



MOBILIDADE URBANA E AUTISMO: PERSPECTIVAS DE ATENDIMENTO ÀS NECESSIDADES DAS PESSOAS COM TRANSTORNO DO ESPECTRO AUTISTA NA CIDADE DE CÁCERES - MT, BRASIL

Yara Emy Yoshida ¹
Tania Ferreira de Souza Longo ²
Evaldo Ferreira ³

RESUMO

Neste trabalho, abordamos que o direito de ir e vir é um princípio constitucional garantido a todos os cidadãos brasileiros. Contudo, para pessoas com Transtorno do Espectro Autista (TEA) o exercício desse direito em ambientes urbanos pode ser limitado por desafios relacionados à hiperestimulação sensorial, como ruídos e iluminação intensa. Assim, o objetivo deste artigo é analisar a mobilidade urbana em Cáceres-MT, destacando os desafios enfrentados por pessoas com TEA e propondo estratégias para tornar a cidade mais inclusiva e acessível. Com base em abordagens interdisciplinares que conectam saúde pública, urbanismo e inclusão social, destaca-se a importância da Geografia da Saúde como ferramenta para planejar espaços urbanos mais acessíveis e equitativos. A análise enfatiza que um planejamento urbano sensível deve incorporar soluções como zonas de silêncio, sinalização visual objetiva e áreas de descanso sensorial. Tais medidas beneficiam não apenas pessoas com TEA, mas também outros grupos vulneráveis, como idosos e gestantes. Conclui-se que a inclusão da neurodiversidade no planejamento urbano fortalece a construção de cidades que promovem bem-estar, equidade e qualidade de vida para todos os seus habitantes.

Palavras-chave: Transtorno do Espectro Autista, Mobilidade Urbana Inclusiva, Planejamento Urbano.

ABSTRACT

In this paper, we argue that the right to come and go is a constitutional principle guaranteed to all Brazilian citizens. However, for people with Autism Spectrum Disorder (ASD), exercising this right in urban environments can be limited by challenges related to sensory overstimulation, such as noise and intense lighting. Therefore, the objective of this article is to analyze urban mobility in Cáceres, Mato Grosso do Sul, highlighting the challenges faced by people with ASD and proposing strategies to make the city more inclusive and accessible. Based on interdisciplinary approaches that connect public health, urban planning, and social inclusion, the importance of Health Geography is highlighted as a tool for planning more accessible and equitable urban spaces. The analysis emphasizes that sensitive urban planning should incorporate solutions such as quiet zones, objective visual signage, and sensory rest areas. Such measures benefit not only people with ASD but also other vulnerable groups, such as the elderly and pregnant women. It is concluded that the inclusion of neurodiversity in urban planning strengthens the construction of cities that promote well-being, equity and quality of life for all its inhabitants.

Keywords: Autism Spectrum Disorder, Inclusive Urban Mobility, Urban Planning.

¹ Mestranda no Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade do Estado de Mato Grosso – Unemat, yara.emy.yoshida@unemat.br;

² Mestranda no Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade do Estado de Mato Grosso – Unemat, tania.longo@unemat.br;

³ Professor da Graduação e Pós-graduação em Geografia da Universidade do Estado de Mato Grosso – Unemat; evaldoferreira@unemat.br



INTRODUÇÃO

O direito de ir e vir é assegurado pela Constituição Federal (Brasil, 1988). Todavia, pessoas com Transtorno do Espectro Autista (TEA) enfrentam desafios específicos na mobilidade urbana, como hiperestimulação sensorial causada por ruídos e iluminação intensa (Gomes, Pedroso e Wagner, 2008). A Geografia da Saúde, ao dialogar com outras áreas, permite compreender como o espaço urbano pode afetar o bem-estar, destacando a importância de ambientes acessíveis e sensíveis às necessidades neurodivergentes (Pereira, 2021). Em Cáceres-MT, observam-se deficiências na infraestrutura e ausência de políticas eficazes para garantir mobilidade inclusiva, como transporte público adaptado e sinalização adequada. Assim, o objetivo deste artigo é analisar a mobilidade urbana em Cáceres-MT, destacando os desafios enfrentados por pessoas com TEA e propondo estratégias para tornar a cidade mais inclusiva e acessível.

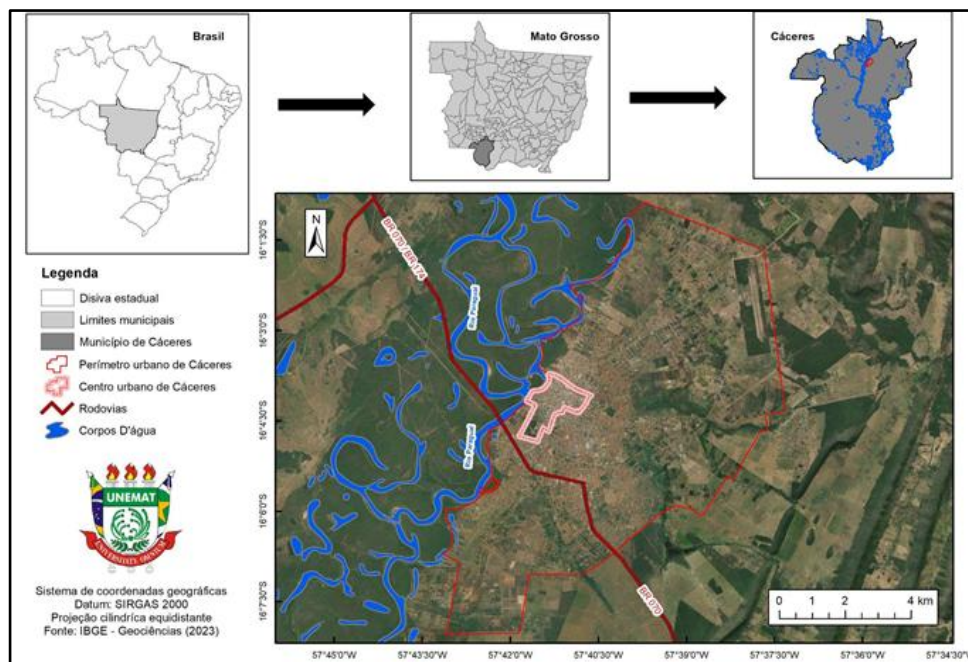
A metodologia incluiu revisão bibliográfica e observações sistemáticas em locais estratégicos da cidade, analisando acessibilidade física, segurança, sinalização e atitudes da população. Os resultados mostram calçadas irregulares, ausência de rampas e sinalização, falta de treinamento de motoristas e ações pontuais como a “Operação Descarga Livre” e emissão de credenciais pelo Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso (Detran-MT). Apesar dos avanços, persistem barreiras físicas e sociais.

Conclui-se que a inclusão efetiva de pessoas com TEA depende do fortalecimento de políticas públicas, conscientização social e planejamento urbano sensível às necessidades da neurodiversidade, contribuindo para uma cidade mais justa e acessível a todos.

METODOLOGIA

O município de Cáceres, situado no Estado de Mato Grosso, localiza-se na região Centro-Oeste do Brasil, inserido na Mesorregião do Sudoeste Mato-grossense. Entre as coordenadas geográficas 16°02'00" e 16°08'00" de latitude Sul e 57°42'00" e 57°36'00" de longitude Oeste De acordo com o último censo de 2022 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, possui 89.681 habitantes, desses 761 são diagnosticadas com autismo. (Figura 1).

Figura 1: Mapa de localização da cidade de Cáceres – MT, Brasil.



Fonte: As autoras (2025).

Para realização da pesquisa, primeiramente foi realizada revisão da literatura, utilizando uma variedade de fontes, incluindo livros, artigos científicos e a legislação nacional pertinente relevante à mobilidade urbana, acessibilidade e inclusão de indivíduos com deficiências e/ou neurodivergências. O objetivo foi delinear os principais conceitos, desafios e propostas associados ao avanço de ambientes urbanos inclusivos, ao mesmo tempo em que incorporava pesquisas sobre hiperestimulação sensorial em ambientes urbanos. Além disso, foi realizado uma verificação das políticas públicas vigentes, abrangendo a Lei Brasileira de Inclusão (Lei nº 13.146/2015) (Brasil, 2015), a Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) (Brasil, 2012), bem como a legislação voltada especificamente para a população autista, a Lei Berenice Piana nº 12.764/2012, conhecida como Política Nacional de Proteção dos Direitos da Pessoa com Transtorno do Espectro Autista (Brasil, 2012).

A coleta de dados empíricos foi executada por meio de observações diretas e sistemáticas em locais estrategicamente selecionados, facilitando o movimento e a habitação de indivíduos com Transtorno do Espectro do Autismo (TEA) na paisagem urbana, incluindo vias de tráfego intenso, vias de pedestres, áreas comuns (praças e parques) e estabelecimentos educacionais. Para direcionar efetivamente o trabalho de campo, foi formulada uma estrutura observacional, que incorporou: (i) elementos de acessibilidade física (rampas, superfícies táteis, sinalização apropriada); (ii) condições de segurança (faixas de pedestres, dispositivos de sinalização de trânsito); (iii) a disponibilidade de recursos informacionais adaptados (indicadores visuais claros, símbolos ou pictogramas personalizados para indivíduos



neurodivergentes); e (iv) as atitudes e percepções de profissionais (motoristas, agentes de trânsito) e membros da população em geral em relação à inclusão e acomodação de indivíduos com TEA.

REFERENCIAL TEÓRICO

Pode-se entender a Geografia da Saúde como sendo uma abordagem voltada à análise de problemas específicos, dialogando com profissionais de outras áreas. Esta interação enriquece o campo de atuação da Geografia, demonstrando ser esta uma ciência para além das questões, por exemplo, da paisagem, dos mapas, dos índices. A organização geográfica passa a ser entendida como um fator que pode gerar ou até mesmo prejudicar a saúde. No caso das pessoas com TEA no espaço urbano, destaca-se a hiperestimulação sensorial, mas outros problemas podem ser notados diante de outras populações, como a ausência, muitas vezes, da devida sinalização para pessoas cegas (Pereira, 2021).

Além disso, a Geografia da Saúde oferece uma importante contribuição ao analisar como os espaços urbanos podem ser desenhados para mitigar desigualdades no acesso à saúde e ao bem-estar. No caso das pessoas com TEA, é possível, por meio de análises geográficas, identificar áreas que necessitam de maior suporte sensorial, como rotas que evitam zonas ruidosas ou espaços de trânsito intenso. Esses levantamentos podem ser integrados ao planejamento urbano, possibilitando uma resposta direcionada às demandas específicas da neurodiversidade (Mazetto, 2008).

Há ainda, contudo, desafios significativos, como a dificuldade de integração entre diferentes disciplinas e a escassez de dados específicos sobre grupos neurodivergentes no Brasil. O desenvolvimento da pesquisa, inclusive, contribuirá com a construção de dados, aplicados ao contexto de Cáceres-MT. Esses entraves reforçam a necessidade de maior investimento em pesquisas que considerem a diversidade humana como eixo central para a formulação de políticas públicas mais inclusivas. Para pessoas com TEA, por exemplo, entender como o espaço urbano impacta sua saúde mental e física é um passo essencial para criar soluções adequadas (Nunes, 2021).

Além disso, a Geografia da Saúde pode ser utilizada para mapear áreas com maior concentração de serviços adaptados para pessoas neurodivergentes, como clínicas de apoio terapêutico e espaços públicos adaptados. Este tipo de análise contribui para o planejamento mais eficiente da distribuição de recursos, garantindo que essas populações tenham um suporte mais amplo e próximo de suas realidades (Pereira, 2021).



Nesse sentido, a mobilidade urbana inclusiva vai além da mera criação de infraestrutura física. Ela requer uma abordagem holística que integre aspectos educacionais, culturais e tecnológicos para sensibilizar a sociedade e preparar os espaços urbanos para atender às necessidades de populações neurodivergentes. Esse esforço conjunto é fundamental para reduzir desigualdades e garantir que todos os cidadãos possam desfrutar de uma mobilidade que seja, de fato, acessível e segura (Nunes, 2021).

Para as autoras Turbay e Cassilha (2021), a mobilidade urbana encontra-se intrinsecamente vinculada ao planejamento urbano, o qual deve considerar, de maneira integrada, as dimensões ambiental, social, espacial e econômica. Nesse âmbito, a cidade, compreendida como espaço urbano, configura-se como resultado de um processo histórico e evolutivo da espécie humana, cuja essência é a sociabilidade, de modo que sua constituição se dá fundamentalmente pelas pessoas que nela habitam.

Planejar o espaço urbano, levando em consideração os diferentes grupos sociais que dele fazem parte, significa promover um maior senso de comunidade, partindo do entendimento de que aquilo que nos caracteriza como humanos é, conforme Aristóteles, o fato de sermos *zoon politikon*, ou seja, animais sociais (Aristóteles, 1991).

Conforme Oliveira e Bichueti (2024):

A cidade desempenha um papel considerável na vida das pessoas, pois é o lugar onde elas vivem, trabalham, estudam, se divertem e socializam. Assim, as cidades têm um impacto significativo na saúde e bem-estar das pessoas, incluindo o acesso a saúde, transporte, educação e espaços verdes. Portanto, é importante que os ambientes urbanos sejam inclusivos e acessíveis para todas as pessoas, incluindo aquelas que são neurodivergentes, pois para estas as cidades podem ser um aglomerado de estímulos sensoriais (Oliveira e Bichueti, 2024, p. 138).

Para tanto, devemos considerar que o planejamento urbano inclusivo abrange várias dimensões: desde questões físicas, como a construção de espaços mais acessíveis e sensorialmente amigáveis, até políticas públicas que promovam a conscientização da população sobre a neurodiversidade. Podemos utilizar como exemplo, a criação de zonas de silêncio, que mitigariam a sobrecarga sensorial nas pessoas com TEA, espaços com sinalização visual clara e objetiva e áreas de descanso sensorial. Estas são medidas que beneficiam, inclusive, não apenas pessoas com TEA, mas outros grupos vulneráveis ao estresse urbano, como, por exemplo, pessoas idosas, gestantes ou mesmo aqueles que estejam passando por algum desafio psíquico ou emocional. Entendemos que a cidade deve ser um lar e não uma prisão. Deve ser um espaço onde ocorre a vida e não a exaustão sistemática (Santos, 2016).



Ou seja, é fundamental que, ao construir o espaço urbano, este espaço seja pensado para a diversidade de pessoas que o habitam. Não se pode ter equidade sem levar em conta as necessidades e especificidades da população neurodivergente, que engloba pessoas com TEA e outras questões, como, por exemplo, o Transtorno de Déficit de Atenção e Hiperatividade (TDAH) (Vanolo, 2023).

É importante pensar em um espaço urbano que conte com serviços de apoio. Isto engloba não apenas o serviço direto, mas a própria conscientização da população, que deve compreender que pessoas neurodivergentes são tão parte do espaço urbano quanto as pessoas neurotípicas e que o suporte, mais do que um simples auxílio, é uma forma de garantir o usufruto do espaço que entendemos como cidade (Oliveira e Bichueti, 2024). Deve-se ter atenção à Lei nº 12.764, de 27 de dezembro de 2012, que institui a Política Nacional de Proteção dos Direitos da Pessoa com Transtornos do Espectro Autista, que postula que o suporte à pessoa com TEA é obrigatório. Aqui, propomos o entendimento de que esse suporte se estenda a todo o espaço urbano em suas complexidades e especificidades (Brasil, 2012).

Em nosso trabalho, buscamos entender o modo como estão interligados o espaço urbano e a qualidade de vida das pessoas com TEA. A Geografia é fundamental para pensar isso, pois é a ciência pela qual se pensa o espaço e as suas transformações. O planejamento urbano é multidisciplinar: envolve urbanismo, arquitetura, biologia, engenharia e, aquilo que nos interessa mais profundamente, a Geografia. Isto, pois todo espaço na Terra é geográfico. Com esta grafia da Terra, por assim dizer, é que conseguimos desenhar modos de construção de um espaço para todas e todos, incluindo as necessidades das pessoas com TEA (Santos, 2016).

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A acessibilidade para indivíduos com Transtorno do Espectro do Autismo (TEA) em Cáceres – MT enfrenta diversos obstáculos, refletidos sobretudo na inadequação da infraestrutura urbana e na falta de conscientização coletiva. A cidade não conta com um sistema regular de transporte público, o que compromete a mobilidade de toda a população, especialmente das pessoas com deficiência. Os ônibus escolares que circulam eventualmente não possuem adaptações específicas, como espaços designados ou sinalização sensorial, e os condutores geralmente não recebem treinamento adequado para atender indivíduos com necessidades específicas. Essa conjuntura dificulta ainda mais o deslocamento autônomo e seguro das pessoas com TEA no município.

A precariedade da infraestrutura urbana constitui outro impedimento considerável para a mobilidade inclusiva. As calçadas da cidade, por exemplo, apresentam buracos, degraus elevados e ausência de rampas, dificultando o deslocamento não apenas de indivíduos com deficiências motoras, mas também de pessoas com TEA, que precisam de rotas mais previsíveis e seguras para evitar sobrecarga sensorial ou situações de risco. Na praça Duque de Caxias, por exemplo, localizada em frente ao Centro Med Kids, instituição que presta atendimento a crianças com autismo, observam-se a falta de rampas e a inexistência de vagas reservadas para pessoas com deficiência, o que evidencia a carência de condições básicas de acessibilidade no local. (Figura 2)

Figura 2: Ausência de rampas e vagas reservadas para pessoas com deficiência na Praça Duque de Caxias, em frente ao Centro Med Kids.



Fonte: As autoras (2025).

De maneira semelhante, em frente à Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais (Apae), verificou-se a ausência de faixa elevada e de placas de sinalização específicas para pedestres, sinalizando mais um entrave à mobilidade segura e independente dos indivíduos autistas (Figura 3).

Figura 3: Falta de faixa elevada e de placas de sinalização em frente à APAE.



Fonte: As autoras (2025).

Além disso, foi constatada a falta de conscientização por parte dos funcionários da coleta de lixo, que frequentemente depositam sacos de resíduos na área demarcada para a travessia de pessoas com deficiência, obstruindo ainda mais a livre circulação (Figura 4).

Figura 4: Obstrução de área reservada a pessoas com deficiência.



Fonte: As autoras (2025).

Um fator adicional que intensifica a exclusão é a consciência limitada da comunidade acerca das necessidades dos indivíduos com TEA. A compreensão inadequada, tanto por parte da população em geral quanto dos profissionais responsáveis pela gestão da mobilidade urbana



na Cidade perpetua um ambiente urbano que não atende às especificidades desse grupo. A falta de capacitação apropriada para agentes de trânsito e demais profissionais do setor agrava tal lacuna na prestação de serviços, ampliando os desafios enfrentados pelas pessoas autistas em sua rotina diária.

Apesar do cenário desafiador, algumas iniciativas têm sido implementadas visando à mitigação dos impactos decorrentes da poluição sonora e da acessibilidade insuficiente. A “Operação Descarga Livre”, executada pela Polícia Militar de Cáceres, constitui um exemplo relevante nesse contexto, ao coibir a circulação de motocicletas com sistemas de escapamento adulterados, responsáveis por níveis excessivos de ruído que podem desencadear distúrbios sensoriais em indivíduos com Transtorno do Espectro Autista (TEA). Essa medida, ao mesmo tempo em que assegura as normas previstas no Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997), contribui para a promoção de um ambiente urbano mais silencioso e acolhedor, beneficiando tanto a coletividade quanto grupos vulneráveis. Todavia, observa-se de forma paralela o crescimento expressivo do uso de bicicletas motorizadas no município, cuja emissão sonora, em muitos casos, equipara-se à das motocicletas convencionais. Essa realidade suscita questionamentos quanto à abrangência e efetividade das operações de fiscalização, visto que tais veículos, embora não regulamentados de forma específica, impactam diretamente a qualidade de vida urbana e intensificam os prejuízos sobre populações sensíveis, como pessoas com TEA, idosos e crianças. Nesse sentido, torna-se premente que políticas públicas e ações fiscalizatórias ampliem seu escopo, contemplando igualmente essas novas modalidades de transporte motorizado, de modo a garantir uma abordagem inclusiva, preventiva e capaz de responder aos múltiplos desafios impostos pela poluição sonora no espaço urbano de Cáceres.

A sinalização e a reserva de vagas de estacionamento destinadas a pessoas com Transtorno do Espectro Autista (TEA) constituem um importante mecanismo de inclusão, previsto na Lei nº 12.764/2012 (BRASIL, 2012) e regulamentado pela Resolução nº 1.012, de 23 de fevereiro de 2024, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) (BRASIL, 2024). Complementarmente, destaca-se a emissão da Carteira de Identificação da Pessoa com Transtorno do Espectro Autista (CIA), documento oficial que assegura direitos específicos, como acesso facilitado a serviços, prioridade em filas e utilização das vagas de estacionamento adaptadas. Amparada pela legislação nacional e regulamentada no âmbito dos Estados, a CIA contribui para a efetivação da inclusão social, garantindo que pessoas com TEA sejam reconhecidas e respeitadas em diferentes espaços públicos e privados. Para além de sua função prática na mobilidade e no atendimento, a credencial reforça a relevância do reconhecimento

institucional das necessidades desse público, promovendo autonomia, cidadania e o direito à plena participação social. (Figura 5).

Figura 5: Credencial do DETRAN-MT para identificação de veículos que transportam pessoas com TEA.



CRÉDENCIAL

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO

DETRAN MT

ESTACIONAMENTO VAGA RESERVADA
RESOLUÇÃO DO CONTRAN Nº 1.012/2024
LEI FEDERAL Nº 12.764/2012

Nº DE REGISTRO: [REDAZIDO]

VALIDADE: 22/02/2030 DATA DE EMISSÃO: 02/04/2025

MUNICÍPIO/UF: CÁCERES/MT

ÓRGÃO EXPEDIDOR: DETRAN/MT - DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO

Gustavo Reis Lobo de Vasconcelos
Presidente do DETRAN-MT

VÁLIDA EM TODO TERRITÓRIO NACIONAL

NOME DO BENEFICIÁRIO: [REDAZIDO]

REGRAS DE UTILIZAÇÃO:

1. Esta credencial deve ser utilizada:
 - 1.1 no original;
 - 1.2 dentro do período de validade;
 - 1.3 para o transporte do beneficiário;
 - 1.4 no painel do veículo, com a frente voltada para cima.
2. Esta credencial somente é válida para o estacionamento nas vagas reservadas, devidamente sinalizadas com o "Símbolo Internacional de Acesso", conforme a Lei.
3. Esta credencial não isenta o beneficiário do pagamento de cobranças em estacionamento rotativo pago, estabelecimentos privados ou de uso coletivo e outras.
4. Esta credencial deve ser apresentada à autoridade de trânsito ou seus agentes sempre que solicitada.
5. Esta credencial pode ser recolhida pela autoridade de trânsito ou seus agentes, quando constatadas irregularidades entre outras:
 - 5.1 quando não utilizada para o transporte do beneficiário;
 - 5.2 quando utilizada fora do período de validade;
 - 5.3 quando forem constatadas falsificações;
 - 5.4 fora do prazo de validade.
6. Esta credencial pode ser cassada ou suspensa, a critério do órgão ou entidade de trânsito expedidor.
7. O uso da vaga reservada sem credencial ou em desacordo ao nela disposto, sujeitará o infrator à aplicação das medidas administrativas, penalidades e pontuações, previstas no art. 181, XX, do Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Fonte: Brasil, Lei nº 12.764/2012; CONTRAN. Resolução nº 1.012/2024.

Em conjunto com tais iniciativas, observa-se a proposição de centros especializados para o atendimento de pessoas autistas na Cidade, representando um avanço no fornecimento de serviços direcionados, bem como no fortalecimento da inclusão social.

Embora ainda existam desafios estruturais substanciais, as medidas atualmente em curso sugerem uma trajetória de transformação em direção a um ambiente urbano mais inclusivo para as pessoas com TEA. Para que essa transição se consolide, contudo, faz-se necessário intensificar a articulação entre poder público, sociedade civil, órgãos de fiscalização e entidades representativas, de modo a garantir a concretização de políticas que atendam às demandas específicas do público autista e promovam o efetivo direito de ir e vir de todos os cidadãos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise da mobilidade urbana em Cáceres, com foco nas necessidades de indivíduos com Transtorno do Espectro do Autismo (TEA), revela um contexto que exige atenção. Apesar dos obstáculos consideráveis, incluindo a inadequação do transporte público personalizado, a infraestrutura urbana abaixo do ideal e a deficiência de conscientização sobre as necessidades distintas desse grupo demográfico, algumas iniciativas estão sendo realizadas atualmente para promover a inclusão.

Iniciativas como a “Operação Descarga Livre” e a distribuição de credenciais de identificação para estacionamento exemplificam os esforços que visam aliviar as consequências



adversas da acessibilidade insuficiente. No entanto, uma dedicação mais assídua é fundamental tanto das autoridades governamentais quanto da comunidade em geral para garantir a eficácia das políticas públicas e facilitar a evolução da cidade para um ambiente inclusivo.

O estabelecimento de centros especializados, juntamente com a capacitação profissional de pessoal, constitui medidas essenciais para aumentar a equidade e a dignidade de todos os residentes, garantindo o respeito ao direito à mobilidade e o posicionando a cidade de Cáceres como um modelo para a transformação urbana inclusiva nas regiões do interior do Brasil.

A adoção de tecnologias assistivas, juntamente com o avanço de campanhas de conscientização, também é vital para elevar a consciência pública sobre a importância da acessibilidade. Esses esforços não apenas melhoram a qualidade de vida dos cidadãos, mas também revigoram o desenvolvimento econômico local, garantindo acesso equitativo às inúmeras oportunidades e serviços disponíveis em toda a Cidade.

REFERÊNCIAS

ARISTÓTELES. **A Política**. Tradução de Mário da Gama Kury. 3. ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1991.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 2016. 496 p. Disponível em: https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88_Livro_EC91_2016.pdf. Acesso em: 19 maio 2025.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 24 set. 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm. Acesso em: 20 maio 2025.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em: 20 mar. 2025.

BRASIL. **Lei nº 12.764, de 27 de dezembro de 2012**. Institui a Política Nacional de Proteção dos Direitos da Pessoa com Transtorno do Espectro Autista. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 27 dez. 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112764.htm. Acesso em: 20 mar. 2025.

BRASIL. **Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015**. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 7 jul. 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm. Acesso em: 19 fev. 2025.



BRASIL. **Resolução nº 1.012, de 23 de fevereiro de 2024.** Dispõe sobre a sinalização horizontal e vertical de vagas de estacionamento reservadas às pessoas com Transtorno do Espectro Autista (TEA). Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 27 fev. 2024.

CÁCERES NOTÍCIAS. **Operação Descarga Livre apreende motocicletas com escapamento adulterado em Cáceres.** Cáceres, 2025.

CÂMARA MUNICIPAL DE CÁCERES. **Audiência pública sobre poluição sonora e revisão da Lei do Silêncio.** Cáceres, 2025.

FERREIRA, Evaldo. **Cáceres: capital regional no contexto de Mato Grosso.** 2014. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2014.

FORCETTO, E. **Ruído urbano e saúde pública: impactos e desafios.** Revista Brasileira de Saúde Ambiental, v. 11, n. 2, p. 34-49, 2016.

GOMES, E.; PEDROSO, F. S.; WAGNER, M. B. Hipersensibilidade auditiva no transtorno do espectro autístico. **Pró-Fono Revista de Atualização Científica**, v. 20, n. 4, p. 279-284, 2008.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2022: resultados preliminares.** Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br>. Acesso em: 21 set. 2025.

MAZETTO, F. de A. P. Pioneiros da Geografia da Saúde: séculos XVIII, XIX e XX. In: BARCELLOS, Christovam (org.). **A geografia e o contexto dos problemas de saúde.** Rio de Janeiro: ABRASCO, 2008. p. 21–40.

MELO, A. S.; et al. **Poluição sonora e saúde pública no Brasil.** Revista Brasileira de Saúde Urbana, v. 12, n. 2, p. 45-60, 2025.

MOTA, J. R. **Políticas públicas e direito ao silêncio: desafios contemporâneos nas cidades brasileiras.** Revista de Direito Urbanístico, v. 9, n. 1, p. 77-95, 2024.

NUNES, V. C. **A constituição de subjetividades em meio a contextos discursivos normalizadores: ser, estar e existir como indivíduo neurodivergente.** 2021. 213 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2021.

OLIVEIRA, D. S. A.; BICHUETI, R. **Cidades inteligentes e neurodiversidade: discussão sobre a necessidade de espaços urbanos inclusivos para todos.** Lisboa: ISCTE-IUL, 2024. Disponível em: <https://repositorio.iscte-iul.pt/handle/10071/32189>. Acesso em: 21 abr. 2025.

PEREIRA, M. P. B. Geografia da Saúde por dentro e por fora da Geografia. **Hygeia – Revista Brasileira de Geografia Médica e da Saúde**, v. 17, p. 121–132, 2021.

SANTOS, L. F. Poluição visual e sobrecarga sensorial: impacto do excesso de informações visuais nas grandes cidades. **Cadernos de Arquitetura e Urbanismo**, v. 18, n. 3, p. 129-140, 2016.



SIQUEIRA, E. M. **História de Mato Grosso: da ancestralidade aos dias atuais**. Cuiabá: Entrelinhas, 2012.

TURBAY, A. L. B.; CASSILHA, S. do A. **Cidades contemporâneas e mobilidade: conceitos e ferramentas para o planejamento** [livro eletrônico]. Curitiba: InterSaberes, 2021.

VANOLO, A. Autistic cities: critical urbanism and the politics of neurodiversity. **City: Analysis of Urban Change, Theory, Action**, v. 27, n. 1–2, p. 190-208, 2023.