



CICLOVIA DA AVENIDA BLUMENAU: MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E QUALIDADE DE VIDA EM SORRISO (MT)

Thiago Bottega Volpato ¹
Beatriz de Azevedo do Carmo ²
Judite de Azevedo do Carmo ³

RESUMO

Este trabalho analisa a ciclovia Genoíno Spenassatto, situada na Avenida Blumenau, em Sorriso (MT), a partir de pesquisa bibliográfica e de campo, averiguando como essa infraestrutura contribui para a acessibilidade, segurança e convivência nos espaços públicos. Os resultados indicam que, além de incentivar o uso da bicicleta e a prática de atividades físicas, a ciclovia proporciona conforto e interação social, especialmente no período noturno, devido às condições climáticas locais e à presença de mobiliário urbano adequado. Contudo, foram identificados desafios como o descarte irregular de resíduos, poluição sonora e ausência de sanitários, revelando a necessidade de ações integradas de planejamento, gestão e educação urbana. Conclui-se que a ciclovia representa um avanço importante, mas que sua expansão e integração com outras áreas da cidade são essenciais para fortalecer sua função social e ambiental.

Palavras-chave: Mobilidade urbana, Planejamento urbano, Cidades sustentáveis.

ABSTRACT

This study analyzes the Genoíno Spenassatto bike lane, located on Blumenau Avenue in Sorriso (MT), as a strategic element in promoting sustainable urban mobility and quality of life. Based on bibliographical and field research, it investigates how this infrastructure contributes to accessibility, safety, and social interaction in public spaces. The results indicate that, in addition to encouraging bicycle use and physical activity, the bike lane provides comfort and social engagement, especially during nighttime, due to local climatic conditions and the presence of adequate urban furniture. However, challenges such as irregular waste disposal, noise pollution, and the lack of public restrooms were identified, revealing the need for integrated planning, management, and urban education actions. It is concluded that the bike lane represents an important advancement, but its expansion and integration with other areas of the city are essential to strengthen its social and environmental role.

Keywords: Urban Mobility, Urban Planning, Sustainable Cities.

INTRODUÇÃO

¹ Mestrando do Curso de Geografia da Universidade do Estado de Mato Grosso - UNEMAT, campus de Cáceres, Bolsista CAPES. e-mail: thiago.bottega@unemat.br;

² Doutoranda em Geografia pela Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP, campus Campinas, e professora interina do curso de licenciatura em Geografia da Universidade do Estado de Mato Grosso -UNEMAT, campus de Sinop, e-mail: beatriz.carmo@unemat.br;

³ Doutora em Geografia pela Universidade Estadual Paulista – UNESP, campus Rio Claro, professora adjunta da Universidade do Estado de Mato Grosso – UNEMAT, campus Sinop e do Programa de Pós-graduação em Geografia, UNEMAT, campus de Cáceres, e-mail: judite.carmo@unemat.br.



A partir da década de 1960, o Brasil passou por um acelerado processo de urbanização, que deu origem a desafios significativos para a mobilidade nas cidades. Conforme apontam Vasconcellos *et al.* (2011), esse crescimento urbano foi acompanhado por sistemas de mobilidade caracterizados por baixa qualidade e elevados custos, resultando em impactos negativos tanto para os indivíduos quanto para a sociedade, especialmente nas esferas econômica e ambiental.

Entre as transformações estruturais mais relevantes, destaca-se, em consonância com o autor anteriormente citado, a redução no uso do transporte público em contraposição ao aumento da utilização de automóveis particulares. Essas mudanças trouxeram consequências expressivas, como o aumento dos gastos dos usuários, maior consumo de energia e amplificação das externalidades negativas relacionadas à mobilidade urbana.

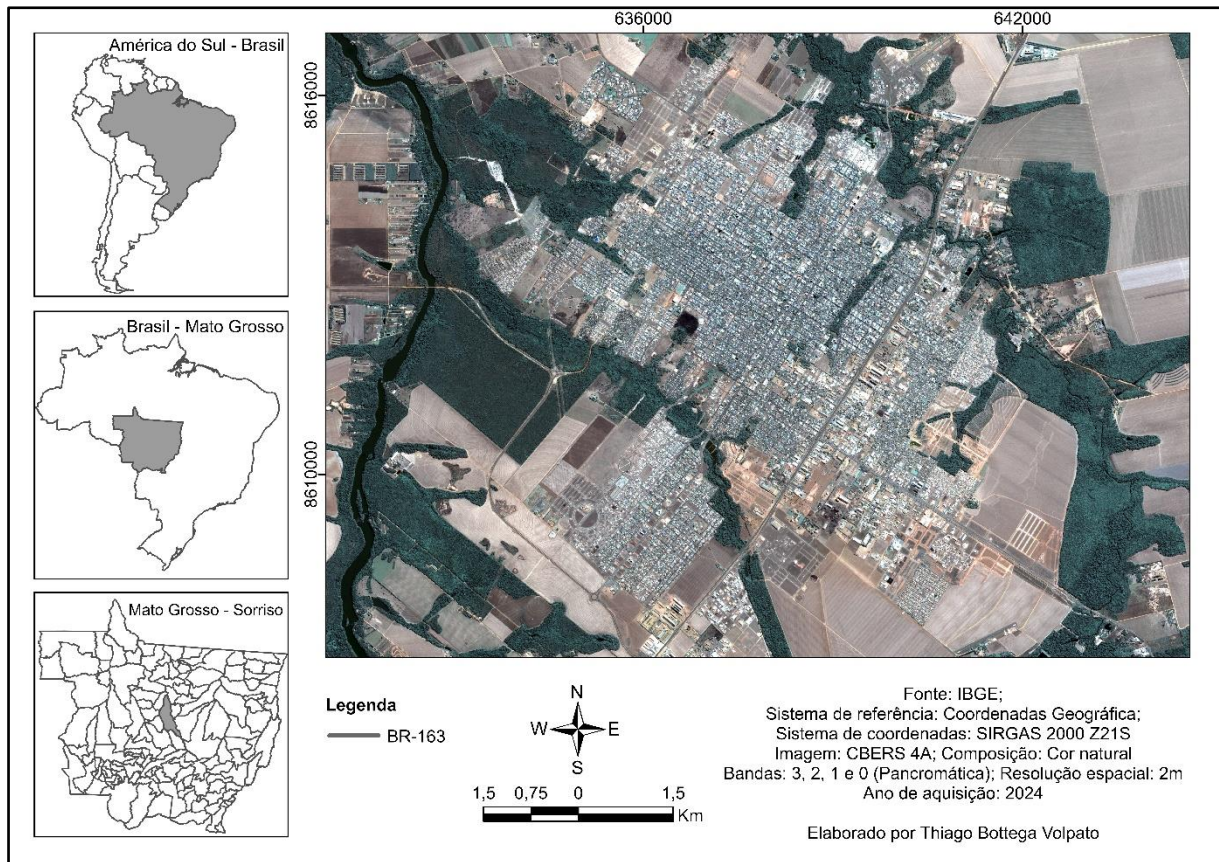
Saldiva (2010) aprofunda essa discussão ao abordar os efeitos das externalidades provocadas por sistemas de mobilidade urbana ineficientes sobre a saúde humana e o meio ambiente. Do ponto de vista da saúde mental, o autor destaca questões como a violência urbana, o estresse gerado por congestionamentos e as tensões no trânsito. Em relação à saúde física, aponta os prejuízos causados pela exposição contínua ao ruído, com impactos diretos sobre a audição da população.

No que tange a natureza, Saldiva (2010) discute a contaminação das águas decorrente de postos de combustíveis, alterações no microclima local, especialmente com a formação de ilhas de calor provocadas por regiões altamente poluídas, e a ocorrência de desastres socioambientais, como inundações, enchentes, alagamentos e deslizamentos. Tais fenômenos, segundo o autor, estão profundamente ligados à ausência de planejamento e gestão urbana eficiente da mobilidade.

Diante desse cenário, a ciclovia não deve ser compreendida apenas como uma faixa destinada ao tráfego de bicicletas, mas como uma infraestrutura que proporciona segurança, eficiência e acessibilidade, ao mesmo tempo em que representa uma transformação nas práticas de deslocamento urbano. Ao incentivar o uso da bicicleta, promove-se um estilo de vida mais sustentável e saudável, além de alterar a lógica da mobilidade cotidiana, reduzindo a dependência do automóvel e ampliando as possibilidades de convivência nos espaços públicos.

Este artigo propõe-se a analisar a infraestrutura da ciclovia da Avenida Blumenau, localizada no município de Sorriso (MT) (Figura 1), discutindo suas implicações para a qualidade de vida dos cidadãos e os impactos urbanos associados à sua implementação.

Figura 1 – Localização de Sorriso, Mato Grosso



Fonte: Organizado pelos autores.

Busca-se compreender de que forma essa infraestrutura urbana contribui para a acessibilidade, segurança e valorização dos espaços públicos, reconhecendo a importância dessa via não apenas como espaço de deslocamento, mas como elemento integrador de lazer, bem-estar e sustentabilidade. A pesquisa foi conduzida por meio de levantamento bibliográfico e observação de campo, com abordagem qualitativa voltada à análise da cidade e da vivência dos usuários.

METODOLOGIA

A pesquisa, cujos resultados, são apresentados neste texto, foi desenvolvida por meio dos procedimentos metodológicos: pesquisa bibliográfica e a pesquisa de campo. A primeira, foi realizada de acordo com a proposta de Gil (2002), compreendendo que a abordagem bibliográfica se refere a leitura analítica do que já foi publicado, buscando construir uma base teórico-epistemológica consistente para as temáticas a serem discutidas; já a segunda, foi realizada com base no que Suertegaray (2002) estabelece, considerando um processo de observação da realidade do outro, como também um processo imersivo do pesquisador no espaço de análise.



A partir da compreensão dos procedimentos, a pesquisa bibliográfica foi estruturada com base no levantamento de dados bibliográficos em bases de dados oficiais (periódicos da CAPES, *Scielo*, *Scopus* e *Google Acadêmico*), utilizando palavras-chave, como: planejamento urbano; gestão urbana; mobilidade urbana; Sorriso; dentre outras. Em seguida, foi realizada uma leitura crítica do material, buscando identificar convergências e divergências entre os autores. Para orientar a análise, foram definidos parâmetros específicos, tais como: temporalidade das publicações, relevância e confiabilidade das fontes, contexto geográfico e social abordado, abordagem temática (mobilidade urbana, direito à cidade, segregação sócio-espacial), metodologia aplicada e consistência conceitual dos estudos. Esses critérios permitiram sistematizar a literatura e estabelecer elementos-chave para a discussão, como o direito à cidade a partir de uma mobilidade urbana eficiente.

Com relação à pesquisa de campo, ela foi realizada nos três períodos do dia (matutino, vespertino e noturno), buscando analisar o perfil dos usuários das ciclovias e ciclofaixas, bem como os períodos de maior concentração de uso. Também foram realizados registros fotográficos nos meses de julho, agosto e setembro de 2024, com vistas a evidenciar as formas de uso e ocupação do espaço urbano analisado.

A produção cartográfica foi realizada utilizando o *software ArcGIS Pro*, em sua versão de avaliação, reconhecido por sua elevada performance e pelas funcionalidades avançadas voltadas à análise geoespacial. Tal ferramenta permitiu o processamento preciso e a representação detalhada das informações espaciais, facilitando a interpretação de padrões territoriais e socioeconômicos. As imagens orbitais empregadas foram obtidas pelo satélite CBERS-4A, amplamente reconhecido por sua confiabilidade e precisão na observação da superfície terrestre. De acordo com a Agência Espacial Brasileira (AEB), o CBERS-4A, lançado em 2022 por meio de cooperação bilateral entre Brasil e China, constitui uma fonte estratégica de dados geoespaciais, fornecendo cobertura ampla e atualizada, essencial para análises ambientais, agrícolas e de planejamento territorial em diferentes escalas⁴.

REFERENCIAL TEÓRICO

A urbanização brasileira apresenta-se como um processo desigual e heterogêneo, caracterizado pela rápida expansão das cidades e pela priorização de soluções voltadas ao automóvel. Milton Santos (1994) argumenta que esse modelo de crescimento urbano

⁴ Agência Espacial Brasileira (AEB). CBERS-4A: Satélite brasileiro-chinês lançado em 2022. Disponível em: <https://www.aeb.gov.br/ultimas-noticias/cbers-4a-satelite-brasileiro-chines-lancado-em-2022>. Acesso em: 8 set. 2025.



consolidou a segregação socioespacial, criando territórios periféricos desconectados dos centros, onde a mobilidade cotidiana se torna onerosa e excludente. Essa forma de urbanização privilegia determinados grupos sociais e recursos, deixando de atender de maneira adequada as demandas da população de baixa renda.

Em outra obra, Santos (2008) introduz o conceito de meio técnico-científico-informacional, mostrando que o espaço urbano contemporâneo é estruturado por redes, fluxos e sistemas que organizam a cidade de acordo com interesses econômicos, tecnológicos e sociais, privilegiando uns grupos em detrimento de outros. Essa lógica se reflete também nas políticas de transporte, que frequentemente favorecem os automóveis em vez de alternativas mais inclusivas, como transporte coletivo de qualidade e o uso da bicicleta.

Complementando essa perspectiva, Teodoro (2015), em sua resenha da obra de Maricato (2011), analisa criticamente o processo de urbanização no Brasil, destacando que ele é orientado por interesses privados e negligencia as necessidades da população de baixa renda. Segundo a autora, esse modelo gera periferias sem infraestrutura adequada, nas quais a população enfrenta dificuldades de acesso a serviços essenciais, como transporte, saúde e educação, reforçando desigualdades socioespaciais e limitando a mobilidade cotidiana. Nesse contexto, o direito à cidade e a justiça espacial tornam-se fundamentais para orientar políticas urbanas inclusivas e equitativas.

Lefebvre (2001) propõe que todos os cidadãos devem ter participação ativa na produção e organização do espaço urbano, entendendo a cidade não apenas como um lugar físico, mas como um espaço social construído por fluxos, práticas e relações de poder. Harvey (2008) complementa essa visão ao discutir a justiça espacial, ressaltando que a produção do espaço urbano é frequentemente orientada por interesses econômicos privados, em detrimento das necessidades da população.

O acesso aos recursos urbanos e à tomada de decisões é, portanto, central para a construção de cidades mais justas. Rolnik (1997) reforça essa discussão ao analisar a legislação urbana, mostrando que ela tem sido utilizada para consolidar processos de exclusão social e espacial, favorecendo grupos privilegiados e marginalizando a população de baixa renda. Para a autora, é essencial que a legislação promova o direito à cidade, garantindo moradia, acesso à serviços urbanos e participação cidadã em decisões sobre o espaço urbano.

Diante dessas discussões a mobilidade urbana deve ser compreendida não apenas como infraestrutura de transporte, mas também como um reflexo das condições sociais e ambientais das cidades. Vasconcellos *et al.* (2011) enfatiza que a priorização do transporte motorizado individual, combinada à ausência de planejamento urbano integrado, contribui para a exclusão



social, degradação ambiental e segregação espacial. Políticas públicas de mobilidade urbana precisam, portanto, promover transporte coletivo de qualidade, integração modal e valorização de modos ativos de transporte, como bicicletas, respeitando as especificidades de cada contexto urbano.

Historicamente, o automóvel consolidou-se como o principal meio de transporte urbano no Brasil e em diversos países, impulsionado pela expansão das cidades em direção às periferias e pela construção de rodovias, viadutos, pontes e estacionamentos (Barros; Minami, 2011). A produção em larga escala tornou os veículos mais acessíveis, enquanto a infraestrutura urbana concentrou-se no atendimento às demandas do transporte motorizado, sem contemplar alternativas como ciclovias ou ciclofaixas (Castro; Freire Filha, 2021). Vaccari e Fanini (2016) destacam que, embora investimentos em expansão de transporte e infraestrutura de circulação integrada sejam essenciais, quando concentrados apenas em determinadas áreas, podem ampliar a segregação socioeconômica e dificultar o deslocamento da população em geral.

O transporte ativo, especialmente o uso de bicicletas, é um componente fundamental para uma mobilidade urbana mais justa e sustentável. Segundo a Cartilha do Ciclista (Brasil, 2016), as ciclovias são faixas fisicamente separadas do tráfego motorizado, garantindo segurança e exclusividade aos ciclistas, podendo ser isoladas por vegetação, calçadas ou muretas. Já as ciclofaixas compartilham a via com veículos, mas possuem demarcação específica e devem ser unidirecionais, acompanhando o sentido do tráfego, garantindo segurança e fluidez. Essa distinção é essencial para o planejamento urbano e a organização da circulação.

A experiência de Copenhague, na Dinamarca, exemplifica como priorizar ciclovias e reduzir espaço destinado a automóveis pode transformar a mobilidade urbana. Ao longo de décadas, a cidade tem reestruturado sua rede viária, removendo faixas de trânsito e estacionamentos para criar condições seguras e favoráveis ao tráfego de bicicletas, incentivando os habitantes a pedalar diariamente. Gehl (2015) destaca que tais medidas não apenas melhoram o deslocamento, mas também fomentam uma nova cultura urbana, tornando o uso da bicicleta rápido, econômico, saudável e ambientalmente sustentável.

Além da infraestrutura, a qualidade de vida urbana depende de segurança, habitabilidade e interação social. Gehl (2015) enfatiza que manter ruas movimentadas, diversidade de construções, caminhos claros e espaços de transição, como mobiliário urbano, vegetação e pisos diferenciados, contribui para a sensação de segurança e conforto dos habitantes. Forattini (1991) e Souza (2010) complementam essa perspectiva, mostrando que melhorar a vida urbana envolve não apenas condições materiais, mas também justiça social e planejamento inclusivo. Jacobs



(2011), por sua vez, destaca que a vitalidade urbana, a diversidade de usos e a presença constante de pedestres são fundamentais para criar cidades seguras, dinâmicas e socialmente integradas, fortalecendo a coesão comunitária e incentivando a participação ativa dos cidadãos.

Portanto, à luz dessas discussões, ao integrar os conceitos de urbanização desigual, direito à cidade, justiça espacial, mobilidade urbana e qualidade de vida, percebe-se que a construção de cidades mais inclusivas e sustentáveis depende de políticas públicas que considerem simultaneamente infraestrutura, participação social e condições ambientais, promovendo um espaço urbano acessível, seguro e dinâmico para todos.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

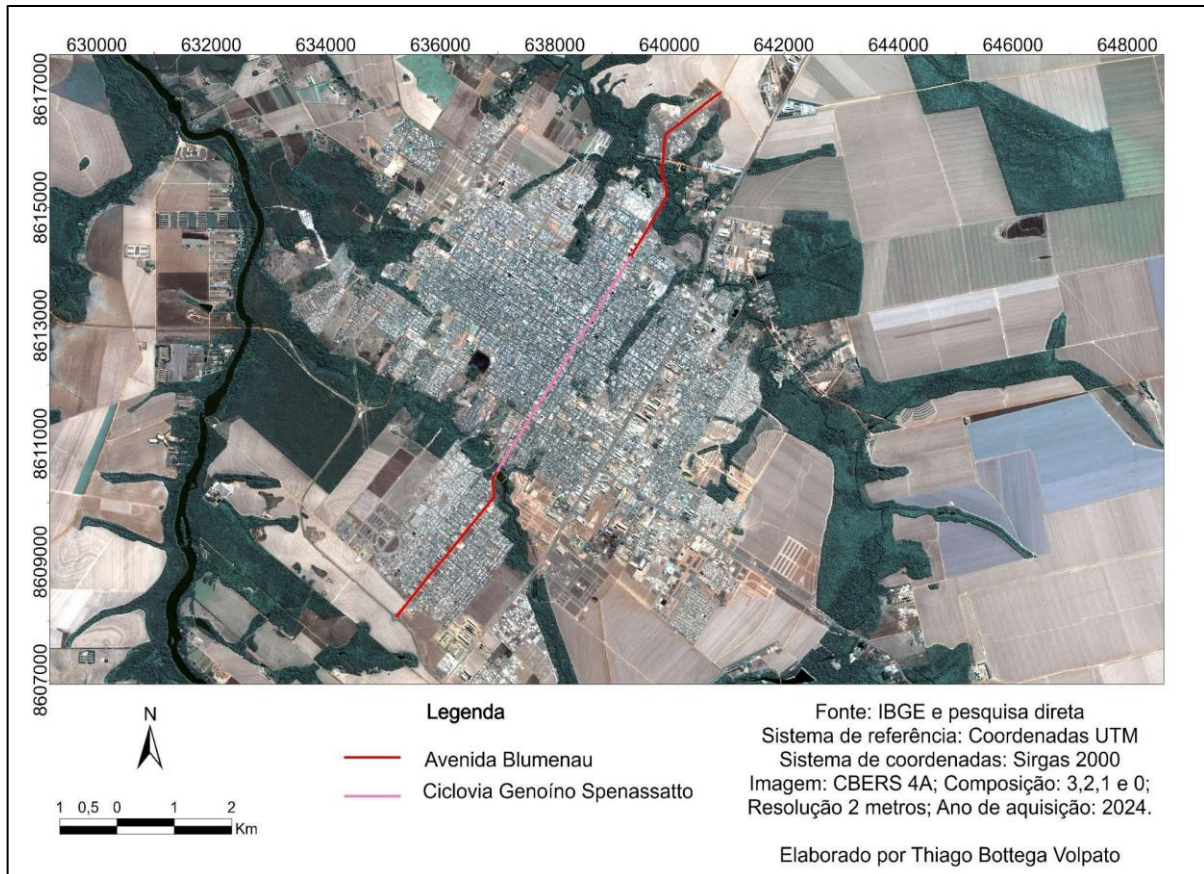
De acordo com a Lei Complementar nº 445/2024, que altera a Lei Complementar nº 035/2005, a política municipal de mobilidade urbana do Município de Sorriso/MT está alinhada aos princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana, buscando integrar os diferentes modos de transporte e aprimorar a acessibilidade e a mobilidade da população. No contexto das ciclovias, a legislação estabelece diretrizes voltadas à priorização de modos de transporte não motorizados, à integração das vias cicloviárias com o sistema viário municipal e ao planejamento urbano sustentável.

O Plano Municipal de Mobilidade Urbana considera as ciclovias como elementos integrantes do sistema viário do município, classificando-as como vias especiais que promovem a circulação segura de pessoas e incentivam o transporte ativo e ambientalmente sustentável. A hierarquização do sistema viário objetiva compatibilizar a malha cicloviária com o uso e a ocupação do solo, estimulando a integração territorial, a estruturação urbana linear e o equilíbrio nos fluxos de deslocamento. Além disso, a legislação prevê medidas de acessibilidade universal e segurança, assegurando que a circulação nas ciclovias proporcione autonomia e proteção a todos os usuários.

Nesse sentido, a Avenida Blumenau, localizada no município de Sorriso (MT), constitui-se como uma das principais vias da cidade, caracterizada pelo intenso fluxo de veículos e pela concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços. Com infraestrutura em constante aprimoramento, destaca-se por abrigar uma ciclovia que exerce papel fundamental na promoção da mobilidade urbana e no incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte. Essa estrutura contribui não apenas para a segurança dos ciclistas, mas também para a qualificação do espaço urbano, tornando a avenida mais acessível e agradável para pedestres e usuários de bicicletas. Assim, a Avenida Blumenau (Figura 2) consolida-se como eixo estratégico de integração entre diferentes modos de mobilidade, ao incorporar uma ciclovia

funcional e representativa do avanço em direção a uma cidade mais sustentável, apesar das limitações que serão pontuadas mais adiante para a concretização dessa sustentabilidade.

Figura 2 - Espacialização da ciclovia Genoíno Spenassatto inserida na Avenida Blumenau em Sorriso, Mato Grosso



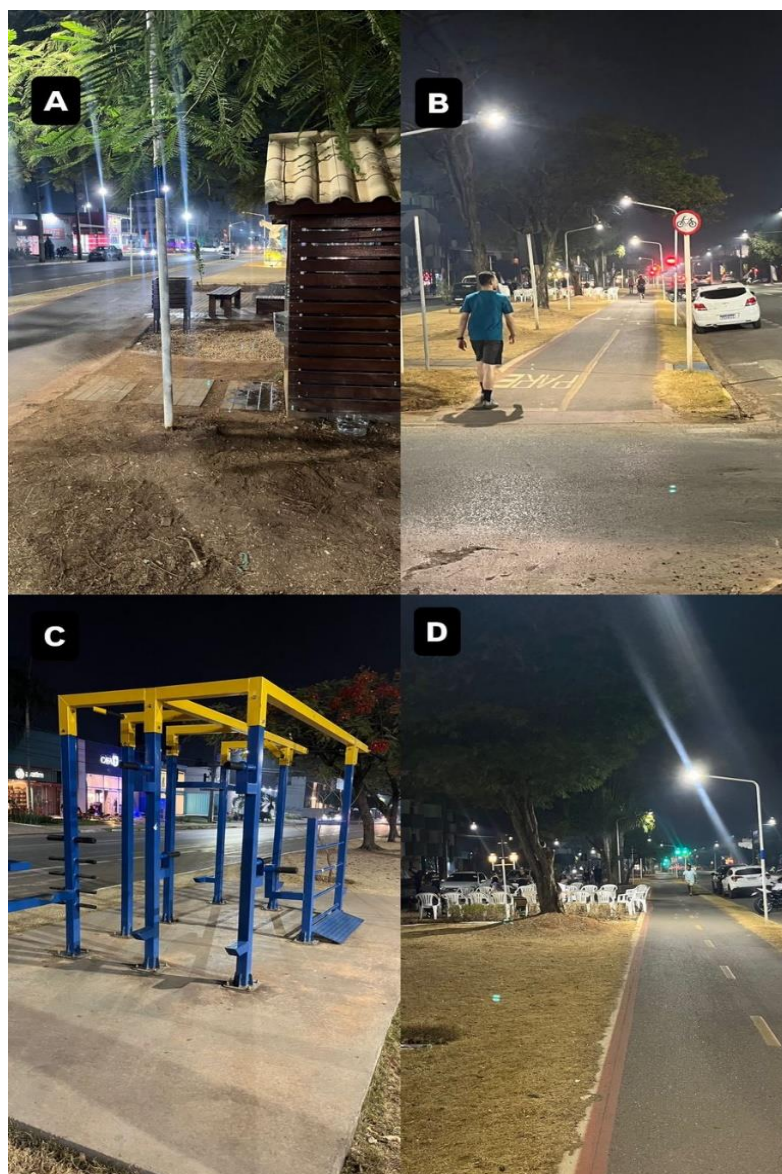
Elaborado por Volpato (2025).

Compreender a transformação do espaço urbano sob a ótica da mobilidade demanda uma análise da relação entre ela e as condições de conforto oferecidas a ciclistas e pedestres. Nesse sentido, Santos e Santos (2022) afirmam que o espaço deve ser entendido como um conjunto de formas físicas, como ruas, praças e edifícios, que influenciam diretamente as dinâmicas sociais, facilitando ou limitando as ações e interações dos indivíduos no ambiente urbano.

A ciclovia em Sorriso representa um avanço tanto para a mobilidade quanto para o lazer dos moradores, com elementos que melhoram sua utilidade e conforto, cujos equipamentos que favorecem o seu uso, podem ser visualizados na Figura (3).



Figura 3 – Equipamentos e usos na ciclovia Genoíno Spenassatto inserida na Avenida Blumenau em Sorriso, Mato Grosso



Arquivo de Volpato (2024).

Com bancos e mesas distribuídos ao longo do percurso (Figura 3- imagem A), a ciclovia oferece não apenas um meio de circulação, mas também lugares para relaxar e interagir. Isso faz com que o local seja mais acolhedor, um ponto de encontro para ciclistas e pedestres, indo além de uma simples via de passagem. A ideia de transformar a ciclovia em um ambiente de convivência mostra a preocupação com a criação de espaços públicos mais humanizados e convidativos.

Outro ponto interessante é bebedouros (Figura 3- imagem B), que trazem um toque especial à experiência de quem utiliza a ciclovia. Os bebedouros são um detalhe prático e



necessário, especialmente para quem usa a ciclovia como espaço de exercício físico, como corridas e caminhadas. Esses elementos mostram um planejamento que transforma a ciclovia em algo muito mais que um caminho para bicicletas: um espaço público inclusivo e versátil, que contribui para a qualidade de vida urbana em Sorriso.

A avenida possui também um espaço dedicado aos exercícios, equipado com estruturas de calistenia ao ar livre (Figura 3- imagem C). A presença desses equipamentos transforma a ciclovia em um ponto multifuncional, incentivando hábitos saudáveis e criando oportunidades para que as pessoas interajam enquanto se exercitam (Figura 3- imagem B). Outro aspecto observado é a presença de comércio informal ao longo da ciclovia, como a venda de espetinhos e lanches rápidos (Figura 3 – imagem D). Esses pontos, muitas vezes improvisados, ocupam áreas próximas ao percurso, mostrando como o espaço público pode ser utilizado de maneira não planejada. Embora tragam conveniência para alguns usuários, também levantam questões sobre a organização e o uso adequado da ciclovia, evidenciando desafios na gestão de espaços urbanos compartilhados.

Silva e Silva (2014) ressaltam que a vida cotidiana, enquanto fenômeno estruturante da sociedade de consumo, reflete práticas rotineiras, como os modos de deslocamento e a ocupação dos espaços urbanos, os quais moldam, e são moldados, pelas dinâmicas sociais e econômicas. Assim, o uso frequente da ciclovia por moradores, especialmente no período noturno, pode ser compreendido como parte dessas práticas cotidianas, influenciadas pelas condições climáticas locais e pela infraestrutura acolhedora oferecida.

A utilização da ciclovia em Sorriso (MT) revela um padrão de circulação marcado por uma maior concentração de usuários no período noturno. Esse comportamento pode ser atribuído às condições climáticas locais, em que se verificam altas temperaturas durante o dia e temperaturas mais amenas ao anoitecer, favorecendo tanto a prática de atividades físicas quanto os deslocamentos cotidianos. A presença de iluminação adequada, bem como de mobiliário urbano, como bancos e áreas de convivência, contribui para a criação de um ambiente mais acolhedor e atrativo para ciclistas e pedestres após o entardecer.

Observa-se ainda a presença de sinalização específica ao longo da ciclovia, voltada à promoção de uma convivência harmoniosa entre os diferentes usuários. A demarcação clara das faixas, por meio de placas informativas e pintura no pavimento, desempenha um papel fundamental na organização do fluxo, delimitando os espaços destinados a pedestres e ciclistas. Essa sinalização contribui significativamente para a segurança e o ordenamento da circulação, minimizando potenciais conflitos e reforçando o caráter inclusivo e funcional da infraestrutura cicloviária.

Ainda que a ciclovia da Avenida Blumenau cumpra importante função de mobilidade e lazer, observa-se que seu uso, especialmente no período noturno, extrapola o deslocamento e se transforma em ponto de encontro entre jovens, que fazem do espaço uma área de convivência e socialização. Embora essa apropriação revele o valor simbólico e afetivo do espaço público, ela também evidencia desafios relacionados à conservação e ao uso responsável do ambiente urbano. É comum a presença de resíduos sólidos ao redor dos bancos e áreas de descanso, decorrente do uso inadequado das lixeiras disponíveis (Figura 4). Além disso, o uso de aparelhos sonoros em volume elevado interfere na experiência de outros usuários, gerando desconforto e conflitos de convivência. Outro aspecto limitante é a ausência de sanitários públicos ao longo do percurso, o que compromete o conforto e a permanência prolongada dos usuários, sobretudo em horários de maior movimento.

Figura 4- Descarte irregular de resíduos sólidos ao longo da Genoíno Spenassatto inserida na Avenida Blumenau em Sorriso, Mato Grosso



Arquivo de Volpato (2024).

Essas questões apontam para a necessidade de políticas públicas mais abrangentes, que aliem infraestrutura à gestão e educação para o uso coletivo dos espaços urbanos. Entretanto, ao mesmo tempo em que a ciclovia da Avenida Blumenau representa um avanço significativo para a mobilidade urbana de Sorriso, sua implantação revela contradições inerentes ao processo de produção do espaço urbano. Observa-se que os investimentos em infraestrutura cicloviária concentram-se em áreas centrais, de maior visibilidade econômica e política, enquanto bairros periféricos permanecem desassistidos. Tal concentração reforça a valorização do espaço central



em detrimento da universalização do direito à mobilidade, configurando uma lógica de segregação sócio-espacial⁵.

Nesse sentido, a ciclovia atende prioritariamente a grupos sociais que residem ou circulam pela região central, enquanto trabalhadores de áreas mais afastadas continuam a enfrentar limitações de acessibilidade e insegurança viária. Isso sugere que os avanços ainda não se traduzem em equidade territorial, mas sim em uma melhoria localizada, concentrada na área mais valorizada da cidade. Ao privilegiar a centralidade urbana, a política de mobilidade corre o risco de reforçar desigualdades já existentes, promovendo intervenções pontuais que não garantem uma transformação abrangente na estrutura de mobilidade urbana de Sorriso.

Dessa forma, compreender a ciclovia de Sorriso exige reconhecer tanto seus aspectos positivos quanto suas limitações. Ela representa um marco importante de incentivo ao transporte ativo, lazer e convivência, mas também evidencia que a mobilidade urbana, enquanto política pública, ainda está distante de assegurar justiça espacial e direito à cidade a todos os moradores.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ciclovia Genoíno Spenassatto, localizada na Avenida Blumenau, representa um avanço significativo para a mobilidade e o lazer no município de Sorriso (MT). Com infraestrutura que inclui bancos, mesas e áreas de convivência distribuídas ao longo do trajeto, o espaço proporciona conforto e segurança a ciclistas e pedestres, incentivando práticas de vida mais saudáveis e relações sociais mais dinâmicas. O aumento da circulação no período noturno evidencia o potencial transformador de uma infraestrutura bem planejada, capaz de ressignificar o espaço urbano como ponto de encontro, exercício e convivência comunitária.

Além de favorecer o deslocamento sustentável e contribuir para a valorização da cidade, a ciclovia atua como elo entre diferentes bairros, fortalecendo o senso de pertencimento e a identidade local. Observa-se, entretanto, que seu uso se concentra principalmente na região central, limitando seu alcance em termos de inclusão territorial. Para ampliar seus benefícios, é fundamental a implementação de políticas públicas voltadas à expansão da malha cicloviária, promovendo maior integração entre bairros periféricos e o centro urbano.

⁵ De acordo com Souza (2021), o conceito de “sócio-espacial”, embora ainda não conste formalmente em dicionários, possui um significado próprio e relevante. Ele evidencia a importância de compreender não apenas a dimensão espacial, mas também as interações sociais que nela se desenvolvem. Nesse contexto, o termo indica que o “sócio” não apenas qualifica o “espacial”, mas revela a interconexão dinâmica e constante entre as práticas sociais e os espaços urbanos.



Dessa forma, a ciclovia Genoíno Spenassatto evidencia a importância da infraestrutura cicloviária não apenas como solução de mobilidade, mas também como promotora de qualidade de vida, sustentabilidade e inclusão social. Investir na ampliação e conexão dessas rotas é essencial para consolidar um modelo urbano mais equilibrado, acessível e resiliente frente às demandas contemporâneas.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA ESPACIAL BRASILEIRA. **CBERS-4A**: o novo satélite sino-brasileiro de sensoriamento remoto. Brasília: AEB, 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/aeb/pt-br/assuntos/programa-cbers>. Acesso em: 01 ago. 2025.

BARROS, M.F.; MINAMI, C.P.M. Mobilidade Urbana: projeto piloto de ciclovia integrada à rede de transporte coletivo em Londrina/PR. **In**: ENCONTRO NACIONAL, 6; ENCONTRO LATINO-AMERICANO SOBRE EDIFICAÇÕES E COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS [...] **Anais**, 4. Vitória-ES, p. 2-3, 2011.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Cartilha do Ciclista**. Brasília, DF: Ministério das Cidades, 2016. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/central-de-conteudos/publicacoes/mobilidade-urbana/cartilhadociclista.pdf>. Acesso em: 14 ago. 2025.

BRASIL. **Lei Complementar n.º 445, de 24 de outubro de 2024**. Altera a Lei Complementar n.º 35, de 21 de dezembro de 2005. **Diário Oficial Eletrônico dos Municípios do Estado de Mato Grosso**, 25 out. 2024. Disponível em: <https://www.sorriso.cespro.com.br/visualizarDiploma.php?NroLei=445&cdDiploma=20240445&cdMunicipio=4430&fIShowVersao=t>. Acesso em: 10 set. 2025.

CASTRO, C. S.; FREIRE FILHA, L. G. A necessidade das ciclovias: the need for bike paths. **Gestão & Tecnologia**, v. 2, n. 33, p. 77-91, jul./dez. 2021. Disponível em: [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/94-Texto%20do%20artigo-448-1-10-20211230%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/94-Texto%20do%20artigo-448-1-10-20211230%20(1).pdf). Acesso em: 23 ago. 2025.

FORATTINI, O. P. Qualidade de vida e meio urbano: a cidade de São Paulo, Brasil **Revista de Saúde Pública**, São Paulo, Brasil, v. 25, n. 2, p. 75-86, 1991. Disponível em: <https://revistas.usp.br/rsp/article/view/23798>. Acesso em: 31 jul. 2025.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. 3ª. ed. Tradução Anita Di Marco. São Paulo: Perspectiva, 2015.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. 3ª. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Tradução de Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins. 4. ed. São Paulo: [Editora], 2001.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.



ROLNIK, R. **A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, 1997.

SANTOS, J. L. de J.; SANTOS, L. E. P. F. dos. Planejamento e mobilidade no Brasil: o uso da bicicleta como uma nova maneira de pensar e construir a cidade. **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, v. 14, n. 1, p. 113-137, 2022. Disponível em: 10 set. 2025.

SOUZA, M. L. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanas**. 6ª. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

SALDIVA, P. **Meio ambiente e saúde: o desafio das metrópoles**, 2010.

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: EDUSP, 2008.

SILVA, V. P.; SILVA, R. G. S. A GEOGRAFIA E O ESTUDO DA VIDA COTIDIANA: UM CAMINHO PARA A COMPREENSÃO DO ESPAÇO. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 15, n. 50, p. 164–171, 2014. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/24754>. Acesso em: 10 set. 2025.

SOUZA, M. L. de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2021.

TEODORO, H. M. Resenha: Maricato, Erminia. O impasse da política urbana no Brasil. Petrópolis: Vozes, 2011. **Revista Espinhaço**, v. 1, n. 4, 2015. Disponível em: <https://revistas.ufvjm.edu.br/revista-espinhaco/article/view/64>. Acesso em: 10 set. 2025.

VACCARI, M.; FANINI, F. Urbanismo e mobilidade: interfaces e desafios para uma cidade mais acessível. **Revista Urbe**, Curitiba, v. 8, n. 3, p. 506–519, 2016. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/urbe/a/kDdSvhT4pzBd7zDvH3zh9Bg>. Acesso em: 30 jul. 2025.

VASCONCELLOS, E. A.; CARVALHO, C. H. R.; PEREIRA, R. H. M. **Transporte e mobilidade urbana**. Texto para Discussão, n. 1552. Brasília: IPEA; CEPAL, 2011. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1373/1/TD_1552.pdf. Acesso em: 20 de fev. 2025.