

---

**A influência da rodovia BR 364 no cotidiano e comércio da cidade de Juscimeira – MT: um ensaio de ritmanálise**

**The influence of the BR 364 highway on daily life and commerce in the city of Juscimeira – MT: a rhythmanalysis reflection**

**La influencia de la BR 364 en la vida cotidiana y el comercio de la ciudad de Juscimeira-MT: una reflexión de ritmanálisis**

Emanoel Anésio Andrade Ferreira <sup>1</sup> <https://orcid.org/0000-0001-6587-4196>

José Roberto Tarifa <sup>2</sup> <https://orcid.org/0000-0003-3629-0567>

---

<sup>1</sup>Mestre. Prof. Vinculado a Secretaria do Estado de Educação de Mato Grosso – SEDUC-MT, Juscimeira, Mato Grosso, Brasil, [emanoel\\_aaf@hotmail.com](mailto:emanoel_aaf@hotmail.com).

<sup>2</sup>Livre Docente. Prof. Vinculado a Universidade Federal de Rondonópolis - UFR, Rondonópolis, Mato Grosso, Brasil, [jrtarifa@gmail.com](mailto:jrtarifa@gmail.com).

---

Recebido em: 23/04/2021

Aceito para publicação em: 29/06/2021

---

**Resumo**

O presente trabalho busca analisar o fluxo de veículos na rodovia BR 163/364 e sua influência no cotidiano e comércio da cidade de Juscimeira-MT. Por muito tempo a cidade de Juscimeira-MT fazia parte da rota de escoamento do agronegócio, por conta de sua localização, que se caracteriza por estar entre as três maiores cidades de Mato Grosso. Portanto, constata-se que a dinâmica rodoviária influencia no ritmo cotidiano e comercial dessa pequena cidade, algo que foi verificado nessa pesquisa. Foram realizados trabalhos de campo para o levantamento de dados. A partir desta pesquisa foi possível verificar que o uso do território influencia diretamente no ritmo socioeconômico da cidade de Juscimeira-MT e do país.

**Palavras-chave:** Comércio; Cotidiano Urbano; Rodovias em setores urbanos.

---

**Abstract**

The presente work seeks to analyze the vehicle flow on the highway BR 163/364 and its influence on the daily life and commerce in the city of Juscimeira-MT. For a long time the City of the Juscimeira-MT did of the agrobusiness outflow route, because of your localization, that is characterized for being between the three biggest cities from Mato Grosso. Wherefore, it turns out that the road dynamics influence in the daily and comercial rhythm of thia small town, something that was verified in this research. Field work was carried out to data

collection. From this research it was possible to verify that the use of the territory directly influences socioeconomic rhythm the city of Juscimeira-MT and the country.

**Keywords:** Business; Urban daily life; Highways in urban sectors.

---

### Resumen

El presente trabajo busca analizar el flujo de vehículos en la autopista BR 163/364 y su influencia en la vida cotidiana y el comercio en la ciudad de Juscimeira-MT. Durante mucho tiempo la Ciudad de la Juscimeira-MT hizo de la ruta de salida de agrobusiness, por su localización, que se caracteriza por estar entre las tres ciudades más grandes de Mato Grosso. Por tanto, resulta que la dinámica vial influye en el ritmo diario y comercial de este pequeño pueblo, algo que se constató en esta investigación. Se realizó trabajo de campo para la recolección de datos. A partir de esta investigación se pudo constatar que el uso del territorio influye directamente en el ritmo socioeconómico de la ciudad de Juscimeira-MT y del país.

**Palabras clave:** Negocios; Vida cotidiana urbana; Carreteras en sectores urbanos.

---

### Introdução

A intensidade das atividades sociais é mais acentuada em espaços urbanos, visto que é nesses locais que se concentram a maior parte da população e de forma aglomerada, gerando mistura de objetivos. A realização da maior parte das atividades de diversos cunhos, desde serviços básicos como saúde e educação, e ainda serviços alternativos como o esporte e lazer, estão presentes com maior intensidade em setores urbanos. Esta junção, em vários aspectos, ocasiona inúmeros conflitos, dentre os quais podemos destacar a necessidade de deslocamento, seja para qualquer finalidade, na busca pela realização dos seus afazeres cotidianos, a população será obrigada a se deslocar. Esta necessidade, somada a vias de circulação de veículos advindos de outras localidades, como acontece nas rodovias, amplifica os conflitos urbanos (SILVA JÚNIOR; FERREIRA, 2008, p. 222).

A principal cooperação desta pesquisa está relacionada a compreensão sobre a influência de um trecho comum a duas rodovias (a BR 163 e a BR 364) no setor econômico de Juscimeira-MT, por conseguinte, a partir desse estudo é possível ter como base estes resultados, para pesquisas em outros locais, visto que no Brasil há inúmeras cidades, as quais cresceram às margens de rodovias (IPPUC, 1991).

É válido destacar que o momento atual de cada cidade ou rodovia, é dotado de historicidade, isto faz com que haja necessidade de estudar cada local específico para ter a compreensão do estado atual, buscando soluções para eventuais problemas. Spósito (1998, p. 11) quanto às cidades, preconiza que:

[...] 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, engendradas pelas relações que promovem estas transformações.

Em referência a relação da rodovia com as cidades, Milton Santos (1996), argumenta que a rede de transportes (a partir de 1950), favoreceu para que houvesse investimentos para diversos setores, tais como a modernização da agropecuária e a industrialização, surgindo assim diversos centros urbanos, atraindo grande contingente populacional.

Neste sentido, o presente trabalho tem como objetivo compreender, a partir de trabalhos de campo, a influência do trecho comum às BRs 163 e 364 no cotidiano da população e no comércio da cidade de Juscimeira-MT, ancorado no ritmo social urbano, com base em problemas elencados por Trinta (2001), tais como os referentes a mobilidade, acessibilidade, meio ambiente e também os específicos à população, como a segregação urbana, intrusão visual e insegurança.

Para alcançar os objetivos da presente pesquisa, foi observado o ritmo cotidiano, comercial e rodoviário, em determinada interação entre tais, pautado na ritmanálise, para alcançar o entendimento sobre a interação dos diferentes fatores, através da ritmanálise é preciso destacar sobre a teoria e a prática, de acordo com Lefebvre (1974, p 235), a teoria é o instante em que a prática se desenvolve, porém, a forma como a natureza se revela a nós é pela prática, sendo a única forma de dominá-la, no sentido de entendê-la, porém sendo possível somente com a utilização da teoria, assim sendo, o autor destaca que “a teoria emerge da prática e a ela retorna”.

Se ritmo é movimento, e o planeta, os seres humanos e tudo o que existe está em movimento, podemos compreender que tais movimentos vão ser determinados por diferentes ciclos, Lefebvre (1974), argumenta que não há o início e nem o fim de um ciclo, mas que cada ciclo existe através de outro ciclo e que possibilita a existência

de outros e assim segue em movimentos circulares. O autor argumenta ainda que nenhum ciclo retorna ao seu ponto inicial e se desenvolve da mesma forma que já fora realizado, todos se apresentam de forma distinta a cada desenvolvimento de um novo ciclo. Como exemplifica em suas argumentações, o autor destaca que os meios de produção e os sistemas exercem forte influência nos ritmos, hábitos e costumes das pessoas, pelo fato de sempre haver renovação nos meios de produção e sistemas, os ritmos das pessoas influenciados por esses fatores estão sempre sendo influenciados, porém nunca da mesma maneira a todo o tempo, mas sim com influência desses fatores cada vez mais forte.

A sociedade está em constante movimento, por mais que Lefebvre argumente que os ciclos nunca são iguais, a vida e o cotidiano de cada indivíduo apresenta alguma repetição, as quais são inseridas dentro destes ciclos, porém, para que haja mudança de um ciclo para outro, ela não ocorrerá em um espaço de tempo muito curto, tem um tempo a se percorrer até que haja estas mudanças significativas na vida do indivíduo, Tarifa (2002) argumenta que pelo fato de haver repetição em determinado espaço de tempo, o ser humano percebe a mudança, justamente por conta do caráter repetitivo do fenômenos em seu lugar de vivência, como exemplo o referido autor cita as mudanças pós revolução industrial, na forma de vida, trabalho e meios de produção.

Na aplicação da ritmanálise, Tarifa (2002) explica sobre uma hierarquização das ordens de grandeza (espaço e tempo) para que quando fragmentar as unidades em partes menores, será possível observar as variáveis e diferentes fatores de influência de forma mais significativa, como por exemplo em escalas regionais. Porém quando se reduz as dimensões do espaço os processos, os níveis de análise e unidades de medidas também são alterados, assim sendo é preciso compreender os ritmos em cada unidade do espaço, para que haja consistência na análise quando devolvê-la ao todo. Há recursos disponíveis para cada dimensão, independente do objeto abordado.

Assim sendo, Tarifa e Sette (2012, p. 02) destacam a ritmanálise abrangendo o que se faz necessário para aplicá-la ao objeto de estudo pesquisado neste trabalho, afirmando o que segue:

(...) a ritmanálise, definida como método e teoria, persegue este duro trabalho milenar de entender as polirritmias dos corpos (respiração, circulação, desejo, sono, alimentação) e do espaço (físico, biológico, humano e social) de modo sistemático e teórico, agrupando práticas muito diversas de saberes muito diferentes: medicina, história, climatologia, cosmologia, dendrocronologia, poesia (poética), música, sociologia, psicologia e geografia.

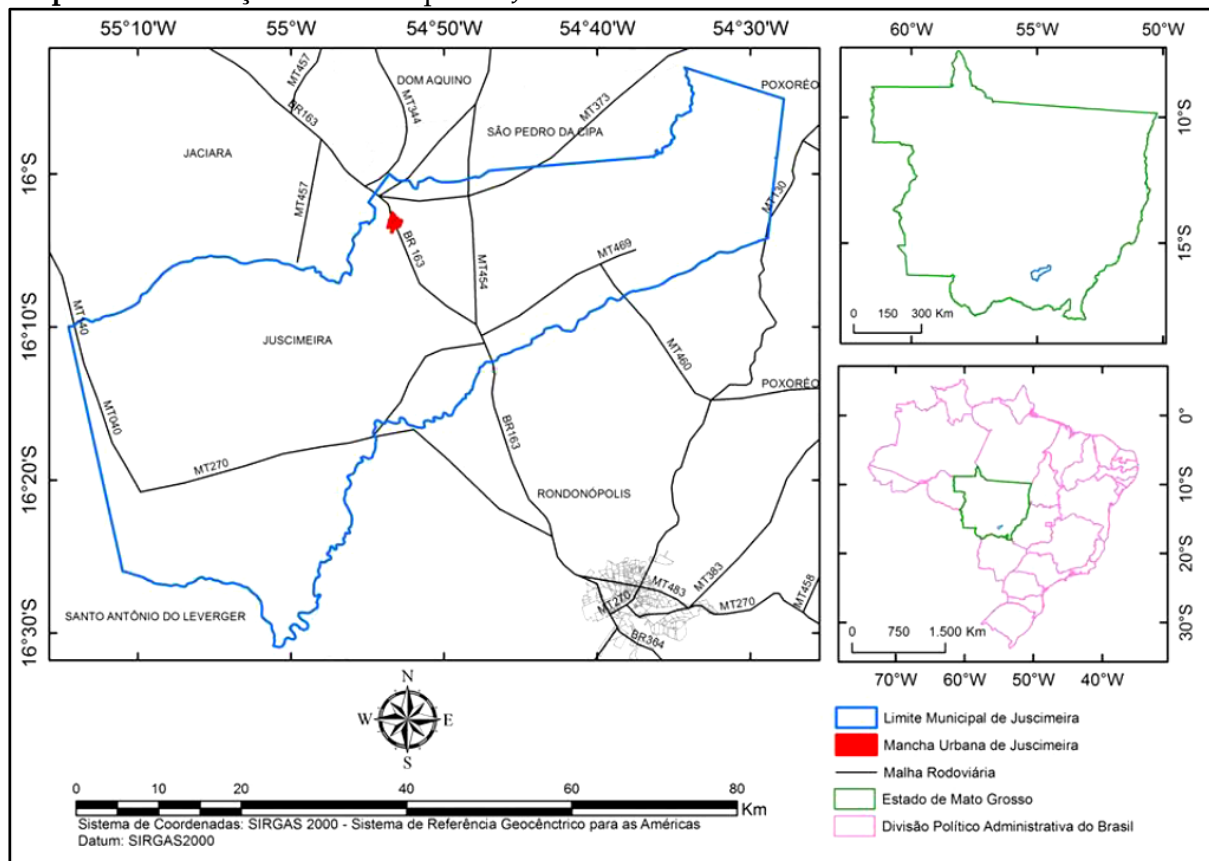
A partir destas elucidações de que os ritmos da rodovia são determinados por diversos fatores e a própria rodovia influencia no ritmo social, econômico e estrutural, para obter essas análises de forma relevante, aplicar a ideia propostas por Tarifa (2002), de que seria importante retirar parte do todo para analisar, posteriormente retornar ao todo, mas sem perder a identidade, seria uma forma indicada para análise dos ritmos cotidiano e comercial influenciado pela rodovia.

Buscando compreender a dinâmica capitalista no sul de Mato Grosso e norte de Goiás, foi implementado um projeto de pesquisa fundamentado na ritmanálise, do qual deriva esse artigo.

### **Área de estudo**

A área de estudos corresponde ao perímetro urbano do município de Juscimeira (Mapa 1).

**Mapa 1** - Localização do Município de Juscimeira-MT



Fonte: SIRGAS 2000, apud Martins, 2014.

Juscimeira-MT localiza-se na região sudeste do estado de Mato Grosso, a latitude: 16°03'02" sul e longitude: 54°53'04" oeste, com 158 KM de distância da capital de Mato Grosso, Cuiabá, via BR 163/364. Juscimeira faz limite a norte com o município de Jaciara e São Pedro da Cipa; a sul, a divisa é com o município de Rondonópolis; a leste faz divisa com Poxoréo; e a oeste, Santo Antônio do Leverger. Com área total de 2.720,481 km<sup>2</sup>, ocupa a posição 99<sup>º</sup> no ranking de composição territorial, na comparação com os 141 municípios do estado (IBGE, 2020).

O principal curso d'água é o Rio São Lourenço, o qual drena de sentido Leste-Oeste, dentro do território do município de Juscimeira há a presença do Rio Areal, com o afluente Rio Areia cortando a cidade de sul a norte (GODOY, et al., 2016).

Sobre o relevo, ocorrem a variações de plano até ocorrência de serras, com coberturas vegetal composta de floresta, cerrado, cerradão, campo cerrado e vereda tropical. A composição rochosa apresenta enorme variabilidade, com formação Botucatu e grupo Cuiabá. Existe a presença de sedimentos da formação do pantanal e superfície peneplanizada terciária superfície esta, com características de

desenvolvimento de solos latossólicos predominantemente, os quais se apresentam principalmente nas superfícies aplanadas, e altas, com características de latossolos vermelho-escuro e latossolos vermelho-amarelos. Há areia quartzosas e em áreas de relevos mais baixo, com características advindas da formação do pantanal, ocorrem a presença de plintossolos, planossolos, areias quartzosas hidromórficas e podzólicos vermelho-amarelos distróficos. No principal rio, o São Lourenço, o solo é caracterizado pela presença de podzólicos vermelho-amarelo eutróficos, cambissolos eutróficos e solos aluviais (LIMA, et al., 2017, p. 63).

É importante destacar a presença de poços de águas termais no município, sendo esta uma das principais características em sentido de visibilidade perante o cenário nacional. Com interpretações a partir do estudo de Godoy, et al., (2016), esta característica ocorre por conta de alguns fatores, tais como: relevo de baixa altitude (251 m); estrutura geológica, composta de falhas na estrutura de Ponta Grossa, bem como na estrutura de furnas relacionadas a dinâmica das placas tectônicas; e ocorrência de águas subterrâneas. Dado o exposto, subentende-se que o fato da altitude do relevo ser relativamente baixa e a ocorrência de falhamentos, em conjunto com a formação de águas subterrâneas, fazem com que esta água chegue a uma profundidade no interior do solo bastante considerável, profundidade esta, com temperaturas elevadas, ocorrendo o afloramento com a temperatura da água preservada, em decorrência do relevo baixo.

Outra característica relevante do município é a sua localização, a qual situa-se entre as três maiores cidades de Mato Grosso: a capital Cuiabá, a cidade de Várzea Grande e Rondonópolis, tendo ainda a presença de uma das mais importantes rodovias do Brasil BR 163/364, isto faz com que todo o fluxo de veículos advindos destas cidades, bem como de importantes cidades para o agronegócio em âmbito nacional, passe pelo centro da cidade de Juscimeira. (JUSCIMEIRA, 2017).

O município possui atualmente 11.221 habitantes (2019), sendo apenas a 59ª cidade mais povoada de Mato Grosso, e a 5ª mais povoada na microrregião sul mato-grossense Rondonópolis (microrregião com 19 municípios). Obtém-se ainda o índice

de desenvolvimento humano (IDH), com taxas de 0,714 (2010) e densidade demográfica de 5,18 hab/km<sup>2</sup> tem como principais atividades econômicas o comércio e produção agropecuária (IBGE 2012).

A cidade destaca-se como uma importante sede, a qual fornece serviços básicos como saúde, educação, esporte, cultura e lazer para seus quatro distritos e inúmeros assentamentos, sendo esta população rural cerca de 25,66%, dos habitantes de Juscimeira.

Um dos principais problemas enfrentados por Juscimeira é sua proximidade com cidades de maior porte, tendo reflexos significativos na economia local, visto que as empresas e indústrias, que favorecem o crescimento econômico de qualquer local, optam por, na maioria das vezes, se instalarem nestas cidades de maior porte, dado as estruturas oferecidas, com isso a cidade acaba sendo dependente de trabalho e recursos advindos de outros municípios (JUSCIMEIRA, 2017).

O universo de análise desta pesquisa corresponde também a um trecho da BR 163/364. De acordo com o Consórcio Mendes Junior, Enpa e Contécnica (2015), a BR 364 é uma rodovia Diagonal, Albano (2007, p. 03) afirma que as rodovias diagonais “podem apresentar dois modos de orientação: Noroeste-Sudeste ou Nordeste-Sudoeste”. Esta rodovia pertence ao Plano Rodoviário Nacional, aprovado pela Lei Federal 5.917 de setembro de 1973, totalizando 4196 Km no sentido Noroeste-Sudeste, com início em Limeira – SP, passando por diversas cidades nos estados de Minas Gerais, Goiás, Rondônia e Acre, até chegar à fronteira Brasil/Peru. Vale ressaltar que esta rodovia possui um trecho coincidente com a BR 163, do KM 201 ao KM 588 (parte do trecho estudado localiza-se entre os Km mencionados). Esta extensão coincidente é de 387 KM.

Vale ressaltar que no momento de realização da pesquisa a rodovia passava pelo perímetro urbano de Juscimeira-MT, algo que foi modificado a partir de meados do ano de 2020, porém o fato de ser recente esta modificação compreendemos a relevância do trabalho no sentido de retratar as modificações, as quais são definidas pela dinâmica capitalista e desenvolvimento urbano.



A área de estudo faz parte do projeto de duplicação, o qual grande parte já está concluído, visto que teve o seu início em 2014, com o objetivo do DNIT de duplicar os mais de 217 Km entre Cuiabá e Rondonópolis com previsão de término o ano de 2021 (MATO GROSSO, 2019).

As obras contam com inúmeras estruturas consideráveis, como construções de pontes e viadutos, contornos em relação aos setores urbanos, bem como todo o aparato de segurança (sinalização, grade de segurança, acostamentos e outros) ao longo do trecho pesquisado. A última atualização do DNIT, afirmava que 85% da obra já estava concluída. O distrito Santa Elvira, as cidades de Juscimeira e São Pedro da Cipa, são áreas urbanas que já foram contornadas, as próximas etapas, já em andamento, visam contornar a cidade Jaciara, até chegar na parte já duplicada no sentido Jaciara Cuiabá. Ressalta-se ainda a duplicação no setor industrial na capital, como parte do projeto (MATO GROSSO, 2019).

### **Procedimentos metodológicos**

Os dados dessa pesquisa foram todos levantados a partir de trabalho de campo. Este tipo de trabalho é o que mais aproxima o pesquisador da realidade, permitindo a compreensão do espaço cotidiano. Para isso, destaca-se o papel do investigador como estar dentro (in), ou seja, presenciando o fenômeno no momento em que ele acontece, tendo percepção da realidade concreta, e estar fora (out), isso se explica pelo fato do pesquisador mesmo que inserido no fenômeno, no momento da pesquisa de campo ele se torna apenas observador, o qual absorve o fenômeno em análise e tira as suas conclusões Tarifa (2002).

A utilização do trabalho de campo como recurso metodológico se deu principalmente na busca de entender a influência da via no que diz respeito ao fator econômico de Juscimeira - MT, bem como a interferência no ritmo social urbano.

O levantamento foi feito a partir de contagens e observações dos serviços e comércios localizados às margens da via, bem como análises sobre a estrutura da via

para receber os ocupantes de forma confortável e sem oferecer perigo tanto aos que transitam, quanto à população local.

As análises dos resultados, consideraram questões referentes a presença da rodovia no setor urbano, para que fosse possível investigar se era vantajoso ou não a presença de uma rodovia no centro de uma cidade.

Em relação ao comércio, foi realizado trabalho de campo para contabilizar a quantidade de comércio que existem às margens da via. Este trabalho ocorreu em 03 de novembro de 2019, consistiu em percorrer toda a extensão da via obtendo fotos e filmagens. Posteriormente, foram realizadas as contabilizações e elaborações de tabelas e as seleções das fotos.

Após as contabilizações dos resultados, os dados foram comparados a estudos do DNIT (2010) e trabalhos realizados pelo Grupo de Engenharia Barbato (2016), a fim de compreender se o centro da cidade de Juscimeira-MT, o qual é cortado pela rodovia, oferece os serviços necessários elencados pelo Grupo de Engenharia Barbato, bem como a estruturação enfatizada pelo DNIT.

No intuito de retratar a influência da rodovia no cotidiano local, optou-se por averiguar se há realmente o contato da população com a via, a partir deste contexto foram realizadas contagens de quantas pessoas acessam a via durante uma semana, levando em consideração os veículos automotores, motocicletas, ciclistas e pedestres. A contabilidade ocorreu a partir de filmagens e fotos, posteriormente analisadas para realização do levantamento dos dados. A partir deste procedimento foi possível retratar os tipos de ocupantes da via, a quantidade por turno, bem como relacionar essa utilização a infraestrutura oferecida pela cidade. O ponto de coleta de dados pode ser melhor localizado a partir da carta imagem 1.

### Carta Imagem 1 – Juscimeira (2020)



Fonte: adaptado Google Earth (2020)

Com base na carta imagem 1, verificou-se vinte e seis pontos de acesso à via (com destaques em vermelho na carta imagem 1), sendo estes, ruas que dão acesso direto a BR 163/364. Buscando viabilidade da pesquisa, optou-se por coletar os dados em um local de maior movimento (em destaque como “ponto de coleta de dados” na carta imagem 1), esta escolha se deu pela localização de três vias de acesso a BR 163/364 no ponto de coleta, tendo como outro fator a centralidade do local, visto que, dentre as ruas de acesso à via, o local escolhido é o que está situado mais ao centro da cidade, com a presença de diversos comércios que atendem a população de diversas formas, sendo possível relacionar tais situações como fatores que contribuem para que a população entre em contato com a via.

A quantidade de tempo de contagem totalizou 1 hora e 30 minutos por dia, durante sete dias da semana escolhida, iniciando na segunda-feira, dia 18 de novembro de 2019, terminando este trabalho de campo no dia 24 de novembro de 2019. É importante ressaltar que esta semana foi escolhida, pois nela ocorreu feriado de 20 de novembro, dia da Consciência Negra, com isso, o fato do feriado ser no meio de semana (quarta-feira), pôde servir como base para compreensão do ritmo de deslocamento da população de forma mais completa, pois, assim a pesquisa abrangeu: dias úteis, fim de semana e feriado.

Estas contagens foram realizadas em três diferentes turnos, tendo como base o horário de deslocamento das pessoas para escola, trabalho e retorno às suas residências, portanto na primeira contagem, classificada como manhã, os horários foram das 6 horas e 50 minutos até as 7 horas e 20 minutos, já o segundo horário, este classificado como tarde, correspondeu ao retorno de trabalhadores e estudantes, realizou-se das 10 horas e 50 minutos até as 11 horas e 20 minutos, por fim o último horário, classificado como noite, correspondeu ao retorno de trabalhadores e estudantes do turno vespertino à suas residências, no horário das 16 horas e 50 minutos até as 17 horas e 20 minutos.

Vale destacar que os horários escolhidos estão relacionados as observações previamente estabelecidas em critério dedutivo referente ao dia a dia, nas quais constatou-se que o maior horário de movimentação no centro da cidade ocorre nos horários destacados, justificados pelos horários de ida ao trabalho ou escola e retorno às residências, em horário de almoço, e volta do trabalho para casa no turno da tarde. Estas análises, estão baseadas na contabilidade de acessos à via pela população residente no município de Juscimeira - MT, no que diz respeito a diferentes fins, podendo ser para atravessá-la, bem como para utilizar-se dela.

### **A influência da BR 163/364 no comércio e cotidiano de Juscimeira-MT**

Com base em estudos realizados pelo Grupo de Engenharia Barbato (2016), constatou-se que os principais serviços que são de grande valia para os usuários de

rodovias são: abastecimento de combustível, serviço de borracharia 24 horas, restaurante e lanchonete, mercado, padaria e caixa eletrônico. A tabela 01 a seguir faz relação entre os serviços elencados pelo grupo de engenharia e os serviços presentes na cidade de Juscimeira-MT.

**Tabela 1** - Prestadores de serviços e comércio (2019)

| PRESTADORES DE SERVIÇOS E COMÉRCIOS  | QTD. |
|--|------|
| Bancos   | 3    |
| Borracharia  | 2    |
| Comércio de produtos perecíveis (mercearias, mercados e supermercados, depósitos de gás, casa de carne, conveniências, padarias) | 18   |
| Farmácias  | 4    |
| Hotel  | 2    |
| Lanchonetes e sorveterias  | 5    |
| Mecânica de veículos   | 2    |
| Ponto de vendas de frutos por vendedores autônomos   | 1    |
| Postos de combustíveis   | 2    |
| Restaurante  | 4    |

Fonte: os autores (2019)

A partir dos dados levantados, constatou-se que os serviços que são encontrados nos estabelecimentos comerciais às margens da rodovia que podem ser utilizados pelos usuários da via totalizaram 43 estabelecimentos no geral, no que se refere a borracharia apenas uma funciona vinte e quatro horas, para comércio de produtos perecíveis, engloba-se mercearias, mercados, supermercados, depósitos de gás, casa de carne, conveniências e padarias.

Vale ressaltar que a maioria dos estabelecimentos presentes às margens da rodovia não estão voltados ao público que utiliza da rodovia (ver tabela 2).

**Tabela 2** - Prestadores de serviços e comércios para o local (2019)

| PRESTADORES DE SERVIÇOS E COMÉRCIOS PARA O LOCAL   | QTD. |
|--|------|
| Academias  | 2    |
| Autoescola   | 1    |
| Bares  | 5    |
| Comércio de produtos não perecíveis (roupas, móveis, cama mesa e banho, utensílios domésticos, papelarias, cosméticos) | 20   |
| Concertos cotidianos (roupas, eletrônicos, refrigeração)   | 4    |
| Estacionamento de Ônibus   | 1    |
| Estética (cabelereiro)   | 8    |
| Fornecedores de internet, informática e serviços de lan house  | 2    |
| Igrejas  | 3    |
| Lavadores de veículos  | 2    |
| Lotérica e corretoras de crédito   | 2    |
| Man. e fab. de equipamentos industriais e instalações  | 3    |
| Materiais de construção  | 1    |
| Metalúrgica  | 1    |
| Órgão público  | 2    |

|  |   |
|--|---|
| Prestadores de serviços de saúde (dentista, psicólogo)                                     | 4 |
| Prestadores de serviços específicos (contadores, advogados)                                | 4 |
| Serviços voltados ao agronegócio (venda de gado, sementes, produção de ração, veterinária) | 3 |
| Mecânica de motos  | 3 |

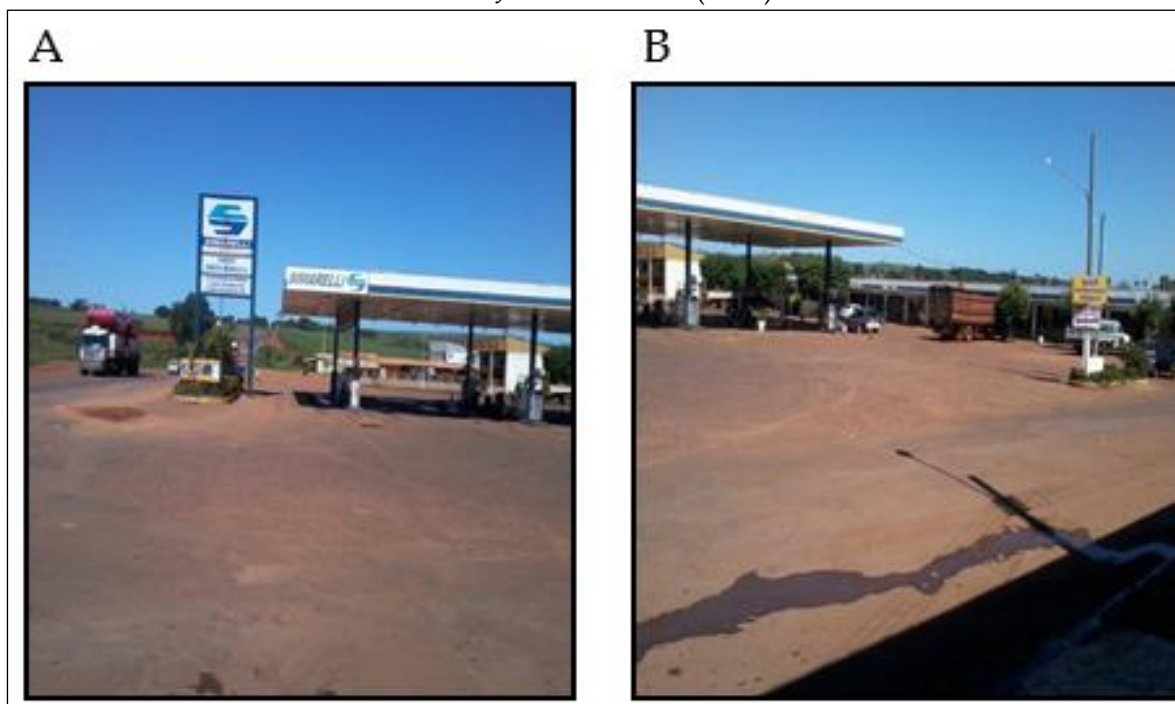
Fonte: os autores (2019)

Quando relacionados os estabelecimentos comerciais e prestadores de serviços registrou-se que há a presença de 71 estabelecimentos que trabalham com seguimentos voltados a servir a população local. Vale ressaltar que também existe às margens da rodovia a presença de 88 residências, as quais se situam junto aos estabelecimentos comerciais e prestadores de serviços, sendo na maioria das vezes, de propriedade do próprio dono do estabelecimento comercial.

### **A estrutura da cidade de Juscimeira-MT como fator determinante para a utilização do local por ocupantes da via**

Com base nos dados explicados no tópico anterior, notou-se que os postos e borracharias são os estabelecimentos que mais lucram com a presença da via, visto que são os únicos locais que oferecem suporte para a parada de veículos. Ressalta-se, porém, que os postos locais não trabalham com serviços voltados a alimentação (ver painel 1).

**Painel 1**– Posto de combustíveis em Juscimeira-MT (2020)



Fonte: Fotografado por Ferreira, janeiro de 2020

No que se refere ao lado “A” do painel 1, é possível observar a proximidade da via em relação a instalação do posto de combustível sendo de fácil acesso, já no lado “B”, observa-se mais uma parte da estrutura do posto, entende-se portanto que nesse posto há estrutura para que seja uma ponto de parada para usuários da rodovia, porém, analisando os serviços já mencionado pelos estudos do Grupo de Engenharia Barbato (2016), considera-se que alguns serviços são fornecidos no ambiente, porém, na cidade de Juscimeira-MT, nenhum posto de combustíveis tem fornecimento de serviços voltados a alimentação. Em referência aos demais serviços, observa-se alguns aspectos que não contribuem para a utilização de usuários da via (ver painel 2).

**Painel 2** – Distribuição dos comércios às margens da via (2020)

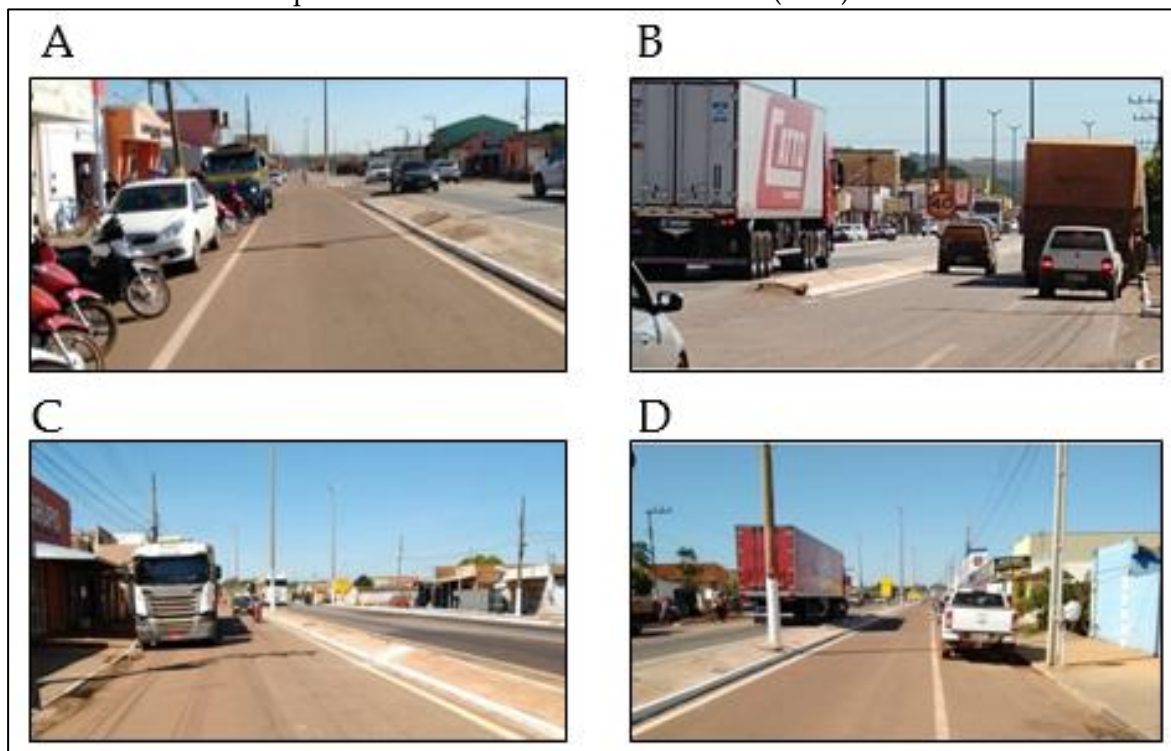


Fonte: Fotografado por Ferreira, janeiro de 2020

Em referência aos lados “A” e “B” do painel é possível observar que as instalações dos comércios são próximas a via. Quanto a estrutura para receber os ocupantes da via, o painel 3 permite algumas verificações.

No painel apresentado, há a divisão em quatro imagens diferentes, representadas pelas letras A, B, C e D, nas primeiras imagens representadas pelas letras “A” e “B” ocorre a representação da paralela do lado oeste, em ambos os sentidos (Juscimeira-MT – Cuiabá-MT, Juscimeira-MT – Rondonópolis-MT), nas últimas imagens representadas pelo lado “C” e “D”, ocorrem as representações da paralela referente ao lado leste da via, também nos dois sentidos. Observa-se, portanto, que a estrutura da via ao longo de toda a área urbana é a mesma.

**Painel 3 - A estrutura para estacionamentos nos comércios (2020)**



Fonte: Fotografado por Ferreira, janeiro de 2020

De acordo com os estudos do Grupo de Engenharia Barbato (2016) e projetos de desenvolvimento de rodovias em referência às diretrizes básicas elaborado DNER (BRASIL, 2001), verificou que em Juscimeira-MT há a presença de todos os serviços elencados nos estudos como necessários para a comodidade dos usuários da via (abastecimento de combustível, serviço de borracharia 24 horas, restaurante e lanchonete, mercado, padaria e caixa eletrônico), porém, com base nas imagens do painel 3 pode-se inferir que não há estrutura necessária, tanto para mobilidade quanto para estacionamento de veículos, principalmente para veículos de grande porte.

DNIT (2005), em seus estudos técnicos argumenta que nos projetos para dar suporte de mobilidade, bem como parada, é necessário levar em consideração alguns aspectos, tais como: a largura dos veículos os quais vão fazer uso da via, influenciando na estrutura da pista de rolamento e acostamento; tem que se considerar também a distância entre eixos, a qual influi na largura da pista; o comprimento dos veículos também deve ser levado em consideração, visto que isto influencia diretamente nos canteiros e extensão das faixas de armazenagem, a capacidade da rodovia e as dimensões dos estacionamentos; há de se levar em consideração também o peso dos veículos que eventualmente possa ocupar a via, no intuito de programar-se para



construir tamanho de rampa máxima admissível, bem como eventuais faixas adicionais de subida (terceira faixa).

Com base nos estudos mencionados, verificou-se que o local não oferece estrutura para comportar os ocupantes da via, pois, conforme apresentado no painel não há estrutura para estacionamento, paradas e rotatórias. A partir do painel 2, observou-se que existem muitos estabelecimentos que poderiam fornecer serviços aos ocupantes da via, porém, a estrutura das paralelas que poderiam propiciar as paradas não são favoráveis a ocupação de muitos veículos utilizadores da via. A partir desse contexto verificou-se que a comercialização poderia ser potencializada, caso no local existisse estrutura suficiente para comportar os usuários. Tais fatores são retratados na parte “C” e “D” do painel 3, as quais deixam nítidas as larguras das paralelas locais não propiciando a utilização dos serviços fornecidos em Juscimeira-MT para eventual usufruto dos ocupantes da via, deixando claro o entendimento de que a maior parte do lucro do comércio que margeia a BR 163/364 advém da população local.

### **A influência da BR 163/364 no cotidiano da população de Juscimeira-MT**

A presença da via em setores urbanos pode acarretar vantagens e desvantagens, neste tópico verificou-se que a população juscimeirense tem contato com a via diariamente, portanto, os estudos foram realizados considerando os problemas que podem ocorrer durante o contato com a via, ou eventuais benefícios, cabe ressaltar que cada localidade apresenta suas características próprias, por conseguinte pode ocorrer a existência de problemas que são comuns a inúmeros locais, entretanto, pode ocorrer problemas que são singulares a determinada localidade (DNER, 2001, apud BRASILEIRO, et al., 2014, p. 06).

Há os problemas sobre mobilidade, os quais são ocasionados pela redução de velocidade no percurso da via, isso ocorre por conta da quantidade de veículos que transitam na via em área urbana, produzindo um fluxo conjunto de veículos que são pertencentes a população local e veículos que passam pela cidade, sendo em sua maioria em serviço. Isto traz transtornos para todos os ocupantes Trinta (2001).

Brasileiro et al. (2014), atribuem esses problemas a deficiência na sinalização e ausência de padrões técnicos adequados.

Existem também os problemas relacionados a acessibilidade, Brasileiro et al. (2014), afirmam que o problema ocorre por má gestão na política de desenvolvimento urbano e planejamento de transporte da população local, relacionando o problema a má localização de acessos à via, retornos em locais inadequados e locais de entrada e saída mal estruturados.

No que se refere a problemas sobre a população há a ocorrência de segregação urbana, conforme destaca Negri (2008), esse fenômeno ocorre por conta da fragmentação do espaço urbano, no sentido da presença de rodovias está relacionada a diminuição do número de viagens ou decréscimo no número de atividades cotidianas realizadas, devido ao risco do contato com a rodovia, que em muitas vezes obriga o morador atravessá-la (DNER, 2001).

Há outro tipo de interpretação sobre o referido fenômeno, sendo que o termo utilizado é segregação de comunidades, o qual se referem a obras de infraestrutura que são realizadas nas rodovias, tais como duplicação, que obrigam os residentes em determinada comunidade a percorrer distâncias significativas se comparadas as que percorriam anteriormente às obras (ULYSSEIA NETO; DIAS, 2003, p.03).

Na concepção de Mouette (1998), são destacados três níveis, sendo o primário: a consequências diretas do sistema de transportes e referem-se a alterações na acessibilidade e mobilidade; secundário: alterações na acessibilidade e mobilidade alterando padrões de viagens e no comportamento dos indivíduos afetados; em terciário refere-se alterações na estrutura urbana, visto que dependendo da cidade, parte da estrutura será implantada para que seja possível a locomoção do transporte advindos de outras regiões.

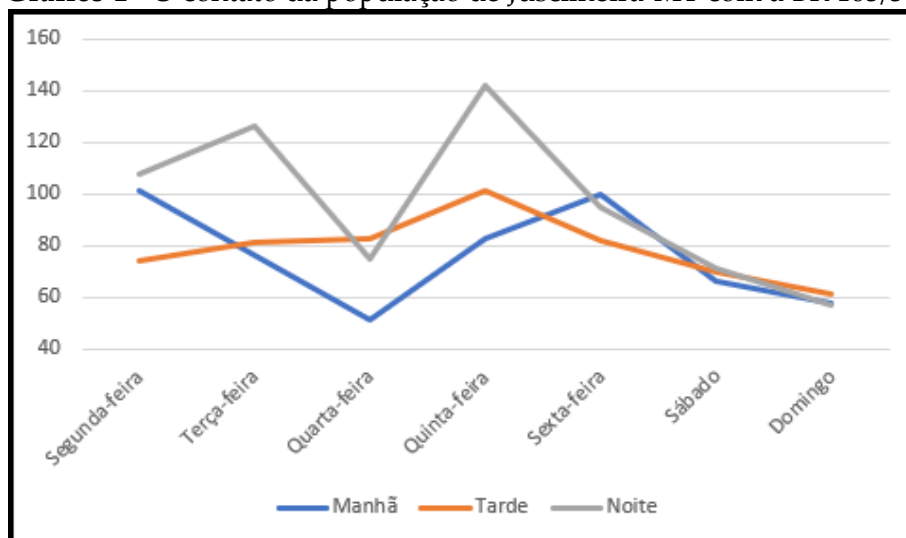
Sobre a segurança, os primeiros fatores analisados são os acidentes de trânsito, isto porque na rodovia localizada em um setor urbano o número de automóveis e de pessoas fazendo uso da via aumenta consideravelmente. Este conjunto advindo da relação intra e interurbano potencializa o número de acidentes. Esses são alguns dos

problemas mais recorrentes em locais com presença de rodovias em áreas urbanas, também podem ocorrer alguns outros casos que poderão ser desenvolvidos a longo prazo, como é o caso de doenças respiratórias e deterioração do patrimônio arquitetônico e da paisagem urbana (PIRES et al., 1997, p. 245).

O deslocamento da população local está relacionado a necessidade de chegar ao trabalho, escola e todos os órgãos públicos, bem como para sanar as necessidades de serviços básicos e cotidianos (FERREIRA, 2019). Ocorre que o centro da cidade, a parte onde se encontram maior quantidade de estabelecimentos comerciais, está localizado às margens da BR 163/364, outro fator que contribui é que a cidade se desenvolveu dos dois lados da via, este fator condiciona que haja estabelecimentos aptos a atender a população dos dois lados da via, porém, nem sempre há a presença de determinado serviço distribuído igualmente entre os lados da via, isto acarreta na necessidade de acessar a via para chegar a estes locais.

Portanto, a partir do entendimento desses fenômenos que podem ocorrer pela presença da rodovia, ressalta-se a interação de diferentes fatores, sendo o fluxo de veículos intensificado pelo uso do território em escala nacional, o uso do solo urbano como opção por situar os comércios às margens da via por ser uma área mais movimentada visando o lucro e a necessidade de cunho social de acessar esses serviços (FERREIRA, 2019). A partir deste entendimento o gráfico seguir (1) apresenta os resultados.

**Gráfico 1** - O contato da população de Juscimeira-MT com a BR 163/364



Elaborado pelo autor (2020)

Com base nos dados, verificou-se que no turno da manhã ocorreram 101 acessos a via, isso na segunda-feira, já na terça e quarta-feira, este valor diminuiu, visto que foram registrados 76 acessos na terça-feira e 51 na quarta-feira, já os números registrados na quinta e sexta-feira, cresceram exponencialmente totalizando 83 na quinta-feira e 100 na sexta-feira, já o fim de semana registrou diminuições com 66 no sábado e 58 acessos no domingo. Ressalta-se, portanto, que o dia com menor número no período da manhã durante o tempo de contagem foi na quarta-feira com 51 acessos, já o de maior acesso foi na segunda-feira com o total de 101.

No turno da tarde, a segunda-feira iniciou com registro de 74 acessos a via, posteriormente ocorreu crescimentos sequencial até a quinta-feira, visto que a terça-feira registrou 81, a quarta-feira 93, e por fim na sequência de crescimento houve o maior registro, com 101 registros, sendo o valor mais alto para este turno durante toda a semana, posteriormente a essa sequência de crescimento, houve uma sequência contrária, havendo diminuições, na sexta-feira registrou 82 acessos, sábado 70 e domingo 61 registros, sendo o domingo o dia de menor registro para este turno.

No período classificado como noite, os registros da segunda-feira resultaram 108 acessos a via, posteriormente, ocorreu crescimento totalizando 126, na quarta-feira o número volta a diminuir totalizando 75, já na quinta-feira o número aumentou, totalizando 142, sendo o maior valor registrado em comparação com os demais dias da semana. Posteriormente, de sexta-feira até o domingo houve diminuições sequenciais, visto que na sexta-feira o registro foi de 82, o sábado 70 e o domingo fecha com 57. Vale ressaltar que o domingo foi o dia em que ocorreu o menor número de acesso à via no referido turno.

Com base no exposto, verifica-se que no período classificado como noite ocorreram os maiores valores na maioria dos dias da semana analisada, estando somente com valores inferiores nos seguintes dias: na quarta-feira, pois o turno da tarde registrou maior valor, e na sexta-feira, com registros inferiores aos do turno da manhã, já no domingo, o valor registrado neste turno foi inferior aos dois outros períodos verificados.

Em referência ao turno da tarde, verifica-se que este apresenta menores variações, pois, nele ocorrem apenas duas sequências, uma de aumento e outra de diminuição, ressalta-se, portanto, que na maioria dos dias da referida semana, os resultados foram superiores se comparados com o turno da manhã, tendo contrariedade a essas afirmações somente na segunda e sexta-feira. Verifica-se, ainda, que na quarta-feira e no domingo os maiores valores foram atribuídos a este turno.

Pela manhã verifica-se os menores valores na maioria dos dias observados, com exceção apenas nos seguintes: segunda-feira, pois a tarde registrou os menores números de acesso à via (noite o maior); sexta-feira, nesse dia os maiores registros foram atribuídos a este período; e no domingo, pois, os registros obtidos foram superiores ao turno da noite, porém inferiores ao da tarde.

Observando dados do DNIT (2017) sobre a contagem de tráfego, verificou-se que o fluxo de veículos até sábado teve grande volume com carros de diversos tipos. Sobre o setor urbano de Juscimeira-MT as condições são distintas, visto que no sábado o fluxo já começa a diminuir, isto está condicionado ao ritmo cotidiano, ao qual é intenso no decorrer da semana e em contrapartida aos dias do fim de semana a intensidade desse fluxo diminuiu de maneira considerável.

### Os diferentes tipos de veículos que acessam a BR 163/364

Os totais apresentados no tópico anterior fazem referência a diferentes tipos de formas da população se deslocar, inclui-se nessa categoria os automóveis, motocicletas, bicicletas e pedestres. De acordo com essas especificações verificou-se que a quantidade de pessoas que acessaram diariamente a via no centro de Juscimeira-MT correspondeu a um número superior aos observados, visto que geralmente não houve apenas um ocupante nos veículos relacionados, a partir desse contexto, este tópico visou investigar os diferentes tipos de veículos nos diferentes turnos (ver tabela 2).

**Tabela 2** - Veículos que acessam a BR 163/364 no centro de Juscimeira-MT (2019)

| Manhã     | Segunda-feira | Terça-feira | Quarta-feira | Quinta-feira | Sexta-feira | Sábado | Domingo |
|-----------|---------------|-------------|--------------|--------------|-------------|--------|---------|
| Veículos  | 54            | 31          | 28           | 42           | 50          | 26     | 32      |
| Moto      | 27            | 21          | 12           | 15           | 24          | 20     | 9       |
| Ciclistas | 5             | 6           | 6            | 10           | 15          | 11     | 8       |

|                  |                      |                    |                     |                     |                    |               |                |
|------------------|----------------------|--------------------|---------------------|---------------------|--------------------|---------------|----------------|
| <b>Pedestres</b> | 15                   | 13                 | 5                   | 16                  | 11                 | 9             | 9              |
| <b>Total</b>     | 101                  | 71                 | 51                  | 83                  | 100                | 66            | 58             |
| <b>Tarde</b>     | <b>Segunda-feira</b> | <b>Terça-feira</b> | <b>Quarta-feira</b> | <b>Quinta-feira</b> | <b>Sexta-feira</b> | <b>Sábado</b> | <b>Domingo</b> |
| <b>Veículos</b>  | 30                   | 33                 | 30                  | 39                  | 47                 | 38            | 36             |
| <b>Moto</b>      | 23                   | 37                 | 36                  | 37                  | 24                 | 18            | 12             |
| <b>Ciclistas</b> | 7                    | 4                  | 5                   | 6                   | 9                  | 6             | 2              |
| <b>Pedestres</b> | 14                   | 7                  | 12                  | 19                  | 2                  | 8             | 11             |
| <b>Total</b>     | 74                   | 81                 | 83                  | 101                 | 82                 | 70            | 61             |
| <b>Noite</b>     | <b>Segunda-feira</b> | <b>Terça-feira</b> | <b>Quarta-feira</b> | <b>Quinta-feira</b> | <b>Sexta-feira</b> | <b>Sábado</b> | <b>Domingo</b> |
| <b>Veículos</b>  | 45                   | 56                 | 36                  | 54                  | 48                 | 37            | 34             |
| <b>Moto</b>      | 31                   | 38                 | 24                  | 40                  | 23                 | 16            | 11             |
| <b>Ciclistas</b> | 6                    | 16                 | 6                   | 14                  | 11                 | 6             | 4              |
| <b>Pedestres</b> | 26                   | 16                 | 9                   | 34                  | 13                 | 12            | 8              |
| <b>Total</b>     | 108                  | 126                | 75                  | 142                 | 95                 | 71            | 57             |

Elaborado pelo autor (2019)

Com a finalidade de explicar sobre os diferentes tipos de ocupação da via, verificou-se que a maior parte dos dias e períodos analisados, os ocupantes da via fizeram uso de veículos com exceção apenas do turno da tarde na terça e quarta-feira, dias os quais as quantidades de motocicletas foram superiores ao número de veículos. Vale ressaltar que as motocicletas apareceram apenas atrás do número de veículo quando comparada com as demais formas de locomoção verificada.

No que se refere a pedestres e ciclistas, ocorreram oscilações entre os dias da semana e o período analisado, entretanto registrou-se maior número de pedestres. Constatou-se também que os resultados dos dados foram contabilizados somente os números de veículos, motocicletas e bicicletas, não sendo contabilizados a quantidade de ocupantes de um mesmo veículo.

Para entendimento mais detalhado analisou-se os diferentes tipos de meio de transporte, para uma análise mais discriminada de qual o veículo foi mais vezes utilizado pelos cidadãos segue a tabela 4.

**Tabela 4** - Diferentes tipos de veículos por turno (2019)

|                    |              |                    |              |                    |              |
|--------------------|--------------|--------------------|--------------|--------------------|--------------|
| <b>Manhã</b>       | <b>Total</b> | <b>Tarde</b>       | <b>Total</b> | <b>Noite</b>       | <b>Total</b> |
| Veículos           | 263          | Veículos           | 253          | Veículos           | 310          |
| Motocicletas       | 128          | Motocicletas       | 187          | Motocicletas       | 183          |
| Ciclistas          | 61           | Ciclistas          | 39           | Ciclistas          | 63           |
| Pedestres          | 78           | Pedestres          | 73           | Pedestres          | 118          |
| <b>Total Manhã</b> | <b>530</b>   | <b>Total Tarde</b> | <b>552</b>   | <b>Total Noite</b> | <b>674</b>   |

Elaborado pelo autor (2019).

A partir dos dados levantados, foi possível verificar que no total da manhã apresenta os menores valores, já o valor do noturno é superior a todos os demais turnos, com a quantidade de 100 veículos mais de diferença.

O número de pessoas que ocupam a via diariamente em Juscimeira-MT foi grande, pois, levando em consideração o total geral de acessos durante o tempo da realização do trabalho de campo foram de 1756 acessos, constatou-se que se totalizado os valores de acesso à via em todos os vinte e seis possíveis pontos de acesso à BR 163/364, durante 24 horas por dia, o total seria superior aos resultados contidos na pesquisa.

A partir do exposto, concluiu-se que é preciso que haja formas de estruturação para provedores sobretudo segurança aos ocupantes da via.

A partir das observações de campo, é possível observar inúmeros aspectos que podem contribuir com a insegurança dos usuários, tais como a falta de sinalização e a falta de estrutura de segurança. Em estudos realizados pelo DNIT (2010), ocorreram uma espécie de diretrizes do que precisa ser estruturada para fornecer o mínimo de estrutura aos ocupantes, a partir deste contexto enfatizou-se as considerações sobre toda a estrutura de uma rodovia urbana. Em um primeiro momento analisou-se as considerações sobre o suporte para automóveis: acostamento e meios-fios:

Acostamentos são desejados em qualquer rodovia, incluídas as vias arteriais urbanas. Acostamentos adequadamente projetados disponibilizam áreas para veículos enguiçados ou acidentados, podem ser usados para o tráfego de bicicletas e fornecem área adicional para a manobra ou recuperação de veículos (DNIT, 2010, p. 126).

Fundamentando-se nesse estudo constatou-se o que se deve considerar para dar suporte aos automóveis e motociclistas: a geometria da via, para que seja possível oferecer melhora em obras de reparos; dispositivos e sistemas de controle de tráfego para melhor atender-se as necessidades; características da superfície do pavimento, para controlar a durabilidade da pavimentação; e características das áreas laterais, para eventuais estruturações como acostamentos.

Sobre os ciclistas, o estudo apontou que se deve separar estes usuários do fluxo de veículos, visto que não é propício para a segurança transitar em meio a estes automotores, bem como os de grande porte, como ônibus e os de carga. Verificou-se, ainda, as explanações sobre a estruturação da via como: canteiros e áreas marginais, nessas considerações foi apontado que se deve escolher a localização estratégica para

que não haja a construção destas ou outras estruturas servindo como obstáculos para os ocupantes da via.

Em referência aos pedestres, o DNIT (2010), constata que em rodovias urbanas deve ocorrer a construção de locais para passeios laterais em ambos os lados da via, oferecendo maior segurança para acessar a áreas comerciais, verificou-se ainda a explicação de que há a necessidade de estruturar formas de atravessar a via como uso de passarelas e faixas de pedestres.

No estudo foram verificados diversos pontos, sendo que alguns se aplicam e outros não se aplica a realidade local, porém, entende-se que há considerações mencionadas que são pertinentes ao cotidiano da sociedade local, com base nisso ressalta-se que é preciso que se faça como argumenta Silva Júnior e Ferreira (2006), quando mencionam que cada local tem sua realidade respectiva e que deve ser realizados estudos para conhecer a localidade e aplicar as adequações com base nas diretrizes obtidas a partir de órgãos competentes, como o DNIT, vale ressaltar que mesmo que não seja possível aplicar todas as diretrizes é preciso que seja realizado o máximo possível. Sobre essas considerações o relatório do DNIT (2010) explica que quando não se pode adequar o mínimo de estruturação, levando segurança aos pedestres, ciclistas, ocupante de veículos automotores, bem como os usuários da via, considera-se que a situação é crítica.

Vale destacar que em Juscimeira-MT não há estudo sobre melhora na estruturação, não há componentes de segurança, não há sinalizações suficientes, a partir deste cenário verificou-se que um dos principais problemas referentes a presença da via no centro da cidade está relacionado a segurança, visto que como já descrito, a população a acessa e a atravessa todos os dias, em todo o decorrer da extensão da via no setor urbano em praticamente todos os horário do dia. Este número elevado de contato dos moradores com a via vem de encontro ao que Ferreira (2019) explica, a presença de órgãos públicos em ambos os lados da via e o número de comércios e prestadores de serviços que estão localizados às margens da BR 163/364,



fazem com que o cidadão em determinada necessidade seja obrigado a entrar em contrato com a via.

### **Considerações Finais**

A localização do trecho em comum às BRs 163 e 364 estudado, como parte da rota de escoamento dos produtos passa a influenciar diretamente o cotidiano da cidade, principalmente na localização do comércio, a qual se concentra neste local mais movimentado, acarretando mais uma consequência local advinda de fatores externos.

A partir dessa pesquisa foi possível concluir que a rodovia não exerce o papel principal no que diz respeito a renda comercial de Juscimeira-MT, pois compreende-se que o comércio local não é em sua maioria voltado a presença da rodovia, visto que a maioria dos estabelecimentos são prestadores de serviço à população local, porém ainda assim há uma quantidade considerável de comerciantes que tem parte do seu lucro relacionado a presença da rodovia, como é o caso dos postos de combustíveis, hotéis e borracharias.

Sobre o cotidiano, vale ressaltar que o levantamento de dados foi realizado em 2019, ano em que a rodovia ainda se fazia presente no centro de Juscimeira-MT, assim sendo, o ritmo era diferente do atual, o qual passou a se modificar a partir de agosto de 2020, porém, em referência ao ano estudado observou-se que a influência da via no cotidiano é pautada em algumas situações como: a sensação de insegurança, o transtorno na mobilidade e a segregação urbana.

A partir do contexto explicitado verificou-se que muitos fenômenos estão entrelaçados como: o ritmo econômico e o contexto histórico que norteou o estado atual, bem como a sociedade em área urbana, essas interações nos leva a concluir que a medida em que as mudanças ocorreram, a influência exercida ocorreu em diversos fatores, portanto, há necessidade de que todas as medidas tomadas, seja de políticas sociais ou ambientais devem ser trabalhadas no conjunto pelas autoridades, visto que, a influência não é restrita as áreas de interesses.

A principal dificuldade para a realização desta pesquisa foi a retirada da rodovia do perímetro urbano de Juscimeira-MT, este fator acabou por atribuir ao trabalho um status de pesquisa do passado, vale ressaltar que quando o projeto foi definido, ainda no início de 2019, não havia previsão para que esse processo de retirada da rodovia ocorresse, algo que veio a acontecer somente a mais de 1 ano e meio depois, em 01 de agosto de 2020, tendo esta pesquisa já em fase final.

Porém, o fato da retirada da BR ser recente e a população ainda estar se adaptando ao novo ritmo da cidade, pensamos que as pesquisas as quais vão buscar compreender esse novo ritmo serão realizadas futuramente, com evidências e opiniões mais formadas e conclusivas, sendo possível fazer comparações com a nossa pesquisa resultando em estudos completos para o entendimento sobre em que essa importante estrutura, que é a BR 163/364, influenciou e ainda influência de acordo com a subjetividade da população local.

## Referencias

ALBANO, J. F. A organização rodoviária. Porto Alegre. UFRGS. 2007. P. 03.  
Disponível em: [http://www.producao.ufrgs.br/arquivos/disciplinas/420\\_04-organizacao\\_rodoviaria.pdf](http://www.producao.ufrgs.br/arquivos/disciplinas/420_04-organizacao_rodoviaria.pdf). Acesso em: 05/11/2020.

BRASIL. Estatuto da cidade: Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001, que estabelece diretrizes gerais da política urbana. Brasília/DF. Câmara dos Deputados, Coordenação de publicações. 2001.

BRASILEIRO, A. Et al. A influência de rodovias na área urbana. Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades, Tupã, SP, v. 02, n. 13, pp. 01-14, 2014.

CONSÓRCIO MENDES JUNIOR; ENPA; CONTÉCNICA. Projeto executivo de engenharia para as obras de restauração e adequação de capacidade da rodovia BR 163/364/MT. Brasil. DNIT. SREMT. 2015.

DNER. Projeto de Ampliação de Capacidade Rodoviária das Ligações com os Países do Mercosul – BR 101: Florianópolis (SC) – Osório (RS), Projeto Básico Ambiental. Brasília. Programa de Melhoria das Travessias Urbanas. Ministério dos Transportes. 2001. 50p.

DNIT. Manual de projeto e práticas operacionais para segurança nas rodovias. Rio de Janeiro/RJ. Diretoria executiva. Instituto de Pesquisas Rodoviárias. Projeto técnico. 2010.

DNIT. Manual de Projeto de interseções. Rio de Janeiro/RJ. Instituto de Pesquisas Rodoviárias. Projeto técnico. 2ª Ed. 2005.

FERREIRA, E. A. A. Impactos negativos à população relacionados à presença da rodovia BR 163/364 em Juscimeira-MT. In: Anais da XXX semana acadêmica de geografia - "A geografia do século XXI: das condições da natureza, as relações sociais". Anais...Rondonópolis (MT) UFR, 2019. Disponível em: <<https://www.even3.com.br/anais/sagufpr/220709-impactos-negativos-a-populacao-relacionados-a-presenca-da-rodovia-br-163364-em-juscimeira-mt>>. Acesso em: 15/06/2020.

GODOY, L. P. Aspectos geológicos da região do polo turístico das águas termais de São Lourenço, MT. São Paulo: UNESP, Geociências, v. 35, n. 1, p.110-125, 2016.

GRUPO DE ENGENHARIA BARBATO. Relatório de impacto no trânsito: posto rodoviário graal sem limites. Bauru/SP. Barbato estudos de engenharia. 2016.

IBGE. Frota de veículos Mato Grosso. 2020. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mt/pesquisa/22/28120>. Acesso em: 05/11/2020.

IBGE. Rondonópolis Mato Grosso MT. Brasília. Biblioteca digital. 2012. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/matogrosso/rondonopolis.pdf>. Acesso em: 05/11/2020.

IPPUC. BR Vida: Projeto BR-116. Curitiba/PR. Prefeitura Municipal. 1991.

JUSCIMEIRA. Distritos de Juscimeira. Juscimeira. Prefeitura Municipal de Juscimeira. 2017. Disponível em: <https://www.juscimeira.mt.gov.br/distritos/>. Acesso em: 05/11/2019.

LEFEBVRE, H. La production de l'espace. Paris: Éditions Anthropos, 1974, p. 235.

LIMA, E. B. N. R.; FILHO, P. M.; MOURA, R. M. P. Plano municipal de saneamento básico: Juscimeira – MT. Cuiabá/MT. Universidade Federal de Mato Grosso. Projeto técnico. 2017.

MARTINS, B. C. R. Formação socioespacial e expansão urbana da cidade de Juscimeira – MT. Trabalho de conclusão de curso. UFMT. 2014.

MATO GROSSO. Há 46 anos, Cuiabá se ligou ao restante do país por rodovias. Cuiabá. Imprensa. 2019. Disponível em: <http://www.mt.gov.br/-/11725820-ha-46-anos-cuiaba-se-ligou-ao-restante-do-pais-por-rodovias>. Acesso em: 05/11/2020.

NEGRI, S. M. O processo de segregação sócio-espacial no contexto do desenvolvimento econômico da cidade de Rondonópolis –MT. (Tese de Doutorado em Geografia). Instituto de geociências e ciências exatas. Rio Claro: UNESP, 2008.

OLIVEIRA, B. da S. Performances políticas e potencialidades econômicas de desenvolvimento local o município de Juscimeira MT. 2008 Dissertação (mestrado) –

Universidade Católica Dom Bosco, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Local. 2008.

PIRES, A. B.; VASCONCELLOS, E. A.; CAMARGO E SILVA, A. (Coord.). Transporte Humano: cidades com qualidade de vida. São Paulo: ANTP, 1997.

SANTOS, M. A Urbanização Brasileira. São Paulo/SP. Editora Hucitec 3. ed. 1996.

SILVA JÚNIOR, S. B.; FERREIRA, M. A. G. Rodovias em áreas urbanizadas e seus impactos na percepção dos pedestres. Uberlândia/MG. Revista Sociedade e Natureza.V. 20, n. 1, pp. 221-237, 2008.

SILVA JÚNIOR, S. B. Rodovias em áreas urbanizadas e seus impactos, na percepção dos pedestres. 2006. 156 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana). São Carlos/SP. Universidade Federal de São Carlos. 2006.

SILVA JÚNIOR, S. B. A rodovia na cidade: o espaço lindeiro à BR-050 em Uberlândia, MG. 2003. Uberlândia/MG. Monografia (Bacharelado em Geografia) - Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia. 2003.

SPÓSITO, M. E. B. Capitalismo e Urbanização. São Paulo: Contexto, 1998.

TARIFA, J. R. Os climas nos maciços litorâneos da Juréia-Itatins: um ensaio de ritmanálise. Tese de livre Docência. DG.FFLCH. USP. 2002.

TRINTA, Z. A. Contribuição ao Estudo das Travessias Urbanas de Pequeno e Médio Porte por Rodovias de Longo Curso. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Coordenação dos Programas de Pós – Graduação em Engenharia –

ULYSSEÁ NETO, I.; DIAS, L. M. M. de V. Identificação e caracterização dos efeitos de segregação de comunidades em projetos de duplicação de rodovias. Rio de Janeiro/RJ. In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTE, 18, 2003. Anais... ANPET, 2003.

Autores não bolsistas

Contribuição dos autores:

Emanoel Anésio Andrade Ferreira: elaboração, discussão dos resultados, pesquisa bibliográfica, pesquisa de campo, tabulação dos dados.

José Roberto Tarifa: Supervisão, análise final dos resultados, revisão do texto, tradução para a língua inglesa.