

Planalto dos Alcantilados (MT) como barreira física para integração entre municípios: Uma reflexão pela mobilidade urbana

Planalto dos Alcantilados (MT) as a physical barrier to integration between municipalities: A reflection on urban mobility

Rafaela Ferreira Rosso

Mestranda, UNIVAG, Várzea Grande
arq.rossorafaela@gmail.com

Rosana Lia Ravache

Professora Pós Doutora, UNIVAG, Várzea Grande
rosana@univag.edu.br

Pedro Nessi Snizek Júnior

Professor Pós Doutor, UNIVAG, Várzea Grande
pedro.nessi@univag.edu.br

Natallia Sanches e Souza

Doutora, UNIVAG, Várzea Grande
natallia@univag.edu.br

RESUMO

Pesquisas relacionadas a implantação do Plano de Mobilidade Urbana nos municípios brasileiros mostram que a legislação, apesar de obrigatória para cidades com mais de 20 mil habitantes não possui aderência dos gestores, revelando que a questão não é prioridade central no planejamento urbano. Esta pesquisa visa compreender como a mobilidade tem sido abordada em Primavera do Leste e no distrito de Nova Poxoréu, localizadas a sudeste do estado de Mato Grosso, divididos pelo Planalto dos Alcantilados. O método adotado é descritivo, seguindo orientações de Raupp e Beuren (2006), envolvendo pesquisa bibliográfica e análise da legislação pertinente, permitindo assim caracterizar a área de estudo e por meio de mapas apresentar informações relevantes sobre os municípios e sobre a discussão ao qual o artigo se propõe. Nos resultados, destaca-se a segregação socioespacial em Nova Poxoréu, onde a falta de infraestrutura afeta especialmente a mobilidade urbana. Além da falta de integração com o município vizinho, Primavera do Leste, que compromete não apenas o acesso a serviços básicos, mas também as oportunidades de emprego e desenvolvimento econômico para os residentes da região. Conclui-se, portanto, a necessidade de um plano de transporte público que atenda a integração entre as áreas, contribuindo com futuros projetos e decisões para o setor.

PALAVRAS-CHAVE: Nova Poxoréu. Segregação Socioespacial. Mobilidade Urbana.

ABSTRACT

Research related to the implementation of Urban Mobility Plans in Brazilian municipalities shows that despite being mandatory for cities with more than 20,000 inhabitants, adherence by managers is lacking, revealing that the issue is not a central priority in urban planning. This study aims to understand how mobility has been addressed in Primavera do Leste and in the district of Nova Poxoréu, located in the southeast of the state of Mato Grosso, divided by the Plateau of Alcantilados. The adopted method is descriptive, following the guidelines of Raupp and Beuren (2006), involving bibliographic research and analysis of relevant legislation, thus allowing the characterization of the study area and, through maps, presenting relevant information about the municipalities and the discussion proposed by the article. In the results, socio-spatial segregation in Nova Poxoréu stands out, where the lack of infrastructure especially affects urban mobility. In addition to the lack of integration with the neighboring municipality, Primavera do Leste, which compromises not only access to basic services but also employment opportunities and economic development for the region's residents. It is concluded, therefore, the need for a public transportation plan that addresses integration between the areas, contributing to future projects and decisions for the sector.

KEYWORDS: Nova Poxoréu. Socio-spatial Segregation. Urban Mobilit.

1 INTRODUÇÃO

O transporte público coletivo possibilita ao cidadão o acesso das diversas áreas, promove o comércio e o crescimento local (Cavalcanti e Alves, 2015; Azambuja, 2002), além de estar aliado ao artigo 5, inciso XV da Constituição Brasileira que se refere ao direito de ir e vir: “XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;” (Brasil, 1988).

Contextualizando, a segunda metade do século XX marcou o desenvolvimento urbano brasileiro, caracterizado pela migração da população rural para as cidades em busca de melhores condições de vida. Entre os anos de 1960 e 1980 a região Centro-Oeste do país foi a que obteve maior crescimento populacional (Santos, 1993, p. 59). Esse significativo aumento populacional nas cidades em um intervalo curto de tempo ocorreu, sem planejamento e regulamentação, impactou especialmente a infraestrutura de transporte e trânsito (Rodrigues, 2016). Devido a esses agravantes as cidades contemporâneas assumiram uma característica bem comum, a urbanização dispersa. Por isso, as alternativas de mobilidade tornam-se um fator significativo de exclusão social (Moura e Souza, 2020).

Nas últimas décadas, incentivos públicos e privados contribuíram com a maior aquisição de veículos particulares ocasionando no aumento da utilização dos transportes individuais, agravamento das condições de mobilidade da população, principalmente por conta dos acidentes de trânsito, congestionamento e emissão de poluentes (Rodrigues, 2016; Carvalho e Pereira, 2011).

Tais problemáticas refletem-se também em municípios de pequeno porte em que a matriz de transporte se concentra em veículos motorizados individuais e o investimento em infraestrutura viária mostra-se saturado na região central e em áreas de maior fluxo e atratividade (Lessa, Silva, Silva, 2015). Esta é justamente a atual situação da mesoregião sudeste de Mato Grosso, mais especificamente da cidade de Primavera do Leste que vem enfrentado desafios característicos das grandes metrópoles, como falta de acesso à educação, à saúde, em especial ao transporte (Fioravanti e Alcântara, 2017). Em contrapartida, seu distrito vizinho, Nova Poxoréu, pertencente a Poxoréu, localizado entre municípios, acaba sofrendo a falta de infraestrutura e interligação principalmente de transporte público que seja capaz de levar seus moradores (10 mil) para desenvolver suas ocupações e usufruir dos serviços disponibilizados em Primavera do Leste.

A escolha por esta área de estudo se deu pelo fato de que apesar de Primavera do Leste encontrar-se em pleno desenvolvimento urbano e econômico, apresenta fragilidades em relação a sua mobilidade urbana que prejudica não apenas os trabalhadores do seu perímetro urbano, mas também da região conhecida como Nova Poxoréu. O distrito de Poxoréu vem se desenvolvendo com uma população que participa ativamente das dinâmicas urbanas de Primavera do Leste, mas por não ser de seu domínio fica desassistido por parte dos gestores primaverenses e o mesmo ocorre por parte de Poxoréu devido sua distância de 35km do assentamento (Teixeira, 2021).

Esta pesquisa objetivou analisar a interação entre as duas áreas que são separadas apenas pelo Planalto dos Alcantilados, distanciando-se em 10km. O enfoque foi a mobilidade urbana, em que para tal foi necessário retroceder e compreender a formação de ambas áreas e sua atual conjuntura.

3 METODOLOGIA

O estudo consiste em uma pesquisa descritiva em que segundo Raupp e Beuren (2006) tal método tem por finalidade descrever, apresentar e organizar os dados obtidos na pesquisa. Neste caso, primeiramente realizou-se uma pesquisa bibliográfica, fundamental para a compreensão da evolução da temática no país, em que autores como Rodrigues (2016), Carvalho (2016) e a legislação brasileira serviram como base de pesquisa. Em seguida, caracterizou-se a área de estudo por meio de um breve histórico e apresentando aspectos relacionados a sua atual estrutura socioeconômica.

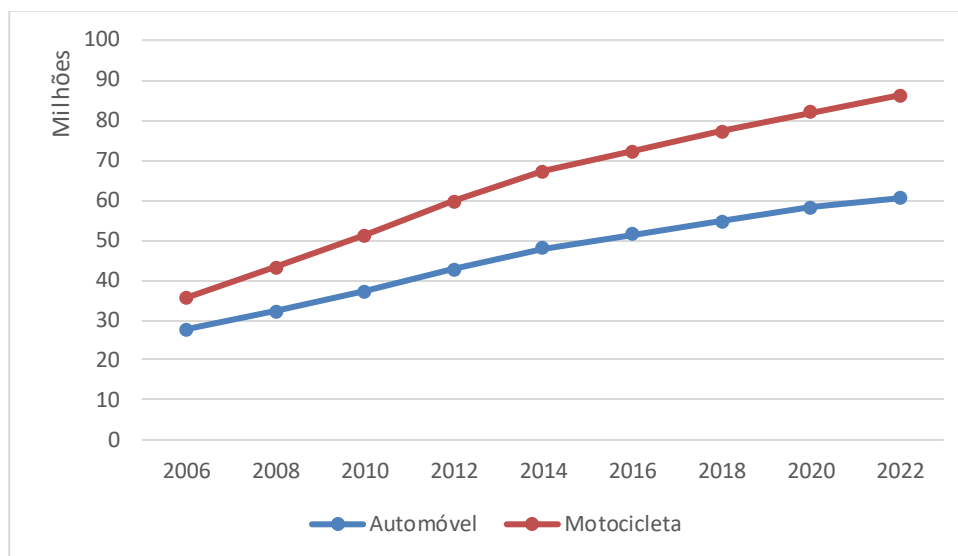
Por fim, discutiu-se a mobilidade urbana no município de Primavera do Leste e no distrito de Nova Poxoréu, sendo que para isso foi fundamental a apresentação de imagens que ilustrassem aspectos referentes a acessos, distâncias e revelando fatores decisivos para a tomada de decisão no setor de mobilidade urbana, neste caso, a topografia local.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Até 1940 o transporte coletivo das grandes cidades brasileiras era feito por bondes, sendo que a partir de 1950 inicia-se a transição para veículos sobre rodas. Ao final de 1960 o serviço de bondes havia desaparecido. Em 1970, a queda dos preços dos automóveis e sua popularização como produto da indústria nacional levaram ao incentivo a sua aquisição (Rodrigues, 2016). Mas foi de fato em meados 1990 que a produção de automóveis e motocicletas triplicou, exigindo políticas que estimulassem sua venda e uso. Sendo assim, o governo reduziu a carga tributária sobre veículos de até 1.000 cilindradas e expandiu o crédito a população. Com o crescimento desordenado das cidades e o aumento da frota de veículos, obras de expansão do sistema viário, alargamento de vias, viadutos e túneis passaram a ser mais comuns. Essas melhorias no sistema viário favoreciam o transporte privado, sendo que o transporte público assumia um segundo plano que prejudicava a população de menor renda que viviam as margens das cidades (Carvalho, 2016).

Rodrigues (2016) afirma que o agravamento da crise da mobilidade se deve a crise do transporte coletivo em que o incentivo ao transporte individual fez com que a população o preferisse, aumentando a presença de automóveis e motocicletas nas ruas. Em 2006, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) apontou que a frota de carros era de 27.700.608, já em 2022, subiu para 60.459.290 um salto de 118%, enquanto as motocicletas tiveram um aumento de 226% para o mesmo período (Figura 1).

Figura 1 - Frota de carros e motos no Brasil (2006-2022)



Fonte: IBGE com adaptação dos autores, 2024.

A expansão do transporte rodoviário desempenhou um papel fundamental para sustentar esse intenso crescimento populacional e expansão territorial urbana. Enquanto as redes ferroviárias eram limitadas e cresciam lentamente, o transporte por rodovias podia ser rapidamente adaptado para atender às necessidades das novas áreas urbanas. Isso levou à expansão das cidades e à diminuição da importância das formas de transporte mais rígidas e inflexíveis. Consequentemente, o país passou de sistemas de transporte urbano que priorizavam o transporte coletivo, público, eletrificado e ferroviário para sistemas que favoreciam o transporte privado, individual, rodoviário e altamente dependente de combustíveis fósseis, que se tornaram a principal fonte de energia para os modos de transporte mais utilizados (Carvalho, 2016).

A promulgação da Constituição Federal de 1988 possibilitou uma série de mudanças na política urbana do Brasil, abrangendo tanto o ordenamento do território e o desenvolvimento das áreas urbanas, exemplificado pelo Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), como também no âmbito da mobilidade urbana, com a promulgação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012). Esta foi elaborada para regular esses princípios, estabelecendo diretrizes abrangentes para os sistemas de transporte, tendo como objetivos (art. 7º, I, II, III, IV e V): diminuir as desigualdades e fomentar a inclusão social, facilitar o acesso aos serviços aos serviços básicos e equipamentos sociais, aprimorar as condições urbanas da população em termos de acessibilidade e mobilidade, estimular o desenvolvimento sustentável e mitigar os impactos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos urbanos de pessoas e mercadorias, e, reforçar a gestão democrática como meio e garantia da contínua melhoria da mobilidade urbana (Brasil, 2012).

Além disso, o artigo 6º também é essencial para a compreensão da lei pois trata de medidas que devem ser adotadas pelos gestores públicos em prol da mobilidade:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade.

Sendo assim, evidencia-se que desde a era dos bondes até a atual predominância do transporte rodoviário individual o país passa por desafios e transformações na mobilidade urbana.

2 ÁREA DE ESTUDO

2.2 PLANALTO DOS ALCANTILADOS

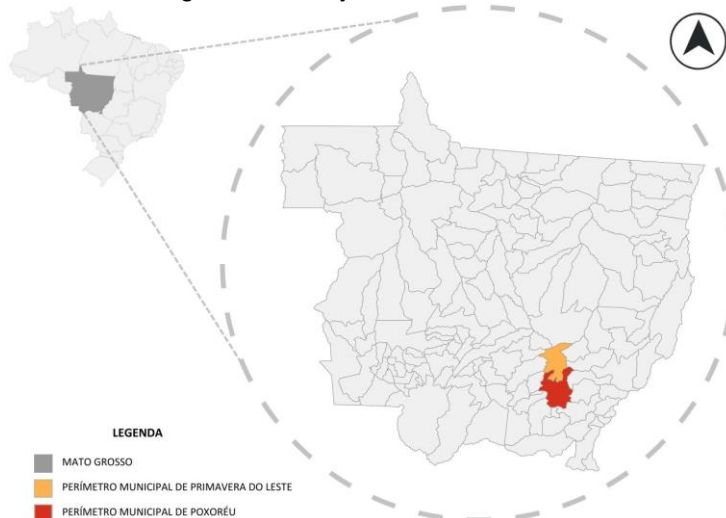
O Planalto dos Alcantilados é a formação geológica que divide os municípios de Primavera do Leste e Poxoréu. Possui esta nomenclatura devido as escarpas vermelhas que se apresentam ao longo de sua extensão. Sua área percorre os estados de Mato Grosso e Goiás. Em Mato Grosso, o planalto abriga as nascentes do rio São Lourenço (Almeida, 1948).

2.3 OS MUNICÍPIOS

As cidades de Poxoréu e Primavera do Leste, objetos de estudos desta pesquisa, apesar de vizinhas possuem características muito distintas, desde sua formação até o seu estágio atual. Enquanto Poxoréu teve sua colonização no início do século XX impulsionada pela descoberta de diamante na região, Primavera do Leste assim como as demais cidades do agronegócio mato grossense passa a ganhar relevância a partir da década de 1970 com suas monoculturas intensivas e áreas de pastagens extensivas (Borges e Tótora, 2013; Frederico, 2011).

Ambas se localizam a 230 km da capital do estado, Cuiabá. Ambas, na mesorregião sudeste de Mato Grosso (Figura 2), já pertenceram a Poxoréu, sendo que Nova Poxoréu ainda está sob sua jurisdição.

Figura 2 - Localização de Primavera do Leste e Poxoréu



Fonte: Map Chart, com adaptações dos autores, 2024.

Por conta da proximidade de tais núcleos populacionais, Teixeira (2021) trata a região como uma conurbação em que afirma ser composta de um tipo de expansão urbana em que o uso da terra para fins agrícola e para fins urbanos estão em conflito. Na década de 1920 a ocupação da porção sudeste do estado de Mato Grosso era induzida pela mineração de ouro e diamante, mas em algumas décadas acaba declinando por conta da exaustão das jazidas e sua mão de obra passa a migrar para os municípios do entorno (Borges e Tótora, 2013). A partir de 1970 as condições passam a ser favoráveis a agricultura e é no ano de 1986 que Primavera do Leste emancipa-se ficando com a porção de terra em que Teixeira (2020) trata como o “filé mignon” para a produção agrícola.

O distrito de Nova Poxoréu é o que Lefebvre (2001) caracteriza como segregação “espontânea”, sendo ocasionada pelo valor da terra urbana em que a população de menor renda se vê obrigada a ocupar as áreas, geralmente periféricas. No caso de Nova Poxoréu, além de se fazer distante do centro de Primavera do Leste possui também a barreira do Planalto dos Alcantilados que segrega fisicamente as populações (Rosa *et. al*, 2007).

Como já foi salientado, Primavera do Leste é um dos municípios do estado conhecido como cidade do agronegócio, são 547 mil hectares destinados à agricultura, que representa 17% de sua economia (Petrucci, 2021). Em 2022, sua população era de pouco mais de 85 mil habitantes (IBGE, 2022), com IDHM de 0,752 e PIB per capita de 109 mil reais (IBGE, 2010). Além disso, em pesquisa divulgada em 2023 pela FGV atesta que a cidade aparece em primeira colocação no ranking de maior renda média do estado, R\$ 2776,15. Enquanto Poxoréu em 2022 apresentou população de cerca de 23 mil habitantes (IBGE, 2022), IDHM de 0,678 e PIB per capita de 67.630 reais (IBGE, 2010).

Segundo Teixeira (2020), a partir de 2011 famílias de baixa renda residentes do bairro São José passam a se estabelecer no território que se conhece atualmente como Nova Poxoréu, mas foi apenas em 2013 que a Lei Municipal nº 1585 reconheceu a área como distrito. Mesmo após a elevação para subprefeitura em 2013, o distrito segue até o momento sem a regularização fundiária dos lotes, permanecendo na clandestinidade (Santos, 2018). Em audiência pública

ocorrida recentemente (março/2024) as lideranças locais afirmaram que a região é composta pelos bairros Vale dos Sonhos, Vale Verde, Bela Vista e Nova Buritis onde residem cerca de 10 mil pessoas.

Apesar do distrito pertencer a Poxoréu, devido a sua proximidade com Primavera do Leste a população usufrui massivamente de seu comércio e serviços. A pesquisa realizada por Teixeira (2020) em Nova Poxoréu, 94,8% dos entrevistados dizem fazer suas compras no município vizinho, 76,5% buscam por educação no mesmo, 100% utilizam seus serviços de saúde, sem contar que os trabalhadores em quase sua totalidade exercem suas funções em Primavera e além disso, 72,2% dos eleitores entrevistados votam na cidade.

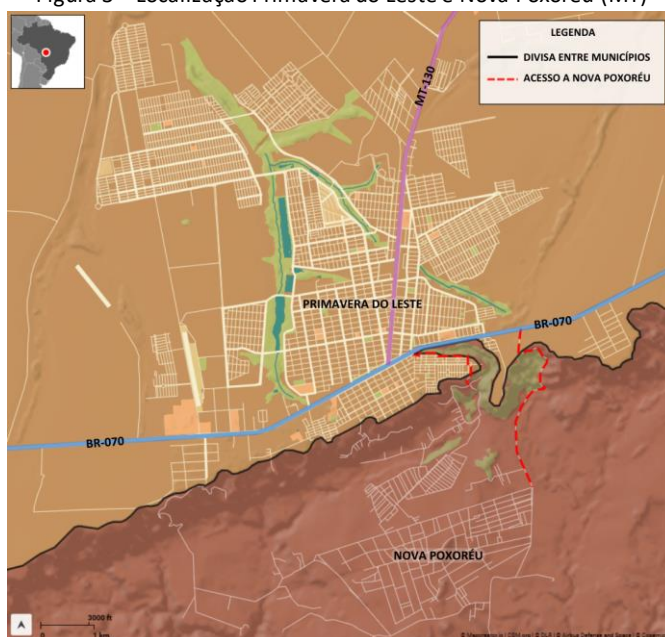
Devido a essas circunstâncias acredita-se que o diálogo entre os municípios para que melhorias ocorram na região são de fundamental importância para elevação da qualidade vida de seus moradores.

4 MOBILIDADE URBANA LOCAL – PRIMAVERA DO LESTE E NOVA POXORÉU

Anterior a qualquer discussão a respeito da mobilidade entre Primavera do Leste e Nova Poxoréu se faz necessário uma compreensão de sua localização espacial. Destaca-se que o território primaverense além de estar implantado em terreno fértil à agricultura também fica localizado no entroncamento de duas importantes vias, a BR 070 que liga o estado à capital do país e a MT 130 que conecta o município a demais cidades do interior. Para Fioravanti (2017) sua localização estratégica não foi por acaso, visto que tais vias facilitam o escoamento da produção agrícola e facilitam o fluxo de mercadorias.

A Figura 3 mostra as rodovias citadas acima, além da divisa entre os municípios que como fica evidente pelo sombreamento da topografia encontra-se exatamente no pico do planalto. Além disso destacou-se os dois principais acessos ao distrito de Nova Poxoréu, ambos originados da BR-070 e sem pavimentação.

Figura 3 – Localização Primavera do Leste e Nova Poxoréu (MT)



Fonte: Map Creator, com adaptação dos autores, 2024.

Em abril de 2023 foi aprovado pela Prefeitura Municipal de Primavera do Leste o projeto de lei nº 1445, Plano de Mobilidade Urbana do Município de Primavera do Leste/MT, o qual garante reduzir as desigualdades e promover a inclusão social, promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, promover o desenvolvimento sustentável, entre outros objetivos. A própria justificativa para o projeto de lei mobilidade urbana cita que a cidade se desenvolveu em função da mobilidade por meio de automóvel particular que vem aumentando a cada ano e tornando-se um ciclo vicioso.

Em 2019, a cidade contava com 83% de seus deslocamentos diários ocorrendo por meio de automóveis particulares, sendo carros e motos, enquanto apenas 8% era realizado por bicicletas (Plano de Mobilidade Urbana, 2019). Em contrapartida, seu distrito vizinho, Nova Poxoréu, acaba sofrendo a falta de infraestrutura e interligação principalmente de transporte público que seja capaz de levar seus moradores para desenvolver suas ocupações e usufruir dos serviços disponibilizados em Primavera do Leste.

Com o aumento dos automóveis crescem também os acidentes de trânsito. Em pesquisa realizada entre 2020 e 2021, 8,35% dos acidentes de trânsito ocorridos em Primavera do Leste ocorreram na BR 070, sendo o logradouro com maior percentual no índice (Batista, Souza, Moreira, 2022). A via além de apresentar grande importância para a região Centro-Oeste por ligar o estado de Mato Grosso a capital federal também serve de travessia para os moradores de Nova Poxoréu até o município de Primavera.

Apesar do distrito de Nova Poxoréu pertencer ao território poxoerense, cujo centro está localizado a 35km de distância a maior parte da população do assentamento opta por usufruir de serviços e comércio de Primavera do Leste, localizado a apenas 10km. Porém a mobilidade entre tais localidades se dá quase exclusivamente por transporte próprio ou a pé (Teixeira, 2021). No caso do deslocamento a pé enfrenta-se ainda o agravante de que a área de Nova Poxoréu se encontra em uma cota de nível cerca de 100m abaixo de Primavera do Leste.

Em contato com uma servidora pública de Poxoréu, a mesma informou que não há transporte público coletivo no distrito, mas ressaltou que há transporte escolar e também que grandes empresas disponibilizam o serviço dando assistência àqueles que não possuem veículo próprio para se deslocar até o local de trabalho.

O Plano Diretor Participativo de Poxoréu de 2006 cita o transporte coletivo em sua seção IV de forma genérica:

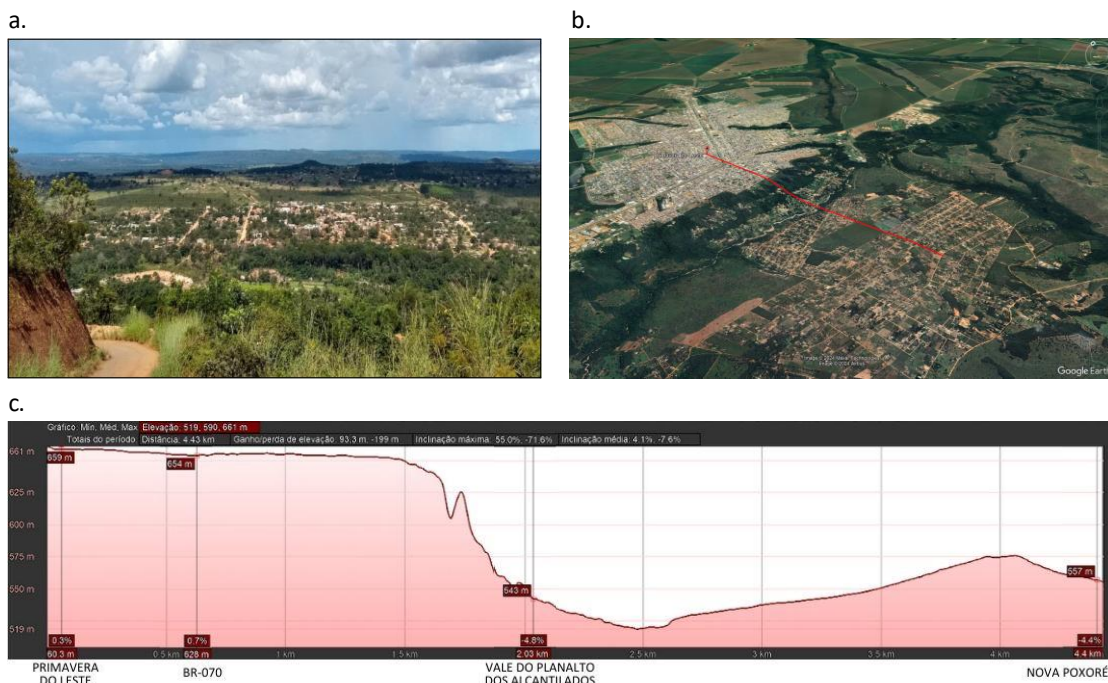
Art. 56 - O Poder Executivo observará as seguintes ações em relação ao transporte coletivo: 1. Garantir o atendimento público com transporte coletivo de qualidade; 2. Conceder os serviços de transportes coletivos; 3. Criar um itinerário circular passando pelas avenidas e pelas ruas perimetrais; 4. Garantir o atendimento em horários especiais, como nos finais de semana e feriados; 5. Implantar equipamentos públicos adequados aos que possuem necessidades especiais;

A data de aprovação da lei antecede o estabelecimento de Nova Poxoréu e por isso em nenhum momento a área é citada, visto que não existia. Além do mais, estes instrumentos de gestão necessitam passar por revisão a cada 10 anos apresentando-se, portanto, desatualizado.

Sabendo do grande desnível (100m) que separa os dois territórios conclui-se que o ideal para a integração entre o distrito e a cidade de Primavera do Leste consiste em veículos

motorizados, pois a construção de ciclofaixa ou ciclovia é uma opção perigosa devido as curvas e a própria altitude a ser vencida para se chegar até a BR-070 (Figura 4).

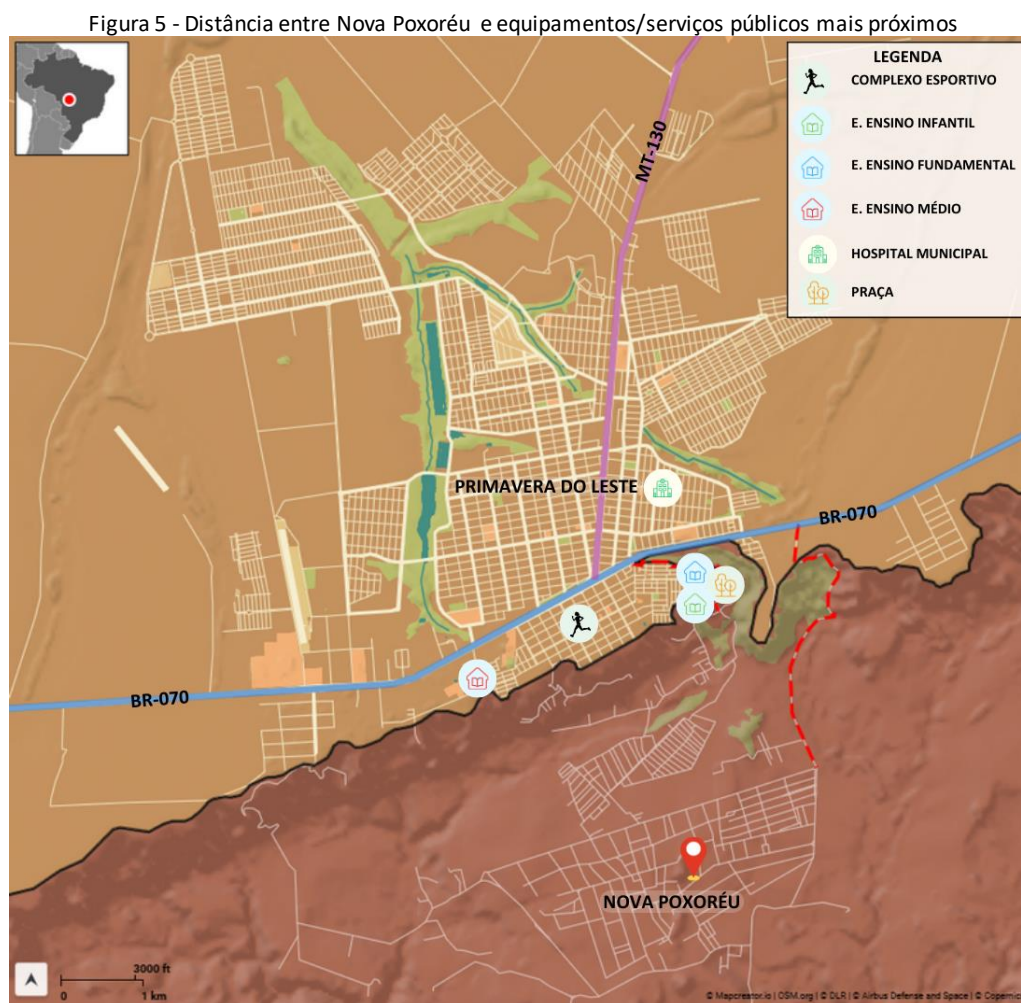
Figura 4 - Vista de Nova Poxoréu, perspectiva do terreno e perfil da topografia



Fonte: Teixeira, 2018; Google Earth, 2024.

Além do mais, as estradas que levam também Nova Poxoréu são de circulação de pedestres, bicicletas, motocicletas e carros apresentando assim risco a segurança, principalmente para as aqueles que percorrem o trecho a pé ou de bicicleta.

Atualmente Nova Poxoréu conta com uma escola municipal que atende o ensino fundamental I e um posto de saúde, sendo que os demais serviços/equipamentos públicos essenciais mais próximos encontram-se em Primavera. Diante disso, a Figura 5 apresenta instituições de educação, lazer e saúde, bem como suas distâncias até a região central de Nova Poxoréu. Para estabelecimento da distância tomou-se como base o ponto central demarcado no distrito.



Com base no mapa acima mediu-se a distância a ser percorrida entre o ponto central de Nova Poxoréu e cada um dos demais marcadores. Iniciando pelo Complexo Esportivo, o local composto por campo de futebol, quadra de areia, playground e academia ao ar livre está a 8 km do distrito. Enquanto as instituições de ensino, tanto as escolas de ensino infantil e fundamental encontram-se a uma distância de 6 km do ponto de referência. A escola de ensino médio está localizada mais longe, a 9 km. Há uma escola militar a 7 km de distância, mas que não oferta o 3º ano do ensino médio, apenas do 7º do ensino fundamental ao 2º ano do ensino médio, por isso para a escola de ensino médio mais próxima considerou-se a Escola Estadual Monteiro Lobato, demarcada em mapa.

Situado a uma distância considerável do centro de Nova Poxoréu (8,5 km), em que muitos residentes precisam percorrer a pé, o Hospital Municipal é o único estabelecimento localizado do lado oposto da BR-070, o que o coloca em maior desvantagem em relação aos outros pontos analisados, visto que a rodovia apresenta riscos aos pedestres em sua travessia.

Por fim, a Praça da Juventude, local de lazer e esportes que apresenta quadra coberta, campo de futebol, pista de skate e caminhada está a 6 km do ponto de referência.

Apesar da maioria dos equipamentos e serviços estarem localizados do mesmo lado da BR-070 e tal fator ser considerado vantajoso, é necessário evidenciar que a distância a ser

percorrida até eles não é ideal já que a média de caminhada é de aproximadamente 4 km por hora.

É importante também evidenciar que a mobilidade urbana é um conceito amplo e que pode ser implementado de diversas formas. A própria prefeitura de Primavera do Leste vem fomentando a temática por meio de leis e políticas públicas. Com o intuito de dinamizar os meios de transporte da cidade, em 2019, foi sancionada a Lei nº 1.832 que cria o Programa Abrace uma Ciclovía em que alguns objetivos são: incentivar a locomoção por meio de transportes não poluentes e ampliar a malha cicloviária (Prefeitura Municipal de Primavera do Leste, 2019). Atualmente a cidade possui algumas avenidas com ciclovía, como: Av. São Paulo, Av. Campo Grande, Av. Cuiabá, Av. Porto Alegre, Av. dos trabalhadores, Av. dos Lagos e Av. das Araras Vermelhas. Sendo que a ciclovía da avenida das Araras Vermelhas inicia-se na praça Waldomiro Riva e integra-se com a ciclovía da avenida dos Lagos. Além disso alguns bairros também já contam com a faixa exclusiva para bicicletas. Até 2021 o município possuía 25km de ciclovía (Prefeitura Municipal de Primavera do Leste, 2021).

Apesar disso, é fundamental destacar que o distrito de Nova Poxoréu está estabelecido a mais de dez anos no local e ainda sofre com carências básicas como serviços relacionados a saúde e educação, asfaltamento das vias e instabilidade no fornecimento de energia. Sendo assim, analisando quaisquer possíveis soluções para o deslocamento da população até Primavera considera-se que o mais viável no momento seja o transporte coletivo convencional em que ambas as prefeituras estejam acordadas em dar assistência, pois ainda que o assentamento pertença a Poxoréu a maioria de seus moradores tem suas ocupações no território primaverense ou pelo menos utiliza de seus serviços e comércio.

6 CONCLUSÃO

A pesquisa realizada sobre a mobilidade urbana entre os municípios de Primavera do Leste e Nova Poxoréu revela um panorama complexo e desafiador no contexto do desenvolvimento urbano brasileiro. Ao longo das últimas décadas, observa-se uma transição significativa no padrão de mobilidade, impulsionada pelo aumento da frota de veículos particulares e pela escassez de investimentos em infraestrutura de transporte público, resultando em congestionamentos, acidentes e emissões de poluentes. A falta de planejamento urbano adequado contribui para agravar essa problemática também em cidades do interior de Mato Grosso e não apenas em grandes centros.

O estudo, embasado em uma abordagem descritiva e na análise da legislação pertinente, buscou compreender a interação entre Primavera do Leste e Nova Poxoréu, destacando a importância da mobilidade urbana para o acesso a serviços básicos e oportunidades de trabalho. A análise revelou que, apesar da proximidade geográfica entre os dois municípios, a falta de infraestrutura de transporte público eficiente compromete a integração socioeconômica e a qualidade de vida dos residentes de Nova Poxoréu.

A mobilidade entre os dois territórios apresenta desafios específicos, incluindo a topografia acidentada e a ausência de opções de transporte coletivo adequadas. A dependência do transporte individual, aliada à falta de planejamento urbano integrado, contribui para a segregação espacial e dificulta o acesso aos serviços e oportunidades disponíveis em Primavera do Leste.

Diante desse cenário, destaca-se a necessidade de políticas públicas voltadas para a melhoria da mobilidade urbana, incluindo investimentos em transporte público acessível e sustentável, planejamento urbano integrado e promoção da integração socioeconômica entre os municípios vizinhos. A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana de Primavera do Leste representa um passo importante nesse sentido, fornecendo um arcabouço legal para a implementação de medidas que visam mitigar os impactos negativos da mobilidade urbana desordenada.

REFERÊNCIAS

ATLAS BRASIL. **Poxoréu – MT**. Disponível em: <http://www.atlasbrasil.org.br/perfil/municipio/510700#sec-demografia>. Acesso em: 27 mar. 2024.

AZAMBUJA, Ana Maria V. de. **Análise de eficiência na gestão do transporte urbano por ônibus em municípios brasileiros**. Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção da Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis. 2022.

BATISTA, Rogério Costa; SOUZA, Thaís Barbosa; MOREIRA, Alex Gomes. **Categorização dos acidentes de trânsito em Primavera do Leste – MT no intuito de subsidiar políticas públicas para diminuição de suas ocorrências**. Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação-REASE. São Paulo, v.8.n.03.mar. 2022. Disponível em: <https://periodicorease.pro.br/rease/article/view/4706/1790>. Acesso em: 26 mar. 2024.

BORGES, Pedro Pereira; TÓTORA, Silvana Maria Corrêa. **Cenários político-econômico de Poxoréu ao longo do século XX**. Multitemas, 2013. Disponível em: <https://interacoes.ucdb.br/multitemas/article/view/269/314>. Acesso em: 25 mar. 2024.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Planalto. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 08 mai. 2024.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 06 mai. 2024.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Mobilidade urbana: avanços, desafios e perspectivas**. Brasília. IPEA. 2016. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/9186/1/Mobilidade%20urbana.pdf>. Acesso em: 06 mai. 2024.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. **Efeitos da variação da tarifa e da renda da população sobre a demanda de transporte público coletivo urbano no Brasil**. Brasília: Ipea, 2011. (Texto para Discussão, n. 1595). Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1595.pdf. Acesso em: 27 mar. 2024.

CAVALCANTI, Alessandra; Alves, Alysson Lourenço. **O direito de ir e vir: a acessibilidade do transporte público**. Cadernos brasileiros de terapia ocupacional. UFSCar - São Carlos. 2020. Disponível em: <https://doi.editoracubo.com.br/10.4322/0104-4931.ctoAO505A>. Acesso em: 05 mai. 2024.

FIORAVANTI, Livia Maschio. **Cidade cativa: estratégias de uma urbanização oligopolista em uma cidade mato-grossense**. XVII ENANPUR. São Paulo, 2017. Disponível em: <https://anais.anpur.org.br/index.php/anaisenanpur/article/view/1732/1711>. Acesso em: 26 mar. 2024.

FIORAVANTI, Livia Maschio; ALCÂNTARA, Willian Magalhães de. **Atlas Socioespacial de Primavera do Leste: contribuições para políticas públicas**. Primavera do Leste, 2017. 72 p.

FGV. FGV Social/CPS a partir dos dados do IRPF e da população (TCU/IBGE)/5570 municípios. **Onde estão os ricos? Municípios 2020**. Disponível em: https://www.cps.fgv.br/cps/bd/docs/ranking/TOP_Municipio2020.htm. Acesso em: 26 mar. 2024.

GASINI - PROJETO, CONSULTORIA E TREINAMENTO. (2019). **Plano de Mobilidade Urbana de Primavera do Leste**. Primavera do Leste, MT.

IBGE. **Microrregiões e mesorregiões geográficas – 1990**. Disponível em: <https://portaldemapas.ibge.gov.br/portal.php#homepage>. Acesso em: 26 mar. 2024.

IBGE. **Cidades e Estados – Primavera do Leste**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/mt/primavera-do-leste.html>. Acesso em: 26 mar. 2024.

IBGE. **Cidades e Estados – Poxoréu**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/mt/poxoreu.html>. Acesso em: 26 mar. 2024.

IBGE. **Frota de Veículos**. Veículo. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/22/0?tipo=grafico&indicador=28120>. Acesso em: 08 mai. 2024.

IBGE. **Frota de Veículos**. Veículo. Automóvel. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/22/0?tipo=grafico&indicador=28122>. Acesso em: 08 mai. 2024.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LESSA, Clarisse M. Ribeiro; SILVA, Gustavo Resgala; SILVA, Luiza M. Costa da. **Planejamento da mobilidade urbana em municípios de pequeno porte**. ANTP. 2015.

MOURA, Ana Paula D. de; SOUZA, Gisela Barcellos de. **Mobilidade como indicador da qualidade de vida urbana**. XII SIIU – Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo. São Paulo. 2020. Disponível em: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/336494/9948-11084-2-PB.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 06 de mai. 2024.

PETRUCELLI, Mylena. **Primavera do Leste se consolida como uma das principais potências agrícolas do país**. 2021. Disponível em: <https://primaveradoleste.mt.gov.br/noticias-6446>. Acesso em: 26 mar. 2024.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PRIMAVERA DO LESTE. **Lei nº 1.832, de 16 de outubro de 2019**. Primavera do Leste. 2019. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mt/p/primavera-do-leste/lei-ordinaria/2019/184/1832/lei-ordinaria-n-1832-2019-cria-o-programa-abrace-uma-ciclovia>. Acesso em: 06 de jun. 2024.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PRIMAVERA DO LESTE. **Primavera do Leste completa 25 km de ciclovia para interligar bairros**. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=-UOn24k4CFU>. Acesso em: 06 mai. 2024.

RAUPP, Fabiano Maury; BEUREN, Ilse Maria. **Metodologia da Pesquisa Aplicável às Ciências. Como elaborar trabalhos monográficos em contabilidade: teoria e prática**. São Paulo: Atlas, 2006.

RODRIGUES, Juciano Martins. **Mobilidade urbana no Brasil: crise e desafios para as políticas públicas**. Disponível em: https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/wp-content/uploads/2020/05/Mobilidade-urbana_Juciano-Rodrigues.pdf. Acesso em 06 mai. 2024.

SANTOS, Alexandre Eduardo. **O agro tech-pop-tudo e as desigualdades socioespaciais em uma cidade do agronegócio no cerrado: Primavera do Leste-MT**. Revista Eletrônica Geoaraguaia. Barra do Garças-MT. V 8, n.1, p.

71 - 84. Janeiro/Junho 2018. Disponível em:

<https://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/geo/article/view/6984/4584>. Acesso em: 05 mai. 2024.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: HUCITEC. 1993.