

## FORMAS DE USO E APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO DO ENTORNO DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE COLÍDER- MATO GROSSO

Neuza Alves de Souza<sup>1</sup>; Judite de Azevedo do Carmo<sup>2</sup>

**Resumo:** Esse artigo tem por objetivo apresentar os resultados da pesquisa desenvolvida sobre as formas de uso e apropriação do entorno do Terminal Rodoviário de Colíder-Mt, evidenciando os conflitos gerados pelas práticas espaciais exercidas nesse espaço. Para análise utilizou-se de instrumentos de pesquisa como a observação assistemática e sistemática com a realização de entrevistas, os dados obtidos foram abordados quantitativamente, em uma perspectiva dialética, para poder avançar na análise das contradições presentes no espaço empírico estudado. Como resultado obteve-se que apesar do uso residencial, os usos predominantes no entorno do Terminal é o comercial e de prestação de serviços e que essas atividades geram conflitos por conta dos interesses divergentes, e que esses conflitos se intensificam no período noturno, em razão de alguns comerciantes e prestadores de serviços com atividades semelhantes disputarem clientes, produzindo conseqüentemente disputas espaciais. Por isso há uma construção da imagem do entorno do Terminal como um espaço degradado e violento, sendo evitado por grande parcela da população.

**Palavras-Chave:** Espaço Urbano, Apropriação, Conflitos Socioespaciais.

### INTRODUÇÃO

O espaço é destacado na ciência geográfica como aquele que é produzido a partir de transformações desencadeadas pelo homem. Na perspectiva de Santos (2001) a apropriação do território acontece através da utilização do seu espaço por determinados sujeitos, portanto, o espaço do Terminal Rodoviário de Colíder apresenta-se como um território que é usado e apropriado por diferentes sujeitos, cada um com uma prática diferenciada.

A partir do contexto quanto às atividades aplicadas nesse espaço, Carlos (2001, p.17) afirma que “um espaço de apropriação pelo ser humano permite discutir as formas como esta apropriação se realiza, colocando em discussão hoje o espaço como um produto social apropriado individualmente e, portanto, alienado”, com diversas práticas que determinam o reconhecimento deste espaço.

O conhecimento do espaço e os agentes que atuam nele de forma a produzir diferentes territórios são de grande importância, uma vez que possibilita a intervenção sobre ele, abordando as práticas sociais de modo a reduzir os conflitos.

O espaço a partir de sua transformação e apropriação por indivíduos apresenta características de espaço geográfico. A atuação dos indivíduos, com diferentes formas de culturas e uso, pode levar a valorização ou desvalorização de determinado espaço do ponto de vista do capital.

Corrêa (2000, p.1) explica que o espaço urbano como qualquer outro objeto social, pode ser abordado segundo um paradigma de consenso ou de conflito, em outras palavras pode ser alvo de diversos agentes, desencadeando os conflitos de interesse no seu uso.

<sup>1</sup> Graduada em Geografia, Universidade do Estado de Mato Grosso, e-mail: neuzaalvesdesouza@gmail.com

<sup>2</sup> Doutora em Geografia, Universidade do Estado de Mato Grosso, e-mail: judite.carmo@unemat.br

A construção do Terminal Rodoviário de Colíder em 1988 promoveu a apropriação espacial de indivíduos que frequentam e transformam esse espaço. Portanto, como uma localidade no espaço urbano, pode ser entendido como um espaço de uso e apropriação diferenciados, integrados aos fluxos de diferentes sujeitos quando analisados os períodos diurno e noturno.

O seu entorno apresenta áreas comerciais e residenciais de essencial importância para que se possa identificar se esses processos podem levar a uma valorização ou desvalorização deste espaço, tanto social como econômica.

A geografia enquanto uma ciência social tem como objeto de estudo a sociedade; porém, com foco na sua prática espacial, ou seja, na sua relação com o espaço. Durante muito tempo a noção de espaço desenvolvida nesta ciência era a de organização, e conforme Carmo (2006), isto dava o entendimento do espaço como palco, receptáculo das ações humanas sem exercer influência nas relações estabelecidas.

No decorrer da evolução do conhecimento e da própria Geografia, segundo Carmo (2006), apresenta-se outra noção de espaço, onde se considera a ideia de produção do espaço, a qual se realiza a partir da realização do trabalho do homem.

A autora ainda explica que o espaço é “produto porque é produzido de acordo com as relações estabelecidas no lugar”; condição porque além de palco ele também condiciona, favorece o estabelecimento de determinadas relações; e, conclui que há uma relação dialética entre o espaço e as relações sociais, um é condição para o outro (CARMO, 2006, p. 12).

Partindo do pressuposto de que o território se constitui por meio de apropriação e uso do espaço, destacam-se neste artigo, as formas de uso e apropriação do espaço do entorno do Terminal Rodoviário de Colíder (MT), os sujeitos que produzem esse espaço; que a partir de suas ações determinam as mudanças espaciais, influenciando na valorização ou desvalorização desta localidade do espaço urbano.

## **MATERIAIS E MÉTODOS**

A pesquisa foi realizada em Colíder (MT), um município localizado no norte do Estado de Mato Grosso que apresenta uma população estimada de 32.120 habitantes, segundo dados do IBGE (2016). A área objeto de estudo foi o espaço do entorno do Terminal Rodoviário, localizado no Bairro Nossa Senhora da Guia (Figura 1).

O tipo de pesquisa desenvolvida, de acordo com os objetivos propostos foi a descritiva. Marconi e Lakatos (2002) afirmam que esta pesquisa consiste em investigações empíricas, cuja principal finalidade é o delineamento e análise das características de fatos ou fenômenos.

Para Gil (1991, p. 42) este tipo de pesquisa objetiva descrever as características “de determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis”. Entretanto, ainda conforme o autor, algumas pesquisas descritivas vão além da simples descrição, se aproximando da explicativa, portanto descreve, classifica e interpreta a realidade analisada, como é o caso da pesquisa realizada.



No estudo realizado utilizou-se da técnica de observação sistemática e assistemática. A observação assistemática possibilitou a verificação da dinâmica do dia a dia do entorno do Terminal Rodoviário e identificação dos sujeitos territoriais que atuam neste espaço. Já a sistemática proporcionou o registro fotográfico e a identificação dos tipos de uso e apropriação do lugar no tempo e no espaço, contemplando também a realização de entrevistas com quatro moradores antigos e dois funcionários que trabalham há 28 anos no Terminal, um taxista e quatro comerciantes que atuam há 18 anos na área, seguindo um roteiro estruturado com perguntas abertas.

A análise e interpretação dos dados foram elaboradas sob o fundamento o materialismo histórico e dialético, portanto, esta pesquisa terá como base a geografia crítica, buscando explicitar as contradições e os conflitos de interesse na produção do espaço, conseqüentemente na constituição de diferentes territorialidades.

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

Terminais Rodoviários ou como é comumente chamado de rodoviárias, além de representarem um importante componente da infraestrutura do transporte rodoviário de passageiros do país, constituem-se como forte fator de integração (SOARES, 2006). Em Colíder, como em demais localidades, o Terminal Rodoviário constitui-se em um espaço público que possibilita, através de suas estruturas, o movimento de sujeitos e formas de uso diversificado. Soares (2006), apresenta as seguintes características para este tipo de espaço:

O terminal rodoviário de passageiros consiste numa estrutura física e operacional, especialmente construída para esse fim, na qual são desenvolvidas as atividades que possibilitam deslocamentos internos e a transferência eficiente, eficaz e segura do passageiro do modal de transporte utilizado até o ponto destinado ao embarque no ônibus rodoviário e vice-versa (SOARES, 2006, p.40).

De acordo com as entrevistas realizadas o Terminal Rodoviário de Colíder foi inaugurado no dia 27 de junho de 1987, durante o mandato municipal do ex-prefeito João Guedes, no período de 1983 a 1988, com objetivo de proporcionar maior crescimento social e econômico ao município através do fluxo de embarque e desembarque de passageiros.

Soares (2006, p. 25) apresenta uma classificação dos tipos de Terminais Rodoviários, segundo alguns critérios: quanto ao modo de transporte, tem-se Terminal Unimodal ou Multimodal. O primeiro refere-se “aquele que presta serviço à único modo de transporte” e o segundo trata daquele que “serve a mais de uma modalidade de transporte de passageiro de forma integrada”.

Seguindo os critérios apontados pelo autor acima mencionado o Terminal Rodoviário de Colíder pode ser classificado como unimodal, onde suas linhas rodoviárias podem ser classificadas de acordo com as distâncias percorridas em quilômetros. Importante destacar que as linhas, em Colíder (MT), acima de 800 km são interestaduais abrangendo estados como Mato Grosso do Sul, Goiás, Pará e Paraná. As linhas de 400 a 800 km são estaduais, as de 75 a 400 km são intermunicipais e as inferiores a 75 km são

municipais. As linhas intermunicipais e as municipais são as maiores geradoras de fluxo de indivíduos na cidade.

A função do Terminal Rodoviário quanto ao sistema de transporte desempenha um papel fundamental ao fluxo de movimento local e regional, pois, há 29 anos várias empresas de transportes disponibilizaram esse tipo de serviço classificado como unimodal com linhas intermunicipal, municipal e interestadual.

Quanto à localização do Terminal no espaço urbano, é considerada de fácil acesso aos usuários, mas, para o transporte produz vários transtornos, pois, os veículos possuem como ponto de partida o município de Alta Floresta, a 160 km de Colíder, portanto necessitam deixar a BR e passar pelo centro da cidade, exigindo um maior tempo de percurso até chegar ao destino final. Sobre a localização do Terminal Rodoviário, Soares (2006) faz a seguinte colocação:

Sua localização em áreas centrais pode apresentar aparentemente, maior facilidade de acesso aos usuários do transporte rodoviário em razão da maior oferta do transporte público urbano. Por outro lado, terminais localizados distantes do centro e próximos de vias estruturais ou rodovias, na medida em que facilita a circulação do ônibus rodoviário, fora das áreas urbanas mais congestionadas, pode reduzir a duração do tempo de viagem entre as localidades atendidas (SOARES, 2006, p.28)

A entrevista com os funcionários do Terminal revelou que a partir de 2011, com a mudança da gestão municipal de Colíder, não houve acordo com as empresas de transporte atuantes no Terminal, o que provocou várias transformações referentes ao serviço de transporte, no que tange à quantidade de empresas disponíveis. No período de 1990 a 2011 atuavam oito empresas, já a partir de 2011 o número reduziu para três; quais sejam: Nova Integração e São Luiz, mantendo linha interestadual (longa e média distância), e Verde Transporte com linhas interestadual e intermunicipal (longa, média e curta distância).

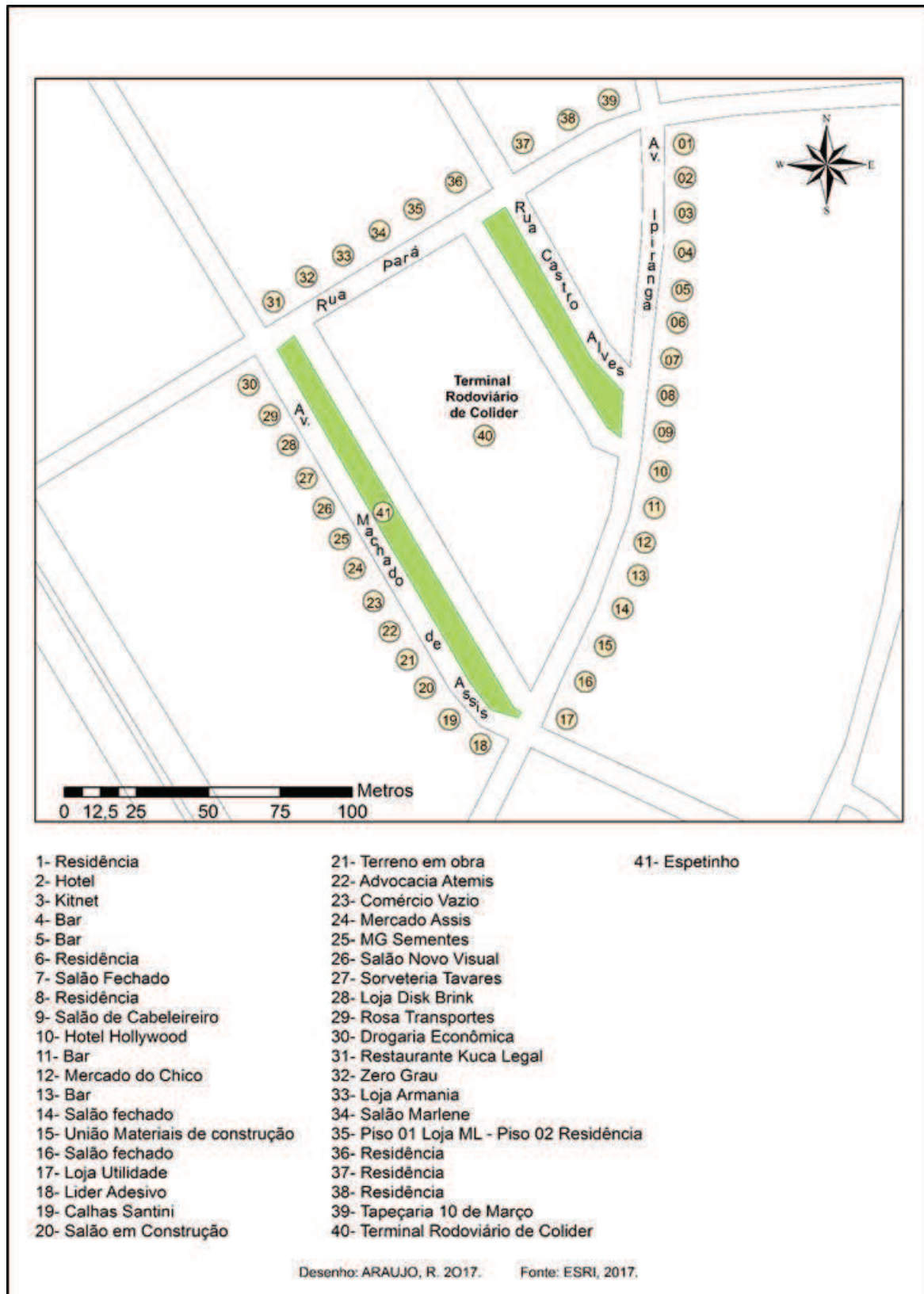
O entorno do Terminal Rodoviário de Colíder é delimitado através da Avenida Machado de Assis, Rua Pará, Rua Castro Alves e Avenida Ipiranga, que apresentam vários estabelecimentos comerciais e algumas residências, desenvolvendo uma paisagem integrada a várias práticas espaciais (Figura 2).

Os estabelecimentos residenciais e comerciais proporcionam a esse espaço formas de uso desenvolvido a partir de estruturas e processos que foram desencadeados pela sociedade. Santos (1988, p.69) afirma que “ao passarmos numa grande avenida, de dia ou a noite, contemplamos paisagens diferentes, graças ao seu movimento funcional [...] a sociedade humana é una, mas se dá segundo formas-lugares diferentes”, essas diferenças produziram processos estruturais com formas e funções variadas destinadas à sujeitos que movimentam de forma direta ou indireta o espaço estudado.

O espaço do entorno do Terminal Rodoviário possui apropriação diversificada, com a ação de sujeitos que usam e se apropriam deste espaço por meio de atividades diárias, que dependendo de suas características contribuem para a valorização ou desvalorização deste espaço.



Figura 2- O entorno do Terminal Rodoviário, as formas, funções e usos identificados



Organizada pelas autoras.

Por meio da observação indireta identificou-se que as formas que possuem como função a habitação, é desde casas simples às casas mais estruturadas, o que indica a presença de pessoas tanto de

classe social menos favorecida quanto de classes um pouco mais abastadas. Já as formas destinadas ao comércio caracterizam-se como comércio popular, aquele que atende o consumo de massa, da população de baixa renda.

Na Avenida Machado de Assis (Figura 3) foram observadas treze edificações, onze delas possuem a função comercial e de prestação de serviços e duas são residências de uso dual (são residências localizadas no fundo dos comércios). Portanto, no geral, esta avenida se caracteriza muito mais como uma avenida comercial do que residencial.

Figura 3 – Visão panorâmica da Avenida Machado de Assis



Foto de Neuza Alves de Souza (2017).

A outra Rua do entorno do Terminal Rodoviário analisado é a Rua Pará (Figura 4), que apresenta dez edificações, sendo que seis desempenham a função comercial e quatro a residencial. Essas residências são construídas em alvenaria há cerca de 12 anos, a construção mais atual que aí se localiza é um sobrado, construído há dois anos. Observa-se que o uso para o comércio se sobressai ao uso para moradia.

Figura 4- Visão panorâmica da rua Pará



Foto de Neuza Alves de Souza (2017)

No que se refere aos comércios alguns passaram por pinturas recentemente, mas não foram efetuadas reformas de grande porte, pode ser observado na imagem da esquerda (figura 4) a ausência de calçadas; enquanto na da direita há a presença de calçadas, entretanto, há algumas ondulações, tampas de fossa e caixa de esgoto expostas, evidencia-se também nas imagens a não observância da questão da acessibilidade aos cadeirantes nesse espaço.

A Avenida Ipiranga do entorno do Terminal Rodoviário é ocupada por dezessete estabelecimentos (Figura 5), sendo quatro residências, portanto permite a conclusão de que as edificações que possuem a função comercial e de prestação de serviços, também nessa avenida, sobressaem em relação as que são destinadas à residência, principalmente com relação aos serviços relacionados aos bares.

Os estabelecimentos comerciais que predominam nesta avenida são bares que no período noturno pelo tipo de movimentação, suspeita-se que há atividades relacionadas à prostituição, as instalações desses estabelecimentos já estão bem envelhecidas, evidenciando que há muito não se realiza reforma nos edifícios.

Figura 5- Visão panorâmica da Avenida Ipiranga



Foto de Neuza Alves de Souza (2017)

A Rua Castro Alves não apresenta edificações, nela encontra-se ponto de táxi, a principal função desta rua é fazer a ligação entre a Avenida Ipiranga e a Rua Pará (Figura 6). É possível visualizar calçadas largas com paralelepípedos, várias árvores que frequentemente tem seus troncos pintados com cal, são podadas periodicamente, facilitando no período noturno a iluminação, bem como a circulação de pedestres.



Figura 6- Visão panorâmica da Rua Castro Alves



Foto de Neuza Alves de Souza (2017).

Como puderam ser verificados os usos mais correntes no entorno do Terminal são as atividades comerciais e de prestação de serviços. De acordo com a entrevista realizada com os comerciantes, o comércio não é influenciado pelo fluxo dos sujeitos que embarcam ou desembarcam no Terminal Rodoviário, os principais consumidores são moradores dos bairros próximos e também do centro do município e da região.

Segundo Vieira (2002) uma sociedade em que ocorre uma luta entre classes diferentes, o espaço consequentemente é marcado por contradições; isto porque de um lado, o capital visa sua reprodução através da valorização espacial, de outro, a sociedade, os trabalhadores que buscam melhor qualidade de vida. Portanto, conclui o autor, são as atividades diferenciadas e contraditórias que materializam os usos diferenciados do espaço, gerando as competições e os conflitos.

A apropriação do entorno do Terminal ocorre por parte dos residentes, comerciantes, prestadores de serviços, transeuntes de diversas localidades da cidade que se dirigem aos estabelecimentos comerciais ou para o Terminal quando vão realizar alguma viagem, transeuntes também de outras cidades em momento de passagem por Colíder, quando o seu transporte faz parada no município.

Desde a construção do Terminal até a atualidade ocorreram várias fases de reprodução de vantagens e desvantagens competitivas referentes a apropriação do seu entorno. As vantagens são apontadas pelos comerciantes quando havia mais empresas atuando no Terminal.

Os comerciantes afirmaram que quando eram oito empresas atuantes no Terminal Rodoviário, havia maior fluxo de sujeitos, as várias linhas de ônibus de curta distância possibilitavam essa ocorrência, o que despertou maior interesse de empreendedores na construção de novos estabelecimentos comerciais. A construção do Terminal Rodoviário proporcionou uma valorização na região, atraindo novos moradores e comerciantes para ali se instalarem. Para os entrevistados houve um desenvolvimento econômico e social na área.

Entretanto quando se reduziu o número de empresas, houve redução no movimento de pessoas vindas de outras localidades nos estabelecimentos, isto revelou uma redução nos ganhos oriundos da atividade comercial. Portanto, o menor número de empresas que utilizam o Terminal produziu desvantagens para a localidade.

O entorno do Terminal Rodoviário apresenta maior fluxo de sujeitos nos horários de desembarque que são entre as 09h00 e 11h00 e de embarque que são entre 15h00 e 17h00, cujos usuários utilizam principalmente o serviço oferecido por linhas intermunicipais. Nos horários relacionados às viagens de média e longa distância, é pouco o fluxo de pessoas, pois, a maioria não desembarca nesse local.

Observando o movimento no espaço em períodos diferentes, percebeu-se que no período da manhã, há grande fluxo de crianças e adolescentes que utilizam as ruas e avenidas estudadas como caminho para suas escolas; porém, no horário de desembarque no Terminal (9h00 e 11h00), verifica-se o trânsito de passageiros no terminal e no seu entorno.

No período da tarde a partir de 12h40 inicia outro ciclo de adolescentes que utilizam as Ruas e Avenidas como caminho para as escolas com retorno no horário aproximado de 17h15. Quanto aos sujeitos que circulam nesta área observaram-se desempregados sentados nos canteiros, na sombra das árvores, várias mulheres em frente aos bares, que se supõe funcionar com atividades de prostituição; entretanto, o maior fluxo foi percebido aos sábados e domingos, com movimento de consumidores nas lojas de confecções, salão de cabelereiro e sorveteria.

No período da noite é grande o movimento de indivíduos principalmente na Avenida Ipiranga, quando se observa nos bares os aparelhos de som ligados em volume alto e as mulheres com roupas eróticas sentadas sobre as mesas de sinuca ou dançando, que segundo um entrevistado, são ações para chamar a atenção dos consumidores em potencial que transitam por esta Avenida.

Os dependentes químicos permanecem em grupos, principalmente embaixo das árvores na Rua Castro Alves, os alcoólatras ficam em toda a parte, tentando adentrar aos bares onde são barrados, pois segundo o entrevistado não trazem lucro ao comércio, pois não possui renda o suficiente.

Segundo Carlos (2008, p. 46) “o uso do solo urbano será disputado pelos vários segmentos da sociedade de forma diferenciada, gerando conflitos entre indivíduos e usos”, esses usos podem ocorrer por meio de atividades que possibilitarão a valorização ou desvalorização deste espaço.

As formas de ocupação do espaço evidenciam os agentes produtores de aspectos socioespaciais, proporcionando uso hierárquico com apropriação e disputa de indivíduos, causando uma permanente divisão social, econômica e espacial.

O espaço analisado como pode ser verificado é apropriado por indivíduos e empresas que a partir de suas atividades diferenciadas acabam entrando em conflitos e em alguns momentos desencadeando atos violentos.

Como cada um possui interesse diferente, os conflitos são gerados no uso e apropriação desse espaço. Além do conflito entre os interesses dos comerciantes, dos residentes e das empresas de ônibus, destaca-se ainda o conflito que ocorre entre os prestadores de mesmo tipo de serviços, que são oferecidos nos bares a noite, pois, possuem o mesmo público alvo.

A situação de violência no espaço do terminal rodoviário vem se agravando, durante o desenvolvimento dessa pesquisa, no período de setembro de 2016 a abril de 2017, verificou-se por meio de relatos dos moradores e de notícias em *sites* a ocorrência de três homicídios.

O primeiro homicídio ocorreu no dia 11 de outubro de 2016 na avenida Castro Alves, segundo Romero (2016), nas proximidades da avenida Ipiranga, por volta das 00h30, um homem teria sido esfaqueado e morto.

O segundo homicídio, de acordo com o *site* “folha de Colíder”, em notícia publicada no dia 18 de outubro de 2016, ocorreu neste dia a execução a tiro de um taxista no Terminal Rodoviário de Colíder, conforme entrevista realizada, o ato de violência foi realizado no local de ponto de táxi, onde a vítima desempenhava sua função há vários anos.

O outro homicídio ocorreu no dia 15 de março de 2017, nas proximidades do Terminal, na Avenida Machado de Assis; e, segundo Romero (2017) do *site* “Só Notícias”, um jovem de 20 anos foi esfaqueado, não resistiu aos ferimentos e faleceu, por volta das 23h00, no Hospital Regional de Colíder.

Outro ato criminoso que ocorre nesse espaço é o uso e tráfico de drogas, muitas vezes em ronda policial, são apreendidos até mesmo adolescentes exercendo a atividade de tráfico, foi o que aconteceu em 16 de fevereiro de 2017, conforme relato do *site* “Nortão Notícias”, quando um adolescente foi apreendido no entorno do Terminal, com 24 porções individuais de pasta base de cocaína.

Em razão das atividades e dos conflitos no período noturno, há uma construção de uma imagem da localidade, como um espaço degradado e violento, grande parcela da população colidense se sente repelida a este espaço, portanto prejudica o comércio de modo geral, pois as pessoas evitam permanecer muito tempo no entorno do Terminal e até mesmo circular pelas ruas, os moradores se dirigem para suas residências em passos apressados.

É preciso que o cidadão tenha o direito de uso e apropriação dos espaços da cidade, as pessoas não podem deixar de estar nas ruas, pois somente quando os sujeitos se apropriam do espaço é que se inibem determinadas práticas espaciais, portanto não é evitando esse espaço que será resolvida a situação de degradação e de violência, pelo contrário, mas para tanto, o poder público necessita incentivar determinados usos, com vigilância, para que o cidadão se sinta seguro e volte a usufruir deste ambiente.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa realizada sobre as formas de apropriação ocorridas no entorno do Terminal Rodoviário e as influências das práticas aplicadas nesse espaço possibilitou a identificação de que o fluxo

de indivíduos que utilizam do terminal não influencia na economia local, pois, os consumidores que frequentam esse espaço são oriundos dos bairros vizinhos e do centro de Colíder.

Identificou-se ainda que o entorno do Terminal Rodoviário, apresenta usos comercial, residencial e de prestação de serviços. No período diurno a área que possui maior fluxo de indivíduos é a Avenida Machado de Assis, já no período noturno se sobressai a Avenida Ipiranga, em razão das atividades praticadas, pois dos dezessete estabelecimentos ali existentes, quatro são residências, seis são bares utilizados para comércio de bebida e suspeita-se que alguns são utilizados também para a atividade de prostituição.

Destaca-se que dos quarenta e um edifícios localizados no entorno do Terminal Rodoviário, sete possuem a função de residência e trinta e dois são destinadas as atividades comerciais e de prestação de serviço, sobressaindo a função comercial, somando-se ainda, o Terminal Rodoviário que atua tanto na prestação de serviço como também no comércio.

Esse espaço durante o período diurno é usado como ambiente de encontro entre famílias e amigos que chegam de viagem ao município, já no período noturno apresenta outras características, os sujeitos que se apropriam dele, em maior porcentagem, são clientes em busca de companhias femininas, bebidas alcólicas e drogas, produzindo um espaço considerado por muitos como inseguro.

Portanto os resultados alcançados pelo estudo realizado demonstram que as formas de uso e ocupação do entorno do Terminal Rodoviário geram conflitos, pois são diferentes os interesses dos sujeitos que atuam nesse espaço, proporcionando a concretização de um espaço contraditório e conflituoso e que em um período de 24 horas, apresenta diferentes territorialidades.

## REFERÊNCIAS

CARLOS, A. F. A. **A Cidade**. São Paulo: Contexto, 2008.

CARLOS, A. F. A. **Espaço e Indústria**: São Paulo: ed. Contexto, 2001.

CARMO, J. A. **Dinâmicas sócio-espaciais na cidade de Rio Claro** (SP): as estratégias políticas, econômicas e sociais na produção do espaço. 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Rio Claro.

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano**. São Paulo: ed. Ática, 2000.

Gil, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa** 3. ed. São Paulo: Atlas, 1991.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **IBGE Cidades**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mt/colider/panorama>> . Acesso em: 13 jun. 2016.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. **Técnicas de pesquisa**: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisas, elaboração, análise e interpretação de dados. São Paulo: Atlas, 2002.

ROMERO, C. Homem é assassinato a facadas nas proximidades de rodoviária no Nortão. **SóNotícias**. Outubro de 2016. Disponível em: <<http://www.sonoticias.com.br/noticia/geral/homem-e-assassinado-a-facadas-nas-proximidades-de-rodoviaria-no-nortao>> . Acesso em: 15 maio. 2017.



ROMERO, C. Jovem é esfaqueado após cobrar dívida em Colíder: suspeito é preso. **SóNotícias**. Março de 2017. Disponível em: <<http://www.sonoticias.com.br/noticia/policia/jovem-e-esfaqueado-apos-cobrar-divida-em-colider-suspeito-e-pres>> Acesso em: 12 jun.2017

SANTOS, M. **Metamorfoses do Espaço Habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. Brasil. **Território e sociedade no início do século XXI**. 2º. ed. São Paulo: Record, 2001.

SOARES, P. U. **Procedimento para a localização de Terminais Rodoviários Interurbanos, Interestaduais e Intermunicipais de Passageiros**. 2006. Dissertação (Mestrado em Ciências em Engenharia de Transportes) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

SOUZA, M. J. L. O território. Sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: Conceitos e Temas**. 2º. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000, p. 77-116.

TAXISTA é assassinado na rodoviária de Colíder na tarde desta terça-feira (18). **Folha de Colíder**. Outubro de 2016. Disponível em: <<http://folhadecolider.com.br/taxista-e-assassinado-na-rodoviaria-de-colider-na-tarde-desta-terca-feira18/>>. Acesso em: 10 jun. 2017

VIEIRA, S. G. **O Centro Vive: O Espetáculo da Revalorização do Centro de São Paulo: Sobrevivência do Capitalismo e Apropriação do Espaço**. 2002. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Rio Claro.