
ANÁLISE SOCIOECONÔMICA DA RESTRIÇÃO AO TRÂNSITO DE VEÍCULOS MOTORIZADOS NA ÁREA CENTRAL DE CÁCERES-MT

Vanda Aparecida de Souza **LIMA**

Pós-graduanda do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade do Estado de Mato Grosso

E-mail:Vandaapslima09@gmail.com

Evaldo **FERREIRA**

Doutor em Geografia. Docente dos cursos de graduação e pós-graduação da Universidade do Estado de Mato Grosso. Faculdade de Ciências Humanas.

E-mail:evaldoferreira@unemat.br

RESUMO: Medidas de restrição ao trânsito de veículos automotores são, em geral, aplicadas em áreas centrais dos grandes centros urbanos. Cáceres é uma cidade de porte médio, bicentenária, com alta taxa de motorização e com ruas estreitas na área central, o que acarreta em uma série de problemáticas relacionadas à questão da mobilidade. O objetivo da presente pesquisa é analisar os impactos que podem ser causados com a implementação de medidas de restrição ao trânsito de veículos motorizados na área central de Cáceres-MT. A metodologia utilizada foi a partir de uma abordagem qualitativa, por meio de pesquisa bibliográfica, documental e trabalho de campo. Enquanto procedimentos metodológicos fora feita a contagem do número de estabelecimentos comerciais e residenciais e verificou-se a quantidade de pessoas que circulam pela área central para se realizar o dimensionamento da amostra. Foi elaborado o questionário estruturado com perguntas abertas e fechadas. A aplicação dos questionários foi realizada em duas etapas, uma com os comerciantes, funcionários e residentes da área central e outra com os transeuntes. Efetuou-se a medição da largura e comprimento das vias propostas para transformação em área de pedestrianização, além de quantificar e fotografar as ruas, prédios históricos, estacionamentos e demais estabelecimentos e mobiliários urbanos localizados na área proposta. Delimitou-se a área de estudo e aplicou-se questionário junto à 239 pessoas que residem, trabalham ou transitam pela área central da cidade. Também foram realizadas entrevistas com três profissionais autônomos que exercem atividades em uma das vias que já é fechada à circulação de veículos motorizados, diariamente, das 16h à meia noite. Os resultados mostram que 58,81% dos entrevistados são favoráveis à transformação das vias selecionadas em calçada e esta implantação é uma forma de manter a cultura, o patrimônio histórico e revitalizar a área, trazendo um novo valor social a sua função.

Palavras chave: Mobilidade urbana; Pedestrianização; Patrimônio histórico; Áreas centrais.

SOCIO-ECONOMIC ANALYSIS OF THE RESTRICTION ON MOTORIZED VEHICLES TRANSIT IN THE CENTRAL AREA OF CÁCERES-MT

ABSTRACT: Motor vehicle traffic restriction measures are generally applied in central areas of large urban centers. Cáceres is a medium-sized, bicentennial city with a high motorization rate and narrow streets in the central area, which leads to a series of mobility issues. The objective of this research is to analyze the impacts that may be caused by the implementation of motor vehicle traffic restriction measures in the central area of Cáceres-MT. The methodology used was based on a qualitative approach, through bibliographic, documental research and field work. Concerning to the methodological procedures, it had been made the counting of the number of commercial and residential establishments and it was verified the number of people that circulate in the central area to perform the sizing of the sample. It has been elaborated a questionnaire structured on open and closed questions. The application of the questionnaires was carried out in two stages, one with traders, officials and residents of the central area and another with passers-by. The width and length of the proposed roads for pedestrianization were measured, as well as to quantify and photograph the streets, historic buildings, parking lots and other urban establishments and furniture located in the proposed area. The study area was delimited and a questionnaire was applied to 239 people who live, work or transit the central area of the city. Interviews were also conducted with three self-employed professionals who work on one of the roads that is already closed to the circulation of motor vehicles daily, from 4 pm to midnight. The results show that 58.81% of respondents are in favor of transforming the selected roads into a boardwalk and this implementation is a way to maintain the culture, the historical heritage and revitalize the area, bringing a new social value to its function.

Keywords: Urban Mobility; Pedestrianization; Historical Heritage; Central Areas.

ANÁLISIS SOCIOECONÓMICA DE LA RESTRICCIÓN AL TRÁNSITO DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS EN EL ÁREA CENTRAL DE CÁCERES-MT

RESUMEN: Medidas de restricción al tránsito de vehículos automotores son, por lo general, aplicadas en áreas centrales de los grandes centros urbanos. Cáceres es una ciudad de porte medio, bicentenaria, con alta tasa de motorización y con calles estrechas en el área central, lo que lleva a una serie de problemáticas relacionadas a la cuestión de movilidad. El objetivo de la presente investigación es analizar los impactos que pueden ser ocasionados con la implementación de medidas de restricción al tránsito de vehículos motorizados al área central de Cáceres-MT. La metodología utilizada fue a partir de un enfoque cualitativo, por medio de investigación bibliográfica, documental y trabajo de campo. Para procedimientos metodológicos fue realizado el conteo del número de establecimientos comerciales y residenciales y se verifica la cantidad de personas que circulan por el área central para realizar el dimensionamiento de la muestra. Fue elaborado el cuestionario estructurado con preguntas

abiertas y cerradas. La aplicación de cuestionarios fue realizada en dos etapas, una con los comerciantes, funcionarios y residentes del área central y otra con los transeúntes. Se realizó la medición de ancho y largo de las vías propuestas para la transformación en área de peatonalización, además de cuantificar y fotografiar las calles, edificios históricos, parques y demás establecimientos y mobiliarios urbanos ubicados en el área propuesta. Se delimitó el área de estudio y se aplicó el cuestionario junto a 239 personas que residen, trabajan o transitan por el área central de la ciudad. También fueron realizadas entrevistas con tres profesionales autónomos que ejercen actividades en una de las vías que ya es cerrada a circulación de vehículos motorizados, diariamente, de las 16h hasta media noche. Los resultados muestran que 58,81% de los entrevistados son favorables a la transformación de las vías seleccionadas en aceras peatonales y esta implementación es una forma de mantener la cultura, el patrimonio histórico y revitalizar el área, trayendo un nuevo valor social a su función.

Palabras clave: Movilidad urbana; Peatonalización; Patrimonio histórico;. Áreas centrales.

INTRODUÇÃO

Cáceres foi fundada como povoamento em 06 de outubro de 1778 e localiza-se no sudoeste do estado de Mato Grosso, na microrregião Alto Pantanal e mesorregião Centro-Sul Mato-Grossense (IBGE, 2010). É um município bicentenário, com população, conforme o último Censo Demográfico, de 87.942 habitantes, sendo que, destes, 73.568 concentram-se na área urbana e 11.374 na zona rural (IBGE, 2010).

Nos últimos quarenta anos, Cáceres vem passando por um rápido e intenso crescimento social, econômico e populacional. No âmbito do Estado, constitui-se uma cidade média e encontra-se em sexto lugar no ranking dos vinte maiores municípios mais populosos (IBGE, 2010). Nos anos de 1980 a população era de 59.067 habitantes; em 1991 o número de pessoas passou para 75.093, já no ano de 2000, 85.857 e, em 2010, esse crescimento chegou aos 87.942 habitantes (IBGE, 1980; 1991; 2000; 2010).

Segundo Malard (2005), as cidades contemporâneas são a reinterpretação de conceitos como o crescimento e o aumento populacional, porém, com alguns agravantes. A cidade cresce de forma a se espalhar em muitas direções e sem ordenamento, geralmente enfatiza o zoneamento rígido, que separa as funções urbanas e condiciona as pessoas à circulação diária entre o trabalho, o lazer e a casa. A segregação das funções induz à dependência de uma mobilidade automotiva que, conforme o crescimento da população exige cada vez mais vias

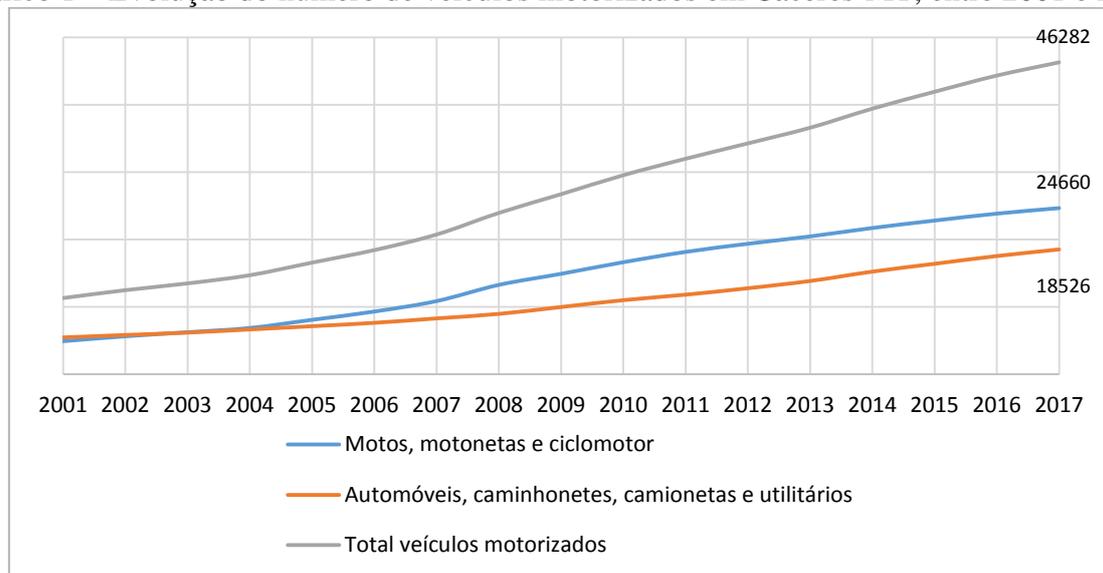
para mais automóveis. E o problema continua! É o ciclo de dependência automotiva que se traduz em grande ocupação territorial (MALARD, 2005).

Segundo Ferreira (2010), o trânsito urbano é visto como forma de crescimento espacial da cidade, uma vez que para ter desenvolvimento faz-se necessário circular, transportar, para que todos cidadãos tenham seus direitos de ir e vir. O centro da cidade é onde se encontra a maior concentração do comércio em geral, de serviços ou até mesmo de lazer, e muitas cidades não vêm oferecendo nenhuma infraestrutura digna às pessoas, para que as mesmas possam transitar entre estas áreas.

O planejamento urbano se tornou um grande desafio enfrentado pelas cidades brasileiras e este também é o caso de Cáceres-MT, principalmente em sua área central, onde estão inseridos os principais serviços, comércios, instituições financeiras e demais atividades que geram grande concentração de pessoas e veículos. As ruas desta localidade são estreitas e isto, dentre outros motivos, faz com haja diversos conflitos de trânsito devido à disputa entre carros, motos, ciclistas e pedestres, reflexos gerados pela falta de planejamento urbano, principalmente daqueles relacionados à infraestrutura viária.

Esta falta de planejamento e o incentivo ao consumo de bens duráveis, principalmente do automóvel, fez aumentar em 445,44% o número de veículos em circulação em Cáceres, no período compreendido entre 2001 e 2017, conforme apresentado no Gráfico 01. Esse fato é favorecido por políticas públicas de incentivo ao consumo e com facilidades de compra que levaram a esse aumento e, como consequência, a incompatibilidade de espaços entre veículos, vagas disponíveis para estacionar e espaço para transitar, independente do meio de transporte utilizado, principalmente na área central da cidade de Cáceres.

Gráfico 1 – Evolução do número de veículos motorizados em Cáceres-MT, entre 2001 e 2017.



Fonte: Cáceres, 2019.

Visando cumprir a Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012 (BRASIL, 2012), que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana, fora elaborado, entre maio de 2017 e abril de 2019, o Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres (PMUC) (CÁCERES, 2019), em cujo um dos capítulos trata da possibilidade de se transformar parte da área central da cidade em vias de pedestrianização. Porém, o Plano é técnico, lançando a proposta, sem se aprofundar nas implicações sociais, econômicas e culturais que tal medida poderá acarretar.

É neste contexto que se buscou estudar o trânsito na área central de Cáceres, sob o ponto de vista da utilização do espaço urbano pelos usuários, ou seja, verificar se o sistema viário vem atendendo as necessidades desta população, sendo suficiente ou não, para ordenar o fluxo de veículos e de pessoas, respeitando o direito de ir e vir dos cidadãos e, considerando-se o acima exposto, propor a transformação de algumas vias do Centro da cidade em área de pedestrianização, aquelas destinadas apenas à circulação de pedestres e ciclistas. Assim, o objetivo geral da pesquisa é analisar os impactos que podem ser causados com a implementação de medidas de restrição ao trânsito de veículos motorizados na área central de Cáceres-MT.

Especificamente, buscou-se realizar o levantamento socioeconômico dos proprietários de imóveis (comerciais e residenciais) na área central de Cáceres; e também dos usuários que ali circulam; identificar as atividades comerciais realizadas no Centro de Cáceres; e propor medidas que venham favorecer a mobilidade e a acessibilidade de pedestres e cliclistas na área central da Cidade.

De acordo com Ferreira (2010), através da organização do tráfego será possível oferecer à população uma grande melhoria na mobilidade para seus usuários, independentemente do tipo de modal utilizado para circular nas vias. Em algumas cidades já estão sendo implantadas medidas de restrições ao uso de automóveis em determinados áreas, uma vez que os operadores e planejadores do tráfego já se veem obrigados a implementar tais medidas como forma de reorganização do trânsito.

A partir desse trabalho, busca-se contribuir com os estudos realizados sobre a temática e, nessa perspectiva, a pesquisa contribuirá com a indicação de elementos importantes para pensar e propor uma nova estrutura de trafegabilidade para área central da cidade de Cáceres-MT.

METODOLOGIA DA PESQUISA

Para a elaboração da presente pesquisa utilizou-se de levantamento bibliográfico, analisando as informações obtidas a partir de livros, teses, dissertações e artigos científicos. Trabalhou-se com a técnica da entrevista, que consiste na coleta de dados sobre um determinado tema científico, e é uma forma para que os pesquisadores busquem informações objetivas e subjetivas, considerando que os dados objetivos podem ser extraídos de censos e estatísticas, enquanto que os dados subjetivos só podem ser extraídos através da entrevista, pois eles estão relacionados com os valores, as atitudes e as opiniões dos entrevistados (BONI; QUARESMA, 2005).

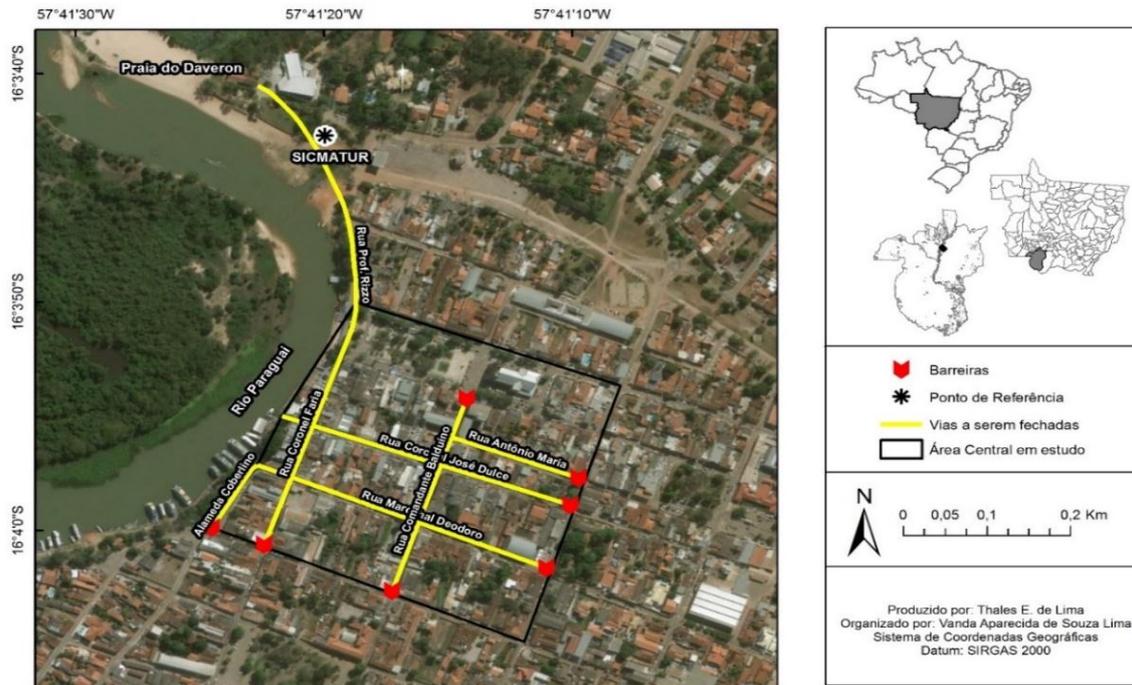
Aplicou-se um questionário estruturado com perguntas abertas e fechadas que buscaram conhecer a opinião dos entrevistados sobre as condições de trafegabilidade na área central da cidade de Cáceres; o principal problema do trânsito na área central; sugestão para se resolver o problema citado; se os mesmos concordam em transformar parte das ruas da área central em calçada ou em vias exclusivas para a circulação de pedestres e ciclistas; e, em concordando, qual seria a periodicidade para tal implementação. Buscou-se ainda, por meio dos questionários aplicados, caracterizar os entrevistados através de informações sobre sexo, idade, rendimento familiar e meio de locomoção utilizado em suas atividades diárias.

Este questionário teve como filtro comerciantes, funcionários e residentes da área, pessoas estas que estão presenciando diariamente as problemáticas do trânsito, e os usuários que circulam pela área central, que são aquelas que residem em outros bairros e que vão até este local para realizar algum serviço no comércio ou instituições financeiras, tais como bancos, lotéricas, lojas etc.

Realizou-se também entrevistas com três profissionais autônomos que exercem atividades em uma das vias que já é fechada diariamente à circulação de veículos motorizados, no período das 16h à meia noite, buscando conhecer a opinião dos mesmos sobre as principais dificuldades encontradas para exercerem suas atividades nesta rua e sobre a viabilidade de se estender o fechamento para as demais vias da área central.

Efetou-se a contagem do número de estabelecimentos comerciais e residenciais existentes nas ruas Antônio Maria, Coronel José Dulce, Marechal Deodoro, Beira Rio, Alameda Corbelino, Coronel Faria, Comandante Baldinho e Professor Rizzo (Tabela 1), vias objeto da intervenção proposta para a área central de Cáceres, conforme apresentado na Figura 01.

Figura 1 – Localização das vias onde se propõe a restrição de circulação de veículos motorizados.



Fonte: autores (2018).

O passo seguinte foi verificar a quantidade de pessoas que circulam pela área central para se realizar o dimensionamento da amostra e conhecer a quantidade de questionários a serem aplicados.

De acordo com a pesquisa Origem/Destino realizada pela equipe que elaborou o Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres (PMUC) (CÁCERES, 2018), são realizadas, diariamente, 252.969 viagens no perímetro urbano da cidade. Destas, 17,18% são deslocamentos para o Centro. Logo, passam pelo Centro, em média, por dia, um total de 21.730 pessoas e foi este o quantitativo considerado para se dimensionar o tamanho da amostra.

Para o dimensionamento da amostra, utilizou-se da fórmula apresentada por Stevenson (1981).

Onde:

n = tamanho da amostra;

σ = nível ou intervalo de confiança (IC) escolhido, expresso em número de desvio padrão;

p = porcentagem com a qual o fenômeno será verificado (estimativa prévia realizada pelo pesquisador);

q = porcentagem complementar;

n = tamanho da população;

e = erro máximo permitido

Por meio da presente fórmula chegou-se a um total de 239 pessoas a serem entrevistadas como amostra representativa, com a margem de erro de 2,75% e nível de confiança de 95%. A estimativa prévia utilizada foi de 95%, tendo em vista que todos os moradores ou usuários que transitam pela área central eram indivíduos aptos a responderem à pesquisa.

A aplicação dos questionários foi realizada em duas etapas, uma com os comerciantes, funcionários e residentes da área central e outra com os transeuntes.

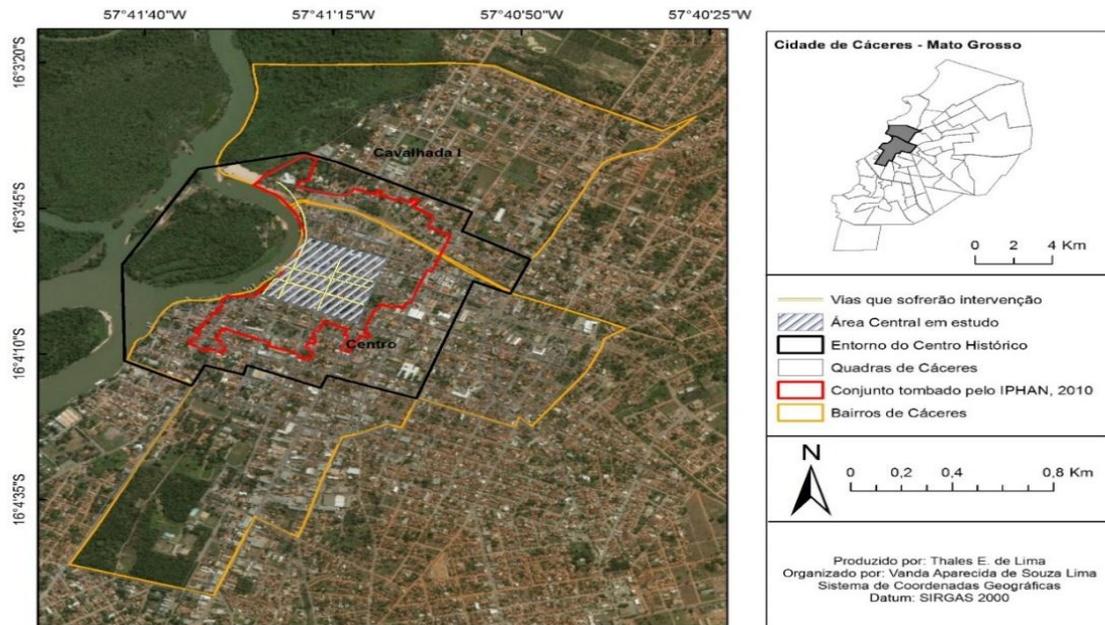
A base cartográfica da pesquisa foi elaborada por meio de mapas com a delimitação e localização da área de estudo e mapas temáticos que abrangeram todo o bairro Centro da cidade, com a delimitação do Quadrilátero do Patrimônio Histórico e da área central em estudo (Figura 02), com o objetivo de se separar o que é o bairro Centro, da cidade de Cáceres – um dos maiores do perímetro urbano –, com o que aqui denominamos de “área central”. Foi nesta perspectiva que se aplicou os questionários com os devidos sujeitos da pesquisa.

Tabela 1 – Tipos de estabelecimentos, por lado, em cada via pesquisada.

TIPO/VIA	Antônio Maria		Cel. José Dulce		Mal. Deodoro		Beir a Rio		Alam. Corbelino		Cel. Faria		Cmte. Balduino		TOT
	D	E	D	E	D	E	D	E	D	E	D	E	D	E	
Residencial	8	4	14	15	13	18	3	0	8	0	7	9	3	4	106
Comercial	3	1	12	19	4	4	2	0	0	0	9	10	11	12	87
Serviços	3	2	8	8	8	10	0	0	0	0	7	6	1	2	55
Inst. financeiras	0	0	5	3	0	2	0	0	0	0	0	0	1	6	17
Alim./bebidas	0	0	6	1	1	0	1	3	0	2	1	3	2	2	22
Outros	5	5	5	6	8	6	0	1	0	0	2	5	2	1	46
TOTAL	19	12	50	52	34	40	6	4	8	2	26	33	20	27	333

Fonte: Cáceres, 2018.

Figura 2 – Delimitação dos bairros Centro e Cavallhada I, do conjunto do Patrimônio Histórico e de seu entorno, tombado pelo Iphan e da área em estudo.



Fonte: autores (2018).

A alta consideração atribuída ao Centro Histórico e ao seu entorno se deve ao fato de este ser tombado pelo Instituto Nacional do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), estando 34% de sua totalidade localizada na área em estudo, cujas propostas apresentadas para a restrição do tráfego de veículos motorizados, poderão contribuir para a preservação de importante patrimônio da cidade.

Em seguida, foi realizada a tabulação dos questionários e os resultados apresentados na forma de tabelas e gráficos, para possibilitar a identificação dos resultados, que foram analisados de forma dissertativa para uma melhor compreensão.

Para propor medidas de restrição de tráfego na área central da cidade de Cáceres, analisou-se os aspectos técnicos, sociais e econômicos e a infraestrutura necessária para a implementação da área de pedestrianização, conforme períodos de fechamento indicados pelos entrevistados, além de medir a largura das vias e a distância entre o local proposto para o estacionamento dos veículos motorizados e as principais atividades comerciais e financeiras da área central.

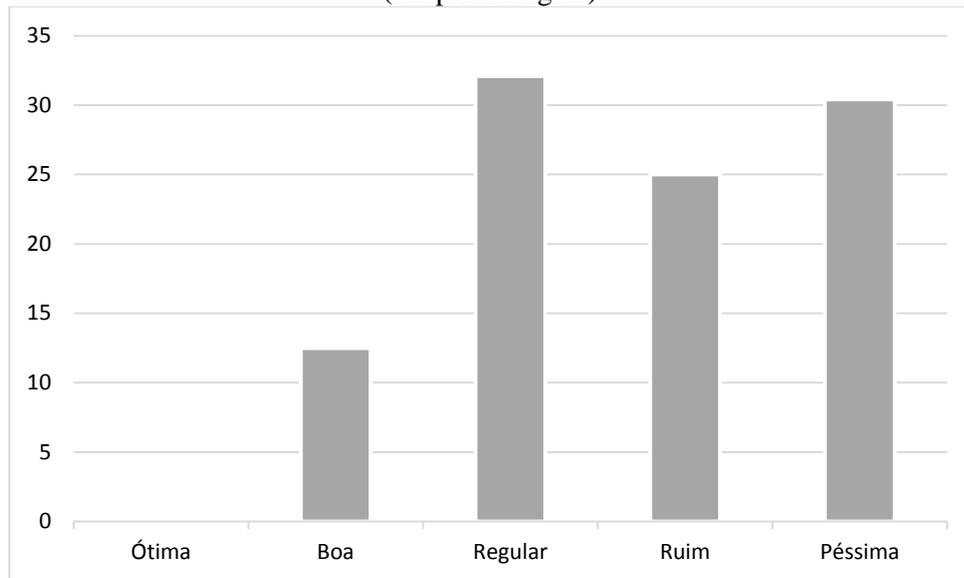
RESULTADOS E DISCUSSÕES

Apesar de os questionários terem sido aplicados com dois grupos de atores envolvidos na questão da mobilidade urbana na área central de Cáceres – os transeuntes e os residentes

ou pessoas que trabalham na localidade –, os resultados das questões fechadas não apresentaram diferenças significativas, por isso, estas serão apresentadas em conjunto.

Assim, quando perguntados sobre a condição de trafegabilidade na área central, 55,42% dos 239 entrevistados a consideraram como ruim ou péssimo; enquanto o percentual de bom alcançou apenas 12,5%, não havendo nenhum usuário totalmente satisfeito com o trânsito naquele local, conforme se observa na Figura 3.

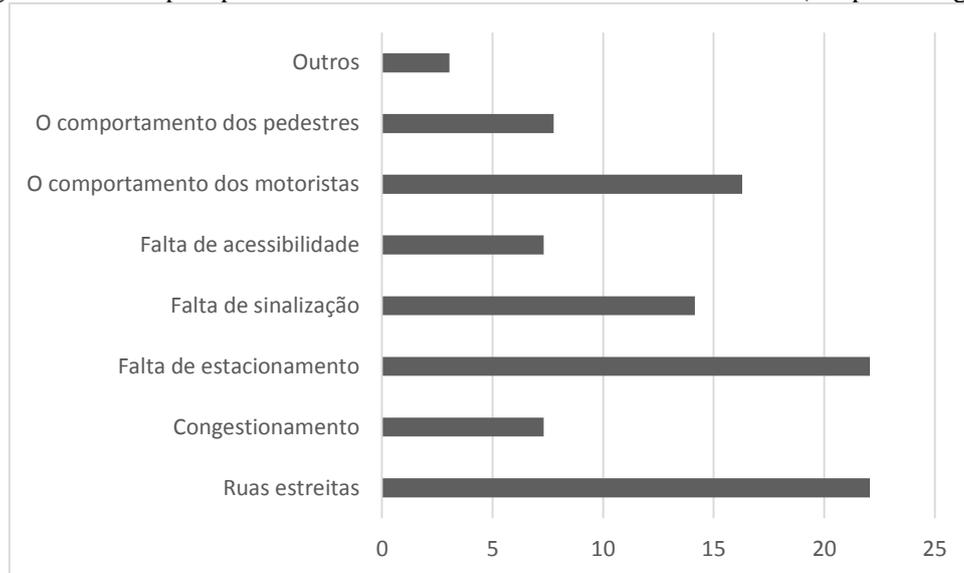
Figura 3 – Opinião dos entrevistados sobre as condições de trafegabilidade na área central de Cáceres (em porcentagem).



Este resultado é reflexo da própria forma urbana da localidade, cujas vias, quando de sua abertura, em 1778, foram projetadas para a circulação de pessoas, cavalos e carroças, sem um planejamento de longuíssimo prazo onde se projetasse o crescimento populacional, a invenção do automóvel e sua expansão. Além disso, na atualidade, as condições de trafegabilidade nestas ruas são dificultadas pela existência de calçadas estreitas, que não superam 1,50 m de largura e ainda abrigam parte do mobiliário urbano, principalmente os postes de energia elétrica, telefonia etc.; por ser permitido o estacionamento em suas laterais, não sendo este suficiente para atender a demanda de veículos que por ali circulam; e pela falta de organização dos locais para se estacionar carros, motocicletas e bicicletas.

Além da falta de estacionamento e do fato de as vias serem estreitas, segundo os entrevistados, outros fatores são apontados como principais problemas para se transitar na área central da cidade (Figura 4), destacando-se entre eles o comportamento dos motoristas e dos pedestres, que, em uma luta constante pelo espaço viário, acabam gerando mais conflitos no trânsito, como a falta de respeito à sinalização e aos demais usuários da via, agravado pela inclusão de ciclistas e motociclistas nesta disputa.

Figura 4 – Principais problemas do trânsito na área central de Cáceres (em porcentagem).



Quando questionados sobre as sugestões que dariam para resolver o problema citado, houve uma ligeira diferença entre os transeuntes e aqueles que residem na área que sofrerá intervenção, tendo em vista que os residentes se preocuparam mais com questões pontuais, notadamente as relacionadas aos estacionamentos, sejam nas vias ou em locais próprios, representando 61,17% das respostas dos domiciliados na área, enquanto para os que apenas transitam pelo Centro periodicamente, este percentual ficou em apenas 10,96%.

Outras sugestões representativas recomendadas pelos residentes e que nem foram citadas pelos transeuntes entrevistados são: instalação de novos semáforos, uso da Faixa Azul (estacionamento rotativo), diminuição dos locais onde se é proibido estacionar e expansão da largura das vias (proposta impraticável, tendo em vista as edificações já construídas e o tombamento do patrimônio histórico). Por outro lado, propostas como alterações na estrutura da via, padronização das calçadas e transformar mais ruas em mão única, foram apresentadas apenas pelos não residentes.

Porém, em ambos os grupos, a solicitação de mais educação no trânsito foi a sugestão que recebeu maior percentual (26,51), demonstrando que os usuários têm consciência sobre este item, faltando a ação prática. Além disso, aumentar a fiscalização (12,42%), melhorar a sinalização das vias (9,40%) e implementar o Calçadão na área central, com proibição de circulação de veículos motorizados (4,70%) foram propostas significativas e espontâneas apresentadas pelos entrevistados.

Há de se ressaltar ainda importantes questões referentes à mobilidade urbana que foram citadas, porém, em menor percentual, como a retirada dos postes das calçadas, criação

de área de carga e descarga, pavimentação das vias, implantação de ciclofaixas, construção de redutores de velocidade e possibilitar maior acessibilidade às pessoas com deficiência (PcD).

Já quando questionados categoricamente se concordam ou não com a transformação das vias da área central – apresentadas na Figura 1 – em área exclusiva para circulação de pedestres e ciclistas, 53,78% são favoráveis, enquanto 46,22% são contra. Uma diferença muito pequena, considerando-se a margem de erro adotada na pesquisa.

Entre os argumentos espontâneos dos que concordam se destacam a melhoria nos deslocamentos dos pedestres (46,38%), diminuição no número de acidentes de trânsito (14,49%), melhoria na visibilidade do comércio (11,59%) e o fato de que o Centro já não comporta o número de veículos que atualmente se encontram em circulação (4,35%).

Por outro lado, entre os que são desfavoráveis à proposta, as justificativas que mais se destacaram foram o prejuízo ao fluxo nos comércios localizados na área (19,64%); dificuldade para se acessar o Centro (16,07%) – complementado com a necessidade de se deixar o veículo em lugar distante, o que, segundo os entrevistados, não seria seguro (5,36%) –; o argumento de que as pessoas não respeitariam (12,50%); e a piora nas condições do trânsito (7,14%).

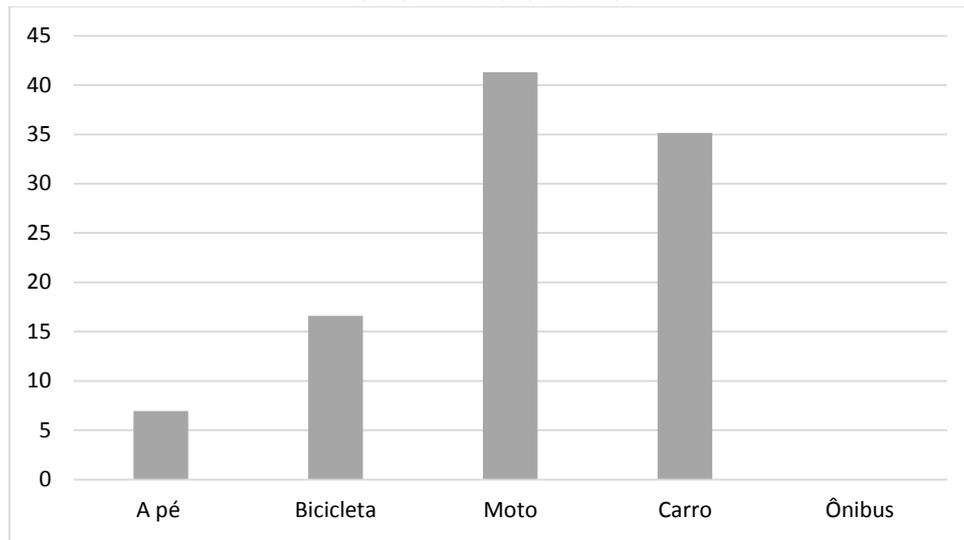
É uma questão polêmica, tendo em vista os vários atores e interesses envolvidos, já que a brusca transformação das vias em estudo em área de pedestrianização, sem uma proposta de revitalização do local e a implementação gradual de atividades que possam atribuir maior dinamismo social e econômico, conforme apresentado posteriormente, podem realmente vir a ser uma ação fadada ao fracasso.

Por isso, se perguntou qual a periodicidade em que a área central deveria ser fechada ao trânsito de veículos motorizados e, como era de se esperar, 45,12% dos entrevistados disseram que não deveria fechar, sendo estes representados pelos que foram contrários à proposta, conforme apresentado na questão anterior. Todavia, entre os que concordam, 29,67% disseram diariamente, 16,26% optaram pelos finais de semana e 8,94% aos domingos e feriados. Isto significa que há a possibilidade de o Poder Público Municipal implementar tal proposição, de forma gradual, até chegar à restrição definitiva, como já acontece em outras cidades Cascavel/PR, Barra Mansa/RJ, Mendonza/Argentina, avenida Paulista, em São Paulo/SP, Rio de Janeiro/RJ e Cuiabá/MT (CÁCERES, 2019).

Para finalizar, fora perguntado a cada entrevistado qual o meio de locomoção que o mesmo mais utiliza em suas atividades diárias (Figura 5). Pelos resultados da pesquisa, observa-se que o uso da motocicleta cresceu muito nos últimos anos, de forma acelerada, em função da facilidade dos créditos e dos financiamentos, levando a cidade, que já fora

considerada “A capital nacional do ciclista”, a ter cada vez mais o uso da bicicleta substituído pelo da moto. Todavia, há de se ressaltar que o uso da bicicleta ainda continua representativo para a cidade, cujo Produto Interno Bruto (PIB) per capita é um dos menores da região e do estado de Mato Grosso, sendo a utilização deste modal uma forma até que cultural ainda para a maioria dos moradores da cidade de Cáceres que se encontra em uma área totalmente plana.

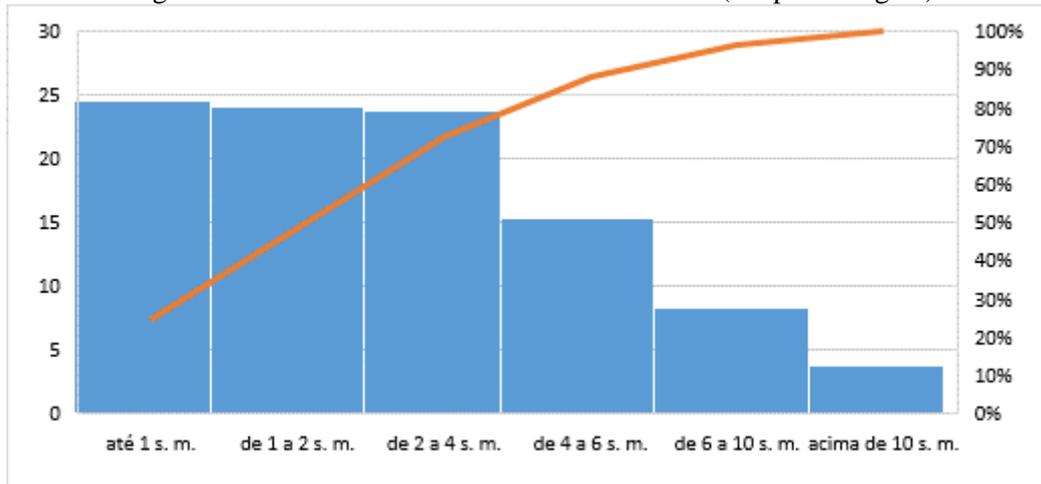
Figura 5 – Percentual de respostas dos entrevistados em relação aos meios de transporte utilizados em suas atividades diárias.



Ressalta-se ainda que não houve quem respondesse que utiliza o ônibus como meio de locomoção, pois, atualmente, em Cáceres há apenas duas linhas de transporte público coletivo por micro-ônibus, que não atende a todos os bairros e não circulam pela área central.

Na caracterização dos entrevistados, 43,86% dos que responderam ao questionário eram do sexo masculino e 56,14% mulheres, apesar de este não ter sido um critério de estratificação quando da realização da pesquisa; assim como a faixa etária destes. Já em relação ao rendimento familiar (Figura 6) faz-se necessário destacar que os percentuais estão acima da média do município por se tratar de uma pesquisa realizada onde se encontra as principais instituições financeiras, terem sido entrevistados proprietários de estabelecimentos comerciais da cidade, bem como o fato de os moradores do bairro Centro apresentarem maior poder aquisitivo. Assim, mesmo considerando que 48,75% dos que responderam ao questionário têm rendimento familiar de até dois salários mínimos, esta situação econômica é bem melhor do que quando se comparam os dados do município como um todo. Isto, sem citar aqueles que, aqui na pesquisa, recebem mais de dez salários mínimos.

Figura 6 – Rendimento familiar dos entrevistados (em porcentagem)



Para Cruz (2006) ao ser implantada uma restrição veicular, deve-se considerar o tipo de usuário da via, a localização da área a ser restrita e o tipo de uso do solo. Segundo a autora, as distâncias convenientes de serem percorridas a pé a partir de determinados estacionamentos são diferentes e dependem do local a ser alcançado e do usuário, cabendo a cada cidade o seu percurso e planejamento.

Foi neste contexto que se realizou entrevista com três profissionais autônomos que exercem suas atividades no trecho da rua 13 de Junho, ao lado da praça Barão de Rio Branco, que é fechada diariamente para o trânsito de veículos motorizados, a partir das 16h. Neste pequeno “calçadão”, medindo 98 metros, há a comercialização de pipoca, cachorro quente, tapioca e outras guloseimas, o funcionamento de um restaurante e a instalação de brinquedos para a criançada.

O primeiro entrevistado trata-se de comerciante que atual no ramo há mais de vinte e cinco anos e possui uma lanchonete neste local. Quando se perguntou ao mesmo sobre o fechamento de parte das ruas na área central, transformando-as em calçadão, houve concordância, informando que o trânsito atual está muito congestionado ali naquela área e que precisa de mudanças para melhorias.

A segundo entrevistada foi uma das senhoras que vende pipocas neste local há mais de nove anos, que também concordou com a proposta, pois, segundo ela, evitaria o trânsito congestionado e os riscos de acidentes.

O último entrevistado com o qual se conversou, trata-se de um senhor, dono de um dos pula-pulas. O mesmo trabalha neste local há quatro anos, e quando se perguntou se concorda em transformar parte da área central em calçadão, respondeu não estar de acordo, pois alega que para Cáceres esse tipo de mudança não funcionará, e sim para cidades maiores,

a exemplo, de Cuiabá, onde o fluxo de carros e ônibus são bem maiores. Para o entrevistado, a cidade ainda não apresenta grande quantidade de veículos a ponto de ser necessário restringir o trânsito.

Todos fizeram observações sobre esta rua de calçada com fechamento temporário, para que se torne permanente e que, segundo os mesmos, já há um projeto para tal mudança junto ao órgão competente e que estão no aguardo. Os vendedores ambulantes alegaram que mesmo tendo a Lei que define horário de fechamento da via às 16h, os donos dos carros que no decorrer do dia deixam seu veículos estacionados neste local, não vem obedecendo e os retiram no horário estipulado. Informaram que os representantes do Poder Público Municipal solicitam que se envie as reclamações quanto a este fato, porém, quando reclamam, não há retorno. E quando eles vão falar diretamente com os motoristas, esses os tratam de maneira mal educada.

Assim, considerando-se os resultados da pesquisa realizada sobre trafegabilidade na área central de Cáceres e os conflitos de trânsito ali presenciados, propõe-se o fechamento à circulação de veículos motorizados em oito vias desta área, permitindo-se apenas a circulação de pedestres e ciclistas, sendo criada uma área para estacionamento na praça de eventos da Secretaria Municipal de Indústria, Comércio, Meio Ambiente e Turismo (Sicmatur). Ressalta-se que para o usuário percorrer a pé do estacionamento proposto até o centro da cidade, essa distância vai depender geralmente da atividade, ou tipo de serviços que ele irá buscar.

Goto (2000), depois de várias análises de conceituações, concluiu que a acessibilidade é a facilidade que as pessoas terão para acessar a um determinado local. Para chegar a este critério e ter uma análise, levou em consideração o grau de detalhamento do objeto de estudo de acordo com a realidade representada.

Neste sentido fez-se um levantamento com metragens, do estacionamento proposto na Sicmatur, que parte da rua Professor Rizzo até determinados estabelecimentos comerciais e instituições financeiras, como apresentado na Figura 7.

Pela análise das metragens apresentas verifica-se que a distância a percorrer não ultrapassa os 663,59 m (seiscentos e sessenta e três metros e cinquenta e nove centímetros), uma distância acessível aos pedestres até os locais descritos, bem próximas ao que Cruz (2006) recomenda.

Neste contexto, para realizar um fechamento definitivo, medida a longo prazo, utilizar-se-ia de barreiras móveis restritivas, também chamadas de “bollards”, tendo em vista que o acesso não seria negado aos moradores da área onde as vias forem fechadas, de acordo com os horários previstos (PMUC, 2019). Para os demais tipos de fechamento, que são medidas de

curto prazo, utilizar-se-ia de cavaletes, como já o é na rua 13 de Junho/prça Barão do Rio Branco.

Figura 7 – Distância entre o estacionamento proposto e alguns estabelecimentos que se encontrarão na área destinada à pedestrianização.

ESTABELECIMENTO	LOCAL	DISTÂNCIA
Marinha	Praça Barão	194,55 m
Ag. Banco <u>Sicredi</u>	Praça Barão	349,87 m
Ag. <u>da</u> Caixa Econômica	Rua João Pessoa	426,86 m
Ag. Banco Bradesco	Rua Coronel José Dulce	521,04 m

Conforme propõe o Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres (CÁCERES, 2019), independentemente dos dias ou períodos de fechamento das vias centrais, estas só se tornarão efetivamente transformadas em calçadão ou em ruas de pedestres se houver uma consistente revitalização das ruas e calçadas, e uma forma de fazer alavancar o comércio é trazer atividades que atraem a população como:

Feiras de artesanato; rodas de capoeira; festivais de dança; revitalização do Centro Cultural; - projeto “Feirinha da Cavalhada no Calçadão”; pistas de skate móveis; projeto “Feira da Economia Solidária no Calçadão”; pula-pulas e demais brinquedos infantis; festival gastronômico de Cáceres; projeto “Música no Calçadão”; festival de flores; projeto “Cine Calçadão”; festivais de música; - prática de atividades físicas para adultos e crianças; entre outros. (CÁCERES, 2019, p. 308 e 309).

Dentre estes, já se vê alguns projetos sendo utilizados em Cáceres, e funcionando em diferentes locais da cidade. Através da proposta apresentada, ficará a cargo das secretarias municipais ligadas à Cultura, Meio Ambiente, Turismo, Educação, Esporte e Lazer, apresentarem projetos, permanentes, temporários, ocasionais ou periódicos a serem realizados no Calçadão, nos períodos diurno e noturno, visando incrementar o comércio e os serviços da região central, incentivar o turismo pelo Centro Histórico e oferecer outras opções de esporte, cultura e lazer aos turistas e principalmente aos munícipes (CÁCERES, 2019).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo sobre a restrição ao automóvel na área central de Cáceres deu-se devido a capacidade viária não suportar a demanda de modo a evitar congestionamentos, e esta área reduzida às alterações, trata-se de uma área tombada pelo patrimônio histórico.

Assim, pode-se concluir que o trânsito nesta área vem acontecendo de forma desordenada, causando vários transtornos. Partindo disso, tal constatação motivou a realização desta pesquisa que tem como proposta a transformação da parte central para ruas com circulação apenas para pedestres e ciclistas, conhecida como Calçadão.

O principal problema hoje no trânsito na área central, de acordo com o que os comerciantes e moradores definiram, são ruas estreitas, falta de estacionamento e comportamento dos motoristas. Para as pessoas que circulam ficaram assim distribuídos como: ruas estreitas, falta de estacionamento, falta de sinalização e comportamento dos motoristas.

A implantação de calçadões é uma forma de manter a cultura do patrimônio arquitetônico preservado para cidades e centros históricos assim também como proposta para a cidade de Cáceres que poderá, deste modo, manter a preservação da área, restaurá-la e revitalizar, trazendo um novo valor social e melhorando suas funções, através dos espaços livres e dos monumentos. A proposta só tende a valorizar as características locais, contribuindo para um novo visual do ambiente, pois, ao caminhar pelas ruas as pessoas se sentirão livres para circularem, criando uma imagem e um sentido único de liberdade.

AGRADECIMENTOS

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela concessão de bolsa.

Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade do Estado de Mato Grosso, para oportunidade de qualificar.

Trabalho enviado em setembro de 2019

Trabalho aceito em novembro de 2019

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BONI, V; QUARESMA, S. J. Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais. **Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC**, v, 2, n. 1(3), p.68-80, São Carlos, 2005.

BRASIL. Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana; Lei de Mobilidade Urbana. Brasília: Ministério das Cidades, 2012. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2012/lei-12587-3-janeiro-2012-612248-norma-pl.html>. Acesso em: 15 out. 2017.

CÁCERES. **Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres-MT (PMUC)**: Relatório parcial 2017. Cáceres: Prefeitura Municipal, 2018.

_____. **Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres-MT (PMUC):** Anexo Único. Evaldo Ferreira Coordenador Geral do Plano de Mobilidade Urbana. Março de 2019.

CRUZ, M. M. L. **Avaliação dos impactos de restrições ao trânsito de veículos.** Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Programa de Pós-graduação em Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo. Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), 2006.

FERREIRA, E. **Planejamento de transporte cicloviário: o caso de Cáceres-MT.** Cáceres: Editora da Unemat, 2010.

GOTO, M. **Uma análise de acessibilidade sob a ótica da equidade:** o caso da região metropolitana de Belém. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Programa de Pós-graduação em Engenharia. Universidade de São Paulo, São Carlos, 2000.

IBGE. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 2010.** Brasília: IBGE, 2010.

_____. **Censo Demográfico 2000.** Brasília: IBGE, 2000.

_____. **Censo Demográfico 1991.** Brasília: IBGE, 1991.

_____. **Censo Demográfico 1980.** Brasília: IBGE, 1980.

MALARD, M. L. **Cinco textos sobre arquitetura.** Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2005.

STEVESON, W. J. **Estatística aplicada à Administração.** São Paulo: Harbra, 1981.