

8.1 Contextualizando

Fundada como povoamento em 06 de outubro de 1778, a cidade de Cáceres possui população urbana estimada em 76.568 habitantes e apresenta em sua área central ruas estreitas, com vários conflitos de tráfego pelo fato de nesta estarem localizadas as principais instituições financeiras, além de estabelecimentos comerciais, escolas e residências, o que leva a problemas no tocante à trafegabilidade, com constantes disputas entre motoristas, ciclistas, motociclistas e pedestres.

Os conflitos de circulação nesta área decorrem do fato de a cidade ser bicentenária, ter crescido sem o planejamento adequado, o que, somado ao aumento da frota de veículos, aos poucos locais para estacionamentos, público ou privado, às calçadas estreitas e que ainda recebem o mobiliário urbano (Figura 8.1) e por ser tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), que impede que obras que proporcionem grandes alterações estruturais na paisagem urbana não possam ser autorizadas, levam a propostas de mobilidade urbana que tem por objetivo a restrição de circulação de veículos motorizados e a pedestrianização do local.

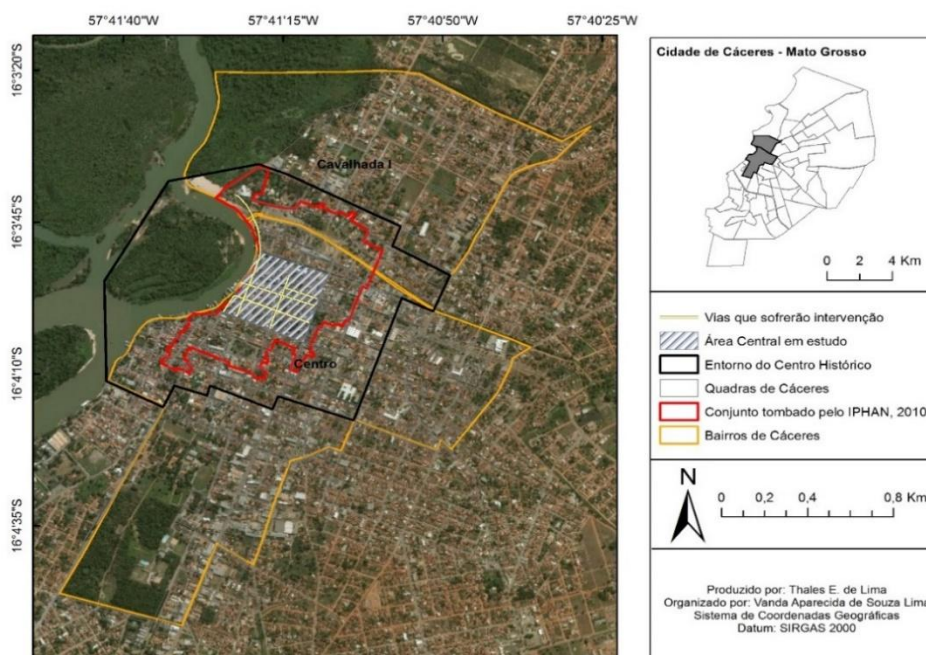
Todavia, antes apresentar os estudos realizados e as propostas para tal espaço, é preciso clarear o que aqui chamamos de “área central”, tendo em vista que está faz parte do bairro Centro, que é um dos maiores de Cáceres e, além disto, há o polígono do Centro Histórico, tombado pelo Iphan, bem como o seu entorno, ambos abrangendo os bairros Centro e Cavahada I. A Figura 8.2 possibilita um melhor entendimento desta divisão.

Figura 8.1 – Área central de Cáceres: rua Coronel Faria



Fonte: O Autor (2018)

Figura 8.2 – Delimitação dos bairros Cavahada I e Centro (amarelo), do Centro Histórico de Cáceres (vermelho) e seu entorno (preto) e a aqui denominada “área central” (branco).



Fonte: Lima (2019)

Assim, o que aqui estamos chamando de área central é o quadrante compreendido entre as ruas 13 de Junho e 06 de Outubro e General Osório e as margens do rio Paraguai. É esta a área onde foram realizados os estudos e para onde se apresenta as propostas de intervenção, conforme subcapítulos a seguir.

8.2 A pesquisa realizada

Além da proposta, de curto prazo, para a organização dos estacionamentos no Centro de Cáceres (Capítulo 11), a longo prazo, o Plano de Mobilidade Urbana propõe o fechamento de algumas vias da área central e a transformação destas em Calçadão, possibilitando maior conforto nos deslocamentos a pé e de bicicleta e também uma revitalização desta área que concentra vários comércios, instituições financeiras e locais de lazer.

Para tanto, buscou-se analisar a opinião dos comerciantes, funcionários, transeuntes e moradores da área central da cidade sobre a proposta de transformar em Calçadão algumas ruas do Centro, impedindo a circulação de veículos motorizados e buscando revitalizar esta parte da urbe.

Enquanto procedimentos metodológicos, realizou-se a contagem do número de estabelecimentos comerciais e residenciais (Tabela 8.1) existentes nas ruas Antônio Maria, Coronel José Dulce, Marechal Deodoro, Beira Rio, Alameda Corbelino, Coronel Faria e Comandante Balduino, vias objetos da intervenção que visa a implantação do Calçadão, onde também se incluiu a rua Professor Rizzo, por esta ser uma via peadonal, que margeia o rio Paraguai e leva à praia do Dáveron, conforme Figura 8.3.

Tabela 8.1 – Tipos de estabelecimentos por lado de cada via.

TIPO/VIA	Antônio Maria		Cel. José Dulce		Mal. Deodoro		Beira 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

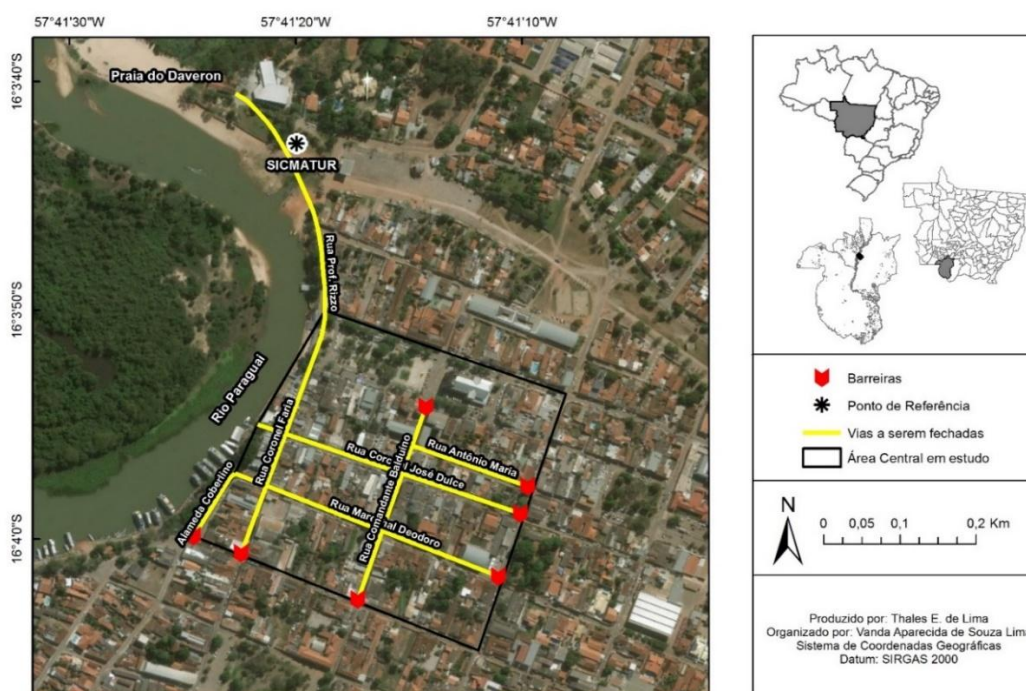
Fonte: O Autor (2018).

Realizou-se o dimensionamento de amostras, conforme fórmula apresentada por Stevenson (1981) e aplicou-se um questionário estruturado

com perguntas abertas e fechadas sobre a opinião dos entrevistados em relação ao fechamento das vias.

Além da caracterização dos entrevistados, o questionário aplicado trouxe as seguintes questões:

Figura 8.3 – Vias e parte de vias onde se propõe a implementação do Calçadão.



Fonte: Lima (2019)

- 1 - Qual sua opinião sobre as condições de trafegabilidade na área central da cidade de Cáceres?
- 2 – Em sua opinião, qual o principal problema do trânsito na área central?
- 3 – Qual a sua sugestão para resolver o problema acima citado?
- 4 – Você concorda em transformar parte da área central (mapa) em Calçadão?
- 5 – Em sua opinião a área central deveria ser fechada para o trânsito?
- 6 – Qual modalidade de locomoção mais utiliza em suas atividades diárias?

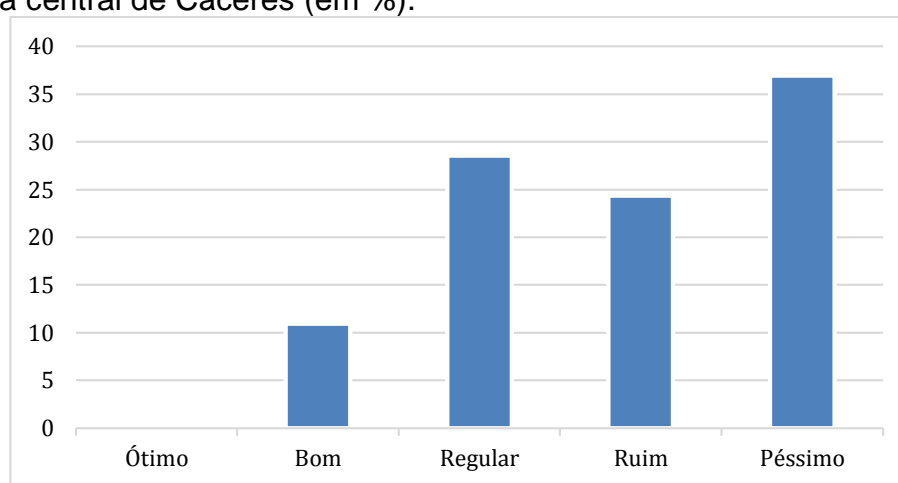
Do total de 333 residências, instituições financeiras e estabelecimentos comerciais e de serviços existentes nas sete vias em estudo, foram aplicados

119 questionários, tendo como filtro comerciantes, funcionários e residentes da área onde se pretende implementar o Calçadão.

A apresentação dos resultados e as análises dos mesmos estão baseados em Lima e Ferreira (2018) e são descritos a seguir.

Quando questionados sobre as condições de trafegabilidade na área central de Cáceres, 61,33% dos entrevistados a considera como ruim ou péssima, conforme apresentado no Gráfico 8.1.

Gráfico 8.1 – Opinião dos entrevistados sobre as condições de trafegabilidade na área central de Cáceres (em %).



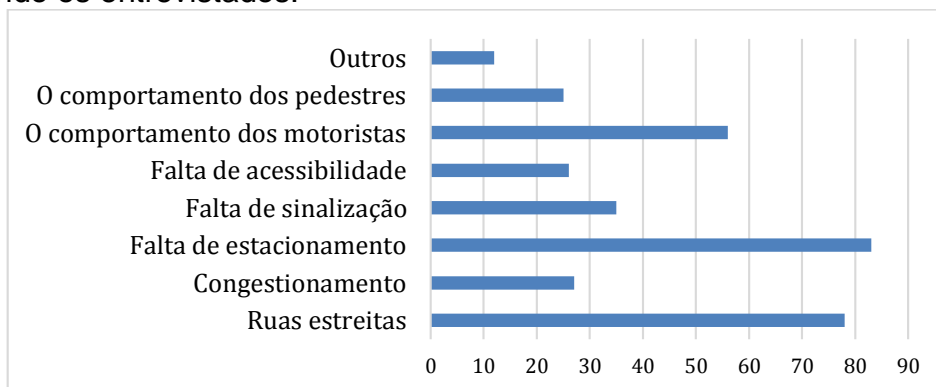
FONTE: Lima; Ferreira (2018)

Pelo gráfico é possível verificar as condições precárias do trânsito na área central, considerando a opinião dos entrevistados: Sendo 36,97% consideram como péssimo, 24,36% como ruim, já 28,57% como regular, apenas 10,92% consideram como bom e não houve nenhum voto no ótimo. Diante dos resultados podemos perceber que a maioria da população se encontra insatisfeitas com o tráfego de veículos na área central, isso ocorre pelo fato de ser uma cidade antiga, com ruas estreitas e, pelo decorrer do tempo, se percebe que foi uma cidade que cresceu sem planejamentos, sendo que a frota de veículos só tende a crescer.

O que vemos hoje é uma disputa entre carros, motos e bicicletas e, em consequência, o trânsito vem aumentando de forma desordenada, causando congestionamentos, devido à falta de estacionamentos públicos ou privados. As vias atuais não comportam a demanda, falta também por parte dos motoristas e pedestres uma educação e conscientização, respeitando as leis.

Os principais problemas de trânsito mencionados foram a falta de estacionamentos (24,26%), o fato de as ruas serem estreitas (22,81%) e o próprio comportamento dos motoristas (16,37%), conforme apresentado no Gráfico 8.2.

Gráfico 8.2 – Principais problemas do trânsito na área central de Cáceres, segundo os entrevistados.



FONTE: Lima; Ferreira (2018)

Quando questionados sobre como resolver os problemas citados, várias sugestões foram colocadas, entre elas a criação de locais próprios para os estacionamentos, implantação de medidas educativas, maior fiscalização por parte da Prefeitura Municipal, melhoria na sinalização e organização das vagas de estacionamento por tipo de veículo (carros, motos e bicicletas), porém, apenas 3,17% dos entrevistados sugeriram categoricamente o fechamento das vias para veículos motorizados (Quadro 8.1).

Quadro 8.1 – Sugestões apresentadas pelos entrevistados para os problemas do trânsito na área central de Cáceres.

Criação de locais próprios para estacionamento	51
Mais educação no trânsito	36
Mais fiscalização	18
Mais sinalização	13
Menos estacionamentos nas vias centrais	12
Não opinaram	10
Implementação do Calçadão na área central	6
Mais organização no trânsito	6
Expansão das vias	6
Uso da Faixa Azul	5
Menos faixas amarelas	5
Organizar o estacionamento nas vias por tipo de veículo	4
Que a Prefeitura visualize como é diariamente	3

Pavimentação das vias	3
Implementação de ciclofaixa	3
Instalação de novos semáforos	2
Mais acessibilidade a PNE e PCD	2
Mais redutores de velocidade	2
Retirada de postes das calçadas	1
Padronização das calçadas	1

FONTE: Lima; Ferreira (2018).

Porém, quando se estratifica as respostas por opiniões próximas, as soluções em que tratam de medidas diretamente ligadas à implementação do Calçadão, como padronização das calçadas, maior acessibilidade aos Portadores de Necessidades Especiais (PNE) ou Pessoas com Deficiência (PCD), diminuição do número de estacionamentos, implementação de ciclofaixas e retirada dos postes das calçadas aumentam para 14,29%.

Já a questão dos estacionamentos, uma necessidade urgente de ser resolvida, conforme apresentado no Capítulo 11 do presente documento, e a organização do trânsito em si, como já discorrido no Capítulo 3, representam, respectivamente, 32,28% e 23,28% das sugestões apresentadas pelos entrevistados.

O que se constata é que todos os entrevistados têm ciência sobre os problemas de trânsito na área central, inclusive com alguns apontando mais de um, bem como da necessidade de solucioná-los, incluindo entre as sugestões mais educação no trânsito – tanto de motoristas, quanto de pedestres –, melhoria na pavimentação, melhor fiscalização etc.

Assim, quando se perguntou diretamente sobre a concordância em transformar as vias apresentadas na Figura 8.3 em Calçadão, 52% dos entrevistados foram favoráveis, sendo os motivos para tal concordância apresentados no Quadro 8.2, enquanto as justificativas colocadas pelos 48% contrários estão no Quadro 8.3.

Comparando-se os quadros 8.2 e 8.3, observa-se o antagonismo nas respostas, principalmente no que tange ao deslocamento dos pedestres (incluindo idosos e deficientes), às áreas para estacionamento, à organização do trânsito na área central e, principalmente ao funcionamento do comércio.

Por outro lado, mesmo os que não aprovam a medida proposta concordam que há a necessidade de organizar a estrutura viária e a trafegabilidade neste local.

Quadro 8.2 – Justificativas dos entrevistados para concordar com a implantação do Calçadão na área central de Cáceres.

Ajudaria no deslocamento dos pedestres	32
Diminuiria o índice de acidentes	10
Melhoraria a visibilidade dos comércios	8
Criar estacionamentos no Centro	4
O Centro já não comporta o fluxo de veículos atual	3
Pode haver uma melhora no trânsito	2
Modernizaria a cidade	2
Melhoraria para o turismo	2
Concorda, mas não resolveria o problema do trânsito	1
Concorda, mas em uma área menor do que a proposta	1
TOTAL	65

FONTE: Lima; Ferreira (2018).

Quadro 8.3 – Justificativas dos entrevistados para não concordar com a implantação do Calçadão na área central de Cáceres.

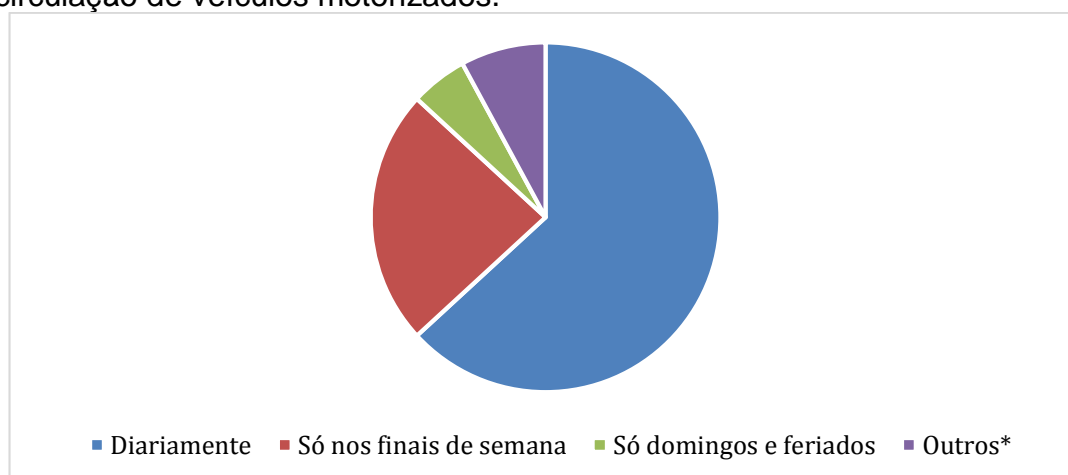
Prejudicaria o fluxo dos comércios	11
Dificultaria o acesso ao Centro	9
A população não respeita	7
Pode piorar as condições do trânsito	4
Não há necessidade	4
Precisa-se de mais estacionamentos	3
Teria de deixar seu veículo estacionado distante, o que não seria seguro	3
A cidade não tem estrutura	3
Dificultaria a locomoção de idosos e deficientes	2
Educação no trânsito seria a melhor solução	2
Gasto público desnecessário	2
Não resolveria o problema do trânsito	2
Área proposta é muito grande	2
Pode ocasionar desemprego	2
Prejudicaria os estacionamentos	1
Seria melhor utilizar os recursos na saúde e educação	1
Mais organização para que todos os meios de locomoção tenham acesso	1
O Centro irá virar reduto de vagabundos	1
As pessoas irão comprar onde possam estacionar próximo do comércio	1
TOTAL	61

FONTE: Lima; Ferreira (2018).

É óbvio que a implementação de um calçadão, envolvendo várias ruas da área central de Cáceres, é uma medida de longo prazo e deve ser realizada gradativamente, com propostas de “revitalização” do local, como será apresentado no próximo subcapítulo. Por isso, foi perguntado aos entrevistados sobre a periodicidade do fechamento das vias em análise para a circulação de veículos motorizados (Gráfico 8.3).

Apesar dos votos contrários ao fechamento das vias da área central para a implementação do Calçadão, surpreendentemente, 63% dos entrevistados opinaram que o fechamento deveria ser diário, ou seja, definitivo, demonstrando, mais uma vez, a ciência de que este é um problema que precisa ser resolvido.

Gráfico 8.3 – Periodicidade do fechamento das vias em estudo para a circulação de veículos motorizados.



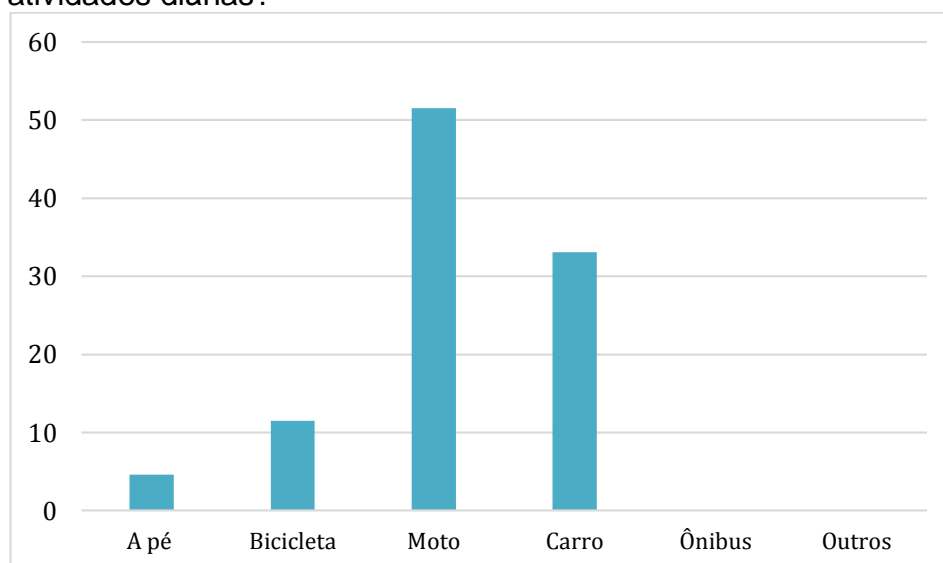
FONTE: Lima; Ferreira (2018)

* Das 9h às 15h. Entre os dias 1 e 12 de cada mês. De segunda à sexta. De segunda à sábado. Em horários específicos

Para finalizar, buscou-se conhecer o meio de transporte mais utilizado pelos entrevistados em seus deslocamentos diários, cujos resultados são apresentados no Gráfico 8.4.

Os dados apresentados no Gráfico 8.4 corroboram com a proporcionalidade de tipos de veículos existentes em Cáceres e também deixa claro que se deslocar de motocicleta para a área central é mais vantajoso em relação ao carro em função da menor dificuldade de se encontrar local para estacionar o veículo.

Gráfico 8.4 – Modalidade de locomoção mais utilizada pelos entrevistados em suas atividades diárias?



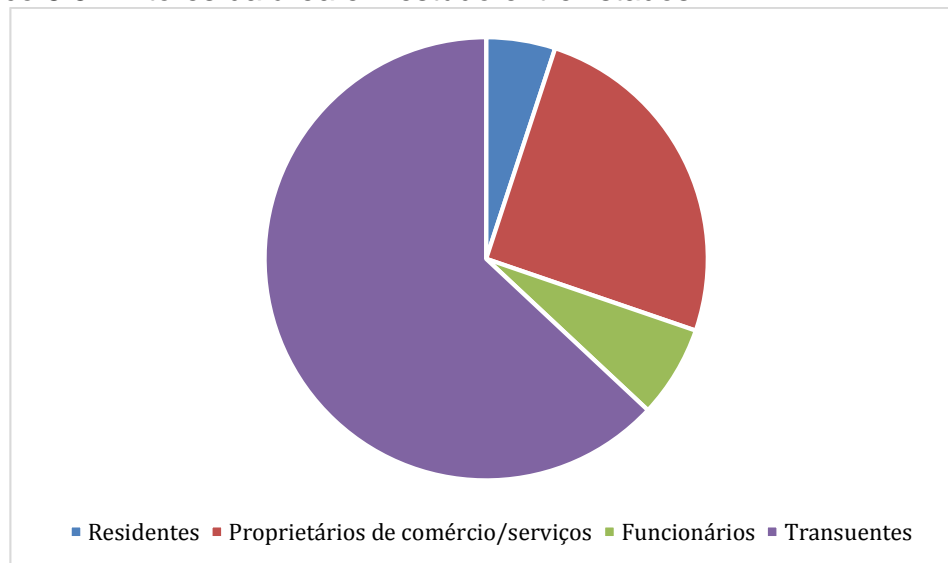
FONTE: O Autor (2018).

Vale destacar também que fora dada a opção “ônibus” como sugestão de deslocamento, apesar de se ter conhecimento de que não há linha do transporte coletivo que passe próximo à área de estudo, para saber a opinião dos entrevistados sobre esta possibilidade, tendo em vista que a proposta do Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres para a implementação do Sistema de Transporte Público de Passageiros por Micro-ônibus envolve uma linha que passa pela rua General Osório.

Quanto à caracterização dos entrevistados, foi aplicado questionário junto a 50 pessoas do sexo masculino e 69 do feminino, sendo os resultados sobre a atuação dos mesmos junto a área em estudo, a idade e o rendimento familiar apresentado nos gráficos 8.5 a 8.7, respectivamente.

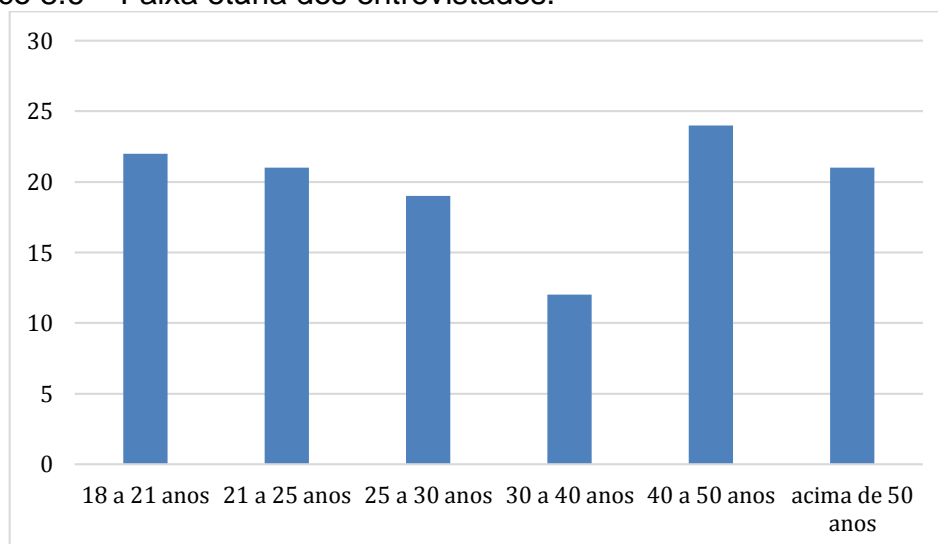
A pesquisa realizada buscou respeitar a proporcionalidade dos atores que fazem parte da configuração urbana da área central de Cáceres, exceto nos casos dos “funcionários” dos estabelecimentos dos comércios e serviços, tendo em vista que se priorizou entrevistar os proprietários, pois estes teriam mais propriedade de falar sobre as medidas propostas, uma vez que as mesmas podem impactar, positiva ou negativamente, o seu negócio.

Gráfico 8.5 – Atores da área em estudo entrevistados.



FONTE: Lima; Ferreira (2018).

Gráfico 8.6 – Faixa etária dos entrevistados.



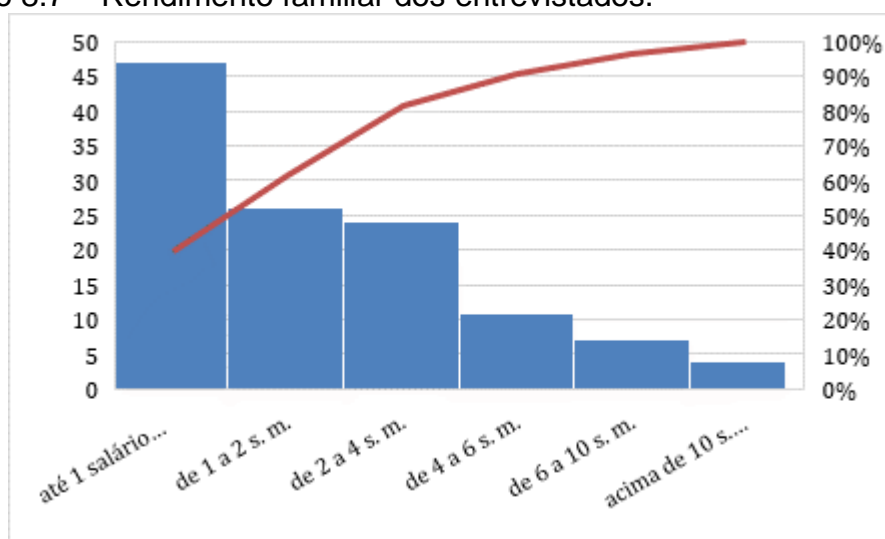
FONTE: Lima; Ferreira (2018)

Já em relação à idade e ao rendimento familiar, não houve a preocupação com a proporcionalidade, tendo em vista que a realidade financeira dos moradores de Cáceres tenderia a se refletir no resultado da pesquisa, onde 61,34% dos entrevistados têm rendimento familiar menor do que dois salários mínimos e o destaque para os poucos maiores salários fica por conta dos comerciantes.

8.3 Propostas apresentadas

Considerando-se a pesquisa realizada sobre trafegabilidade na área central de Cáceres e os conflitos de trânsito ali existentes, o Plano de Mobilidade Urbana (PMUC) propõe o fechamento à circulação de veículos em oito vias desta área, permitindo-se apenas a circulação de pedestres e ciclistas, sendo elas: ruas Antônio Maria, Coronel José Dulce, Marechal Deodoro, Beira Rio, Alameda Corbelino, Coronel Faria, Comandante Balduino e Professor Rizzo, nos trechos apresentados na Figura 8.3.

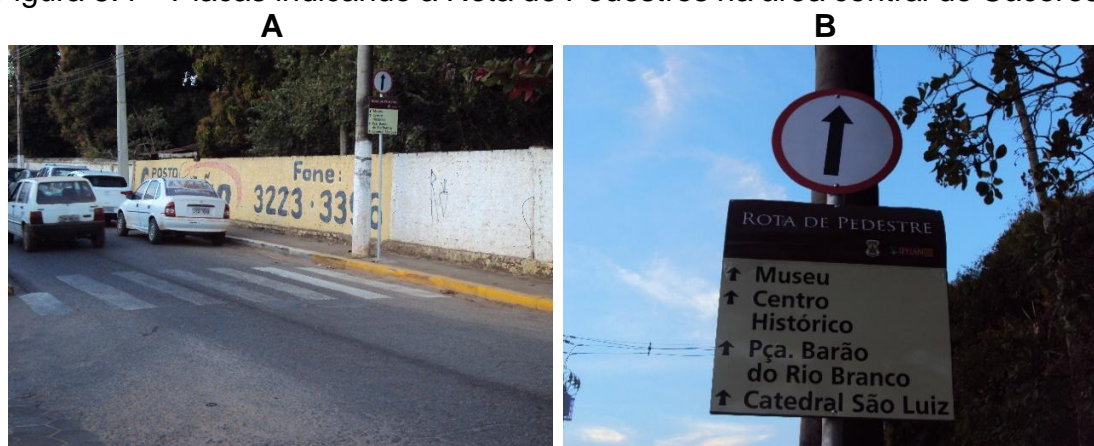
Gráfico 8.7 – Rendimento familiar dos entrevistados.



FONTE: Lima; Ferreira (2018)

Esta área, além de abrigar o Centro Histórico de Cáceres, tombado pelo Iphan, também já foi decretada como Rota de Pedestre pelo Poder Público Municipal, que espalhou placas (Figura 8.4 A e B) pelas vias identificando os pontos turísticos e as direções.

Figura 8.4 – Placas indicando a Rota de Pedestres na área central de Cáceres



Fonte: O Autor (2018).

Considerando-se a pesquisa realizada, quatro propostas são apresentadas para o fechamento das vias ou trechos de vias selecionados para a circulação de veículos motorizados:

- 1 – Fechamento definitivo (diariamente);
- 2 - Fechamento nos finais de semana;
- 3 – Fechamento nos domingos e feriados;
- 4 – Fechamentos em dias e horários específicos.

Para o fechamento definitivo, medida a longo prazo, utilizar-se-ia de barreiras móveis restritivas, também chamadas de “bollards” (Figura 8.5 A e B), tendo em vista que o acesso não seria negado aos moradores da área onde as vias forem fechadas.

Figura 8.5 – Modelos de barreiras móveis (“bollards”) para restrição de tráfego de veículos.



FONTE: <https://www.zaun.co.uk/products/hostile-vehicle-mitigation/pas-68-automatic-crash-bollards/>

FONTE: <https://www.paramountmaterials.com/collections/pipe-bollards>

Para os demais tipos de fechamento, que são medidas de curto prazo, utilizar-se-ia de cavaletes, como já é na praça Barão do Rio Branco (Figura 8.6 A), ou das próprias atividades comerciais propostas, onde barracas, cadeiras, vasos de plantas etc. impediriam a circulação dos veículos (Figura 8.6 B).

Porém, independentemente dos dias ou períodos de fechamento das vias centrais, estas só serão efetivamente transformadas em Calçada se houver uma consistente revitalização cultural, comercial e turística para a área, compreendendo, entre outras, as seguintes atividades:

Figura 8.6 – Modelos de barreiras móveis (“bollards”) para restrição de tráfego de veículos.



FONTE: O Autor (2018).

FONTE: <https://www.psol50.org.br/chico-alencar-las-ramblas-e-nos/>

- 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.

Alguns destes projetos já existem em Cáceres e funcionam em diferentes lugares. Pela proposta, caberia às secretarias municipais ligadas à Cultura, Meio Ambiente, Turismo, Educação, Esporte e Lazer, apresentarem projetos, permanentes, temporários, ocasionais ou periódicos a serem realizados no Calçadão, tanto no período quanto no 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.

Esta proposta é totalmente viável, tendo em vistas exemplos bem-sucedidos já existentes em Mato Grosso, no Brasil e no mundo, conforme iconografia que apresentamos a seguir, com seus respectivos endereços eletrônicos, onde se pode visualizar os resultados positivos dos projetos implantados em cada cidade.

8.4 Iconografia

CUIABÁ – MT: Feira de produtos artesanais.



FONTE: <https://olivre.com.br/cuiaba-ganha-nova-feira-de-produtos-artesanais-no-centro-historico/>

CASCADEL – PR: Projeto Domingão no Calçadão.



FONTE: <https://cgn.inf.br/noticia/274477/domingao-no-calçadão-tera-atividades-hoje>

CASCAVEL – PR: Projeto Domingão no Calçadão.



FONTE: <https://cascavel.portaldacidade.com/noticias/cidade/calçadiao-fechado-e-realizado-no-centro>

BARRA MANSÁ – RJ: Calçadão Dama do Samba.



FONTE: <https://diariodovale.com.br/cidade/calçadiao-dama-do-samba-em-barra-mansa-tem-domingo-de-entretenimento-e-lazer/>

PONTE NEGRA – MANAUS – AM: Calçadão de Ponte Negra.



FONTE: <https://www.acritica.com/channels/entretenimento/news/calçadão-da-ponta-negra-tera-funcional-danca-e-corrída-nesta-quarta-feira-25>

VIENA – ÁUSTRIA.



FONTE: <http://umavidaqualquer.com/criatividade/viagem/escolhendo-destinos-para-viajar-leste-europeu/>

MENDONZA – ARGENTINA.



FONTE: <https://pessoaisperspectivas.wordpress.com/2011/07/25/um-charmoso-calcadao-em-mendoza-argentina/>

AVENIDA PAULISTA – SÃO PAULO - SP.



FONTE: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/capa-avenida-paulista-passeio/>

RUA DO OUVIDOR – RIO DE JANEIRO – RJ.



FONTE: <https://opimenteiro.wordpress.com/tag/rua-do-ouvidor/>