.org/10.22533/at.ed.8472114126">https://doi.org/10.22533/at.ed.8472114126</a>	
<b>CAPÍTULO 7</b> .....	<b>82</b>
OCUPAÇÃO URBANA DO LITORAL SUL DE SANTA CATARINA: O AVANÇO SOBRE O SÍTIO ARQUEOLÓGICO SAMBAQUI GAROPABA DO SUL	
Carolina Porto Luiz Geovan Martins Guimarães Bruna Cataneo Zamparetti José Gustavo Santos da Silva Juliano Bitencourt Campos	
 <a href="https://doi.org/10.22533/at.ed.8472114127">https://doi.org/10.22533/at.ed.8472114127</a>	

<b>CAPÍTULO 8</b> .....	<b>95</b>
UMA GEOGRAFIA HISTÓRICA URBANA/REGIONAL DA PROVÍNCIA FLUMINENSE	
Valter Luiz de Macedo	
 <a href="https://doi.org/10.22533/at.ed.8472114128">https://doi.org/10.22533/at.ed.8472114128</a>	
<b>CAPÍTULO 9</b> .....	<b>109</b>
VIOLÊNCIA URBANA E TRÂNSITO. ANÁLISE ESPACIAL DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE VITÓRIA, ES	
Liziane de Oliveira Jorge	
Giovanna Souza Piassi	
 <a href="https://doi.org/10.22533/at.ed.8472114129">https://doi.org/10.22533/at.ed.8472114129</a>	
<b>CAPÍTULO 10</b> .....	<b>123</b>
ZONIFICACIÓN Y ORDENAMIENTO TURÍSTICO DEL CANTÓN ZAMORA- ECUADOR	
María Gabriela Suasnavas-Rodríguez	
 <a href="https://doi.org/10.22533/at.ed.84721141210">https://doi.org/10.22533/at.ed.84721141210</a>	
<b>CAPÍTULO 11</b> .....	<b>135</b>
CONFLITOS AGRÁRIOS, VIOLÊNCIA E CRIMINALIDADE: BRAVOS CAMPONESES E A LUTA PELA(O) TERRA/TERRITÓRIO EM BALSAS NO MARANHÃO – BRASIL	
Vanderson Viana Rodrigues	
Eliezer Henrique da Silva Sousa	
Ademir Terra	
 <a href="https://doi.org/10.22533/at.ed.84721141211">https://doi.org/10.22533/at.ed.84721141211</a>	
<b>CAPÍTULO 12</b> .....	<b>149</b>
MEDIDAS PARA LA REDUCCIÓN DE LA VULNERABILIDAD DEL ACUEDUCTO RURAL DE POTOSÍ, PARROQUIA LA FLORIDA, MUNICIPIO CÁRDENAS, ESTADO TÁCHIRA, VENEZUELA	
Carmelina González Ramírez	
Betty Judith Ramírez Chaparro	
Sandra Yusbeth Bustillos Leal	
Karena Rodríguez Acero	
Cleomary Oliveros Oliveros	
Daniela Rey Romero	
 <a href="https://doi.org/10.22533/at.ed.84721141212">https://doi.org/10.22533/at.ed.84721141212</a>	
<b>CAPÍTULO 13</b> .....	<b>164</b>
FRONTEIRAS RACIAIS E GENOCÍDIO DAS COMUNIDADES NEGRAS COVID-19	
Elinton Fabio Romão	
 <a href="https://doi.org/10.22533/at.ed.84721141213">https://doi.org/10.22533/at.ed.84721141213</a>	
<b>CAPÍTULO 14</b> .....	<b>176</b>
ALIMENTAÇÃO, PATRIMÔNIO CULTURAL E DESENVOLVIMENTO REGIONAL	
Vandreza Amante Gabriel	
Marilda Rosa Galvão Checcucci Gonçalves da Silva	

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.84721141214>

**CAPÍTULO 15..... 187**

INVESTIGAÇÃO DA CORRELAÇÃO ENTRE OS DADOS DO ENA (ENERGIA NATURAL AFLUENTE) PARA A PRODUÇÃO DE ENERGIA BRASILEIRA ATRAVÉS DA ANÁLISE MULTIVARIADA, COMO FATOR RELEVANTE DE ANÁLISE DA CRISE HÍDRICA

Débora Gaspar Soares

Glenda Rafaela de Sousa Quirino

Juliana da Fonseca Meira

Mariana Torres Lima

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.84721141215>

**SOBRE O ORGANIZADOR..... 199**

**ÍNDICE REMISSIVO..... 200**

## MOBILIDADE URBANA: PROCESSO DE INTEGRAÇÃO ENTRE OS MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DO VALE DO RIO CUIABÁ (RMVRC)

*Data de aceite: 01/12/2021*

### **Maristene Amaral Matos**

Acadêmica do Programa de Pós-Graduação  
Mestrado em Geografia-IGHD-UFMT

### **Cornélio Silvano Vilarinho Neto**

Docente do programa de Pós-Graduação  
Mestrado em Geografia-IGHD-UFMT

**RESUMO:** Este artigo tem como objetivo discutir a mobilidade urbana e a intervenção do estado nas transformações urbanas no âmbito da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (RMVRC), principalmente no que se refere a integração física e tarifária entre os municípios metropolitanos de Acorizal, Chapada dos Guimarães, Cuiabá, Nossa Senhora do Livramento, Santo Antônio de Leverger e Várzea Grande. Foi realizada pesquisa para conhecer a formação histórica da região metropolitana do vale do rio Cuiabá, desde sua instituição em 2009 até o ano de 2018. O aumento da urbanização nas duas maiores cidades da RMVRC – Cuiabá e Várzea Grande - que nos últimos tempos apresentam taxas de crescimento populacional maior que as demais cidades metropolitanas, e a falta de transporte coletivo de qualidade que atenda a demanda existente, fomentou a aquisição de veículos individuais, o que tornou o trânsito caótico nas duas cidades. O Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (PDDI/VRC) é um instrumento de planejamento que foi elaborado pelo órgão gestor da Região Metropolitana (RM), a Agência

de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (Agem/VRC), aprovado pela Assembleia Legislativa e sancionado pelo governo do estado em 2018, por meio da Lei Complementar n°. 609/2018, que traz orientações em relação a mobilidade urbana no âmbito da RMVRC e define diretrizes a respeito da articulação e da integração da mobilidade urbana. O PDDI é o primeiro instrumento que trata efetivamente sobre a questão de mobilidade urbana na região. A RMVRC ficou por um longo período sem o devido planejamento das funções públicas de interesse comum. Durante esse tempo, sem a elaboração de políticas públicas direcionadas à mobilidade urbana, o processo foi acontecendo de forma desordenada e desarticulada, acarretando problemas que comprometeram a integração na região. Diante do quadro existente, uma das soluções é a implementação de ações que estimulem o uso do transporte público coletivo. Atualmente, somente entre Cuiabá e Várzea Grande acontece a integração física e tarifária do transporte coletivo. Os municípios menores foram os que mais sentiram a falta da integração, pelo fato de terem grande interdependência, principalmente a econômica, com o município núcleo da RMVRC, Cuiabá. O Excesso de automóveis coloca em risco a sustentabilidade e a qualidade de vida de quem mora nas duas maiores cidades da RMVRC. O desafio está na busca de solução para sistema de integração física e tarifária vigente somente entre Cuiabá e Várzea Grande, com o intuito de aperfeiçoar e integrar os demais municípios metropolitanos. Espera-se com esse estudo contribuir para a elaboração de políticas

públicas de mobilidade urbana voltadas para a melhoria da qualidade de vida da população que vive na RMVRC.

**PALAVRAS-CHAVE:** Planejamento; Mobilidade; Região Metropolitana.

## URBAN MOBILITY: PROCESS OF INTEGRATION INTEGRATION PROCESS BETWEEN MUNICIPALITIES OF THE METROPOLITAN REGION OF THE CUIABÁ RIVER VALLEY (RMVRC)

**ABSTRACT:** This article aims to discuss urban mobility and state intervention in urban transformations within the Cuiabá River Valley Metropolitan Region (RMVRC), especially regarding the physical and tariff integration between the metropolitan municipalities of Acorizal, Chapada dos Guimarães, Cuiabá, Nossa Senhora do Livramento, Santo Antônio de Leverger and Várzea Grande. A survey was carried out to learn about the historical formation of the Cuiabá River valley metropolitan region, from its inception in 2009 to 2018. The increase in urbanization in the two largest cities of the RMVRC - Cuiabá and Várzea Grande - of population growth greater than the other metropolitan cities, and the lack of quality collective transport that meets the existing demand, fomented the acquisition of individual vehicles, which made the traffic chaotic in the two cities. The Integrated Development Master Plan for the Cuiabá River Valley Metropolitan Region (PDDI / VRC) is a planning tool developed by the Metropolitan Region (RM), the Cuiabá River Valley Development Agency (Agem / VRC), approved by the Legislative Assembly and sanctioned by the state government in 2018, through Complementary Law no. 609/2018, which provides guidelines for urban mobility within the framework of RMVRC and establishes guidelines regarding the articulation and integration of urban mobility. The PDDI is the first instrument that effectively addresses the issue of urban mobility in the region. The RMVRC remained for a long period without proper planning of public functions of common interest. During this time, without the elaboration of public policies directed to the urban mobility, the process was happening in a disordered and disarticulated way, entailing problems that compromised the integration in the region. Given the existing framework, one of the solutions is the implementation of actions that stimulate the use of collective public transportation. Currently, only between Cuiabá and Várzea Grande is the physical and tariff integration of collective transportation. The smaller municipalities were the ones that most felt the lack of integration, due to the great interdependence, especially the economic, with the core municipality of the RMVRC, Cuiabá. The excess of automobiles puts at risk the sustainability and quality of life of those who live in the two largest cities of RMVRC. The challenge lies in the search for a solution to the physical and tariff integration system in force only between Cuiabá and Várzea Grande, with the aim of improving and integrating the other metropolitan municipalities. It is hoped that this study will contribute to the elaboration of public policies of urban mobility aimed at improving the quality of life of the population living in the RMVRC.

**KEYWORDS:** Planning; Mobility; Metropolitan region.

## 1 | INTRODUÇÃO

A Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (RMVRC) apresenta um padrão

de crescimento diferenciado em relação às demais regiões, pois vai na contramão da maioria das grandes Regiões Metropolitanas (RMs) do País, ela ainda apresenta taxas de crescimento populacional maior nas áreas urbanas centrais e, especialmente, na aglomeração formada pelas cidades de Várzea Grande e Cuiabá. A mobilidade na RMVRC dependerá de soluções em relação a qualidade do transporte público e a melhoria da acessibilidade para a circulação de veículos não motorizados e de pedestres. Isso exigirá ação compartilhada ou em rede entre as prefeituras e o governo do Estado de Mato Grosso.

O presente artigo tem a finalidade de discutir a mobilidade urbana e a intervenção do Estado nas transformações urbanas no âmbito da RMVRC. Para esse estudo destacam-se os seguintes objetivos: 1º. Verificar, entre o período de 2009 a 2018, como estava organizada a mobilidade urbana na RMVRC; 2º. Abordar a situação atual da mobilidade urbana e como está articulada a integração na RMVRC; e 3º. Identificar as diretrizes para a mobilidade urbana na região, definidas no Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI/VRC). Quanto a metodologia, o estudo baseia-se na revisão de literatura que abordam temas relacionados às regiões metropolitanas e mobilidade urbana, com enfoque na abordagem qualitativa. Foi realizada pesquisa para conhecer a formação histórica da RMVRC em relação a mobilidade urbana, antes e após a elaboração do PDDI/VRC.

A pesquisa também possui abordagem qualitativa exploratória, com fontes primárias e revisão de documentos e relatórios provenientes de órgãos estaduais e municipais, onde se buscou informações a respeito da mobilidade urbana nos municípios metropolitanos. E ainda, trabalhos de observação que oportunizaram a coleta de dados para a análise empírica do objeto estudado. Entre os teóricos que embasaram o estudo, estão Vasconcellos (2001 e 2012), Santos (1996), Vilarinho (2009) e outros autores que substancialmente contribuem para a contextualização do estudo. O artigo também se preocupou em levantar um *arcabouço legal* em relação à mobilidade urbana no que se refere às regiões metropolitanas.

## **2 | A URBANIZAÇÃO E OS REFLEXOS NA MOBILIDADE URBANA NAS REGIÕES METROPOLITANAS**

De acordo com Santos (1993) até o século XIX, a população urbana brasileira que residia nas cidades representava em torno de dez por cento. O autor também cita que a produção do café nesse período fez com que surgissem vários núcleos urbanos. Maricato (2001) menciona que os caminhos e os processos de urbanização das cidades brasileiras foram definidos por vários fatores, entre eles, a Abolição e a Proclamação da República, ocorridos no século XIX. Segundo Santos “Entre 1940 e 1980, dá-se verdadeira inversão quanto ao lugar de residência da população brasileira. Há meio século atrás (1940), a taxa de urbanização era de 26,35%, em 1980 alcança 68,86% [...]” (SANTOS, 1996, p. 29).

Em consequência a essa inversão citada por Santos, o território urbano das cidades se amplia e, com isso surgem vários problemas urbanos, entre os quais, o processo

de ocupação irregular efetivado pelo êxodo rural em busca de trabalho, principalmente na indústria. Parte significativa das pessoas envolvidas nesse processo passaram a se concentrar na periferia das cidades, sobretudo naquelas porções onde se aglomeram os segmentos de mais baixo poder aquisitivo. Deste modo, contribui-se para que se intensifique o processo de segregação socioespacial. Em relação a esse assunto, Vilarinho argumenta que “Na sociedade capitalista de periferia, como é a nossa, a classe média urbana, sobretudo os assalariados, vivem em condições cada vez mais difíceis, à medida que a urbanização-industrialização vai se firmando [...]” (VILARINHO, 2009, p. 85).

Para Lefebvre (2010), a produção do espaço na periferia, que é mais acessível, é uma forma de expulsar o mais pobre das áreas centrais que, devido aos investimentos em infraestrutura, tornaram-se mais valorizadas. O processo de urbanização no Brasil, nos últimos anos, tem ocorrido de forma significativa. Segundo o Censo 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o Brasil já apresentava em torno de 85% de sua população vivendo em áreas urbanas, e esse processo entre os vários problemas que causou, intensificou aqueles relacionados a mobilidade urbana.

A mobilidade urbana é um dos temas que vem ganhando forte projeção nos últimos anos. As vias públicas das grandes cidades estão saturadas de veículos como consequência da supervalorização do transporte individual. De acordo com Maricato “a matriz de mobilidade urbana (que tenha como princípio o uso do transporte coletivo) está contida na Plataforma de Reforma Urbana, em prol da garantia de uma metrópole mais democrática e sustentável” (MARICATO, 2013b, p. 27). A a qualidade e a quantidade de transporte público ofertado é o caminho sustentável para atender à necessidade de se locomover do cidadão, pois, “A necessidade de circular está ligada ao desejo de realização das atividades sociais, culturais, políticas e econômicas consideradas necessárias à sociedade [...]” (VASCONCELLOS, 2012, p. 35).

A mobilidade urbana na contemporaneidade é um tema muito debatido e tem fomentado grandes discussões devido ao seu alto grau de complexidade, principalmente nas grandes cidades e regiões metropolitanas que experienciam cotidianamente os problemas que se apresentam ocasionados pela falta de planejamento. Moreira retrata muito bem essa questão:

O conceito de mobilidade assumiu contemporaneamente um valor que está ligado à ampliação da complexidade nos relacionamentos sociais e materiais, que demandam deslocamentos para terem consequências. A demanda da cidade contemporânea é cada vez mais diferenciada e diversificada, fazendo com que os fluxos tendam a ser caóticos [...] (MOREIRA, 2018, p. 153).

O que, em grande medida contribui com o caos no sistema de trânsito e intensifica os problemas de mobilidade urbana é o fato do transporte motorizado individual ter prioridade no planejamento urbano e, portanto, coloca-se em detrimento do transporte coletivo e dos não motorizados. No Brasil, o crescimento rápido das cidades aliado a falta de políticas

públicas voltadas à mobilidade urbana ocasionou graves problemas enfrentados hoje, preponderantemente, nas regiões metropolitanas concentradoras de grande contingente populacional.

Entre os instrumentos que tratam de diretrizes para as políticas urbanas está o Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257 de 10 de julho de 2001). Em relação as RMs, o Estatuto não apresenta orientações significativas quanto ao seu planejamento, o art. 4º, inciso II, define como um dos instrumentos da política urbana “o planejamento das regiões metropolitanas [...]” (BRASIL, 2001, p. 3). Já a Lei Federal de Mobilidade Urbana nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, se constitui como um importante instrumento no processo de promoção da mobilidade urbana, pois, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Sobre as RMs o IPEA, em seu comunicado nº 128, divulga a seguinte leitura em relação a Lei nº 12.587/2012:

[...] a lei estabelece as bases para uma agenda federativa cooperativa: a União deverá apoiar e estimular ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em regiões metropolitanas no que concerne a políticas comuns de mobilidade urbana. [...] com a incumbência do governo federal em fomentar projetos no âmbito metropolitano, aumenta a possibilidade de um planejamento mais integrado entre estado e municípios, viabiliza-se a criação de instâncias decisórias no âmbito metropolitano que permita investimentos e gestão conjunta (IPEA, 2012, p. 12-13).

Para alguns Municípios metropolitanos, diversas questões relacionadas às RMs, não estão bem estabelecidas, o que causa dúvidas ao sistema de governança interfederativa como, por exemplo, o que é atribuição local e quando deixa de ser local, e passa à escala metropolitana. Um instrumento considerado um marco para as regiões metropolitanas brasileiras é o Estatuto da Metrópole, instituído pela Lei Federal nº 13.089/2015, que define os critérios para a criação de RMs, diretrizes para o planejamento, gestão e execução das funções públicas de interesse comum e condições para o apoio da união em relação ao aporte financeiro. O artigo 9º, diz que para o planejamento das RMs também serão utilizados entre os instrumentos, os planos setoriais interfederativos.

Gouvêa traça o cenário em que viveram as regiões metropolitanas brasileiras na década de 1980, com um olhar crítico voltado a todos os setores que compõem uma grande metrópole:

A partir da década de 1980, as regiões metropolitanas brasileiras se tornaram os *loci* mais notáveis de segregação espacial, violência, exclusão social e miséria. Isso se deveu, principalmente, aos níveis relativamente elevados de desemprego [...] e redução dos investimentos infraestruturais urbanos, frutos de sucessivas crises econômicas e do processo de desconcentração industrial então registrado no país [...] (GOUVÊA, 2015, p. 258-259).

De acordo com Gouvêa, por abrigarem grande contingente populacional, as RMs são detentoras de problemas de diversas natureza. Até a promulgação da Constituição de 1988, a instituição das regiões metropolitanas estava a cargo da União. A partir de então,

essa atribuição passou para os Estados, de acordo com o que determina o art. 25, §3º da Constituição Federal de 1988. Por volta de 1995, os Estados começaram a criar regiões metropolitanas, porém a falta de critérios quanto aos requisitos para as instituições fez com que muitas fossem criadas inadequadamente. Nesse sentido, Machado argumenta sobre a forma equivocada de como era tratada a criação de RMs quando cita, por exemplo, o caso de Santa Catarina:

Essa trajetória de metropolização em territórios catarinenses tem suscitado críticas, muitas das quais relacionadas quase sempre aos critérios adotados e o que deles efetivamente explicam e justificam as ações políticas, sem atender a quaisquer critérios urbanísticos e econômicos que justifiquem tais deliberações (MACHADO, 2008, p. 238).

Com base nesses aspectos, os critérios nem sempre se relacionam com a necessidade de planejamento para as regiões, mas sim, são referendados em interesses meramente políticos. De acordo com o IBGE (2017), existem, atualmente, 69 Regiões Metropolitanas no Brasil. Segundo dados do IPEA (2013), essas regiões respondem por cerca de metade do Produto Interno Bruto (PIB) do País, e abrigam em torno de 36% da população. Esse processo de grande urbanização, ocasionou nas RMs vários problemas de mobilidade urbana. É notória a busca nas RMs por soluções sustentáveis para os problemas de mobilidade urbana, que entre as causas, está urbanização vertiginosa, e que teve como consequência o aumento consideravelmente nos últimos anos do uso de automóvel individual.

Vasconcellos afirma que em relação as RMs, o transporte urbano integrado não tem obtido êxito e as experiências não são boas, com raras exceções. O autor aponta como causa, dois problemas centrais “A dificuldade da coordenação de sistemas de transportes – frente aos interesses e a autonomia dos municípios – e a regulamentação das linhas de ônibus intermunicipais, que geram conflitos com os sistemas locais de transporte público” (VASCONCELLOS, 2012, p. 125).

### **3 | CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA DA RMVRC E O PROCESSO DE MOBILIDADE URBANA**

Em 2008, o Governo deliberou sobre a criação de RMs no Estado (LC nº 340/2008). No ano seguinte, em 2009, por intermédio da LC nº 359/2009 foi instituída a primeira RM, denominada de Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (Figura 1), que inicialmente era composta pelos Municípios de Cuiabá, Santo Antônio de Leverger, Nossa Senhora do Livramento e Várzea Grande, visando o planejamento integrado das funções públicas de interesse comum existentes entre esses municípios.

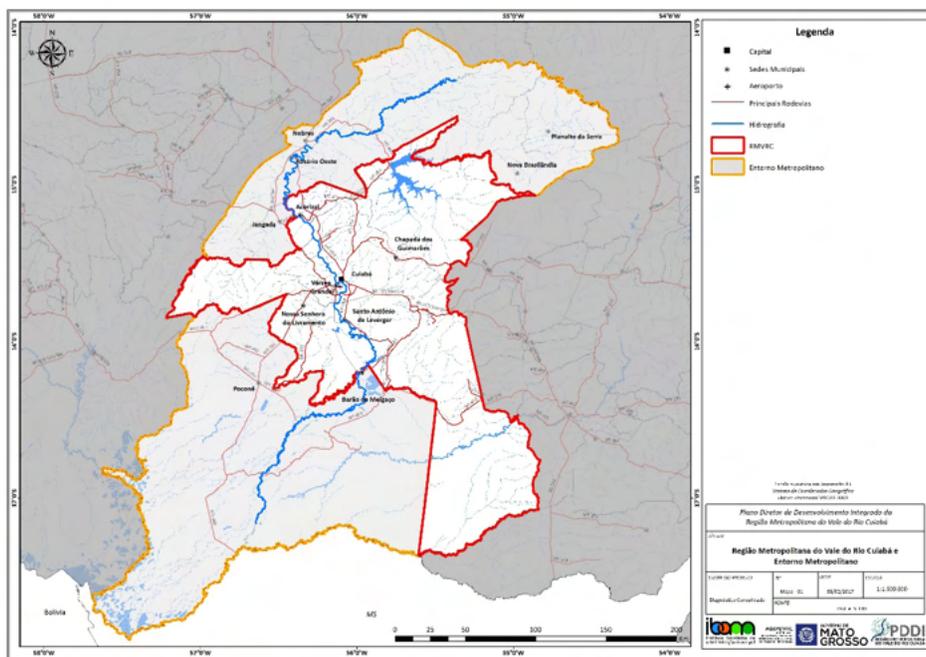


Figura 1. Mapa da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá e entorno Metropolitano

Fonte: PDDI VRC, 2018.

A Lei foi posteriormente alterada pela LC nº 577/2016, que incluiu na RMVRC, os municípios de Acorizal e Chapada dos Guimarães que, até então faziam parte do entorno metropolitano, que ficou composto pelos municípios de Barão de Melgaço, Jangada, Nobres, Nova Brasilândia, Planalto da Serra, Poconé e Rosário Oeste. Vivem na RMVRC cerca de um milhão de habitantes, o que representa aproximadamente trinta por cento da população de Mato Grosso. Ao pesquisar o histórico da RMVRC após dez anos de existência, constata-se que durante esse período não houveram ações efetivas no sentido de atender as funções públicas de interesse comum definidas em sua lei de criação, a LC nº 359/2009, que entre as quais, a de mobilidade urbana. O que se verifica é que a região foi instituída de forma desarticulada. Em 2009 cria-se a RMVRC e em 2013 o sistema de gestão, e por fim, em 2018, elabora-se o instrumento de gestão, o PDDI/VRC.

A RMVRC não é diferente das demais RMs, em que a cidade núcleo é detentora da maior parte dos bens e serviços ofertados. Devido a esse fato, houve nos últimos tempos um acréscimo da frota de automóveis individuais transitando em vias públicas de Cuiabá, o que ocasionou impacto no sistema de mobilidade urbana. O Planejamento de Cuiabá e Várzea Grande em relação à reestruturação espacial encontra-se desatualizado, e não acompanhou a mudança no padrão de mobilidade.

Trata-se de uma realidade onde é evidente a presença de muitos automóveis

individuais, vias saturadas e falta de investimentos em infraestrutura. Além disso, o transporte público encontra-se defasado e sucateado o que, em certa medida, força o cidadão a priorizar o transporte individual, em detrimento do transporte público. A falta de integração entre os municípios metropolitanos ocasionada por um transporte coletivo pouco eficiente, bem como, a falta de diretrizes voltadas à articulação e gestão da dinâmica metropolitana, intensificaram o problema de mobilidade urbana na região. Em relação a importância da integração, Gonzaga e Kneib, afirmam que:

[...] as relações de deslocamento urbano ultrapassam os limites administrativos dos municípios, o que requer uma gestão integrada dos sistemas de transporte. No caso das grandes aglomerações urbanas, envolvendo vários municípios, a gestão das linhas de transporte público se caracteriza pela complexidade (GONZAGA e KNEIB, 2015, p. 2430).

Os municípios Cuiabá e Várzea Grande constituem o aglomerado urbano da RMVRC e demandam entre si principalmente o transporte coletivo. O grande desafio é a revisão do sistema de integração física e tarifária, que hoje ocorre somente entre os dois, com o intuito de aperfeiçoar e integrar os demais municípios metropolitanos que operam no formato de sistema de transporte intermunicipal independente. Raffestin, nesse sentido, afirma que o transporte urbano deve ser planejado de acordo com o arranjo social espacial de uma localidade. Para tanto “Os indivíduos ou grupos ocupam pontos e se distribuem de acordo com modelos que podem ser aleatórios, regulares ou concentrados. São, em parte, respostas possíveis ao fator distância e ao seu complemento, a acessibilidade” (RAFFESTIN, 1993, p. 158).

É fundamental a implantação de uma Rede Metropolitana de Transporte Coletivo. Outro fator perceptível na RMVRC é a desigualdade econômica e social existente no interior dos municípios que a compõe. A oferta de transporte integrado metropolitano também servirá como indutor para o desenvolvimento econômico sustentável dos municípios. O grande desafio da região em relação à mobilidade urbana é o entendimento da importância da articulação e construção de uma solução integrada. O PDDI/VRC indica programas voltados para o planejamento futuro da região. Entre os programas está o de mobilidade metropolitana integradora, definido no art. 35 da Lei do PDDI/VRC, com os seguintes objetivos:

Assegurar ampla mobilidade de pessoas e mercadorias, promovendo a melhoria da qualidade de vida da população e contribuindo para a dinamização da economia e da produtividade geral da região metropolitana, mediante a execução das seguintes componentes: I - Integração da Mobilidade na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá; II - Calçadas Plenas (MATO GROSSO, 2018a, p. 14).

O instrumento aponta que o transporte público precisa, em relação a demanda, ser repensado sob a ótica da escala e da integração metropolitana. Aponta a necessidade de um modal de média capacidade para atender, principalmente, Cuiabá e Várzea Grande.

Indica ainda que o VLT seria uma solução positiva para o atendimento da demanda e estruturação da mobilidade urbana na RMVRC, por ser uma obra que já foi iniciada. Além de todas as orientações em relação aos modais motorizados necessários, pontua-se que para se ter uma mobilidade urbana sustentável na região, é necessário melhorar a qualidade das vias de circulação para atender aos ciclistas e pedestres.

Nesse estudo verificou-se a situação atual da RMVRC em relação aos problemas de mobilidade urbana, que entre as causas, está o processo acelerado de urbanização ocorrido principalmente nas duas maiores cidades da região, Cuiabá e Várzea Grande. Consequentemente, houve expansão da malha urbana no território metropolitano acompanhada de um aumento na utilização do meio de transporte individual motorizado com o objetivo de superar longas distâncias potencializando-se, nesse sentido, os problemas de mobilidade, além de promover impactos negativos ao meio ambiente.

Observou-se que a RMVRC passou por um longo período sem o devido planejamento. Sem a elaboração de políticas públicas direcionadas ao planejamento da mobilidade urbana, o processo ocorreu de forma desordenada, acarretando vários problemas decorrentes do aumento da frota de veículos individuais o que, em grande medida, tem comprometido a mobilidade urbana na região.

A falta de uma rede metropolitana de transporte coletivo, nesse sentido, muito prejudicou a integração entre os municípios metropolitanos. Somente em 2016 iniciou-se o processo de elaboração do instrumento de gestão, PDDI/VRC, sendo finalizado e aprovado pela Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso, em 28 de dezembro de 2018, por meio da Lei Complementar nº 603/2018, e pelo que se verifica até a presente data, os programas propostos no instrumento, não foram iniciados. O atual governo extinguiu o órgão gestor da RMVRC, o que significa o retrocesso para a região.

#### **4 | CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Diante da realidade apresentada da RMVRC, em relação a mobilidade urbana, conclui-se que são necessárias ações no sentido de desestimular a utilização de transporte individual para locomoção, prioritariamente, nas cidades de Cuiabá e Várzea Grande. Tais ações devem estar baseadas em alternativas que estimulem o uso do transporte público coletivo. Essas ações devem ser elaboradas via proposta conjunta entre os gestores metropolitanos com o objetivo de promover a integração física e tarifária do sistema de transportes coletivo, levando-se em consideração os princípios vinculados à mobilidade sustentável e a acessibilidade de melhor qualidade.

É necessária a elaboração do plano integrado de mobilidade da RMVRC, tendo em vista, solucionar problemas e evitar novos. Um dos caminhos possíveis para a solução com os problemas de transporte público coletivo na região, é a retomada das obras para conclusão do VLT ou, ainda, a substituição do modal ferroviário por outro modal. Espera-

se que este estudo contribua com as políticas públicas de mobilidade urbana voltadas à melhoria da qualidade de vida da população que vive na RMVRC.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, 2016. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm)>. Acesso: 08 abr. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, 2001 Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm)>. Acesso: 8 abr. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília: Presidência da República, 2012. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm)>. Acesso: 30 jan. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. **Estatuto da Metrópole**. Brasília: Presidência da República, 2015. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2015/Lei/L13089.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13089.htm)>. Acesso: 30 jan. 2019.

GONZAGA, A.S.; KNEIB, E.C. Centros urbanos: Potencializar a requalificação através do tratamento de entornos imediatos. **Anais... XV Encontro da Associação Nacional de Programas de Pós-graduação e Pesquisa em planejamento urbano e regional**. Recife, 2015.

GOUVÊA, Ronaldo Guimarães. Diretrizes para a gestão metropolitana no Brasil. **EURE**, Santiago, v. 35, n. 104, p. 47-76, Abril 2015.

IBGE. **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <<https://www.agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/9868-brasil-tem-tres-novas-regioes-metropolitanas>>. Acesso: 26 jan. 2019.

\_\_\_\_\_. **Estimativas da população**. Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: <[https://ww2.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2017/estimativa\\_dou.shtm](https://ww2.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2017/estimativa_dou.shtm)>. Acesso: 5 abr. 2019.

IPEA. Comunicado nº 128 de 06 de janeiro de 2012: **A Nova Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, 2012. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=12795](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=12795)> Acesso em: 8 abr. 2019.

\_\_\_\_\_. 40 anos de regiões metropolitanas no Brasil. COSTA, Marco Aurélio; TSUKUMO, Isadora Tami Lemos (org.) Brasília: IPEA, 2013.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução: Rubens E. Frias. São Paulo: Centauro, 2010.

MACHADO, Ewerton Vieira. (Re) arranjos Sócio-Espaciais na Produção da “Região Metropolitana” de Florianópolis: trajetórias e tendências. In: SOUZA, Maria Adélia de (org.). **A Metrópole e o Futuro**. Campinas: Territorial, 2008.

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

\_\_\_\_\_. Cidades no Brasil: neodesenvolvimentismo ou crescimento periférico predatório. **Política Social e Desenvolvimento**, Campinas, v.1, n.1, ano 1, nov. 2013.

\_\_\_\_\_. **Lei Complementar Estadual n. 340, de 17 de dezembro de 2008**. Diário oficial do estado de Mato Grosso, Cuiabá, 2008. Disponível em: <<http://app1.sefaz.mt.gov.br/Sistema/legislacao/LeiComplEstadual.nsf/9733a1d3f5bb1ab384256710004d4754/9fcbd862aa45ffa8042575c40046cb9d?OpenDocument>>. Acesso: 8 abr. 2019.

\_\_\_\_\_. Lei Complementar Estadual n. 359, de 27 de maio de 2009. **Instituição da RMVRC**. Cuiabá, 2009. Disponível em: <<http://app1.sefaz.mt.gov.br/Sistema/legislacao/LeiComplEstadual.nsf/9733a1d3f5bb1ab384256710004d4754/9fcbd862aa45ffa8042575c40046cb9d?OpenDocument>>. Acesso: 8 abr. 2019.

\_\_\_\_\_. **Lei Complementar 577, de 19/05/2016**, Cuiabá, 2016. Disponível em: <<http://app1.sefaz.mt.gov.br/Sistema/legislacao/LeiComplEstadual.nsf/9733a1d3f5bb1ab384256710004d4754/9fcbd862aa45ffa8042575c40046cb9d?OpenDocument>>. Acesso: 8 abr. 2019.

\_\_\_\_\_. Assembleia Legislativa de Mato Grosso – ALMT. Lei Complementar Estadual n. 609, de 28/12/2018a. **PDDI/VRC**. Cuiabá: ALMT, 2018. Disponível em: <<http://app1.sefaz.mt.gov.br/Sistema/legislacao/LeiComplEstadual.nsf/9733a1d3f5bb1ab384256710004d4754/9fcbd862aa45ffa8042575c40046cb9d?OpenDocument>>. Acesso: 8 abr. 2019.

MOREIRA, Rosane Aparecida. **Planejamento estratégico**: o desafio da mobilidade urbana na cidade de Manhuaçu (MG). **Pensar Acadêmico**, Manhuaçu, v. 16, n. 1, p. 64-87, janeiro-junho, 2018.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, Milton. Involução Metropolitana e Economia Segmentada. O caso de São Paulo. In: RIBEIRO, Ana C.T. et al (org.). **Seminário Metropolização e Rede Urbana, Perspectivas dos anos 90**. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 1993.

\_\_\_\_\_. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1996.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Mobilidade Urbana e Cidadania**. São Paulo: Senac, 2012.

VILARINHO NETO, Cornélio Silvano. **A metropolização regional**: formação e consolidação da rede urbana do estado de Mato Grosso. Cuiabá: EdUFMT, 2009.

## ÍNDICE REMISSIVO

### A

Análise 3, 14, 15, 16, 17, 19, 22, 23, 24, 28, 29, 39, 40, 41, 42, 45, 48, 50, 62, 73, 85, 86, 90, 93, 96, 97, 98, 101, 107, 109, 112, 115, 117, 119, 121, 136, 137, 139, 140, 147, 166, 170, 172, 173, 187, 188, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198

Aprender 14, 15, 19, 20, 21, 25

Aprendizagem 16, 19, 25, 177, 184, 199

Avaliação 59, 86

### B

Brasil 16, 25, 27, 28, 29, 37, 38, 39, 48, 51, 53, 54, 55, 56, 59, 60, 61, 67, 70, 74, 75, 76, 80, 81, 82, 85, 87, 92, 93, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 106, 107, 108, 111, 112, 117, 121, 135, 138, 139, 146, 147, 148, 164, 165, 166, 167, 168, 171, 172, 173, 174, 177, 180, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 189, 190, 192, 197, 198

### C

Cidadania 16, 25, 26, 27, 69, 81, 122, 146, 181

Cidade 28, 29, 30, 31, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 55, 57, 58, 65, 67, 74, 75, 77, 80, 81, 83, 95, 96, 98, 99, 103, 104, 105, 106, 107, 109, 110, 113, 118, 121, 135, 167, 169, 170, 173

Conflito 64, 110, 139, 144, 145, 146, 147

Conhecimento 3, 10, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 90, 98, 164, 165, 179, 182, 183

Contexto 6, 12, 14, 16, 17, 22, 26, 27, 32, 38, 40, 47, 48, 51, 56, 87, 92, 95, 96, 98, 99, 101, 103, 105, 107, 115, 122, 125, 132, 177, 178, 181, 190

Cultura 1, 2, 3, 8, 12, 45, 49, 50, 51, 67, 68, 92, 93, 111, 118, 121, 135, 139, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186

### D

Dados 16, 17, 19, 32, 33, 34, 40, 42, 55, 59, 61, 62, 73, 76, 82, 86, 88, 90, 96, 107, 109, 111, 115, 117, 121, 137, 139, 140, 142, 146, 164, 172, 173, 174, 181, 182, 187, 188, 191, 192, 195, 196, 197, 198

Desenvolvimento 7, 9, 11, 17, 26, 27, 32, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 57, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 73, 78, 81, 93, 112, 115, 121, 135, 137, 138, 148, 164, 176, 177, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 190, 199

Desenvolvimento regional 64, 68, 176, 177, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186

Diversidade 7, 30, 33, 41, 67, 177, 180, 184, 190

## **E**

Educação 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 24, 25, 26, 27, 40, 47, 51, 55, 59, 63, 66, 68, 69, 82, 92, 93, 118, 172, 174, 180, 190, 197, 199

Educação geográfica 199

Ensinar 14, 15, 19, 20, 21, 25, 26

Espaço 2, 3, 4, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 63, 64, 65, 70, 74, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 137, 138, 141, 142, 147, 167, 169, 170, 172, 173, 179, 183, 186

Espaço geográfico 15, 22, 23, 26, 29, 98

Estudo 13, 16, 22, 24, 26, 28, 29, 31, 33, 36, 39, 42, 53, 55, 64, 69, 71, 73, 79, 80, 84, 86, 96, 98, 99, 106, 108, 137, 147, 186, 187, 188, 190, 192, 196, 197

## **F**

Fonte 2, 4, 18, 42, 43, 44, 54, 55, 57, 58, 60, 61, 77, 84, 87, 88, 89, 90, 113, 114, 116, 117, 118, 120, 140, 144, 145, 182, 189, 191

Formação 8, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 46, 58, 68, 70, 71, 73, 81, 95, 96, 101, 104, 106, 107, 108, 110, 171, 183, 184

## **G**

Geografia 1, 2, 4, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 38, 42, 52, 53, 54, 63, 64, 70, 71, 74, 81, 95, 96, 97, 99, 106, 107, 108, 135, 137, 148, 164, 170, 199

## **H**

Humano 7, 8, 21, 22, 59, 60, 62, 63, 65, 66, 68, 69, 98, 124, 156, 179, 189, 196

## **I**

Indígena 1, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 103, 172, 181

Informação 33, 65, 69, 82, 83, 86, 93, 97, 172, 197

## **L**

Linguagem 1, 2, 10, 12, 65, 82, 94, 168, 178, 186

Lugar 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 11, 12, 13, 22, 24, 39, 40, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 54, 55, 59, 60, 63, 64, 65, 73, 100, 121, 131, 139, 161, 167, 179, 183

## **M**

Metodologia 10, 13, 17, 41, 73, 86, 115

Mobilidade urbana 42, 43, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 121, 122

Município 34, 35, 39, 40, 43, 44, 45, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65,

66, 67, 71, 82, 87, 88, 103, 109, 112, 113, 115, 121, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 142, 143, 146, 147, 169, 182

## **N**

Natureza 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 21, 23, 24, 26, 29, 70, 75, 96, 98, 99, 106, 108, 110, 135, 177, 178, 179

Necessidade 23, 37, 47, 50, 69, 74, 76, 78, 83, 97, 101, 102, 110, 119, 137, 147, 164, 169, 170, 173, 177, 181, 183

## **O**

Ocupação 31, 34, 35, 36, 56, 57, 58, 74, 82, 83, 85, 86, 88, 89, 90, 93, 98, 102, 103, 104, 112, 114, 138, 166, 196

Organização 6, 8, 21, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 37, 40, 45, 46, 47, 49, 50, 53, 67, 68, 69, 99, 101, 112, 147, 177, 180, 183

## **P**

Paisagem 11, 22, 83, 84, 92, 110

Participação 54, 58, 61, 62, 64, 65, 67, 69, 91, 147, 165, 180, 197

Patrimônio 45, 50, 83, 85, 86, 88, 90, 91, 92, 93, 94, 100, 102, 176, 177, 180, 181, 182, 184, 185, 186

Pesquisa 1, 2, 6, 11, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 24, 25, 27, 28, 29, 33, 34, 36, 39, 40, 41, 42, 45, 49, 50, 51, 61, 62, 65, 71, 73, 80, 82, 86, 88, 90, 91, 92, 93, 97, 98, 106, 107, 112, 115, 118, 119, 121, 135, 136, 137, 138, 142, 147, 148, 174, 187, 188, 192, 199

Pessoas 6, 7, 15, 28, 29, 30, 31, 32, 35, 36, 37, 40, 41, 45, 46, 53, 54, 56, 57, 58, 65, 74, 78, 110, 111, 112, 117, 119, 143, 164, 165, 169, 170, 171, 172, 180, 184, 196

Poder 1, 26, 32, 34, 40, 41, 43, 45, 46, 49, 51, 52, 65, 66, 67, 68, 70, 74, 81, 83, 86, 87, 88, 95, 96, 97, 98, 100, 101, 102, 105, 106, 107, 111, 137, 146, 160, 166, 167, 168, 170, 171, 174, 179, 184, 186

População 29, 32, 37, 49, 51, 54, 56, 57, 58, 59, 61, 63, 64, 66, 72, 73, 74, 76, 77, 78, 80, 91, 101, 105, 112, 165, 166, 167, 168, 169, 171, 172, 174, 181, 189, 190, 197

Problema 3, 11, 34, 78, 110, 111, 113, 144, 146, 172

## **R**

Relações 2, 3, 4, 7, 8, 15, 21, 22, 23, 24, 26, 31, 32, 34, 36, 37, 48, 51, 63, 65, 68, 78, 91, 96, 97, 99, 137, 141, 168, 170, 171, 178, 180

Rio 7, 11, 12, 27, 38, 41, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 61, 62, 69, 70, 71, 72, 76, 77, 78, 80, 81, 92, 93, 95, 96, 100, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 119, 121, 122, 147, 169, 173, 174, 181, 182, 184, 185, 186, 187, 189, 190, 198

## S

Sociedade 1, 3, 6, 8, 9, 10, 16, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 33, 37, 38, 46, 47, 63, 68, 70, 74, 95, 97, 99, 100, 101, 102, 106, 107, 111, 119, 139, 147, 148, 165, 169, 170, 172, 178, 180, 181, 182, 186, 187

Socioambientais 57, 69, 147

Socioeconômicas 111

## T

Tecnologia 31, 37, 39, 41, 67, 148

Teórico 3, 26, 28, 29, 183

Território 6, 10, 11, 22, 36, 38, 53, 61, 66, 70, 73, 79, 82, 86, 88, 94, 95, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 121, 135, 137, 138, 144, 169, 174, 176, 177, 183, 184, 185, 186, 191, 199

Trabalho 2, 14, 16, 17, 23, 27, 28, 29, 31, 32, 34, 36, 37, 38, 40, 42, 43, 57, 67, 68, 69, 74, 96, 98, 99, 106, 109, 112, 115, 119, 121, 135, 139, 141, 164, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 177, 178, 180, 185, 187, 188, 190, 191, 192, 196

Turismo 51, 82, 85, 93, 121, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 132, 133, 134, 177

## U

Urbano 37, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 48, 49, 50, 51, 52, 73, 74, 76, 78, 80, 82, 85, 98, 99, 101, 103, 105, 106, 107, 109, 111, 113, 121, 127, 168, 169, 170, 173, 174, 196

## V

Violência 7, 75, 105, 109, 110, 111, 117, 121, 135, 142, 146, 148, 168



 [www.atenaeditora.com.br](http://www.atenaeditora.com.br)  
 [contato@atenaeditora.com.br](mailto:contato@atenaeditora.com.br)  
 @atenaeditora  
 [www.facebook.com/atenaeditora.com.br](https://www.facebook.com/atenaeditora.com.br)

# GEOGRAFIA:

Espaço, ambiente e sociedade



 [www.atenaeditora.com.br](http://www.atenaeditora.com.br)  
 [contato@atenaeditora.com.br](mailto:contato@atenaeditora.com.br)  
 @atenaeditora  
 [www.facebook.com/atenaeditora.com.br](https://www.facebook.com/atenaeditora.com.br)

# GEOGRAFIA:

Espaço, ambiente e sociedade

  
Ano 2021