

Capítulo 11 CARACTERIZAÇÃO, PESQUISA SOBRE ESTACIONAMENTO E PROPOSTAS APRESENTADAS

11.1 Contextualizando

O aumento progressivo da quantidade de veículos motorizados além de acarretar em conflitos de circulação, como congestionamentos e poluição, por exemplo, leva também a sérias disputas por espaços onde se possa deixar esta máquina enquanto a mesma não está em movimento.

Daí, considerando que as áreas disponíveis para estacionar são bem menores do que o número de veículos que deseja fazê-lo, o que se observa são infrações de trânsito cometidas em função da falta de estacionamento, como estacionar sobre calçadas, em vagas destinadas a deficientes ou idosos ou dar a tradicional “parada rapidinha” em filas de mão dupla ou na própria faixa de rolamento.

Em cidades como Cáceres, bicentenária, com ruas estreitas na área central, onde se concentram a maior parte do comércio e dos serviços, e com poucas vagas de estacionamento, este problema é agravado, tendo em vista que, pela cultura do automóvel, todos querem parar seu veículo em frente ao seu destino e, se possível, com o melhor conforto.

Por outro lado, modalidades de deslocamento mais sustentáveis, eficientes e eficazes, como o transporte público, o uso da bicicleta e a caminhada acabam sendo prejudicadas ao se priorizar a via aos veículos motorizados de transporte individual ou privado, como o automóvel e as motocicletas, seja para a circulação ou para o estacionamento.

Há ainda a questão comercial, onde a preocupação dos comerciantes se concentra em quão distante seu estabelecimento se encontra em relação aos locais de estacionamento de seus clientes, se os mesmos estarão

dispostos a percorrer tais distância e se não há lojas concorrentes em seu caminho.

Os estudos que buscam quantificar as distâncias em que as pessoas estão dispostas a percorrer da área do estacionamento até o seu destino levam em consideração os motivos do deslocamento, as características pessoais (jovem, idoso, funcionário, cliente, estudante, homem, mulher, com criança, com carga etc.) e o nível de serviço ofertado, podendo variar de poucos metros a mais de um quilômetro (PARKING BRASIL, 2013; SECO et. al., 2008).

O fato é que todos querem estacionar o mais próximo possível de seu destino e como não há espaço público disponível para todos, se faz necessário regulamentar as áreas de estacionamento e definir o que é prioridade no trânsito.

A questão dos estacionamentos está prevista no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (BRASIL, 2013) e nas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) nº 302, 303 e 304 (BRASIL, 2008a, 2008b e 2008c). Em ambos os documentos está explícito que a competência de regulamentação dos estacionamentos é do órgão ou entidade executivo do trânsito com circunscrição sobre a via. É destacado também que nas vias públicas o estacionamento pode ser de forma livre ou controlada.

Belo Horizonte (2010) classifica 26 tipos de estacionamento e suas subdivisões (Quadro 11.1) e apresenta propostas para cada um deles:

Já a Resolução nº 302, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) (BRASIL, 2008a) define as seguintes áreas de estacionamento específicos:

- Para veículos de aluguel (sob concessão, permissão ou autorização);
- Para veículos de “portadores de deficiência física”;
- Para veículos de idosos;
- Para operação de carga e descarga;

Quadro 11.1 – Tipos e subdivisões para estacionamentos adotados em Belo Horizonte – MG.

1.1. Estacionamento Rotativo
1.1.1. Vagas de estacionamento especial para pessoas com deficiência em áreas de estacionamento rotativo
1.1.2. Vagas de estacionamento especial para idosos em áreas de estacionamento rotativo
1.1.3. Estacionamentos compartilhados – rotativo e outros usos
1.2. Estacionamento para motocicletas
1.3. Estacionamento para carga e descarga
1.3.1. Carga e descarga na Área Central
1.4. Carga e descarga de construção
1.5. Carga e descarga de valores
1.6. Estacionamento para veículos escolares
1.7. Estacionamento para embarque e desembarque de escolares
1.8. Estacionamento para ambulância
1.9. Estacionamento de ambulância para embarque e desembarque
1.10. Estacionamento para veículos do corpo consular
1.11. Estacionamento para veículos oficiais
1.12. Estacionamento para viaturas policiais
1.13. Estacionamento por 10 minutos com pisca alerta ligado
1.14. Estacionamento por 10 minutos em hotéis
1.15. Estacionamento para ponto de táxi
1.16. Estacionamento para veículos de aluguel (frete e carreto)
1.17. Estacionamento para ônibus de turismo
1.18. Estacionamento especial para pessoas com deficiência com dificuldade de locomoção
1.19. Estacionamento especial para idosos
1.20. Estacionamento para ônibus de transporte público (PC – ponto de controle)
1.21. Ponto de embarque e desembarque de passageiros de ônibus (PED)
1.22. Estacionamento para coleta de lixo
1.23. Estacionamento para táxi lotação
1.24. Estacionamento para bicicletas
1.25. Proibição de estacionamento e parada em área de segurança
1.26. Proibição de estacionamento em área de manobra

Fonte: Adaptado de Belo Horizonte, 2010.

- Para ambulâncias;
- De estacionamento rotativo;
- De curta duração (até 30 minutos, com pisca-alerta ligado);
- Para viaturas policiais.

Para o Ministério das Cidades (BRASIL, 2004), “o planejamento, a localização, o gerenciamento e a operação de estacionamentos em áreas

urbanas devem estar diretamente relacionados com o sistema de transportes e o planejamento do uso do solo”.

Logo, a questão dos estacionamentos também está ligada ao Plano de Mobilidade Urbana e ao Plano Diretor do Município, pois, a proibição do estacionamento em determinado setor, sem o devido estudo de impacto, poderá inviabilizar as atividades comerciais e de prestação de serviços nessa localidade e adjacências (BRASIL, 2004).

Assim, a competência do Município, além de manter adequada sinalização vertical e horizontal, está mais voltada a definir as áreas onde é proibido estacionar, as áreas de estacionamento rotativo e áreas de estacionamento de curta duração.

Na regulamentação do estacionamento rotativo devem ser previstos:

- Locais de estacionamento;
- Valor a ser cobrado (ou não);
- Tempo máximo de permanência;
- Dias e horários de funcionamento;
- Sistema de pagamento e controle (parquímetro).

Pinheiro (2017) realizou uma pesquisa sobre as condições de estacionamento na área central de Cáceres, estudando os casos das ruas 7 de Setembro, Coronel José Dulce e Marechal Deodoro. Foram aplicados 79 questionários, divididos em 40 entrevistas na avenida 7 de Setembro; 13 entrevistas na rua Coronel José Dulce e 26 entrevistas na rua Marechal Deodoro, e considerou-se como potenciais entrevistados todas as pessoas que estacionaram de carro, moto e/ou haviam estacionado seus veículos e estavam transitando pelas vias em estudo no horário em que a pesquisa estava sendo desenvolvida. O autor assim descreve o espaço da pesquisa:

A avenida 7 de Setembro e as ruas Coronel José Dulce e Marechal Deodoro são espaços públicos de grande circulação de pessoas, veículos, desse modo, a pesquisa foi desenvolvida nessas vias urbanas, sendo delimitadas da seguinte forma.

A avenida 7 de Setembro, compreendida entre a rua Dona Albertina e rua Padre Cassimiro, tem aproximadamente 587 m (quinhentos e

oitenta e sete metros) de comprimento com larguras variando entre 4,90 m (quatro metros e noventa centímetros) a 8,86 m (oito metros e oitenta e seis centímetros), é uma via com quatro pistas, com a seguinte divisão: duas vias centrais com duas pistas de rolamento, cada uma em um sentido, não sendo autorizado o estacionamento; e, as vias das extremidades com uma pista de rolamento cada via, de sentido único, sendo autorizado o estacionamento de ambos os lados, comporta atualmente 233 (duzentas e trinta e três) vagas para estacionamento a 0°.

A rua Coronel José Dulce, compreendida entre a rua Padre Cassimiro e rua Coronel Faria, tem 490,58 m (quatrocentos e noventa metros e cinquenta e oito centímetros) de comprimento com largura variando entre 5,90 m (cinco metros e noventa centímetros) a 8,20 m (oito metros e vinte centímetros), é uma via de sentido único, com uma pista de rolamento, sendo autorizado o estacionamento em um dos lados no trecho entre a rua Padre Cassimiro e rua Comandante Balduino, e de ambos os lados no trecho entre a rua Comandante Balduino e a rua Coronel Faria, na via são disponibilizadas 68 vagas com estacionamento a 0°.

A rua Marechal Deodoro, compreendida entre a rua Coronel Faria e avenida Getúlio Vargas, tem aproximadamente 825 m (oitocentos e vinte e cinco metros) de comprimento com larguras variando entre 7,90 m (sete metros e noventa centímetros) a 5,50 m (cinco metros e cinquenta centímetros) aproximadamente de largura. É uma via de sentido único com uma pista de rolamento, sendo autorizado o estacionamento em um dos lados em toda sua extensão, comporta atualmente na sua totalidade 153 (cento e cinquenta e três) vagas disponíveis com estacionamento a 0°.

As vias em estudo totalizam 454 (quatrocentas e cinquenta e quatro) vagas disponíveis para estacionamento (Quadro 11.2), sendo que a contagem das vagas foi determinada através da contagem dos carros parados, quando houvesse vaga disponível era computado um comprimento de 5 m (cinco metros) e, quando fosse encontrado motos era computado a cada 5 (cinco), uma vaga e sendo descontado as entradas de estacionamento de residências e comércio que existiam. Também foi respeitado o espaço de 5 m (cinco metros) do bordo do alinhamento da via transversal, conforme o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) previsto para não parar e nem estacionar (PINHEIRO, 2017, p. 13 e 14).

Quadro 11.2 – Quantitativo de vagas de estacionamento por via estudada.

VIA	EXTENSÃO	VAGAS
7 de Setembro	587 m	233
Coronel José Dulce	155 m	68
Marechal Deodoro	825 m	153
TOTAL	1567 m	454

Fonte: Pinheiro (2017).

As figuras 11.1 e 11.2 apresentam o modelo do questionário aplicado com os entrevistados nas vias em estudadas.

Figura 11.1 – Frente do modelo de questionário aplicado nas vias em estudo.





	UNIVERSIDADE DO ESTADO DE MATO GROSSO CAMPUS UNIVERSITÁRIO JANE VANINI CURSO DE GEOGRAFIA QUESTIONÁRIO	
OBJETIVO: Levantamento da situação do estacionamento em vias pública no centro de Cáceres		
FILTRO: Condutores de veículos estacionados na avenida 7 de setembro;		
01) Qual seu principal meio de transporte para transitar em Cáceres/MT?		
<input type="checkbox"/> Moto particular	<input type="checkbox"/> Transporte coletivo	
<input type="checkbox"/> Mototaxi	<input type="checkbox"/> Bicicleta	
<input type="checkbox"/> Carro particular	<input type="checkbox"/> Outro, qual	
<input type="checkbox"/> Carro taxi		
02) Qual o principal motivo para você se deslocar até o centro da cidade?		
<input type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Lazer	
<input type="checkbox"/> Estudo	<input type="checkbox"/> Banco	
<input type="checkbox"/> Compras	<input type="checkbox"/> Outro, qual	
03) Em sua opinião, com que você encontra vagas para estacionar na avenida 7 de setembro?		
<input type="checkbox"/> Sempre	<input type="checkbox"/> Frequentemente	<input type="checkbox"/> Raramente
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Nunca
04) Na sua opinião, qual é o horário com maior dificuldade para estacionar na avenida 7 de setembro.		
<input type="checkbox"/> 07h – 09h	<input type="checkbox"/> 11h – 13h	<input type="checkbox"/> 15h – 17h
<input type="checkbox"/> 09h – 11h	<input type="checkbox"/> 13h – 15h	<input type="checkbox"/> 17h – 19h
05) Na sua opinião, qual é o melhor horário para estacionar na avenida 7 de setembro.		
<input type="checkbox"/> 07h – 09h	<input type="checkbox"/> 11h – 13h	<input type="checkbox"/> 15h – 17h
<input type="checkbox"/> 09h – 11h	<input type="checkbox"/> 13h – 15h	<input type="checkbox"/> 17h – 19h
06) Geralmente por quanto tempo você fica estacionado na avenida 7 de setembro?		
<input type="checkbox"/> até 10 minutos	<input type="checkbox"/> de 30 minutos a 1 hora	
<input type="checkbox"/> de 10 a 30 minutos	<input type="checkbox"/> mais de 1 hora	
07) É a favor da existência do Estacionamento Rotativo em Cáceres/MT?		
<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> Não	
08) Se houvesse estacionamento rotativo no centro de Cáceres, até quanto você estaria disposto a pagar por 1 hora?		
<input type="checkbox"/> até R\$ 5,00	<input type="checkbox"/> de R\$ 10,00 até 15,00	<input type="checkbox"/> acima de R\$ 20,00
<input type="checkbox"/> de R\$ 5,00 a R\$ 10,00	<input type="checkbox"/> de R\$ 15,00 até R\$ 20,00	

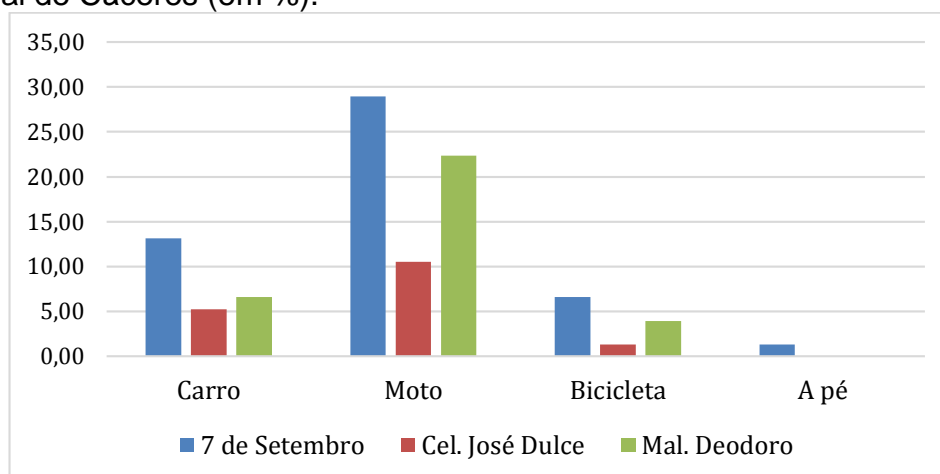
Figura 11.2 – Verso do modelo do questionário aplicado nas vias em estudo.

	UNIVERSIDADE DO ESTADO DE MATO GROSSO CAMPUS UNIVERSITÁRIO JANE VANINI CURSO DE GEOGRAFIA	
09) Em sua opinião qual o principal problema em relação ao estacionamento no centro de Cáceres?		
<input type="checkbox"/> Falta de vaga <input type="checkbox"/> Falta de otimização – maneira como os motoristas estacionam <input type="checkbox"/> Outro, qual	<input type="checkbox"/> Estacionamento de motos e carros juntos <input type="checkbox"/> Muitos lugares proibidos para estacionar	
10) Qual sua opinião para melhorar o estacionamento em Cáceres/MT?		
12) Caracterização do entrevistado:		
Nome:		
Sexo: <input type="checkbox"/> Masculino <input type="checkbox"/> Feminino		
Idade: 1 - <input type="checkbox"/> de 18 a 25 anos	4 - <input type="checkbox"/> de 46 a 55 anos	
2 - <input type="checkbox"/> de 26 a 35 anos	5 - <input type="checkbox"/> de 46 a 55 anos	
3 - <input type="checkbox"/> de 36 a 45 anos	6 - <input type="checkbox"/> mais de 65 anos	
Escolaridade 1 - <input type="checkbox"/> 1º grau (1ª a 8ª série) incompleto		
2 - <input type="checkbox"/> 1º grau (1ª a 8ª série) completo		
3 - <input type="checkbox"/> 2º grau (Ensino Médio) incompleto		
4 - <input type="checkbox"/> 2º grau (Ensino Médio) completo		
5 - <input type="checkbox"/> Superior incompleto		
6 - <input type="checkbox"/> Superior completo		
7 - <input type="checkbox"/> Especialização (Pós Graduação)		
8 - <input type="checkbox"/> Mestrado		
9 - <input type="checkbox"/> Doutorado		
Renda: 1 - <input type="checkbox"/> até 1 salário mínimo		
2 - <input type="checkbox"/> de 1 a 3 salários mínimo	4 - <input type="checkbox"/> de 6 a 9 salários mínimo	
3 - <input type="checkbox"/> de 3 a 6 salários mínimo	5 - <input type="checkbox"/> de 9 a 12 salários mínimo	
	6 - <input type="checkbox"/> mais de 12 salários mínimo	

Fonte: Pinheiro (2017).

Dentre os principais resultados da pesquisa realizada por Pinheiro, destacamos os meios de transportes utilizados pelos entrevistados para se deslocar até a área central (Gráfico 11.1) e os principais motivos para estes deslocamentos (Gráfico 11.2).

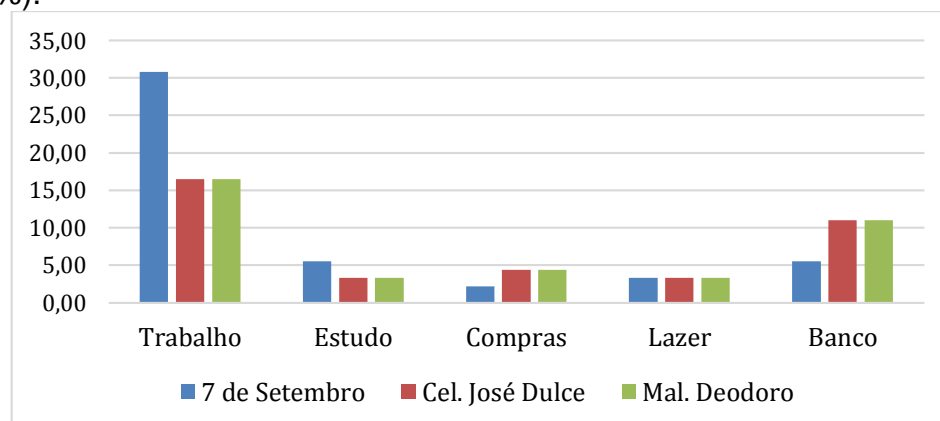
Gráfico 11.1 – Principal meio de transporte utilizado para se deslocar à área central de Cáceres (em %).



Fonte: Pinheiro (2017).

Destaca-se no Gráfico 11.1 o elevado percentual de motos, o que se justifica pela flexibilidade deste meio de transporte, principalmente no que tange à facilidade para estacioná-lo. E não se deve passar em branco também o quantitativo de bicicletas utilizadas, tendo em vista que esta reflete a realidade dos cacerenses, cuja cidade já se autointitulou “A Capital Nacional do Ciclista”.

Gráfico 11.2 – Principais motivos para se deslocar à área central de Cáceres (em %).



Fonte: Pinheiro (2017).

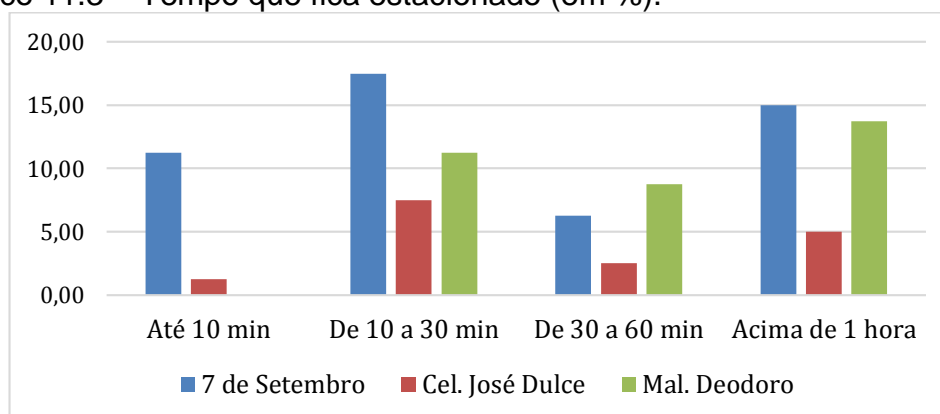
Segundo o autor, o principal motivo para deslocamento até a área em estudo é em função do “Trabalho”, representando 51,64% dos pesquisados, sendo que nesta abordagem não estava delimitada uma única alternativa, desse modo, tiveram diversos entrevistados que escolheram mais de um item. As ruas em que foi realizada a pesquisa são comerciais e de serviços,

principalmente os bancários, além de, na 7 de Setembro estar localizada a agência de Correios e Telégrafos do Município que atualmente acumula também o funcionamento financeiro.

Este gráfico é representativo nos estudos para elaboração de propostas para a questão dos estacionamentos, pois mostra claramente que, apesar de alguns dos entrevistados terem assinalado mais de uma opção, a maioria dos que haviam deixado o carro parado na via pública o fizeram pelo motivo “Trabalho”, o que significa que o veículo ficará estacionado por maiores períodos, conforme o horário de funcionamento dos estabelecimentos; enquanto as atividades que demanda maior rotatividade no estacionar (compras, lazer e bancos) representam menos da metade do percentual total.

Completando a questão anterior, Pinheiro (2017) buscou saber o tempo médio que as pessoas ficam estacionadas nas vias em estudo (Gráfico 11.3).

Gráfico 11.3 – Tempo que fica estacionado (em %).

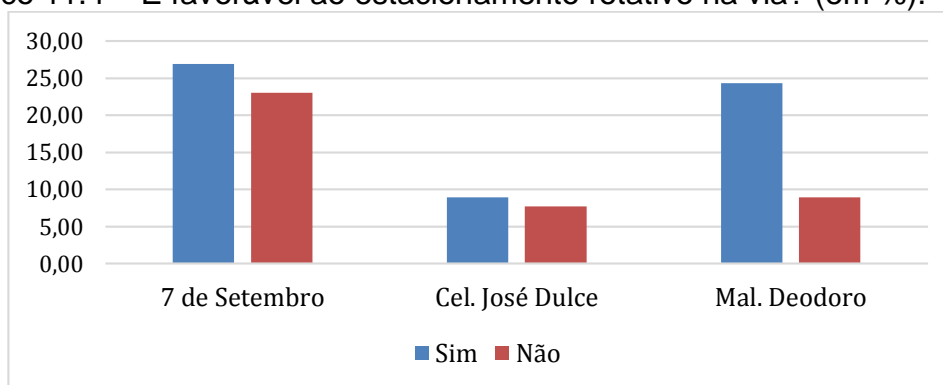


Fonte: Pinheiro (2017).

Corroborando com os resultados do Gráfico 11.2, o Gráfico 11.3 mostra que o tempo de permanência nas áreas de estacionamento das vias em estudo estão relacionados com os motivos de deslocamento, sendo o menor tempo para as atividades de compras e acesso aos serviços bancários e os maiores relacionados ao motivo “Trabalho”. Porém, Pinheiro (2017) observada uma incongruência nas respostas dos pesquisados, pois “a maior escolha do tempo de estacionamento não condiz com o período laboral de um comércio ou agências bancárias” (p. 45). Neste caso, há de se ressaltar que se a estratificação das opções apresentadas na pergunta fosse maior, talvez houvesse maior coerência com a questão relacionada aos motivos.

Considerando-se a proposta a ser apresentada no Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres (PMUC) para este tema, cabe destacar, na pesquisa de Pinheiro (2017), a questão relacionada à opinião dos entrevistados sobre a implementação do estacionamento rotativo nas vias em estudo e em outras ruas e avenidas da área central (Gráfico 11.4).

Gráfico 11.4 – É favorável ao estacionamento rotativo na via? (em %).



Fonte: Pinheiro (2017).

Excetuando-se o resultado para a rua Marechal Deodoro, houve uma ligeira concordância para a implantação do sistema de estacionamento rotativo, destacando-se que a menor aceitabilidade na rua Coronel José Dulce se deve ao fato de ali ter muito mais motos estacionadas do que carro, principalmente na lateral da quadra do Banco do Brasil e, para a avenida 7 de Setembro, o fato de, atualmente, ser permitido estacionar nos dois lados de cada uma das pistas secundárias. Lembrando que, com a implantação de ciclofaixas em nestas pistas secundárias, a permissão para estacionar será reduzida à metade.

Pinheiro (2017) também questionou sobre os possíveis valores a serem cobrados com a implementação do estacionamento rotativo e o que os entrevistados estariam dispostos a pagar por uma hora. Apesar de as opções variarem a até mais de vinte reais, 80% do que responderam ao questionário consideraram que “até R\$5,00” é o preço justo pela hora de estacionamento, enquanto 20% disseram “de R\$5,00 a R\$10,00”. Estas escolhas são óbvias, tendo em vista que o consumidor sempre busca pelo menor preço. Porém, há

de se ressaltar que, atualmente, nos estacionamentos privados localizados na área central de Cáceres, o valor cobrado é de R\$5,00 a cada meia hora.

A proposta de implementação de estacionamento rotativo é justificada quando se analisa os principais problemas citados pelos entrevistados em relação aos estacionamentos na área estudada, a saber:

- Falta de otimização – maneira como os motoristas estacionam seus veículos, ocupando espaços superiores a uma vaga (34,18%);
- Falta de vaga (32,91%);
- Muitos lugares proibidos para estacionar (15,19%);
- Estacionamento de motos e carros juntos (11,39%);
- Outros – ruas não planejadas, ruas estreitas, pouco espaço (6,33%). (PINHEIRO, 2017¹).

Em relação a esta questão, em junho de 2014, foi promulgada a Lei nº 2.435 (CÁCERES, 2014), que estabelece e regulamenta o estacionamento rotativo pago – Faixa Azul, em Cáceres. Esta Lei regulamenta a responsabilidade do Poder Executivo Municipal; os dias e horários de funcionamento; as exclusões e determina que, por Decreto Municipal, devem ser definidos a área de abrangência e os valores a serem cobrados.

No Parágrafo Único, do Artigo 1º, é descrita a finalidade da referida Lei:

A finalidade desta Lei é, unicamente, de disciplinar o estacionamento nos espaços públicos, oportunizando o uso racional das vagas, para que o maior número possível de usuários possa usufruir do sistema de estacionamento em condições de igualdade. (CÁCERES, 2014, não paginado).

O Executivo Municipal até abriu processo licitatório para a implantação deste sistema, porém, segundo informação da Secretaria de Planejamento do Município, não houve interessado em concorrer para ofertar esse serviço. Tal

¹ A caracterização dos entrevistados e demais questões levantadas e analisadas na pesquisa podem ser consultadas na publicação de Pinheiro (2017).

desinteresse se deveu principalmente à falta de regulamentação dos artigos 6º - que trata do estacionamento para motocicletas – e 12, que deixou para o Poder Executivo definir, por decreto, as áreas de abrangência do estacionamento rotativo pago, o tempo de permanência e o valor da tarifa.

O Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres (PMUC) apresentará as propostas para regulamentar tais artigos.

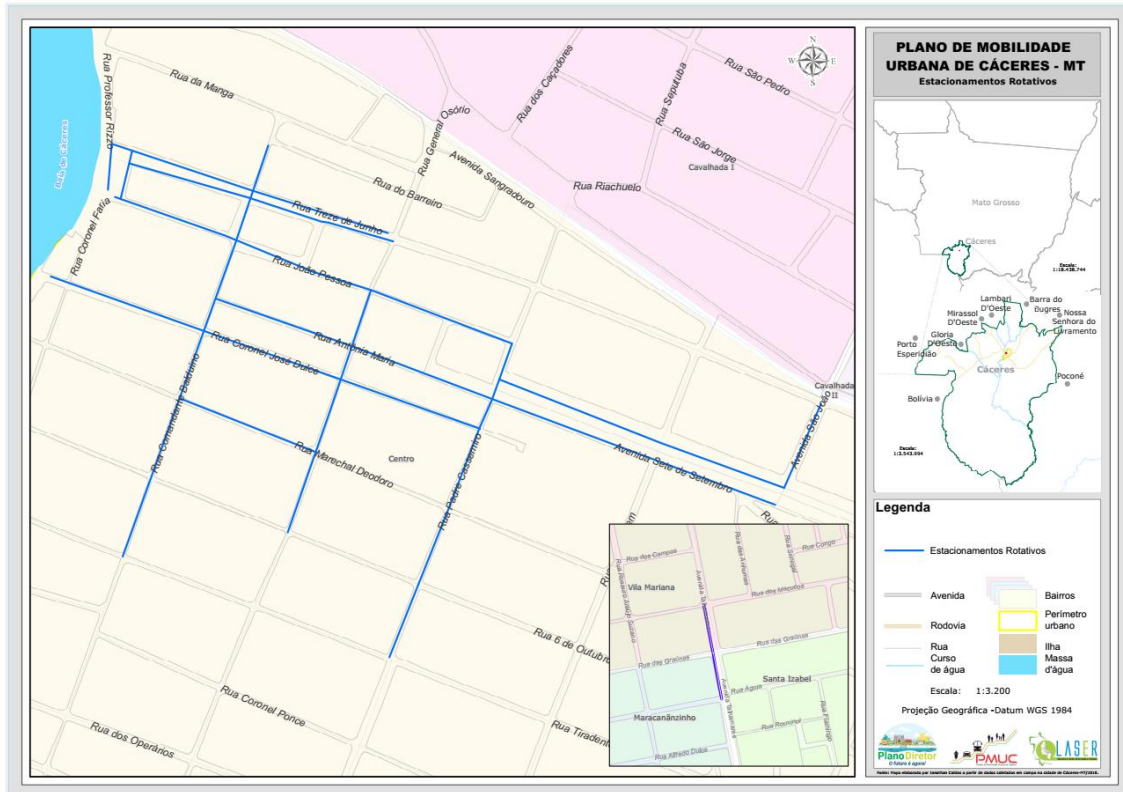
11.2 PROPOSTAS APRESENTADAS

Considerando-se o que fora apresentado, a proposta do Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres (PMUC) para os estacionamentos se baseia, além do que já se encontra regulamentado no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), na Resolução nº 302 – Contran e no Plano Diretor Municipal, na classificação da via (se ciclável, do transporte público por micro-ônibus, etc), em sua função (se comercial ou residencial) e, principalmente, pelos projetos geométricos propostos no Capítulo 3, conforme as larguras das vias. Assim, propõe-se:

- Proibir estacionar em vias com largura inferior a 4,50 metros;
- Proibir estacionar em vias classificadas como cicláveis e com largura inferior a 5 metros;
- Implantação, por meio de licitação (ou pelo próprio Município), de estacionamento rotativo, gratuito ou não, nas vias apresentadas na Figura 11.1, por meio da reedição da Lei nº 2.435, de 13 de junho de 2014 (CÁCERES, 2014), com a substituição dos artigos 6º e 12, conforme propostas apresentadas neste subitem, visando sua regulamentação;
- Implantação de estacionamento rotativo, na via pública, na quadra dos polos geradores de viagens que se enquadram no item 2 dos Polos Geradores de Tráfego (PGTs), conforme Capítulo 9, do presente Plano;

- Obrigatoriedade de estacionamento privado nos polos geradores de viagens que se enquadram no item 2 dos PGTs, conforme Capítulo 9, do presente Plano;

Figura 11.1 – Vias a receberem a implementação de estacionamento rotativo



Fonte: O Autor (2019).

- Implantação de estacionamento de curta duração (com pisca-alerta ligado) nos polos geradores de viagens que se enquadram no item 1 do PGTs, conforme Capítulo 9, do presente Plano;
- Organização das vagas de estacionamento por meio de sinalização vertical e principalmente horizontal, inclusive delimitando o espaço para cada veículo;
- Otimização das vagas de estacionamento separando motos de carros, reservando-se às primeiras 50% das vagas, nas bordas das quadras, conforme justificativa apresentada neste subcapítulo;
- Implantação de bicicletários ou paraciclos nas praças ou áreas públicas com grande movimentação de ciclistas;

- Implantação de paraciclos em calçadas de áreas comerciais que tenham mais de 4 m de larguras, cuja estrutura implantada não atrapalhe a circulação de pedestres;
- Maior fiscalização em relação aos estacionamentos irregulares, inclusive por meio do aplicativo elaborado para o presente Plano de Mobilidade, onde a própria população poderá informar sobre infrações cometidas.

Em relação à Figura 11.1, as vias onde seriam implementado o sistema de estacionamento rotativo, regulamentando o artigo 12, da Lei nº 2.435, de 13 de junho de 2014, seriam:

- 1 – Rua Frei Ambrósio/São João, na quadra em frente à rodoviária do Centro;
- 2 – Avenida 7 de Setembro, entre as ruas Frei Ambrósio/São João e Padre Casemiro, nas bordas próximas aos comércios, em ambas as pistas laterais (lembrando que nas bordas próximas aos canteiros centrais serão implantadas ciclofaixas);
- 3 – Rua Padre Casemiro, entre as ruas João Pessoa e Tiradentes, em seu lado esquerdo;
- 4 – Rua General Osório, entre as ruas João Pessoa e 6 de Outubro, em seu lado esquerdo;
- 5 – Rua Comandante Balduino, entre as ruas do Barreiro e Tiradentes, em seu lado esquerdo;
- 6 – Rua Marechal Deodoro, entre as ruas General Osório e Comandante Balduino, em seu lado esquerdo;
- 7 – Rua Coronel José Dulce, entre as ruas General Osório e o rio Paraguai, em seu lado direito;
- 8 – Rua Antônio Maria, em toda a sua extensão, em ambos os lados;
- 9 – Rua João Pessoa, em toda a sua extensão, no lado esquerdo;

10 – Rua 13 de Junho, entre as ruas General Osório e Professor Rizzo, em ambos os lados e em ambas as pistas nas quadras da Catedral São Luiz e da praça Barão de Rio Branco, e nas bordas mais próximas das residências e comércios, entre as ruas General Osório e a rua do Cartório de 1º Ofício;

11 – Rua Professor Rizzo, no lado direito, entre as ruas 13 de Junho e João Pessoa/prça Barão de Rio Branco; e em ambos os lados na praça Barão de Rio Branco;

12 – Rua dos Talhamares, nas bordas mais próximas aos comércios, em ambas as pistas, nas quadras dos supermercados Capixaba e Todo Dia.

Há de se ressaltar que, para a Área Central (Capítulo 8), estas propostas são de curto e médio prazos, tendo em vista que a implantação, a longo prazo, do Calçadão, transformando partes das ruas Antônio Maria, Coronel José Dulce, Marechal Deodoro, Comandante Balduino, Coronel Faria, Alameda Coberlino e Professor Rizzo em vias de pedestrianização, não será permitida a circulação de veículos motorizados nestas, logo, não haverá estacionamento rotativo.

Já em relação ao Artigo 6º, da Lei nº 2.435/2014 (CÁCERES, 2014), referente aos locais privativos para o estacionamento de motocicletas e ao número de vagas reservadas a estas, na Audiência Pública, do Plano de Mobilidade Urbana, do dia 12 de dezembro de 2018, foi consenso que as mesmas devem ocupar as duas bordas dos estacionamentos nas quadras ou vias onde se é permitido estacionar, cabendo aos automóveis os estacionamentos na parte central.

Porém, em relação à quantidade de vagas destinadas às motocicletas e aos carros, geralmente, os municípios destinam uma vaga para a moto a cada 10 vagas para os automóveis, como é caso do Distrito Federal (DISTRITO FEDERAL, 2017).

Todavia, matematicamente, considerando-se que um carro ocupa a vaga de, mais ou menos, conforme a perícia do motorista em estacionar, cinco motos; que o quantitativo de motos em Cáceres é 33% maior do que o de

automóveis; e que, conforme Oliveira (2017), os deslocamentos para a área central realizados utilizando-se da motocicleta é o dobro daqueles realizados por carro, o PMUC propõe que a cada vaga disponibilizada para um automóvel, sejam disponibilizadas oito vagas para motos. Assim, considerando-se que cada carro ocupa a vaga de cinco motocicletas, nas vias, para cada cinco vagas de automóveis, devem ser disponibilizadas 40 vagas para motos.

Além disto, apesar de em algumas vias já haver a sinalização horizontal demarcando as áreas destinadas às motocicletas e aos carros, como é o caso da avenida Marechal Castelo Branco (Figura 11.2 A e B) e rua Coronel José Dulce, infelizmente – mais uma vez temos de utilizar esta palavra para demonstrar que o tripé “Educação” é pouco respeitado em Cáceres –, esta não é considerada, tanto por parte dos motoristas de automóveis, quanto pelos motociclistas, que invadem as áreas demarcadas para o estacionamento do alheio sem o menor pudor, como pode ser observado nas figuras 11.3 e 11.4, ambas na rua Coronel José Dulce.

Figura 11.2 – Sinalizações vertical e horizontal para estacionamento de motocicletas na avenida Marechal Castelo Branco.



Fonte: O Autor, 2019.

Por isso, o PMUC propõe que, além da demarcação da sinalização horizontal, com material de qualidade, também sejam colocadas barreiras físicas para delimitar as áreas de estacionamento de motos, como no exemplo apresentado na figura 11.5, impedindo-se assim, que automóveis parem nestes locais. Recomenda-se também que haja maior fiscalização em relação aos estacionamentos irregulares.

Figura 11.3 – Veículo estacionado em área reservada para o estacionamento de motocicletas na rua Coronel José Dulce.



Fonte: O Autor, 2019.

Para contribuir com esta fiscalização, o pesquisador Marco Argolo, dentro do Termo de Convênio 001/2017/PGM (CÁCERES, 2017a), está desenvolvendo, juntamente com o Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres (PMUC), um aplicativo que possibilitará a qualquer cidadão denunciar aos órgãos competentes da Prefeitura Municipal infrações relacionadas a estacionamentos irregulares e demais desrespeitos cometidos nas vias públicas da cidade.

Figura 11.3 – Motocicletas estacionadas em área reservada para o estacionamento de veículos na rua Coronel José Dulce.



Fonte: O Autor, 2019.

Figura 11.5 – Exemplo de sinalização horizontal para estacionamento de motocicletas, com barreira física.



Fonte: O Autor, 2019.