



BR-364 em Campo Novo do Parecis - MT: Os impactos da rodovia na paisagem urbana e na mobilidade ativa

Vanessa Knutzen Lourenço

mestranda, UNIVAG, Brasil

vanessaknutzen.arquiteta@gmail.com

<https://orcid.org/0009-0003-5346-9021>

Érica Lemos Gulinelli

Professora Doutora, UNIVAG, Brasil

ericagulinelliarq@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-6003-3504>

Gisele Carignani

Professora Doutora, UNIVAG, Brasil

Gisele.carignani@univag.edu.br

<https://orcid.org/0009-0002-7156-579X>



BR-364 em Campo Novo do Parecis-MT: Os impactos da rodovia na paisagem urbana e na mobilidade ativa

RESUMO

Objetivo - Este estudo tem por objetivo diagnosticar a situação da BR-364 no perímetro urbano de Campo Novo do Parecis - MT e analisar os impactos decorrentes do efeito barreira dessa rodovia sobre a mobilidade ativa e a configuração da paisagem urbana.

Metodologia - Adota uma abordagem qualitativa, do tipo estudo de caso, visando compreender a complexidade dos impactos da BR-364 sobre a paisagem urbana e a mobilidade ativa no município de Campo Novo do Parecis - MT. Como procedimentos metodológicos, foram utilizados a revisão bibliográfica, a pesquisa documental e o trabalho de campo, com visitas *in loco*. Para a análise dos dados, optou-se pela utilização da análise de conteúdo e da triangulação das informações, complementadas pela elaboração de mapas temáticos e quadros de sistematização dos resultados.

Originalidade/relevância - A originalidade da pesquisa está em analisar os impactos da BR-364 sobre a paisagem urbana e a mobilidade ativa em Campo Novo do Parecis - MT, temática ainda pouco explorada em cidades médias do Centro-Oeste. Sua relevância consiste em oferecer subsídios para o planejamento urbano e a gestão da mobilidade, produzindo um referencial metodológico aplicável a outros contextos urbanos atravessados por rodovias federais.

Resultados - A BR-364 exerce duplo papel: conecta a região, mas funciona como barreira urbana que compromete a caminhabilidade, a segurança e qualidade ambiental. Apesar de avanços pontuais, como calçadas largas, prevalecem fragilidades como ausência de ciclovias, travessias seguras e arborização.

Contribuições teóricas/metodológicas - Contribui ao integrar os conceitos de efeito barreira, mobilidade ativa e paisagem urbana em cidades médias. Metodologicamente, adotou-se uma abordagem qualitativa por meio da realização de um estudo de caso, com triangulação entre revisão bibliográfica, pesquisa documental, trabalho de campo e análise de conteúdo. Esse arranjo, associado a mapas temáticos, constitui um modelo replicável para avaliar os impactos de rodovias em contextos urbanos.

Contribuições sociais e ambientais - O diagnóstico indica que a BR-364, no trecho estudado, funciona simultaneamente como eixo de conectividade regional e como barreira urbana que compromete a caminhabilidade, a segurança de deslocamentos ativos e a qualidade ambiental do entorno.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade Ativa. Paisagem Urbana. Rodovia.

BR-364 in Campo Novo do Parecis, Mato Grosso, Brazil: Impacts of the highway on the urban landscape and active mobility

ABSTRACT

Objective – This study aims to diagnose the condition of the BR-364 within the urban perimeter of Campo Novo do Parecis, Mato Grosso, and to analyze the impacts resulting from the barrier effect of this highway on active mobility and the configuration of the urban landscape.

Methodology – Adopts a qualitative approach, structured as a case study, in order to understand the complexity of the impacts of the BR-364 on the urban landscape and active mobility in the municipality of Campo Novo do Parecis, Mato Grosso. The methodological procedures encompassed a literature review, documentary research, and fieldwork through on-site visits. Data analysis was conducted using content analysis and information triangulation, complemented by the development of thematic maps and systematization charts of the results.

Originality/Relevance – The originality of this research lies in analyzing the impacts of the BR-364 on the urban landscape and active mobility in Campo Novo do Parecis, Mato Grosso - a topic still underexplored in medium-sized cities of the Brazilian Midwest. Its relevance rests in providing insights to support urban planning and mobility management, while offering a methodological framework applicable to other urban contexts intersected by federal highways.

Results – The BR-364 plays a dual role: while it connects the region, it also functions as an urban barrier that undermines walkability, safety, and environmental quality. Despite some localized improvements, such as wide sidewalks, significant shortcomings remain, including the absence of bicycle lanes, safe crossings, and adequate tree cover.



Theoretical/Methodological Contributions – It contributes by integrating the concepts of barrier effect, active mobility, and urban landscape in medium-sized cities. Methodologically, it employs a qualitative case study approach, combining literature review, documentary research, fieldwork, and content analysis through triangulation. This arrangement, supported by thematic mapping, establishes a replicable model for assessing the impacts of highways in urban contexts.

Social and Environmental Contributions – The diagnosis indicates that, in the section studied, the BR-364 simultaneously functions as a regional connectivity axis and as an urban barrier that undermines walkability, the safety of active mobility, and the environmental quality of its surroundings.

KEYWORDS: Active Mobility. Urban Landscape. Highway.

BR-364 en Campo Novo do Parecis, Mato Grosso, Brasil: los impactos de la carretera en el paisaje urbano y en la movilidad activa

RESUMEN

Objetivo – Este estudio tiene como objetivo diagnosticar la situación de la BR-364 en el perímetro urbano de Campo Novo do Parecis – MT y analizar los impactos derivados del efecto barrera de dicha carretera sobre la movilidad activa y la configuración del paisaje urbano.

Metodología – Adopta un enfoque cualitativo, del tipo estudio de caso, con el propósito de comprender la complejidad de los impactos de la BR-364 sobre el paisaje urbano y la movilidad activa en el municipio de Campo Novo do Parecis – MT. Como procedimientos metodológicos, se emplearon la revisión bibliográfica, la investigación documental y el trabajo de campo mediante visitas in situ. Para el análisis de los datos, se optó por la utilización del análisis de contenido y la triangulación de la información, complementados con la elaboración de mapas temáticos y cuadros de sistematización de los resultados.

Originalidad/Relevancia – La originalidad de la investigación radica en analizar los impactos de la BR-364 sobre el paisaje urbano y la movilidad activa en Campo Novo do Parecis – MT, temática aún poco explorada en ciudades intermedias del Centro-Oeste. Su relevancia consiste en ofrecer aportes para la planificación urbana y la gestión de la movilidad, generando un marco metodológico aplicable a otros contextos urbanos atravesados por carreteras federales.

Resultados – La BR-364 cumple una doble función: conecta la región, pero al mismo tiempo actúa como una barrera urbana que compromete la caminabilidad, la seguridad y la calidad ambiental. A pesar de avances puntuales, como la existencia de aceras amplias, persisten fragilidades como la ausencia de ciclovías, de cruces seguros y de arborización.

Contribuciones Teóricas/Metodológicas – Contribuye al integrar los conceptos de efecto barrera, movilidad activa y paisaje urbano en ciudades intermedias. Metodológicamente, adopta un estudio cualitativo mediante estudio de caso, con triangulación entre revisión bibliográfica, investigación documental, trabajo de campo y análisis de contenido. Este enfoque, asociado a la elaboración de mapas temáticos, constituye un modelo replicable para evaluar los impactos de las carreteras en contextos urbanos.

Contribuciones Sociales y Ambientales – El diagnóstico indica que la BR-364, en el tramo estudiado, funciona simultáneamente como un eje de conectividad regional y como una barrera urbana que compromete la caminabilidad, la seguridad de los desplazamientos activos y la calidad ambiental del entorno.

PALABRAS CLAVE: Movilidad Activa. Paisaje Urbano. Carretera.



1 INTRODUÇÃO

Diante da crescente expansão populacional e territorial das cidades, aliada à dependência do transporte motorizado individual, a mobilidade urbana tem se consolidado como um dos principais desafios do planejamento urbano contemporâneo, visto que é um conceito central no campo das políticas públicas. Entre os 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) estabelecidos pela Organização das Nações Unidas (ONU) e pela Nova Agenda Urbana, o de número 11 propõe “tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis”. Sob a ótica da mobilidade urbana, uma das metas definidas para ser alcançada até 2030 é garantir que todas as pessoas tenham acesso a sistemas de transporte público que sejam seguros, acessíveis, sustentáveis e financeiramente viáveis. O foco está em ampliar a segurança viária e a oferta de transporte coletivo, com prioridade às necessidades de grupos em situação de vulnerabilidade. Conforme Gehl e Svarre (2017), cidades sustentáveis, saudáveis e seguras são aquelas que incentivam o deslocamento ativo e oferecem um sistema de transporte público eficiente.

No tocante às legislações, a Lei Federal nº 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, representou um marco para a gestão da mobilidade no Brasil. Por meio dela se estabeleceram diretrizes como a prioridade dos deslocamentos ativos, por meio de “modos não motorizados” ou “modos ativos” (a pé, por bicicleta, entre outros), e coletivos sobre os motorizados e privados.

De acordo com dados do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), a mobilidade ativa é predominante nas cidades brasileiras, representada por 42% dos deslocamentos, quase metade de todas as viagens diárias realizadas. Apesar disso, observa-se que, na maioria das cidades, a distribuição do espaço urbano permanece desproporcional, uma vez que grande parte da infraestrutura é destinada aos automóveis particulares, o que perpetua desigualdades sociais e restringe o acesso equitativo à cidade. A consolidação e o estímulo da mobilidade motorizada em detrimento da mobilidade ativa, tem sido questionado há várias décadas por pensadores como Jeff Speck (2016), Jane Jacobs (2011) e Jan Gehl (2013), para esses autores o protagonismo do pedestre e a valorização da escala humana constituem elementos fundamentais à vitalidade urbana.

No Brasil essa nova lógica de organização espacial das vias urbanas em torno dos veículos individuais foi amplamente adotada. No entanto, este símbolo de modernidade reconfigurou a morfologia e a paisagem urbana, sendo caracterizado pela dispersão urbana das cidades (expansão horizontal) e pela intensificação da segregação, tanto espacial quanto socioeconômica (Barbosa, 2022; Boareto, 2008). Segundo Speck (2016, p.15) “Bairros compactos, diversificados e caminháveis eram os elementos básicos da construção de cidades, desde os primeiros assentamentos não nômades há mais de dez mil anos, até o auge da idade do automóvel”.

Além da dispersão territorial, que amplia tanto a quantidade quanto a distância dos deslocamentos diários, desloca populações vulneráveis para áreas periféricas e as torna altamente dependentes dos sistemas de transporte, outro fator que intensifica a segregação



socioespacial é a expansão viária desordenada, responsável pela criação de barreiras urbanas, sejam elas de natureza natural ou construída.

A descontinuidade na estrutura urbana pode decorrer da existência de grandes eixos lineares como rodovias e ferrovias em áreas urbanas, que se tornam obstáculos no ambiente construído e geram prejuízos à mobilidade, à paisagem urbana, a acessibilidade e ao acesso a serviços e equipamentos urbanos, além de comprometer a interação socioambiental (Bernardes; Souza, 2017; Anciaes et al., 2016). Esse fenômeno, associado ao sistema de transporte, tem sido estudado por diversos autores, como Mouette (1998), Vasconcellos (2006), Anciaes et al. (2016) e Bernardes e Souza (2017), sendo frequentemente denominado de “efeito barreira”.

O termo pode ser entendido como a limitação ao deslocamento de pedestres provocado pela presença de vias de tráfego intenso, que dificultam a travessia e restringem a conexão entre os dois lados da via (Mouette, 1998; Vasconcellos, 2006). De acordo com Mouette (1998), esse fenômeno pode gerar segregação socioespacial ao impedir que parte da população alcance determinados locais, isolando-a do convívio com pessoas e equipamentos urbanos. Já Vasconcellos (2006) complementa que, ao priorizar os interesses de quem possui automóvel, o espaço urbano torna-se seletivo e excludente.

Neste contexto, o “efeito barreira” causado por rodovias urbanas se destaca como um elemento negativo que fortalece a degradação da dinâmica urbana e as desigualdades socioespaciais do território, afetando toda a população, principalmente os mais vulneráveis (como crianças, idosos, pessoas com deficiência e população de baixa renda) que dependem dos modos ativos de deslocamento e enfrentam escassez de condições adequadas para realizar as travessias. Sob essa perspectiva, nota-se que a mobilidade ativa não pode ser analisada de forma isolada, mas articulada à morfologia urbana, ao desenho das vias e calçadas, às ciclovias ou ciclofaixas, à sinalização, bem como aos demais modais de transporte. Mais que uma opção de deslocamento, ela constitui uma estratégia eficiente para cidades mais sustentáveis, ao contribuir para a saúde pública, a inclusão social e a redução dos impactos ambientais, configurando-se como um componente central no planejamento urbano contemporâneo.

2 OBJETIVO

Dada a importância acerca da temática mobilidade urbana e sustentável como ferramenta de democratização do direito à cidade, este estudo tem por objetivo realizar um diagnóstico da BR-364, no perímetro urbano do município de Campo Novo do Parecis- MT, e verificar os impactos decorrentes do efeito barreira desta rodovia na mobilidade ativa e na paisagem urbana.

3 MATERIAIS E MÉTODOS

A metodologia emprega uma abordagem qualitativa com tipo de pesquisa de estudo de caso, permitindo compreender e analisar os impactos da BR-364 na paisagem urbana e na mobilidade ativa do município de Campo Novo do Parecis – MT. Como procedimentos metodológicos foram



adotados a revisão bibliográfica, pesquisa documental, trabalho de campo com visitas *in loco*. Como estratégia, os dados qualitativos foram discutidos por meio da análise de conteúdo e da triangulação, sendo elaborados mapas e quadros de análise para a sistematização e interpretação das informações.

A revisão bibliográfica e documental proporcionou embasamento teórico sobre a mobilidade urbana e o efeito barreira, além da contextualização da história da cidade, da BR-364 e de dados socioeconômicos. Esse levantamento foi realizado por meio da análise da literatura científica, em teses, dissertações, artigos, livros, leis, relatórios, mapas cartográficos, jornais e fotografias antigas, obtidos por meio de sites, repositórios, órgãos federais, estaduais e municipais como por exemplo IBGE, DNIT e prefeitura.¹

Com o estudo de campo foi possível o reconhecimento da área estudada e os levantamentos físicos e ambientais por meio da observação sistemática *in loco* e do uso de ferramentas como Google Earth e o sistema de georreferenciamento WcoGeo para coleta de mapas digitais. A área de estudo (fig. 01) compreende 3 km (três quilômetros) de extensão inserida no perímetro urbano da cidade de Campo Novo do Parecis, delimitado entre a Avenida Florianópolis (MT-235) e a Avenida Mandacaru.

A coleta de dados foi realizada em horários de maior fluxo no período diurno, de segunda a sexta-feira (às 6h30, 11h e 17h) entre os meses de junho a agosto, além de um dia por mês no período noturno (19:30h). Esses meses coincidem com o período de colheita na região; portanto, as análises consideraram explicitamente a influência sazonal do escoamento agrícola, que eleva o tráfego de veículos de carga e pode afetar os padrões de mobilidade observados. A justificativa para a escolha da BR-364 aborda o fato de a rodovia estar localizada no eixo central da malha urbana de Campo Novo do Parecis desde sua fundação. Sua configuração impõe-se como uma barreira física que divide a cidade, ao mesmo tempo em que exerce papel estratégico nas conexões locais e intermunicipais.

¹ A pesquisa enfrentou limitações metodológicas devido à escassez de dados preexistentes fornecidos pelos órgãos públicos sobre o município. Além disso, Campo novo também não possui plano de mobilidade urbana nem mapeamento das infraestruturas existentes, o que atrasou o processo de levantamento de dados.



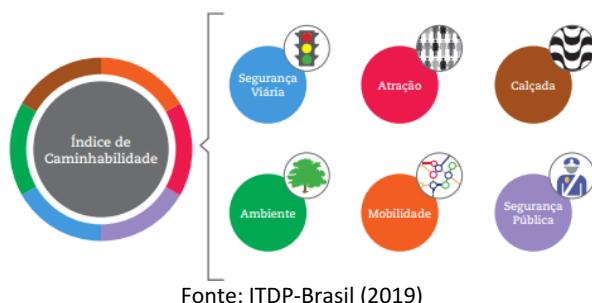
Figura 01 - Área de Estudo – Raio de 1,5 km



Fonte: Elaborado pela Autora (2025)

Com base nos dados coletados, foi realizada uma análise crítica da mobilidade urbana na BR-364 e em seu entorno. A avaliação utilizou o Índice de Caminhabilidade (IC), elaborado pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP-Brasil) (fig. 02) em parceria com o Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH), fundamentado nos trabalhos de Barbosa (2016) e Andrade et al. (2017). Para o estudo, foram selecionados seis critérios relacionados ao transporte, considerados mais adequados ao escopo da pesquisa: segurança viária, atratividade, calçadas, ambiente, mobilidade e segurança pública.

Figura 02 - Área de Estudo – Raio de 1,5 km



Fonte: ITDP-Brasil (2019)

Como resultado, a pesquisa busca entender de que forma a infraestrutura existente, aliada a uma barreira física urbana, impacta a mobilidade ativa, a paisagem e a qualidade de vida da população. Com isso, busca-se gerar *insights* relevantes para orientar recomendações e diretrizes que promovam a mobilidade, contribuindo para futuros projetos e políticas públicas.



4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

4. 1 A cidade de Campo Novo do Parecis

A região onde atualmente se localiza Campo Novo do Parecis foi originalmente habitada por povos indígenas, os Paresí ou Halití-Paresí². Durante o século XVIII, integrou a configuração geográfica de Diamantino (MT) e posteriormente se tornou distrito até julho de 1988 quando conquistou sua emancipação político-administrativa (Oliveira, 2018). O passado e o presente deste município estão diretamente ligados a estes povos originários assim como à colonização agrícola, neste sentido, faz-se necessário situar este processo no contexto histórico em que se desenvolveu. Como explicam Santos e Seluchinesk (2017), no ano de 1907 foi criado o projeto denominado Comissão de Linhas Telegráficas e Estratégicas de Mato Grosso e Amazonas. Nesta época o governo republicano buscava assegurar a comunicação da capital Rio de Janeiro estabelecendo vigilância nas regiões de fronteira.

(...) a instalação do telégrafo não representava somente facilitação das comunicações entre as regiões brasileiras... construir as linhas telegráficas significava penetrar, conquistar o território brasileiro, definir as fronteiras, conhecer os povos que habitavam as regiões mais longínquas, e, com isso, indicou-se o Mato-grossense Cândido Mariano Rondon, para dirigir os trabalhos pelo sertão (Santos; Seluchinesk, 2017, p.176).

A Companhia de Rondon instalou duas estações telegráficas no território onde hoje se situa Campo Novo do Parecis, a primeira chamada “estação Parecis” e a segunda “Ponte de Pedra”, estas com sede instaladas nas próprias aldeias com intuito de utilizar a mão de obra indígena, beneficiando-se da boa relação estabelecida por Rondon com o grupo Paresí. (Santos; Seluchinesk, 2017, p.176; Povo Halití-Paresí, 2019). Portanto, Cândido Rondon teve papel fundamental no desenvolvimento deste território, contribuindo significativamente na ampliação da presença do Estado nesta região.

A partir da década de 1930, desde a Era Vargas (1930-1945), passando pelos governos eleitos de Gaspar Dutra (1946-1950), Getúlio Vargas (1951-1954), Juscelino Kubitschek (1956-1960), até o regime militar de 1964 a 1985, diversos planos estratégicos para ocupação do território amazônico foram desenvolvidos (Medeiros, 2016). Esta política desenvolvimentista tinha como um dos objetivos assegurar a soberania nacional, o lema era “Integrar para não Entregar”, pois havia a preocupação de perda de território com baixa densidade³ para nações estrangeiras. Deste modo, era fundamental acelerar o fluxo migratório para o interior do país. A “Marcha para o Oeste” era o slogan deste discurso que buscava povoar os sertões do Oeste

² De acordo com Povo Haliti-Paresí (2019), o grupo de indígenas ficou conhecido como “Parecis”, mas a autodenominação é Haliti e na ortografia atual se usa Haliti-Paresí (o ser humano verdadeiro).

³ Conforme Barrozo (1992), na Amazônia mato-grossense haviam imensas áreas devolutas, com população rarefeita: caboclos, índios, garimpeiros, seringueiros, caçadores e pequenos agricultores tradicionais. A partir da década de setenta pequenos e grandes proprietários vieram “convocados” pelo governo federal para “colaborar” na ocupação e desenvolvimento da Amazônia.



Brasileiro, ocupando os “vazios demográficos” e também absorvendo os excedentes populacionais de outras regiões do país (Barrozo, 1992; Medeiros, 2016; Oliveira, 2018).

Nos anos 1960, símbolos deste projeto de interiorização foram a transferência da Capital federal, a construção de Brasília e o início das obras de grandes rodovias inter-regionais, como por exemplo a BR-364 que liga Cuiabá-MT a Porto Velho-RO. Neste período a ocupação regional se adensou, praticada por empresas agropecuárias, mineradoras, madeireiras e projetos de colonização o que gerou também frequentes conflitos com a população indígena (Barrozo, 1992; Povo Haliti-Pareci, 2019; Fay; Mafalda; Teixeira, 2006).

Segundo Fay, Mafalda e Teixeira (2006), na década de 1970, período em que se buscava incentivar o avanço das fronteiras agrícolas brasileiras, foram feitas aberturas de fazendas na região que era conhecida como Sucuruina II, o que gerou um intenso fluxo de migrantes sulistas a partir de 1974. No ano de 1978 foi escolhido o nome Campo Novo para a localidade e em 1987, ano anterior a sua emancipação foi definido o nome de Campo Novo do Parecis. A formação do espaço urbano começou a se desenhar em 1980 e foi impulsionado pela instalação da primeira empresa na região, a Cooperativa Agrícola de Produtores de Cana de Campo Novo do Parecis Ltda. (Coprodia), que foi importante para a industrialização da safra de cana-de-açúcar, produzindo álcool hidratado (Fay; Mafalda; Teixeira, 2006; Marta, 2018). Como relata Fay, Mafalda e Teixeira (2006), para que a empresa pudesse ser construída e funcionasse, era necessário que os cooperados tivessem suas terras documentadas pelo INCRA, portanto foram entregues os títulos definitivos de uma área de 300 hectares.

O centro urbano de Campo Novo do Parecis está localizado a uma distância de aproximadamente 400 km da capital Cuiabá e situado na região noroeste do Estado de Mato Grosso, sendo ladeado por grandes propriedades rurais com produção voltada para o mercado internacional (Oliveira, 2018).



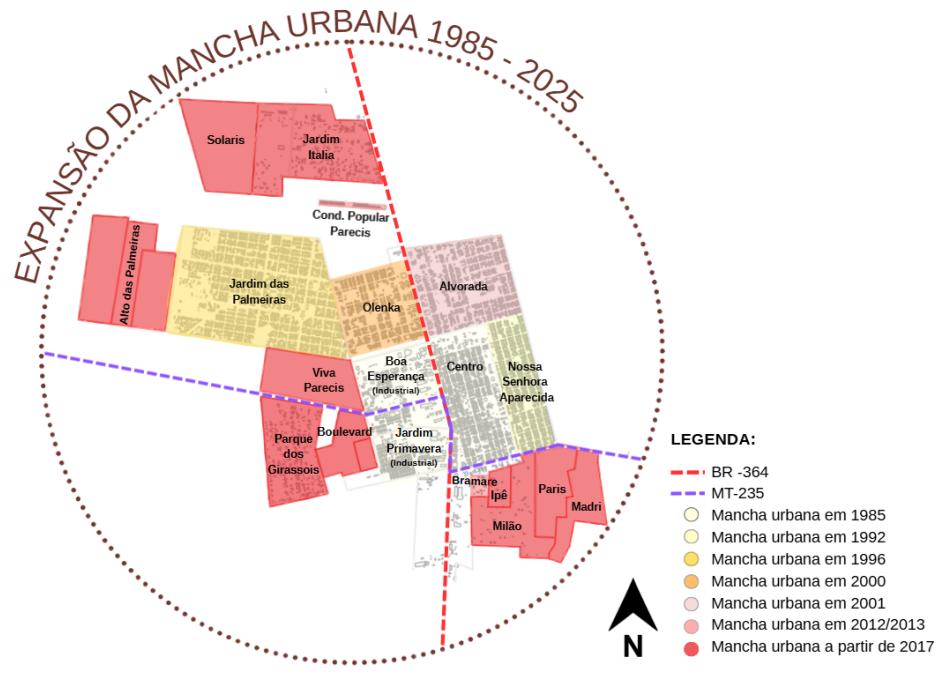
Figura 03 - Localização de Campo Novo do Parecis - MT



Fonte: Elaborado pela Autora (2025)

Conforme dados do IBGE de 2022, a população de Campo Novo do Parecis (Fig. 03) foi estimada em 50.033 habitantes para o ano de 2024, sendo considerada uma cidade de pequeno porte. Nos últimos anos, a cidade tem vivenciado uma rápida expansão urbana, marcada pela dispersão do tecido urbano em direção a áreas mais afastadas do centro consolidado. De acordo com dados da prefeitura municipal, desde o ano 1985, foram aprovados 30 loteamentos, sendo que a maioria destes, 22 empreendimentos, são recentes e implantados a partir do ano de 2017. Neste contexto vale destacar que o maior número de imóveis está concentrado no Bairro Jardim das Palmeiras (fig. 04). Esta tendência de crescimento voltado para essa região evidencia o distanciamento desses loteamentos do centro, incentivando o uso do transporte individual e agravando os desafios da mobilidade urbana.

Figura 04 – Expansão da Mancha Urbana e Localização dos Bairros e da BR-364

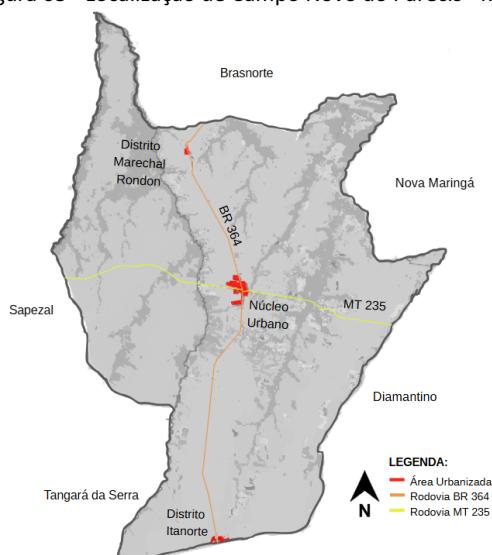


Fonte: Elaborado pela Autora (2025)

4.2 A BR-364

A BR- 364 é uma das rodovias federais mais importantes do Brasil pois se estabeleceu como um corredor logístico que conecta diversas regiões. (fig. 05)

Figura 05 - Localização de Campo Novo do Parecis - MT



Fonte: Elaborado pela Autora (2025)



Por meio dela, o Centro-Oeste escoa sua produção agrícola, tanto para o abastecimento interno do país quanto para exportação de *commodities*. Segundo Mendes (2025):

Ela liga o sudeste ao extremo norte do país, sendo fundamental para o transporte de pessoas, alimentos, combustíveis e mercadorias, especialmente para as regiões Centro-Oeste e Norte. A BR-364 é uma rodovia federal de pista simples em boa parte de sua extensão, que começa em Limeira (SP) e termina em Mâncio Lima (AC), quase na fronteira com o Peru. Ela corta sete estados brasileiros e é considerada estratégica para o desenvolvimento da região Norte, pois conecta estados isolados aos grandes centros produtores e consumidores (Mendes, 2025).

No contexto do município de Campo Novo do Parecis, a BR-364, antiga MT-170, segue em seu perímetro urbano, sendo mais conhecida como Avenida Olacyr Francisco de Moraes. A pavimentação de uma das pistas teve início em 1994, sob responsabilidade do governo estadual, e, em 2003, foi iniciado o processo de duplicação da via. (fig. 06)

Figura 06 – (a) Avenida Olacir sem asfalto em 1994 (b) Avenida Olacir pavimentada em 1996 (c) Recorte de Jornal 1993 (d) Recorte de Jornal 2003



Fonte: Arquivo da Secretaria de Cultura de Campo Novo do Parecis (2025)

Estas obras de pavimentação representaram um marco para o desenvolvimento regional, pois contribuíram para a melhoria da qualidade de vida da população, além de impulsionar a economia local devido à ampliação da rota de escoamento. A via de tráfego se estabeleceu como um elemento essencial na composição do núcleo urbano, pois atravessa o eixo central da cidade, estando presente desde a fundação do município. No entanto, esta separação do tecido urbano configurou-se como uma barreira física que impede a sua expansão de forma contínua, dificulta a integração intraurbana e compromete a fluidez dos deslocamentos na cidade. Essa ruptura na malha urbana, fragmentando os dois lados da cidade, é causada principalmente pelo intenso fluxo de veículos, tanto particulares quanto de cargas, impulsionado pelas atividades do agronegócio e pela dispersão urbana da cidade, o que favorece



o uso de transporte motorizado. Nesse contexto, torna-se fundamental a análise física e socioambiental por meio do método de Índice de Caminhabilidade da BR-364 no trecho urbano, a fim de verificar seus impactos sobre a mobilidade ativa no município.

4.3 Índices de Caminhabilidade

4.3.1 Segurança viária

- Fluxo de trânsito

Durante o estudo de campo, foram realizadas observações diretas com foco nas características físicas da rodovia e no comportamento do tráfego ao longo do seu percurso. Um dos principais aspectos verificados foi o intenso fluxo de veículos automotores. De acordo com o Plano Nacional de Contagem de Tráfego (PNCT), programa desenvolvido pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) com o objetivo de monitorar o comportamento do tráfego nas rodovias federais brasileiras a Variação do Volume Médio Mensal (VMDm) de automóveis no trecho localizado no quilômetro 895 (Distrito de Itamarati), no mês de abril de 2025, foi de aproximadamente 1.824 veículos. É importante destacar que esse volume corresponde apenas ao tráfego intermunicipal, não incluindo o fluxo interno do município.

No ano de 2010 Campo Novo apresentava uma frota de 8.384 veículos (conforme categorias do IBGE: automóveis, caminhão, caminhonete, camioneta e motocicleta) quando a população totalizava 27.577 habitantes. Em 2024 estes valores representam 24.779 na frota de veículos e 50.033 habitantes. Nesse espaço de tempo de 14 anos, enquanto a população cresceu 81,4%, a frota aumentou em 195,5% (IBGE, 2022; IBGE 2010). Esses levantamentos revelam a disparidade existente, e a predominância do automóvel na cidade, indícios de que é preciso intervir e estimular a mobilidade urbana de formas variadas. Atualmente, o tráfego viário local é predominantemente composto por veículos de carga, seja em trânsito ou estacionados. A presença desses veículos, devido às suas grandes dimensões e menor velocidade, impacta significativamente a paisagem urbana e contribui para a lentidão do fluxo viário. (Fig. 07)

Figura 07 - Intenso Fluxo de veículos de carga



Fonte: Acervo da Autora (2025)

Além deles, há intensa circulação de motocicletas, automóveis, veículos mistos, como caminhonetes e utilitários, e ônibus de transporte coletivo (representados por ônibus escolares e ônibus de empresas privadas de fluxo intramunicipal). Esses veículos configuraram um fluxo mais rápido, porém de alto impacto no trânsito, especialmente nos horários de pico. Paralelamente



ao tráfego motorizado, destaca-se o deslocamento ativo, com a presença expressiva de pedestres e ciclistas na área de estudo (fig. 08). Esses usuários utilizam a rodovia como via de travessia, tanto em direção ao centro consolidado da cidade quanto no sentido contrário.

Figura 08- Pedestres e ciclistas na BR-364



Fonte: Acervo da Autora (2025)

O uso desta rodovia está associado, portanto, a duas funções principais. A primeira refere-se ao tráfego intermunicipal de veículos pesados, que utilizam a via como rota de passagem, acessando a cidade por meio da BR-364 (no sentido Norte-Sul) e da MT-235 (no sentido Leste-Oeste). A segunda função está relacionada ao deslocamento interno, motorizado e ativo, essencial para conexão entre diferentes regiões da cidade. Dessa forma, fica evidente o papel da rodovia como eixo estruturador, atendendo a diversos modos de transporte e sendo fundamental para dinâmica urbana do município.

- Infraestrutura Viária

Para a análise da infraestrutura da BR-364 em seu trecho urbano central, foram observados os seguintes elementos: pavimentação, sinalização vertical e sinalização horizontal (especialmente as travessias de pedestres). Constatou-se que a rodovia, ao longo de sua extensão dentro do perímetro urbano analisado, encontra-se praticamente toda pavimentada com asfalto, excetuando-se um trecho da via marginal, que somam aproximadamente 550 metros, que de acordo com a Secretaria Municipal de Infraestrutura será finalizado no ano de 2025. De modo geral, o estado da pavimentação é considerado satisfatório, sem a presença de buracos, ondulações ou falhas estruturais relevantes.

Entretanto, a sinalização horizontal apresenta-se bastante deficiente. Em todo o perímetro analisado, foram identificados apenas dois pontos com indicação de travessia de pedestres. Contudo, as faixas encontram-se em condições precárias, com a pintura desgastada ou praticamente inexistente, o que reduz a visibilidade e compromete a segurança dos pedestres.



Figura 09 – (a) Faixas de pedestres com pintura deteriorada ou inexistente (b) Semáforo ainda ativo



Fonte: Acervo da Autora (2025)

Além disso, o único local anteriormente dotado de semáforo (sinalização vertical) para travessia segura foi desativado durante o período da pesquisa, agravando ainda mais a situação (fig. 09). Segundo o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN):

A sinalização semafórica tem por finalidade transmitir aos usuários a informação sobre o direito de passagem em interseções e/ou seções de via onde o espaço viário é disputado por dois ou mais movimentos conflitantes, ou advertir sobre a presença de situações na via que possam comprometer a segurança dos usuários (CONTRAN, 2022).

A retirada desse dispositivo compromete significativamente a segurança dos pedestres, que ficam sem alternativas adequadas para atravessar a rodovia. Relatos coletados durante o estudo, por meio das redes sociais, mostram que os moradores locais estão preocupados com esta realidade e reivindicam medidas urgentes do poder público para possibilitar condições mais seguras de travessia. Dados do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) apontam que nos seis primeiros meses de 2025, foram registradas seis ocorrências envolvendo ciclistas e pedestres no trecho analisado.⁴ O risco de acidentes aumenta quando o uso do solo e o sistema viário não são bem planejados. Para garantir a segurança dos pedestres, é essencial oferecer uma infraestrutura básica, como calçadas, ciclovias, travessias seguras e mecanismos eficazes de controle do tráfego.

4.3.2 Calçadas e Mobilidade

- Acessibilidade e Conectividade

A mobilidade urbana, principalmente a ativa, que permite deslocamentos mais sustentáveis, depende diretamente da qualidade da infraestrutura urbana. No entanto, a realidade observada na maioria das cidades revela a ausência de um planejamento voltado às demandas específicas dos pedestres e ciclistas. Durante o estudo na rodovia foram analisadas questões como a acessibilidade e conectividade, que são elementos fundamentais na composição de espaços públicos inclusivos. Com relação às calçadas foi possível observar que

⁴ Em contato com o SAMU não foram encontrados dados de ocorrências detalhadas (local e tipo de veículo) anteriores a junho de 2023 (data da implantação do semáforo).



apesar das suas grandes extensões (10 metros de largura), na maior parte da área de estudo, estas se encontram em condições ruins de trafegabilidade.

Os principais fatores que comprometem a sua eficiência são: pavimentação irregular ou inexistente, a falta de acessibilidade universal, a utilização para colocação de entulhos ou outros obstáculos, além do uso frequente para estacionamento de veículos nos comércios lindeiros. Desta forma, o deslocamento de pedestres e ciclistas se torna comprometido, fazendo com que muitas vezes estes tenham que se arriscar passando pelas vias de tráfego (fig. 10).

Figura 10- (a) e (b) Calçada sem pavimentação e acessibilidade (c) Obstáculos na calçada (d) Uso da calçada como estacionamento



Fonte: Acervo da Autora (2025)

Outro aspecto importante é a precariedade de locais que ofereçam uma travessia segura aos usuários, especialmente em cruzamentos onde o tráfego de veículos é intenso. Nestes locais, fica ainda mais evidente a necessidade de faixas de pedestres sinalizadas e equipamentos de controle do trânsito. No que se refere a mobilidade cicloviária o município apresenta um contexto de trechos fragmentados, sem conexão e continuidade, sendo que na área da rodovia é inexistente tanto em extensão quanto na travessia entre bairros. Segundo dados do IBGE 2022, somente 2,11% das vias são sinalizadas para bicicletas. Desta forma, o enorme número de usuários que utilizam este modal diariamente compartilha o espaço viário com veículos motorizados em alta velocidade, sem uma delimitação clara entre os modos de transporte, resultando em um local inseguro e propício para ocorrência de acidentes.

Portanto, as condições do espaço urbano impõem limitações ao acesso à cidade, especialmente para as parcelas mais vulneráveis da população. Isso resulta na produção de um ambiente urbano inseguro, segregador e desigual, que favorece os deslocamentos motorizados em detrimento de modos ativos. Tal cenário não apenas desestimula o caminhar e o uso da



bicicleta como meio de transporte cotidiano, mas também agrava os desafios da mobilidade urbana, contribuindo para o aumento dos congestionamentos e expondo os usuários a maiores riscos à sua integridade física.

4.3.3 Segurança pública e atração

- Iluminação

A iluminação pública desempenha um papel fundamental na promoção da segurança nos espaços urbanos, especialmente no que diz respeito à mobilidade por modos ativos. Em áreas onde essa infraestrutura é deficiente, os desafios enfrentados pelos usuários tornam-se significativamente maiores. Durante o levantamento noturno, observou-se uma considerável redução no fluxo de veículos e pessoas na BR-364. Nesses períodos, verificou-se a presença constante de caminhões estacionados ao longo da rodovia. A iluminação pública na via apresenta-se de forma irregular, com trechos bem iluminados intercalados por áreas de pouca visibilidade, o que compromete a segurança de motoristas, pedestres e ciclistas.

Figura 11- Predomínio de comércios e serviços na BR-364



Fonte: Elaborado pela Autora (2025)

Na rodovia nota-se a ausência de vida noturna, em grande parte devido ao predomínio de estabelecimentos comerciais e de serviços que funcionam exclusivamente no período diurno, evidenciando à escassez de usos diversificados (fig. 11). Essa configuração, aliada à iluminação insuficiente, torna os passeios públicos ainda mais inseguros para quem depende da mobilidade ativa no período noturno.

4.3.4 Ambiente (Dados socioambientais)

- População e demografia

De acordo com dados da Secretaria Municipal de Finanças, por meio do Relatório de Imóveis por Bairro, o Jardim das Palmeiras é atualmente o bairro com o maior número de construções no município de Campo Novo do Parecis, configurando-se como a região mais



populosa da cidade. No que diz respeito à renda, informações do Data MPE Brasil (2022) indicam que há uma disparidade na remuneração do mercado de trabalho local entre os gêneros, sendo que 31,6% são mulheres que possuem uma remuneração média de R\$ 2.845,12 e 68,4% são homens, com rendimento médio superior, de R\$ 3.857,99. Segundo informações da Secretaria Municipal de Assistência Social, o município conta com um total de 13.894 pessoas cadastradas no Cadastro Único para Programas Sociais (CadÚnico), sendo em sua maioria mulheres negras. Esta desigualdade social se reflete também na estrutura urbana da cidade. Observa-se que os bairros localizados no lado oposto ao centro, como Jardim das Palmeiras, Boa Esperança, Primavera e Girassóis, concentram a maior parte da população em situação de baixa renda.

Nota-se, portanto, que essa segregação socioespacial, reafirmada pela rodovia como uma barreira física, compromete diretamente o cotidiano desses moradores, dificultando o acesso equitativo a serviços públicos essenciais como educação, saúde e oportunidades de emprego, perpetuando o ciclo de vulnerabilidade. Neste contexto é essencial o desenvolvimento de políticas públicas voltadas ao transporte público de qualidade, ao fortalecimento da mobilidade, principalmente a ativa e a integração territorial, de forma a promover maior justiça social e direito igualitário à cidade.

- **Ambiental**

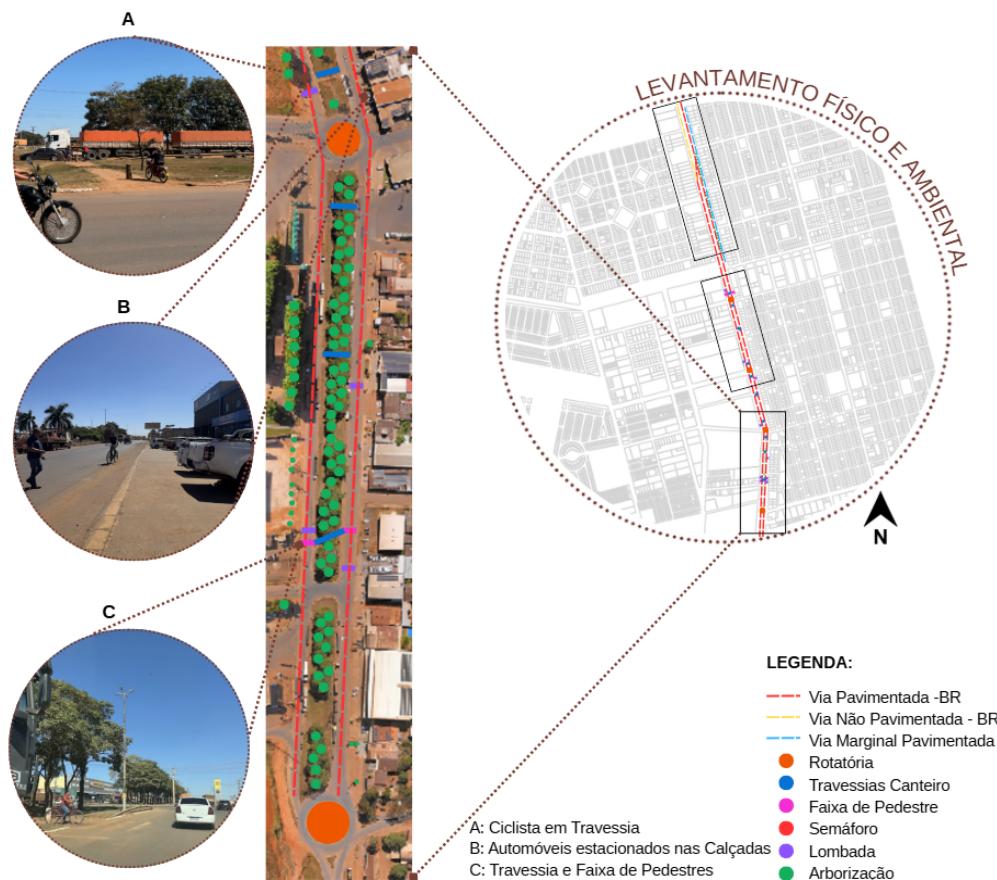
Devido ao intenso fluxo de veículos motorizados que circulam pela rodovia, torna-se evidente os impactos ambientais na região. Dentre os principais efeitos observados, destaca-se a poluição atmosférica, decorrente da emissão de gases poluentes, e a poluição sonora, provocada pelo elevado nível de ruídos dos automóveis. Durante o levantamento de campo, constatou-se também a ausência de arborização ao longo da rodovia. Nos 3 km analisados (de cada via) foram encontrados aproximadamente 1600 metros lineares de arborização nos canteiros e apenas 500 metros nas calçadas, considerando ambos os lados da via.

Diante deste cenário, os usuários dos modos ativos são os mais afetados, principalmente em regiões com alta incidência solar, como a nossa, onde a exposição prolongada pode causar desconforto térmico e problemas de saúde. A escassez de áreas verdes intensifica os efeitos da poluição, contribui para enchentes e no aumento das temperaturas locais, fenômeno conhecido como ilha de calor, comprometendo significativamente a qualidade ambiental do espaço urbano.



4.3.5 Síntese dos Resultados – figuras 12 e 13

Figura 12 - Levantamento físico e ambiental



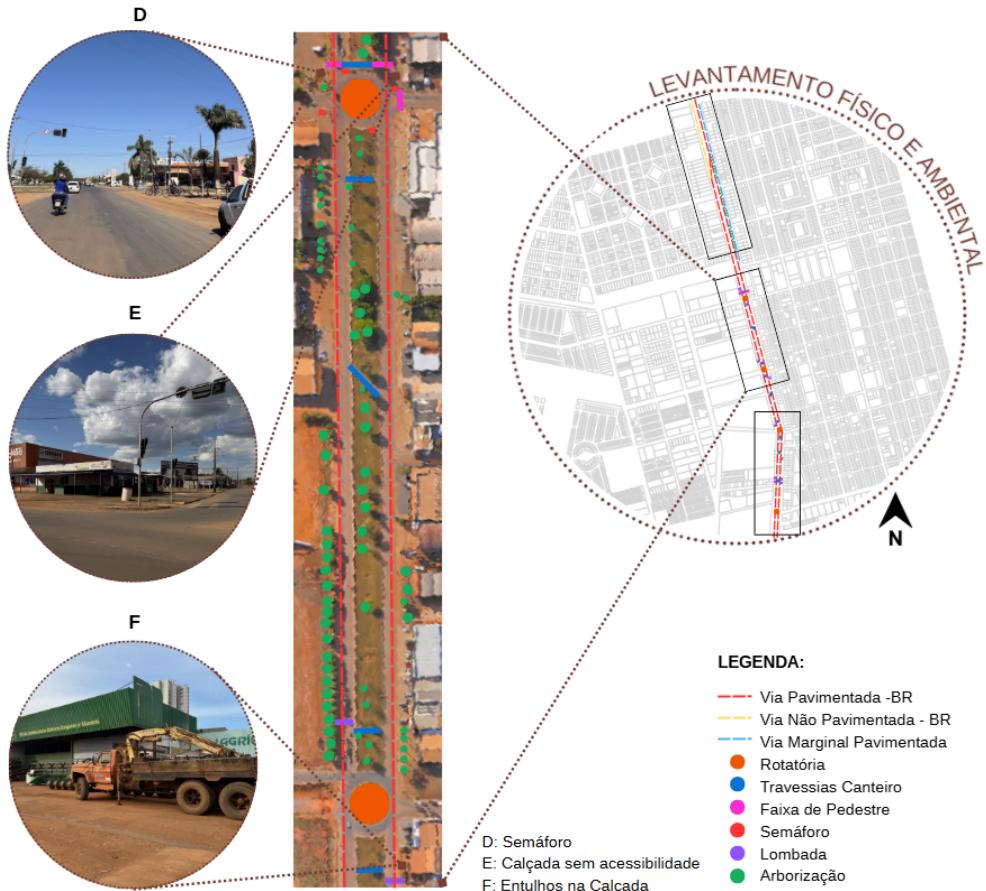


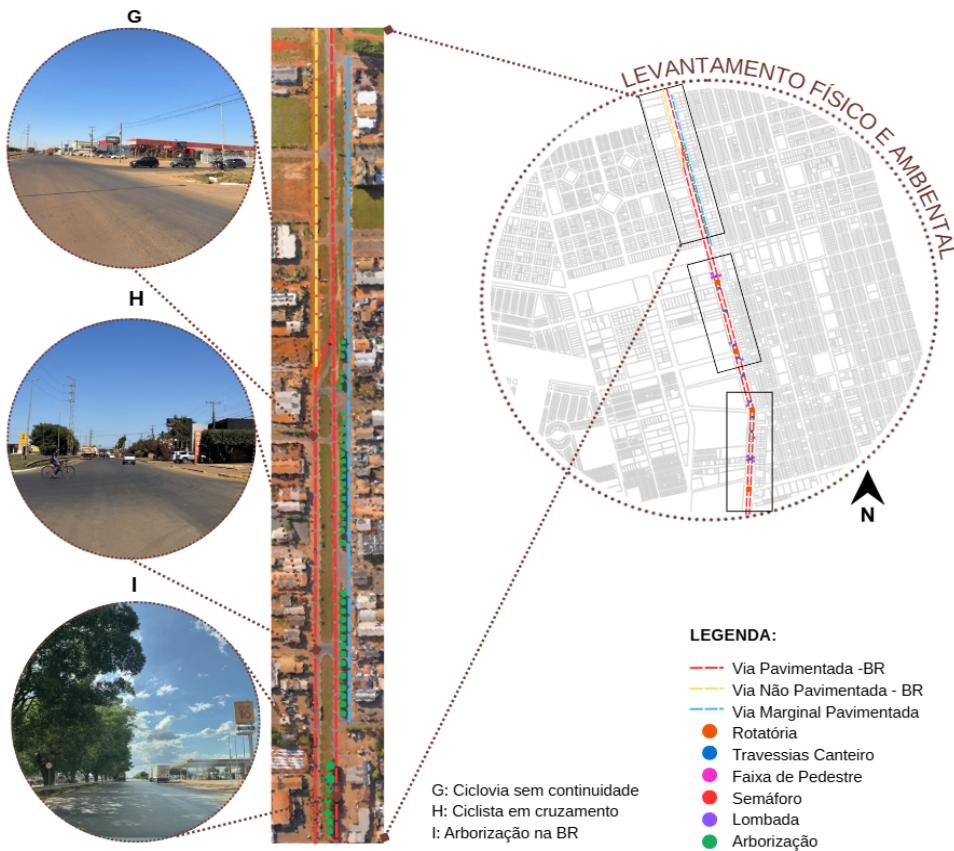
Periódico Técnico e Científico Cidades Verdes

Technical and Scientific Journal Green Cities

ISSN 2317-8604 Suporte Online / Online Support

Edição em Português e Inglês / Edition in Portuguese and English - Vol. 13, N. 45, 2025





Fonte: Elaborado pela Autora (2025)

Figura 13 - Quadro de análise (Pontos positivos e negativos)



Critério	Pontos Positivos	Pontos Negativos
Segurança viária	Pavimentação da via em boas condições	Faixa de pedestres insuficientes
		Faixa de pedestres apagadas
		Ausência de travessias seguras
		Retirada do semáforo para travessia de pedestres
		Alta velocidade dos veículos
		Veículos de cargas estacionados obstruindo a visibilidade
Atratividade	Presença de comércios e serviços	Pouca diversidade de usos
	Presença de pessoas no período diurno	Espaços pouco convidativos; falta de áreas de permanência e lazer.
Calçadas	Largura boa	Irregularidades, buracos e falta de padronização
		Falta de pavimentação
		Ausência de acessibilidade
		Automóveis ocupando a calçada
Ambiente		Poluição sonora
		Poluição visual
		Pouca arborização
		Sombreamento nas calçadas praticamente inexiste
Mobilidade		Falta de infraestrutura para pedestres
		Inexistência de infraestrutura para ciclistas
		Inexistência de transporte coletivo
		Ausência de travessias seguras
Segurança pública	Monitoramento pontual por câmeras	Sensação de insegurança
		Iluminação noturna não satisfatória

Fonte: Elaborado pela Autora (2025)

5 CONCLUSÃO

O diagnóstico realizado indica que a BR-364, no trecho estudado, funciona simultaneamente como eixo de conectividade regional e como barreira urbana que compromete a caminhabilidade, a segurança de deslocamentos ativos e a qualidade ambiental do entorno (figuras 12 e 13). O Índice de Caminhabilidade e as observações de campo mostram pontos positivos como pavimentação de qualidade, calçadas largas e presença de uso de comércios e serviços com atratividade para o período diurno, mas também apontam pontos negativos como a descontinuidade das calçadas, falta de acessibilidade, inexistência de ciclovias e transporte coletivo, a ausência de travessias seguras, velocidades incompatíveis com modos não motorizados, falta de arborização, entre outros.

Para transformar esse diagnóstico em ações efetivas, propõe-se um conjunto de intervenções priorizadas: 1. curto prazo: restabelecer travessias seguras em pontos críticos como cruzamentos visando o aumento da conectividade entre as áreas, sinalizar adequadamente e instalar medidas moderadoras de tráfego como lombadas táticas ou faixas elevadas; 2. médio prazo: implantar ciclovias ou ciclofaixas contínuas e garantir acessibilidade universal nas calçadas ampliando a continuidade e promovendo sua desobstrução; 3. longo prazo: estruturar um corredor verde (arborização dos canteiros e calçadas) que reduza os



impactos do efeito barreira e melhore serviços ambientais, associado a medidas de requalificação paisagística e drenagem sustentável.

Essas ações demandam articulação entre Prefeitura Municipal, incluindo Departamento Municipal de Trânsito, DNIT e a comunidade local, com monitoramento por indicadores (pontuação do Índice de Caminhabilidade, contagens de pedestres/ciclistas, registros de acidentes) para avaliar impacto e ajustar projetos. A adoção de intervenções de baixo custo e alto impacto nas fases iniciais pode criar aceitação social e liberar consensos para investimentos maiores. Finalmente, recomenda-se que futuros estudos incorporem avaliações participativas que incluam as comunidades para garantir soluções democráticas e efetivas. Promover espaços urbanos seguros, vibrantes e planejados sob a ótica da escala humana é essencial para o combate às mudanças climáticas, a redução das desigualdades sociais e o desenvolvimento de cidades mais justas e sustentáveis.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANCIAS, Paulo Rui; BONIFACE, Sadie; DHANANI, Ashley; MINDELL, Jennifer S.; GROCE, Nora Ellen. Urban transport and community severance: Linking research and policy to link people and places. *Journal of Transport and Health*, v. 3, n. 3, p. 268-277, set. 2016. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140516302171?via%3Dihub>. Acesso em: 18 ago. 2025.
- ANDRADE, Victor; LINKE, Clarisse Cunha; HOPPE, Danielle; RIBEIRO, Gustavo. Índice de caminhabilidade: avaliação na escala do bairro. In: ANDRADE, V.; LINKE, C. C. (Orgs.). *Cidades de Pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo*. Rio de Janeiro: Babilônia Cultura Editorial, 2017. p. 147-160. Disponível em: https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2018/12/Cidades-de-pedestres_FINAL_CCS.pdf. Acesso em: 18 ago. 2025.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). *Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Públicos – SIMOB/ANTP: Relatório Geral 2018*. 2020. Disponível em: <https://files.antp.org.br/simob/sistema-de-informacoes-da-mobilidade--simob--2018.pdf>. Acesso em: 13 jul. 2025.
- BARBOSA, Verônica Vaz Oliveira. *Avaliação da caminhabilidade no entorno de estações da Linha 1 do Metrô de Salvador*. 2016. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2016. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/handle/ri/21554>. Acesso em: 16 ago. 2025.
- BARBOSA, Verônica Vaz Oliveira. Caminhabilidade, o que é?. *ArchDaily Brasil*, 2022. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/982710/caminhabilidade-o-que-e>. Acesso em: 16 ago. 2025.
- BARROZO, João Carlos. *Exploração e escravidão nas agropecuárias da Amazônia Mato-Grossense*. 1992. 189 f. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1992. Disponível em: <https://repositorio.unicamp.br/acervo/detalhe/48913>. Acesso em: 18 jul. 2025.
- BERNARDES, Antonio Henrique; SOUZA, Marcos Timóteo Rodrigues. Acessibilidade e Efeito Barreira na Periferia de Cidades Médias. *Revista de Geografia (Recife)*, v. 34, n. 1, p. 230-250, abr. 2017. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistageografia/article/view/229193/23583>. Acesso em: 18 ago. 2025.
- BOARETO, Renato. A política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis. *Revista Ciência & Ambiente*, Santa Maria, n. 37, p. 74-92, 2008. Disponível em: <https://cienciaeambiente.com.br/shared-files/2062/?073-092.pdf>. Acesso em: 16 ago. 2025.
- BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 16 ago. 2025.
- CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPO NOVO DO PARECIS. *História*. Campo Novo do Parecis, MT: Câmara Municipal, 2025. Disponível em: <https://www.camponovodoparecis.mt.leg.br/institucional/historia>. Acesso em: 12 jul. 2025.
- COMMODITIES. In: DICIONÁRIO Online de Português. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/commodities/>. Acesso em: 18 jul. 2025.
- CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). *Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito: Sinalização Semafórica*. Brasília: DENATRAN, 2014. v. 5. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/educacao/publicacoes/manual_voltar_2.pdf. Acesso em: 13 jul. 2025.
- DATA MPE BRASIL. *Campo Novo do Parecis*. 2022. Disponível em: <https://datampe.sebrae.com.br/profile/geo/campo-novo-do-parecis>. Acesso em: 12 jul. 2025.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). *Plano Nacional de Contagem de Tráfego*. 2023. Disponível em: <https://servicos.dnit.gov.br/dadospnt/mapa>. Acesso em: 13 jul. 2025.
- FAY, Maria das Graças de Souza; MAFALDA, Angelita Nirvane Hoppen Ratz; TEIXEIRA, Sandra Josefina Paim. *Revivendo Campo Novo do Parecis*. Tangará da Serra: São Francisco, 2006.
- GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- GEHL, Jan; SVARRE, Birgitte Bundesen. A dimensão humana: uma abordagem sustentável do planejamento urbano. In: ANDRADE, V.; LINKE, C. C. (Orgs.). *Cidades de Pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo*. Rio de Janeiro: Babilônia Cultura Editorial, 2017. p. 13-17. Disponível em: https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2018/12/Cidades-de-pedestres_FINAL_CCS.pdf. Acesso em: 30 ago. 2025.



INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Campo Novo do Parecis: Frota de Veículos, 2010.** Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mt/campo-novo-do-parecis/pesquisa/22/28120?ano=2010>. Acesso em: 12 jul. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Campo Novo do Parecis: Frota de Veículos, 2022.** Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mt/campo-novo-do-parecis/pesquisa/22/28120?ano=2022>. Acesso em: 12 jul. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Campo Novo do Parecis: Produção Agrícola Municipal 2023.** Rio de Janeiro: IBGE, 2024. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mt/campo-novo-do-parecis/pesquisa/14/10193?tipo=ranking&indicador=10368>. Acesso em: 12 jul. 2025.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP). **Índice de caminhabilidade: ferramenta versão 2.0.** Rio de Janeiro: ITDP Brasil, 2019. Disponível em: https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2019/05/Caminhabilidade_Volume-3_Ferramenta-ALTA.pdf. Acesso em: 18 ago. 2023.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

MARTA, José Manuel C. Economia no Mato Grosso Contemporâneo. In: RODRIGUES, Cândido; JOANONI NETO, Vitale (Orgs.). **Nova história do Mato Grosso contemporâneo.** Cuiabá: Ed. UFMT, 2018. p. 433-460.

MEDEIROS, Rodrigo Augusto Lima. Governo da natureza (parte II): a construção de uma Amazônia geopolítica. **Universitas JUS**, v. 27, n. 1, p. 143-161, 2016. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/304661962_Governo_da_natureza_parte_II_a_construcao_de uma_A_mazonia_geopolitica. Acesso em: 18 jul. 2025.

MENDES, Callebe. BR 364 – tudo sobre a rodovia JK: situação, cidades, pedágios e mais!. **Blog Usezapay**, 2025. Disponível em: <https://blog.usezapay.com.br/transito/br-364>. Acesso em: 18 jul. 2025.

MOBILIDADE. In: DICIO: Dicionário Online de Português. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/mobilidade/>. Acesso em: 16 ago. 2025.

MOUETTE, Dominique. **Os pedestres e o efeito barreira.** 1998. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3138/tde-11042025-071824/publico/DominiqueMouetteTESE.pdf>. Acesso em: 18 ago. 2025.

NAÇÕES UNIDAS BRASIL. **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.** 2025. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/11>. Acesso em: 13 jul. 2025.

OLIVEIRA, Carlos Edinei. Fronteiras diversas em regiões de colonização recente: Tangará da Serra, Campo Novo do Parecis e Sapezal. In: RODRIGUES, Cândido; JOANONI NETO, Vitale (Orgs.). **Nova história do Mato Grosso contemporâneo.** Cuiabá: Ed. UFMT, 2018. p. 259-289.

POVO HALTI-PARESI. **Plano de Gestão Territorial e Ambiental Haliti-Paresi.** Cuiabá: Operação Amazônia Nativa – OPAN, 2019. Disponível em: https://amazonianativa.org.br/wp-content/uploads/2021/08/PGTA_Haliti-Paresi_2019.pdf. Acesso em: 18 jul. 2025.

SANTOS, Rudinei Maria; SELUCHINESK, Rosane Rosa Duarte. Estação Parecis: território de fronteiras e memórias. **Revista Humanidades e Inovação**, v. 4, n. 3, p. 174-186, 2017.

SPECK, Jeff. **Cidades caminháveis: como o design urbano pode salvar a vida das pessoas.** Tradução de Alexandre Salvaterra. São Paulo: Perspectiva, 2016.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Transporte e meio ambiente. In: **Transporte e meio ambiente.** São Paulo: ANTP, 2005. (Série Cadernos Técnicos, v. 6). p. 10-25. Disponível em: <https://web.bnDES.gov.br/bib/jspui/handle/1408/15422>. Acesso em: 18 ago. 2025.



DECLARAÇÃO

CONTRIBUIÇÃO DE CADA AUTOR

Ao descrever a participação de cada autor no manuscrito, utilize os seguintes critérios:

- **Concepção e Design do Estudo:** Vanessa Knutzen Lourenço e Érica Lemos Gulinelli
 - **Curadoria de Dados:** Vanessa Knutzen Lourenço
 - **Análise Formal:** Vanessa Knutzen Lourenço
 - **Aquisição de Financiamento:** não há
 - **Investigação:** Vanessa Knutzen Lourenço
 - **Metodologia:** Vanessa Knutzen Lourenço e Érica Lemos Gulinelli
 - **Redação - Rascunho Inicial:** Vanessa Knutzen Lourenço
 - **Redação - Revisão Crítica:** Vanessa Knutzen Lourenço, Gisele Carignani e Érica Lemos Gulinelli
 - **Revisão e Edição Final:** Gisele Carignani e Érica Lemos Gulinelli
 - **Supervisão:** Érica Lemos Gulinelli
-

DECLARAÇÃO DE CONFLITOS DE INTERESSE

Eu/Nós, Vanessa Knutzen Lourenço, Érica Lemos Gulinelli e Gisele Carignani declaramos que o manuscrito intitulado "**BR-364 em Campo Novo do Parecis-MT: Os impactos da rodovia na paisagem urbana e na mobilidade ativa**":

1. **Vínculos Financeiros:** Não possui vínculos financeiros que possam influenciar os resultados ou interpretação do trabalho.
 2. **Relações Profissionais:** Não possui relações profissionais que possam impactar na análise, interpretação ou apresentação dos resultados.
 3. **Conflitos Pessoais:** Não possui conflitos de interesse pessoais relacionados ao conteúdo do manuscrito.
-