

**UNIVERSIDADE DO ESTADO DE MATO GROSSO
FACULDADE DE CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

VANDA APARECIDA DE SOUZA LIMA

**ANÁLISE SOCIOECONÔMICA DA RESTRIÇÃO DO
TRÂNSITO NA ÁREA CENTRAL DE CÁCERES-MT**

Dissertação apresentada à Universidade do Estado de Mato Grosso, como parte das exigências do Programa de Pós-graduação em Geografia para obtenção do título de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Evaldo Ferreira

CÁCERES – MT

2019

Ficha Catalográfica

VANDA APARECIDA DE SOUZA LIMA

Esta dissertação foi julgada e aprovada como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Cáceres, de de 2019.

Prof. Dr. Evaldo Ferreira
Orientador
Universidade do Estado de Mato Grosso (UNEMAT)

Profa. Dra. Tânia Paula da Silva
Avaliadora interna
Universidade do Estado de Mato Grosso (UNEMAT)

Prof. Dr. Cornélio Silvano Vilarinho Neto
Avaliador externo
Universidade Federal do Estado de Mato Grosso (UFMT)

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a Deus, que,
com sua infinita sabedoria, foi um importante
guia na minha trajetória.

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador, Prof. Dr. Evaldo Ferreira, pela excelente orientação, dedicação e motivação, que tanto me ajudaram na realização deste trabalho.

À banca examinadora, composta pela Profa. Dra. Tânia Paula da Silva e pelo Prof. Dr. Cornélio Silvano Vilarinho Neto, pelas orientações para com meu trabalho.

A Emerson, esposo, e aos meus filhos, Mário Sérgio, Maria Luísa e o pequeno João Pedro, pelo companheirismo, compreensão, apoio e incentivo.

Aos meus familiares, pela compreensão nos momentos de necessidade e de ausência.

Aos professores e professoras da Universidade do Estado de Mato Grosso - UNEMAT e de outras instituições, pela ajuda.

Aos amigos do curso de mestrado da PP GEO, que me acompanharam, em especial a Cristiane Gonçalves, que conheci no mestrado e que se tornou minha grande amiga e responsável também por esse meu título.

Aos amigos e familiares que, direta ou indiretamente, contribuíram para o desenvolvimento deste trabalho.

À CAPES, que me auxiliou com bolsa de estudos, a qual contribuiu com meu crescimento profissional.

Meu agradecimento a todos.

LISTA DE ABREVIATURAS

CDL – Centro de Dirigentes Lojistas.

COMTRAN – Conselho Nacional de Trânsito

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito

DETRAN – Departamento de Trânsito

FNRU – Fórum Nacional pela Reforma Urbana

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MDT – Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte

NUDHEO – Núcleo de Documentação de História Escrita e Oral

PMUC – Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres

PDD – Plano Diretor do Município de Cáceres-MT

PNMU – Política Nacional da Mobilidade Urbana

POLITEC – Perícia Oficial e Identificação Técnica

PROCON – Programa de Proteção e Defesa do Consumidor.

SEFAZ – Secretaria de Estado da Fazenda

SEMOB – Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana

SEPLAN – Secretaria da Fazenda e Planejamento

SNDU – Secretaria Nacional de Desenvolvimento Urbano

SNH – Secretaria Nacional de Habitação

SNSA – Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Atividades comerciais	25
Tabela 2 - Distância entre o estacionamento proposto na SICMATUR e alguns estabelecimentos localizados na área que está proposta para calçada	140

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Medidas adotadas na restrição ao trânsito e sua contribuição	58
Quadro 2 - Formas de direcionar as escolhas modais.	60
Quadro 3 - Estrutura da lei política nacional de mobilidade urbana.....	75
Quadro 4 – Sistema de mobilidade urbana	76
Quadro 5 - Minuta da lei do plano de mobilidade urbana do município de Cáceres.	80
Quadro 6 - Distâncias aceitáveis para percorrer a pé a partir de estacionamento ..	106

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Evolução do número de veículos – Cáceres	18
Figura 2 – Localização da área central de Cáceres.....	22
Figura 3 - Demarcação da área centro, área central em estudo e quadrilátero do patrimônio histórico	24
Figura 4 - Divisão político-administrativa de Mato Grosso em 2017	45
Figura 5 - Exemplo de sinal que proíbe a circulação de veículos automotores, destinado à área de pedestres.	57
Figura 6 - Vista parcial do início da cidade de Cáceres-MT	64
Figura 7 - Marco do Jauru em Cáceres-MT.....	66
Figura 8 - Catedral São Luís de Cáceres-MT, localizada na praça Barão do Rio Branco, com o Marco do Jauru à sua frente	67
Figura 9 - Vista aérea da cidade de Cáceres-MT e do rio Paraguai, que corta a cidade.	68
Figura 10 - Universidade do Estado de Mato Grosso - UNEMAT, Campus Jani Vanini, Cavalhada, Cáceres-MT.....	69
Figura 11 - Festival Internacional de Pesca, Cáceres-MT	70
Figura 12 - a) Dança do siriri; b) Viola de cocho, representação cultural cacerense.	70
Figura 13 - Edifícios tombados pertencentes ao patrimônio histórico da cidade de Cáceres.....	82
Figura 14 – a) Imagem da atual e restaurada Câmara Municipal de Cáceres; b) Antiga Câmara Municipal de Cáceres.	83
Figura 15 – a) e b) casas de patrimônio histórico da cidade de Cáceres abandonadas e que se encontram em deterioração; c) prédio residencial; d) prédio histórico e comercial Anjo da Ventura	84
Figura 16 - Centro histórico do Rio de Janeiro década de 1890.....	87
Figura 17 – a) Esquina da Rua Gonçalves Dias com a Rua do Ouvidor; b) Rua do Ouvidor.....	88
Figura 18 - Rua Senador Alencar Guimarães, centro revitalizado de Curitiba	89
Figura 19 - Rua Portugal, centro histórico de São Luís, no Maranhão	90
Figura 20 - Ruas Cândido Mariano e Engenheiro Ricardo Franco, centro histórico de Cuiabá.....	91

Figura 21 - A e B: Calçada da Rua Engenheiro Ricardo Franco em Cuiabá (noite e dia).	92
Figura 22 - Calçada de Copacabana.....	93
Figura 23 - Orla do Porto Mário Corrêa	94
Figura 24 - Extensão da Praça Barão do Rio Branco	95
Figura 25 - Lanchonete e vendedores ambulantes.....	95
Figura 26 - Opinião dos entrevistados sobre as condições de trafegabilidade na área central de Cáceres (em %).	98
Figura 27 - Principal problema hoje no trânsito na área central.....	100
Figura 28 - Sugestões dos entrevistados para resolver o problema do trânsito na área central.....	101
Figura 29 - Representação parcial da situação do trânsito na rua coronel José Dulce.	102
Figura 30 - Concordam em transformar parte da área central em calçada?.....	102
Figura 31 - Periodicidade para o fechamento das vias em estudo para circulação de veículos motorizados.....	105
Figura 32 - Tipos de modalidade de locomoção mais utilizadas pelos entrevistados em suas atividades diárias.	107
Figura 33 - Concentração do trânsito na área central da Rua Coronel José Dulce.	108
Figura 34 - Caracterização dos entrevistados por sexo.....	109
Figura 35 - Caracterização dos entrevistados por idade	109
Figura 36 - Quanto ao rendimento familiar	110
Figura 37 - Opiniões dos entrevistados sobre o trânsito na área central	111
Figura 38 - Principal problema hoje no trânsito	112
Figura 39 - Sugestões de como resolver tais problemas	114
Figura 40 - Concordância em transformar a área central em calçada	115
Figura 41 - Opiniões que concordam com a transformação da área central em calçada	116
Figura 42 - Opiniões contrárias à transformação da área central em calçada.....	116
Figura 43 - Periodicidade para fechamento da área central para o trânsito	118
Figura 44 - Modalidade de locomoção.....	118
Figura 45 - Caracterização por sexo	120
Figura 46 - Caracterização por idade	121

Figura 47 - Quanto ao rendimento familiar	121
Figura 48 - Calçada estreita na Rua Coronel Farias.....	125
Figura 49 - Área da SICMATUR	126
Figura 50 - A e B: início do ponto da SICMATUR até a esquina em frente à orla do porto com o prédio da marinha, esquina com a praça Barão do Rio Branco.....	127
Figura 51 - Rua Coronel Farias.	128
Figura 52 - Comércio fechados na Rua Coronel Farias.....	129
Figura 53 - Rua Comandante Balduino	129
Figura 54 – Rua Coronel José Dulce, cruzamento com a General Osório	130
Figura 55 - Rua Antônio Maria.....	131
Figura 56 - Rua Marechal Deodoro	132
Figura 57 - Rua Alameda Coberlino	133
Figura 58 - Rua Beira Rio, extensão com a Alameda Coberlino.....	133
Figura 59 - Estacionamentos localizados na Rua Coronel José Dulce.....	135
Figura 60 - Estacionamento localizado na rua comandante Balduino	136
Figura 61 - Estacionamento localizado na rua Antônio Maria.....	136
Figura 62 - Estacionamento localizado na Rua Marechal Deodoro	137
Figura 63 - Estacionamento durante o dia no calçadão da praça Barão do Rio Branco.	138
Figura 64 - A, B e C: lateral direita, esquerda e frente da catedral	139
Figura 65 - A, B e C: modelos de barreiras móveis ("bollards") para restrição de tráfego	

RESUMO

As medidas de restrição ao trânsito de veículos automotores são, em geral, aplicadas em áreas centrais de grandes cidades. Em Cáceres, considerada uma cidade de porte médio, histórica, tendo seu patrimônio da área central tombado, o que se pode verificar é que a cidade hoje vem passando por uma série de problemáticas na questão de mobilidade. Nesse sentido, como reorganizar o trânsito, sendo as ruas estreitas, com poucos locais de estacionamento, com circulação de veículos, ciclistas e pedestres? 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. Busca-se estudar o trânsito na área central, sob o ponto de vista da utilização do espaço urbano pelos usuários, ou seja, verificar se o sistema viário vem atendendo às necessidades dessa população, sendo suficiente ou não para ordenar o fluxo de veículos e de pessoas, respeitando o direito de ir e vir dos cidadãos. A metodologia desenvolvida foi a partir de uma abordagem qualitativa, com a qual desenvolveu-se a pesquisa bibliográfica e documental e o trabalho de campo. Enquanto procedimentos metodológicos, inicialmente, foi feita a contagem do número de estabelecimentos comerciais e residenciais; verificou-se 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. Foi elaborado o questionário estruturado com perguntas abertas e fechadas sobre a opinião dos entrevistados em relação ao fechamento das vias. 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 das vias, parte da área central proposta em transformar em calçada quanto ao comprimento e largura, com uso de trena GPS e pelo Google Earth, bem como foram feitas visitas *in loco* para fotografar as ruas, prédios históricos e estacionamentos localizados na área proposta. A base cartográfica da pesquisa foi elaborada por meio de mapas, com a delimitação e localização da área de estudo; realizou-se a pesquisa para identificar as atividades comerciais, utilizando o software *Microsoft Word*, com o qual criou-se uma tabela simples contendo as informações acerca da área que seria alvo da pesquisa de contagem. Através do trabalho de pesquisa, as informações e os resultados encontram-se em forma de tabelas e gráficos, para possibilitar identificação dos resultados analisados para que, assim, seja possível aprofundar o conhecimento sobre a situação atual e colaborar para a análise e tomada de decisões sobre a implementação de medidas de restrição ao trânsito de veículos na área central, se será viável ou não a implementação de uma área exclusiva para pedestres e ciclistas.

Palavras-chave: Área central. Cidade. Restrição ao Trânsito.

ABSTRACT

The traffic restriction measures for self-propelled vehicles are, in general, applied to central areas of big cities. In Cáceres, considered a medium-sized city, historical, with its inheritance of the central area tumbled, what can be verified is that the city, today, is going through a series of problems when it comes to mobility. In this sense, how is it possible to reorganize the traffic, with narrow streets, with few parking areas, with circulation of vehicles, cyclists, and pedestrians? The objective of the present research is to analyze the impacts that can be caused by the implementation of traffic restriction measures to motorized vehicles in the central area of Cáceres-MT. There is the objective of studying the traffic in the central area under the perspective of the use of the urban space by the users, that is, verifying if the road system comes to the needs of the population, being or not enough to ordinate the flow of vehicles and people, respecting the right of coming and going of the citizens. The methodology developed started from a qualitative approach, with which the bibliographic and documental research was developed, as well as the field work. As for the methodological procedures, initially, there was the counting of the number of commercial and residential establishments; it was possible to verify the amount of people who circulate in the central area in order to make the dimension of the sample and get to know the number of questionnaires to be applied. A structured questionnaire was elaborated with open and closed questions about the opinion of the interviewees about the closing of the streets. The application of the questionnaires was conducted in two steps, one with the store owners, employees, and inhabitants of the central area, and another with people who walked by. There was the measurement of the streets, part of the central area proposed to be turned into boardwalk on its length and width, with the use GPS measuring tape and through Google Earth, as well as there were *in loco* visitations in order to photograph the streets, historical buildings, and parking lots located in the proposed area. The cartographic basis of the research was elaborated through maps, with the delimitation and localization of the study area; the research was conducted in order to identify the commercial activities, using the software *Microsoft Word*, with which there was the creation of a simple table, containing the information about the area that would be the target of the counting research. Through the research work, the information and the results obtained are presented in tables and graphs, in order to make possible the identification of the results analyzed, so that, this way, it will be possible to deepen the knowledge on the current situation and collaborate for the analysis and decision making about the implementation of traffic restriction measures to vehicles in the central area, if it would be viable or not the implementation of an area exclusive for pedestrians and cyclists.

Keywords: Central area. City. Traffic restriction.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	15
PROCEDIMENTOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS	21
CAPÍTULO I.....	27
1.1 Espaço: contextualizações teóricas e metodológicas e suas objetivações	27
1.2 O espaço enquanto forma, função, estrutura e processo	30
1.3 Mobilidade urbana.....	35
CAPÍTULO II.....	41
2.1 Cidade e Dinâmica Urbana: espaço em transformação	41
2.2 Cidade e urbanização no Brasil: seus reflexos em Mato Grosso	45
2.3 Mobilidade, planejamento urbano e área central da cidade	47
2.4 Circulação e medidas de restrição de tráfego	53
2.5 Aspectos técnicos, econômicos e sociais para melhoria no tráfego	59
2.5.1 Aspectos técnicos.....	59
2.5.2 Aspectos econômicos	61
2.5.3 Aspectos sociais.....	62
CAPÍTULO III.....	64
3.1 Cidade de Cáceres e seu processo de ocupação	64
3.2 Mobilidade urbana e suas legislações	71
3.3 Plano diretor de Cáceres-MT.....	78
3.4 Legislação referente ao patrimônio.....	81
3.5 Circulação em ruas do centro histórico de Cáceres	85
3.5.1 Rua do Ouvidor, no Rio de Janeiro	86
3.5.2 Rua Senador Alencar Guimarães, em Curitiba	88
3.5.3 Rua Portugal, São Luís, no Maranhão.....	89

3.5.4	<i>Rua Candido Mariano e Rua Engenheiro Ricardo Franco, Em Cuiabá</i>	90
3.5.5	<i>Calçadas de orlas - Calçada de Copacabana, Rio De Janeiro</i>	92
3.5.6	<i>Orla do Porto Mário Corrêa – Cáceres-MT</i>	93
3.5.7	<i>Programação atual e fechamento temporário das vias de Cáceres</i>	94
CAPÍTULO IV - Proposta de restrição de tráfego na área central de Cáceres		98
4.1	Resultados da pesquisa realizada com comerciantes e moradores da área central de Cáceres-MT	98
4.2	Resultados da Pesquisa Realizada com as pessoas que circulam na Área Central da Cidade de Cáceres-MT	110
4.3	Propostas Atuais para a Revitalização da Área Central de Cáceres-MT	124
CONSIDERAÇÕES FINAIS		144
APÊNDICE		155

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa objetivou 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. Assim, intentou-se estudar o trânsito na área central sob o ponto de vista da utilização do espaço urbano pelos usuários, ou seja, verificar se o sistema viário vem atendendo às necessidades dessa população, sendo suficiente ou não para ordenar o fluxo de veículos e de pessoas, respeitando o direito de ir e vir dos cidadãos.

Com relação a esse direito, o de fazer uso de transportes e ruas de qualidade, o que se vê nas cidades brasileiras é um estímulo cada vez maior ao uso do transporte individual, principalmente do veículo automotor; que vem crescendo de forma um tanto exorbitante, o que se pode notar pelo fluxo do trânsito no dia-a-dia nas cidades, seja através dos incentivos concedidos pelos governos federal e industrial às indústrias automobilísticas ou pelo poder público municipal, avançando em sistemas de serviços públicos de uma cidade que beneficia a circulação de veículos motorizados particulares em detrimento do transporte coletivo, da caminhada e do uso da bicicleta; ou seja, pela própria cultura da população brasileira (FERREIRA, 2010).

Observa-se que o uso dos veículos automotores, para muitas pessoas, transformou-se em status social. Nos municípios de porte médio e grande, essa prática tem resultado em atribuições e desavenças no trânsito, pois o crescimento da capacidade viária não acompanha o ritmo da inclusão de novos veículos nas ruas devido ao crescimento de forma desordenada, de modo que as vias não estão preparadas para atender à demanda atual.

A cidade de Cáceres, fundada como povoamento em 6 de outubro de 1778, situa-se no Sudoeste do estado de Mato Grosso, na microrregião do Alto Pantanal e mesorregião do Centro-Sul Mato-Grossense (IBGE, 2010). É bicentenária e tem população urbana estimada, de acordo com o último Censo Demográfico disponibilizado em 2010, de 87.942 habitantes, sendo que 73.568 concentram-se na área urbana e 11.374 habitantes vivem na zona rural (IBGE, 2010; SEPLAN, 2010).

O município de Cáceres, nesses últimos quarenta anos, vem passando por um rápido e intenso crescimento social, econômico e populacional. No âmbito do estado, constitui-se em uma cidade média e encontra-se em sexto lugar no ranking dos vinte

municípios mato-grossenses mais populosos, conforme comprova o Censo Demográfico do IBGE (2010). Nos anos 1980, a população era de 59.067 habitantes; em 1990, o número de pessoas passou para 75.093; no ano de 2000, 85.857; e, em 2010, esse crescimento chegou aos 87.942 habitantes.

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, p. 84).

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

O planejamento urbano se tornou um grande desafio enfrentado pelas cidades brasileiras, como é o caso de Cáceres-MT, em cuja área central estão inseridos os principais serviços, comércios, instituições financeiras e demais atividades, que geram grande concentração de pessoas e veículos. Pelo fato de as ruas serem estreitas, depara-se com os conflitos devido à grande disputa que se vê entre carros, motos, ciclistas e pedestres, reflexos gerados pela falta de infraestrutura viária.

No que se refere à urbanização, ela foi marcada pela ineficácia do planejamento urbano, o que fez surgirem, na cidade, problemas de todas as ordens e também relacionados ao trânsito, tais como: condições precárias de infraestrutura; vias e calçadas estreitas; ocorrência de obstáculos nas calçadas, impedindo a livre circulação de pedestres; sinalização insatisfatória; falta de estacionamentos; aumento do fluxo de pessoas e automóveis nesses espaços centrais.

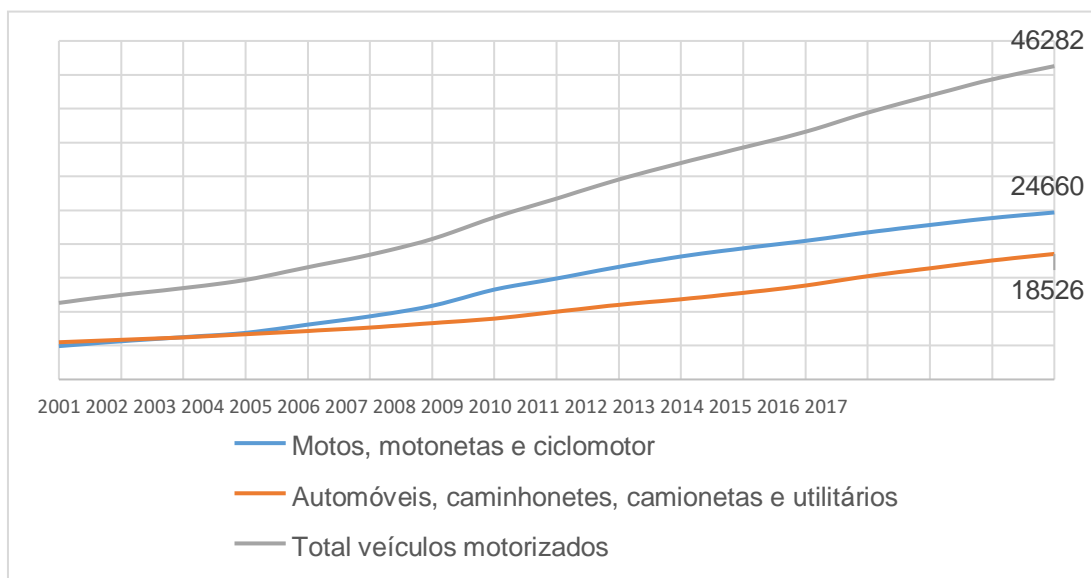
Através de pesquisa origem/destino realizada pelos organizadores/responsáveis do Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres (PMUC, 2018), foram levantadas informações sobre a quantidade de viagens diárias efetuadas pela

população, detalhando origem, destino, tempo de duração, tendo como finalidade identificar cada viagem realizada, onde foram efetuadas em horários de maior movimentação, e levantaram-se informações quanto à caracterização socioeconômica dos usuários, a qual, através dos resultados obtidos, possibilitou conhecer os principais destinos de deslocamento, facilitando, assim, a apresentação de medidas que busquem uma melhor fluidez no trânsito.

Efetuada também pelo PMUC (2018), a contagem volumétrica busca conhecer a intensidade do tráfego em determinada via durante certos horários, realizando-se a contagem de todos os veículos que, durante a pesquisa, circulavam pelas vias. Como exemplo, tem-se a Rua Comandante Balduino, que é uma das vias objeto deste estudo. A contagem realizou-se entre 10h30min e 12h. Efetuou-se a contagem de motos, automóveis, pedestres, ciclistas, caminhões, ônibus e outros, destacando-se uma maior concentração pessoas andando a pé. Em automóveis, somou-se um total aproximado de 3.800 pessoas, enquanto que a quantidade de pessoas andando a pé ficou em torno de 3.600, que soma, assim, um total de grande relevância de pedestres circulando pelas vias (PMUC, 2018).

O que se observa, por meio da Figura 1, é a crescente evolução do número de veículos automotores em Cáceres-MT no decorrer dos anos de 2001 a 2017.

Figura 1 – Evolução do número de veículos – Cáceres



Fonte: PMUC, 2018

Nota-se, na Figura 1, o aumento do número de veículos, de acordo com a pesquisa realizada pelo PMUC (2018), dados fornecidos pelo DETRAN/MT em Cáceres/MT. Em 2001, a frota de veículos cadastrados era de 10.390 e, em 2017, essa frota subiu para 46.282, o que representa um aumento de 445,44 %.

Esse fato é favorecido por políticas públicas de incentivo ao consumo e, com as facilidades de compra, como resultado, houve aumento da frota de motos e carros. Como consequência, as vias da área central ficaram congestionadas, sendo essas ruas estreitas. Mesmo assim, os condutores usam um lado dessas vias para estacionar seus carros, motos e bicicletas, reduzindo os espaços disponíveis e dificultando, principalmente, a circulação para o pedestre e o ciclista.

Através do Plano de Mobilidade Urbana – PMUC, foi firmado um convênio entre a Prefeitura Municipal e a Universidade do Estado de Mato Grosso – UNEMAT, visando a um plano de mobilidade urbana em Cáceres, atendendo à lei nº 12.587, assinada em maio de 2017. Entre as ações contidas nesse plano, está inserida a proposta de transformar essa área central em calçadão.

A presente dissertação vem contribuir com o plano de mobilidade urbana de Cáceres no que tange à proposta de transformar a área central em área de pedestrianização.

Assim sendo, o objetivo geral 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.

Tiveram-se como objetivos específicos:

- a) realizar um levantamento socioeconômico dos proprietários de imóveis (comercial e residencial) na área central de Cáceres e também dos usuários que ali circulam;
- b) identificar as atividades comerciais realizadas no centro de Cáceres;
- c) propor medidas que venham a favorecer a mobilidade e a acessibilidade de pedestres e ciclistas na área central da Cidade.

Dessa forma, a dissertação foi organizada com a introdução, seguida por quatro capítulos e finalizada com as considerações finais.

Na Introdução, traz-se a elaboração do projeto de pesquisa para a transformação no trabalho que segue. Para tanto, apresenta-se a estrutura da dissertação em cada capítulo e os procedimentos metodológicos para a contemplação e a discussão do tema proposto no texto dissertativo, como a elaboração de todas as metodologias para chegar ao resultado da pesquisa: questionários, entrevistas, fotos, mapas, gráficos, entre outros.

No primeiro capítulo, busca-se contextualizar o espaço e a mobilidade urbana através de autores que analisam assuntos afins, fazendo-se uma revisão bibliográfica e discussões com base em Lefebvre (1976), Santos (1982, 1991, 1994, 1996, 2002), Costa e Braga (2007), Rocha (2010), entre outros.

No segundo capítulo, busca-se trazer o contexto das cidades no Brasil, com foco no estado de Mato Grosso e na cidade de Cáceres, com as discussões teóricas para problematizar a pesquisa.

No terceiro capítulo, buscou-se descrever a cidade de Cáceres/MT no contexto histórico e atual, bem como trazer a realidade de outras cidades como exemplos de mobilidade urbana para a contextualização da pesquisa,

No quarto capítulo, trazem-se os resultados da pesquisa com sugestões de proposta de restrição de tráfego na área central de Cáceres, descrevendo, através da pesquisa, o contexto final do texto dissertativo, com dados que trazem, para reflexão,

propostas que foram apresentadas e analisadas no trabalho dissertativo e, por fim, as considerações finais da dissertação.

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 restrição ao uso de automóveis em determinadas áreas, uma vez que os operadores e planejadores do tráfego já se veem obrigados a tais medidas como forma de reorganização do trânsito.

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

PROCEDIMENTOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS

Os métodos abordados na pesquisa se amparam na metodologia proposta por Gil (2007), que se constitui de levantamentos de materiais compostos principalmente por livros e artigos de cunho científico, uma etapa importante para a construção de um arcabouço teórico, conceitual e exploratório, que propiciará uma análise das diversas posições acerca da problemática em questão.

A trajetória metodológica se ampara no método dialético que, para o pensador Karl Marx (1998), consiste em analisar o todo feito de pedaços, cuja autonomia e individualidade condicionam uma contradição e um conflito, que, por sua vez, estão na base da dinâmica da vida material e da evolução da ciência e da história. A ciência, para Karl Marx, não é uma coisa feita. Ela tem uma história que se perpetua, mas também é um dever.

Utilizou-se de entrevista como uma técnica de coleta de dados sobre um determinado tema científico, pois 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 aos valores, às atitudes e às opiniões dos entrevistados (BONI; QUARESMA, 2005).

A entrevista semiestruturada combina perguntas abertas e fechadas e foi conduzida de maneira semelhante a uma conversa informal. Dessa forma, foi possível direcionar a entrevista para o assunto proposto sempre que o entrevistado fugir do tema, delimitando o volume de informações (BONI; QUARESMA, 2005).

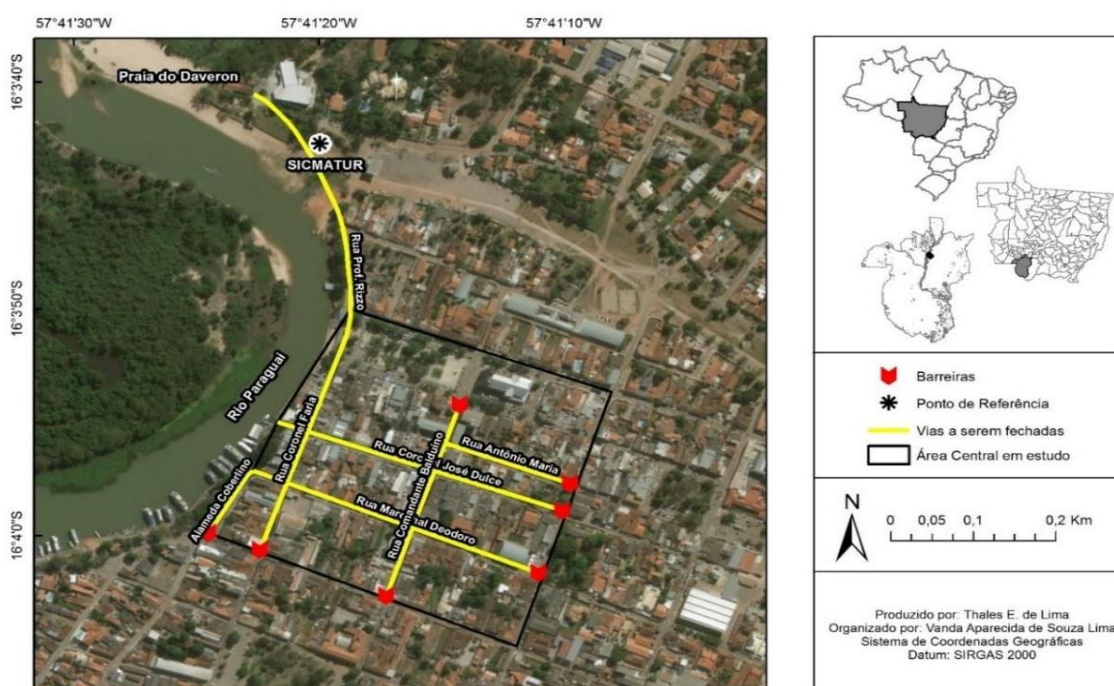
Nessa etapa, também foi realizada a pesquisa documental de arquivos públicos ou particulares, considerados fontes primárias segundo Vasconcellos (2001). Informações foram obtidas também a partir de livros, teses, dissertações e artigos científicos, através de autores como Silva (1986), Santos (1982, 1986, 1988). Buscou-se também contextualizar através das visitas de campo na área de estudo e visita *in loco* em calçadões de outras cidades do país.

Realizou-se também pesquisa com vendedores ambulantes através de entrevistas e conversas informais acerca do calçadão da praça Barão do Rio Branco.

Sendo assim, os dados levantados foram classificados, comparados, organizados e analisados de forma clara e objetiva, catalogando para ampliar a

capacidade de análise dos dados qualitativos e quantitativos. Assim, de início, foi efetuada 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, objetos da intervenção proposta para a área central de Cáceres, conforme apresentado na Figura 2.

Figura 2 – Localização da área central de Cáceres



Fonte: Lima (2018).

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

De acordo com a pesquisa Origem/Destino realizada pelo PMUC (2018), identificou-se que, em Cáceres, são feitas 252.969 viagens por dia, e constatou-se que cada pessoa fez, em média, duas viagens por dia e que, destas, 17,18% são deslocamentos para o centro. Logo, passam pelo centro, em média, um total de 21.730 pessoas por dia.

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

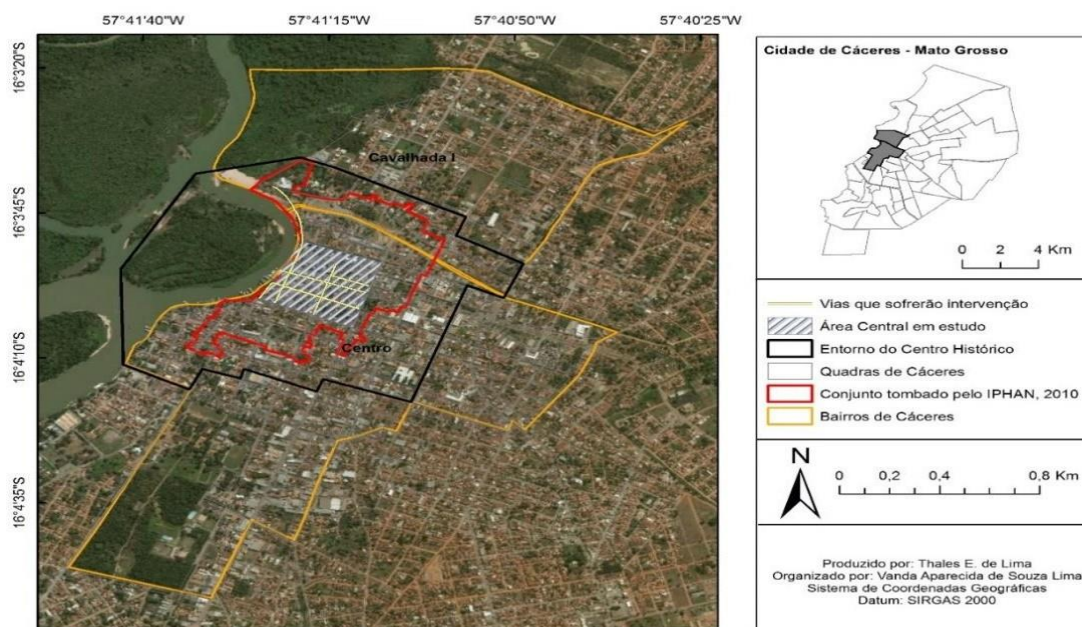
Por meio da presente fórmula, chegou-se a um total de 239 pessoas a serem entrevistadas como amostra representativa, com margem de erro de 2,4% e nível de confiança de 95%. A estimativa prévia utilizada foi de 95%, tendo em vista que todos os moradores ou usuários que transitam pela área central foram indivíduos aptos a responderem à pesquisa.

Posteriormente, foi elaborado o questionário estruturado (Apêndice 1) com perguntas abertas e fechadas quanto à opinião dos entrevistados em relação ao fechamento das vias. Esse questionário teve, como filtro, comerciantes, funcionários e residentes da área, pessoas que estão presenciando diariamente as problemáticas do trânsito, e os usuários que circulam pela área central, que são pessoas que residem em outros bairros e que vão até esse local para realizar algum serviço no comércio, usando bancos, lotéricas, lojas, etc.

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 (proposição de alteração no tráfego de Cáceres, disponibilização de estacionamento e construção de calçamento), que abrangeram todo o bairro central da cidade, com a delimitação do Quadrilátero do Patrimônio Histórico e da área central de estudo, Figura 3. Nessa perspectiva, foram aplicados os questionários com os devidos sujeitos da pesquisa.

Figura 3 - Demarcação da área centro, área central em estudo e quadrilátero do patrimônio histórico.



Fonte: Lima (2018).

Observa-se, na Figura 3, a demarcação das áreas por cores, para se ter um conhecimento dessa parte que envolve o entorno das vias da área central, que são o objeto de estudo da pesquisa, sendo: o bairro Centro e o bairro Cavallhada I, identificados pela cor amarela, área do Patrimônio Histórico, identificada pela cor preta, e a área central, identificada pela cor vermelha, sendo o Centro o que se destaca na cidade como o maior bairro em extensão, o que se pode observar através da Figura 3 (extensão em amarelo).

O que distingue centro de área central é que a área aqui denominada central, como já se explica, é o local onde centralizam-se os principais serviços, como bancos, comércios, lotéricas, o que seria o centro financeiro da cidade, contendo mais estabelecimentos comerciais que residenciais.

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

Para identificar as atividades comerciais da pesquisa, foi feito da seguinte maneira: primeiramente, foi utilizado o software Microsoft Word, com o qual criou-se uma tabela simples, Tabela 1, contendo as informações acerca da área que foi alvo da pesquisa de contagem. Com essa tabela impressa, deslocou-se até a área delimitada para que se desse início à pesquisa.

Tabela 1 – Atividades comerciais

TIPO/VIA	Antonio Maria		Cel. José Dulce		Mal. Deodoro		Beira do rio		Alan Corbelino		Cel. Faria		Cmte. Balduino		TOTAL
	D	E	D	E	D	E	D	E	D	E	D	E	D	E	
Residência	8	4	14	15	13	18	3	0	8	0	7	9	3	4	106
Comércio	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
Instituições financeiras	0	0	5	3	0	2	0	0	0	0	0	0	1	6	17
Alimentos e 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: adaptado de PMUC (2018).

A partir do dimensionamento da amostra, aplicou-se um questionário estruturado, com perguntas abertas e fechadas, sobre a opinião dos entrevistados em relação ao fechamento das vias. Os tipos de atividades somaram um total de 333, sendo essas: residências, instituições financeiras e estabelecimentos comerciais e de serviços existentes nas oito vias em estudo.

A contagem foi realizada nas seguintes vias: Antônio Maria, Coronel José Dulce, Marechal Deodoro, Beira do Rio, Alameda Corbelino, Coronel Faria e Comandante Balduino, as quais se encontram localizadas na área considerada centro econômico de Cáceres–MT, onde estuda-se a possibilidade da criação de um calçadão. A pesquisa tem o objetivo de estabelecer um quantitativo de estabelecimentos e residências dentro da área delimitada, sendo contados de ambos os lados das vias e assinalados um por um nos respectivos espaços, indicados na Tabela 1: residências, comércios, serviços, instituições financeiras, alimentos e bebidas, entre outros. Em alguns casos, foram contados dois tipos de estabelecimentos no mesmo imóvel, levando em consideração que possuíam mais de um andar e cada andar era de um tipo diferente.

Os dados levantados após concluída a contagem foram lançados em planilha no Microsoft Excel.

Para propor medidas de restrição de tráfego na área central da cidade de Cáceres, levantaram-se os aspectos técnicos e a infraestrutura necessária para a

implementação do calçadão, conforme períodos de fechamento indicados pelos entrevistados.

Utilizou-se das seguintes metodologias e propostas para chegar ao resultado da pesquisa: fotos das vias que fazem parte da proposta, mapas da área proposta e do quadrilátero do patrimônio histórico, gráficos para identificar os resultados das pesquisas, metragens quanto ao comprimento e largura das ruas e visitas a outras cidades com implementações de calçadas para ter um maior apoio teórico e prático, bem como métodos para implementação de vias para pedestres e ciclistas, além de melhorias do tráfego na cidade de Cáceres.

Essas propostas foram baseadas em estudos técnicos, principalmente através do Manual de Traffic Calming – Medidas Moderadores de Tráfego, que são alternativas de restrição ao uso do automóvel, que, além da redução da velocidade média nas áreas, oferecem um grande incentivo ao tráfego de pedestres, ao ciclismo, e ao transporte público (HASS-KLAU,1990). Baseou-se também em exemplos bem-sucedidos de outras cidades do Brasil, tais como: Rio de Janeiro-RJ, São Luiz-MA, Curitiba-PR e Cuiabá-MT.

CAPÍTULO I

1.1 Espaço: contextualizações teóricas e metodológicas e suas objetivações

Desde o primeiro período pré-científico até sua origem, no final do século XVIII e início do século XIX, a Geografia passou por diversas transformações oriundas das contribuições de diferentes ramos. Ao longo de sua consolidação, tornou-se uma ciência social preocupada com a organização entre homem e meio (COSTA; ROCHA, 2010).

Para o estudo desse meio, Silva (1986) destaca as categorias fundamentais da Geografia, que compreendem espaço, lugar, área, região, território, paisagem e, como subcategorias, hábitat, população, área e o que inclui todo esse conjunto no espaço. O espaço, segundo Silva (1986), é o resultado da ação do homem sobre o próprio lugar em que vive e trabalha.

Na questão referente à conceituação de espaço, merecem destaque as definições de Santos (1988), que afirma que o espaço é resultado da ação dos homens sobre o próprio espaço, por meio dos objetos naturais e artificiais.

Ainda para Santos (2002), em uma síntese importante da formação histórica do pensamento geográfico, o conceito de espaço geográfico é visto como a matéria por excelência, a segunda natureza, sendo os humanos seres ativos, os quais, com o uso da tecnologia, transformam esse espaço. Santos (2002) diz ainda:

O espaço deve ser analisado na forma de sistemas espaço temporais e conta com categorias de análise: formação sócio espacial (derivada do conceito marxista de formação social ou formação socioeconômica), com ênfase para a escala do Estado-Nação (mediador entre o local e o global), tempo espacial ou tempo empírico (entendidos como processo), totalidade (“o espaço total de nossos dias”) e modo de produção, ambas categorias marxistas. Além disso, não se deve esquecer das rugosidades do espaço, formas pretéritas que influenciam o presente e podem até condicionar o futuro (SANTOS, 2002, p. 56).

Nesse sentido, traz-se também Tuan (1980 *apud* Braga, 2007, p. 68), que adota uma abordagem mais voltada para o comportamento e a percepção no espaço, onde ocorrem todas as manifestações “relacionadas não só aos nossos sentidos, mas também à nossa visão de mundo, à nossa cultura”. Para o autor, o espaço seria essa harmonia entre esses dois pares “eu/mundo”.

Pode-se contextualizar, ainda em Santos (1982), que:

O espaço não é um pano de fundo impassível e neutro. Assim, este não é apenas um reflexo da sociedade nem um lato social apenas, mas um condicionante condicionado, tal como as demais estruturas sociais. O espaço é uma estrutura social dotada de um dinamismo próprio e revestida de uma certa autonomia, na medida em que sua evolução se faz segundo leis que lhe são próprias. Existe uma dialética entre forma e conteúdo, que é responsável pela própria evolução do espaço (SANTOS, 1982, p. 15).

Contudo, Santos (1994) salienta que o espaço geográfico é formado pela interação entre ação e objetos, definindo-se, assim, como um conjunto indissociável de sistemas de objetivos e sistemas de ações, sempre se reestruturando e redefinindo em um determinado espaço-tempo, configurando os territórios e estabelecendo relações sociais e de produção.

Cada combinação de formas espaciais e de técnicas correspondentes constitui o atributo produtivo de um espaço, sua virtualidade e sua limitação. A função da forma espacial depende da redistribuição, a cada momento histórico, sobre o espaço total da totalidade das funções que uma formação social é chamada a realizar. Esta redistribuição-localização deve tanto às heranças, notadamente o espaço organizado, como ao atual, ao presente, representado pela ação do modo de produção ou de um dos seus momentos (SANTOS, 1991, p. 16).

Nesse sentido, o autor descreve que “O espaço deve ser considerado como um conjunto indissociável do qual participam”, “objetos geográficos, naturais e sociais e, de outro lado, a vida que os anima ou aquilo que lhes dá vida”. Sendo assim, é a “sociedade em movimento” (SANTOS, 1982, p. 53).

Vê-se que, segundo Santos (1996), o espaço só tem sentido se tiver esses objetos naturais ou sociais para a contemplação do vivido, pois é o ser humano quem dará forma e concretização a determinado espaço.

Assim, o espaço geográfico, para Santos (1996, p. 63), é a “forma-conteúdo de base, onde as formas não existem por si só, mas são dotadas de conteúdo, de significado através da ação humana em relação ao seu entorno”. Porém, também é o cotidiano, o “espaço banal de todos nós, carregado de símbolos e significações”.

Lefebvre (1976) entende o espaço geográfico como produto da sociedade, fruto da reprodução das relações sociais. Para destacar sua teoria, o autor trabalhou com quatro abordagens do conceito de espaço: espaço como forma pura; espaço como produto da sociedade; espaço como instrumento político e ideológico; e espaço

socialmente produzido, apropriado e transformado pela sociedade. Mas, com relação à análise do espaço social, o autor destaca três vertentes:

O espaço percebido, do corpo e da experiência corpórea, ligado às práticas espaciais; espaço concebido ou espaço do poder dominante e da ideologia e espaço vivido que une experiência e cultura, corpo e imaginário de cada um de nós, é o espaço da representação (LEFEBVRE, 1976, p. 70).

O que se observa, na expressão de Lefebvre, é um conjunto de relações dentro do espaço, dando uma sequência lógica a cada ação humana, definidas pelo autor como relações sociais que existem entre sujeito e o seu meio cultural.

Já Harvey (2001), em suas descrições acerca do espaço, menciona-o como uma construção do homem e não como algo dado. Vive-se nele e, nesse sentido, é preciso preservar-se e organizar-se numa sociedade cujo cotidiano vai relatar como somos e vivemos econômica, política e socialmente. Vê-se aqui que o autor busca também demonstrar o espaço como algo concreto, que depende dos sujeitos para organizar-se e reorganizar-se no seu dia-a-dia.

Por outro lado, para Corrêa (2001), o espaço geográfico é a morada do homem e abrange a superfície da Terra. Enfatiza, em abordagens do espaço, nas quais o espaço é absoluto, o que seria o espaço em si e o espaço relacional.

Entretanto, o autor explica que as abordagens não são excludentes e que refletem diferentes valores de uso e de troca. Dessa maneira, segundo o autor, o espaço social é inseparável do tempo, porque ocorrem mudanças históricas e geográficas na sociedade em geral.

Nesse sentido, Corrêa (2001) ainda menciona que os sujeitos principais que fazem toda essa diferença no espaço seriam os proprietários dos meios de produção, que detêm o poder capitalista, e o Estado, como instituição, que legaliza todas as instituições (família, igreja, escolas), as quais visam ao lucro na forma de acumulação do capital e de reprodução da forma de trabalho.

Há que se destacar que Santos (1978) dá centralidade ao sujeito-homem na construção do mundo e do espaço. Nesse sentido, para o autor, a categoria do território é compreendida como espaço de uma nação, delimitado e regulado, gerando, assim, elementos fixos, resultantes da ação do homem e de seu trabalho, bem como relações sociais e diferentes formas de ocupação e produção, recorte do espaço no processo de formação de um Estado-Nação.

Relação espaço-tempo não é o mesmo que estar no tempo e no espaço. O espaço e o homem, para Santos (1978), são resultados da síntese de necessidades de um para com o outro e isso está presente tanto no cotidiano, quanto no tempo que passa e vai se tornando histórico.

Portanto, Santos (2002) destaca ainda que um conceito envolve o outro, assim como os conceitos dos lugares, das paisagens, dos meios, dos territórios e não do espaço. No mais, buscar-se-ão os conceitos de espaço enquanto forma, função, estrutura e processo para embasamento da pesquisa.

A categoria geográfica da pesquisa segue pautada no espaço. Nesse sentido, busca-se o uso e ocupação do espaço, no caso, como se pode observar, nos dias atuais, o que se tornou a área central da cidade de Cáceres. Esses espaços vêm sofrendo transformações ao longo de seu processo histórico e atual, sendo uma área que possui vários casarões antigos, ruas estreitas, calçadas estreitas, e que tem sofrido com o aumento da circulação dos veículos automotores. Acima de tudo, é tombada como patrimônio histórico.

1.2 O espaço enquanto forma, função, estrutura e processo

Para descrever o espaço enquanto forma, função, estrutura e processo, Santos (1982) destaca que, para entender o que se passa na evolução da totalidade social especializada, é necessário destacar os conceitos básicos, as relações lógicas entre estrutura, processo, função e forma. Dessa forma, o autor as define como:

A forma é o aspecto visível, exterior de um objeto como, por exemplo: casa, bairro, cidade e rede urbana. A função implica um papel a ser desempenhado pelo objeto criado, a relação entre forma e função direta onde a forma é criada para desempenhar uma função. A estrutura é a natureza social e econômica de uma sociedade em um dado momento do tempo. O processo é a estrutura em seu movimento de transformação ao longo do tempo (SANTOS, 1982, p. 62).

O autor ainda propõe que estrutura, processo, função e forma, considerados dialeticamente, sejam as categorias de análise do espaço. Santos (1982) argumenta que, se considerar-se apenas uma categoria isoladamente, será feita uma análise incompleta, sem sentido. “Sendo assim, para se ter uma análise completa é necessário analisar o conjunto” (SANTOS, 1982, p. 59).

Nesse sentido, alguns autores utilizaram as definições de Santos (1982) para relacionar tópicos em suas discussões segundo as categorias de análise propostas por ele, o que pode ser observado em Sauer (1998), o qual, ao discutir a paisagem, fá-lo com base nas semelhanças entre processo, função e forma.

Cassirer (2001) destaca o espaço, o meio e a categoria social, de forma que se tornem inteligíveis os significados estabelecidos e recuperados acerca do espaço pelos diferentes grupos sociais. Segundo o autor, os significados constituem o complemento às categorias, buscando os conceitos do processo e da forma.

Já de acordo com White (1973):

Processos e formas estão impregnados de significados, podendo-se falar em formas simbólicas ou símbolos. [...]. Todo comportamento humano é comportamento simbólico, todo comportamento simbólico é comportamento humano (WHITE, 1973, p. 335).

Hall (1997) destaca que as formas simbólicas são aspectos, isto é, o resultado de uma conexão entre definições e linguagem. Os significados, contudo, são construídos e reconstruídos através dos grupos sociais, e não explicados prontamente.

Observa-se, através dos autores citados acima, um meio complexo social de se colocarem as categorias de análise do espaço definidas por Santos (1982; 2005), o qual revela que definições constituem um complemento necessário à proposição. O autor propõe que estrutura, processo, função, forma e significados sejam vistos como básicos para a análise geográfica.

Santos (1996) descreve que as categorias forma, função, estrutura e processo, a serem consideradas nas análises geográficas do espaço, auxiliam na compreensão do território, o que se traz como base para um entendimento sobre as transformações ocorridas ao longo do tempo na área central da cidade de Cáceres.

Segundo o autor, o espaço está “construído processualmente e contendo uma estrutura organizada através das formas e funções podem sofrer alterações de conformidade com cada instituição”. [...] “O espaço é organizado socialmente, com formas e funções definidas historicamente, pois se trata da morada do homem e do lugar de vida que precisa ser constantemente reorganizado” (SANTOS 1996, p. 38), o que se pode analisar na citação que segue:

O espaço deve ser considerado como uma totalidade, a exemplo da própria sociedade que lhe dá vida [...] o espaço deve ser considerado como um conjunto de funções e formas que se apresentam por processos do passado e do presente [...] o espaço se define como um conjunto de formas representativas de relações sociais do passado e do presente e por uma estrutura representada por relações sociais que se manifestam através de processos e funções (SANTOS, 2002, p. 122).

Uma formação socioespacial, produzida e reproduzida a partir da interação da sociedade com o meio, faz com que o movimento se torne uma constante nessa relação entre tempo e espaço (SANTOS, 1985).

A relação tempo/espaço e a influência da sociedade no meio acontecem pelo movimento de pessoas, serviços e informações. De acordo com Silveira (2011):

A circulação em uma forma mais totalizadora, capaz de conectar, através das relações sociais, o homem com o meio, sendo a ação fundamental do movimento rumo ao desenvolvimento. A circulação deixa de forma explícita sua marca no espaço geográfico (técnicas, ações e normas em perfeitas combinações) e, para isso, tem como atributos menores, os transportes e a logística (SILVEIRA, 2011, p. 22).

Segundo Carlos (2007), o tempo e o espaço da vida, no nosso dia-a-dia, estão sendo invadidos por cobranças que passam a organizar os momentos da vida, submetendo-os à repetição. Segundo a autora, nesse sentido, “o uso do espaço, que comporta um emprego de tempo, vai se explicitando pela homogeneidade apoiada na medida abstrata do tempo que passa a comandar a vida social” (CARLOS, 2007, p. 38).

Ainda para Carlos (2007), o tempo especifica o espaço em sua dimensão, dada pela medida abstrata do tempo que comanda a vida social. Assim, entende-se que o espaço se dará a partir da convivência humana da vida social das pessoas em determinados lugares e de seu tempo presente.

De acordo com Santos (1988), a Geografia se interessou mais pelo espaço forma do que pela sua concepção. Seu domínio não era o das dinâmicas sociais que criam e modificam as formas, mas o das coisas já concretizadas, que previnem de abranger os fatos, se não se fazem interferir na História.

Ainda segundo análises de Santos (1982), se a Geografia almeja a explicar o espaço humano como fato histórico que ele é, somente a história da sociedade mundial e local pode servir como alicerce à concepção da realidade espacial e aceitar a sua modificação para ofício do homem. A história não se registra fora do espaço e

não há sociedade a-espacial. O espaço, ele mesmo, constitui-se como social. Santos (1982) continua afirmando que:

Cada combinação de formas espaciais e de técnicas correspondentes constitui o atributo produtivo do espaço, sua virtualidade e sua limitação. A função da forma espacial depende da redistribuição, a cada momento histórico, sobre o espaço da totalidade das funções que uma formação social é chamada a notadamente o espaço organizado, como o atual, ao presente, representado pela ação do modo de produção ou de um dos seus momentos (SANTOS, 1982, p. 156).

Santos (1978) diz ainda que o movimento do espaço elimina, de maneira prática, e não só filosófica, toda possibilidade de oposição entre história e estrutura da sociedade, enquanto que, para Moreira (1982), o espaço geográfico, como composição de afinidades sob decisão do social, é a sociedade vista com sua expressão visível, da socialização da natureza pelo trabalho e estruturada em formas espaciais.

Mas Santos (1985, p. 96) afirma ainda, ao considerar-se a estrutura e o processo, que há de se fazer um estudo de história ou de história econômica, com destaque para a afirmativa do autor que diz que se, por um lado, considerar-se apenas a “função e a forma faremos um estudo descritivo, classificatório, deixando de lado o tempo social: a sociedade e os seus movimentos são excluídos” [...] “Porém se considerar apenas a estrutura e a forma eliminaremos as mediações e a possibilidade de entendimento da espacialidade humana”. E quando considerados apenas o “processo e função, realizaremos um estudo de natureza econômica, útil, mas no qual a espacialidade humana está de fora”. Nessa perspectiva, o autor analisa, de forma conjunta, os conceitos de forma, função, estrutura e processo

Santos (1978) analisa a forma como um aspecto visível, externo, dos objetos:

Assim, as formas espaciais são as atividades desempenhadas pelo objeto criado. Enquanto a estrutura-social-natural é definida em si própria, formas e funções são criadas e instituídas, assim, as formas e as funções podem variar de acordo com o tempo e assumir características de cada grupo social, tornando-se uma concepção histórica e relacional da Geografia. Segundo o autor, o processo significa a ação que é realizada de modo contínuo, buscando um resultado que implica tempo e mudança (SANTOS, 1978, p. 139).

Nesse sentido, um processo necessita do outro para sua concretização no espaço. Observa-se que há um conjunto de ciclos que se forma ao analisar a estrutura, o processo, a forma e a função.

Esses processos ocorrem no âmbito de uma estrutura social e econômica, derivando de suas impossibilidades interiores. E, a partir do momento em que se consideram esses processos em conjunto, é possível analisar os fenômenos espaciais na sua totalidade, sendo, então, a totalidade e o tempo as categorias fundamentais para o estudo do espaço (SANTOS, 1978).

Nessa perspectiva, Santos (1994) descreve que:

Geografia como a história no espaço e a história é a geografia no tempo, não é de todo imperfeita, pois como se investigação do estudo das geografias do passado, inegavelmente se dissemina mão da história enquanto técnica praticada em um algum espaço. O progresso das sociedades deve ser visto como uma ligação sistêmica de fatos históricos sucedidos no período envolvidos com acontecimentos técnicos, para então se abordar a considerações sobre a atual situação do espaço geográfico (SANTOS, 1994, p. 86).

O autor traz o tempo como elemento auxiliador no estudo da Geografia para reconhecer sua importância e influência sobre o espaço e vice-versa.

Além disso, o trânsito e a mobilidade urbana estão relacionados à forma, à função, à estrutura e ao processo. Os mesmos, nessa perspectiva, veem-se interligados, pois, como se vê na cidade de Cáceres, a forma se entende pelos aspectos visíveis que compõem o padrão espacial da cidade, que pode ser vista também na trafegabilidade, que são os seus reflexos e que demonstram como ela funciona.

A função vem sendo marcada e observada através das intuições e pessoas. Considera-se o processo como algo em movimento. Como foram criadas as estruturas da cidade, o que se vê, com o passar dos anos, é um processo que foi se transformando e se tornou patrimônio histórico. Em decorrência do passar dos anos, observa-se que esse processo vai se transformando e proporcionando as formas que se veem e, nesse sentido, podem-se destacar, em Cáceres, as áreas centrais, a descentralização nos núcleos secundários e a segregação social em áreas residenciais da cidade, o que é possível observar na análise da pesquisa proposta, uma vez que se trata de uma cidade antiga, onde as ruas vão se modificando para atender às novas funções que surgem no presente. Nesse sentido, destaca-se a

importância também do estudo do tempo e como este vem ao encontro dos acontecimentos atuais na cidade de Cáceres- MT.

Em consequência desses processos, surge a necessidade de um replanejamento quanto à mobilidade urbana da cidade. É nesse contexto que se apresenta o subitem a seguir.

1.3 Mobilidade urbana

A Constituição Federal permitiu a descentralização de políticas públicas e uma maior autonomia dos municípios em contraposição às políticas centrais diretamente aplicadas às cidades no período ditatorial militar (BRASIL, 2001).

O que se pode buscar como entendimento é que, durante as três últimas décadas, após a redemocratização do Brasil, contida na Constituição Federal de 1988, que determina, no artigo 21, a competência da União em:

“Instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos” e, no artigo 30, a competência dos municípios em “organizar e prestar, diretamente, ou sob regime de concessão, ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo que tem caráter essencial” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, p. 58).

Observa-se o esforço da União em instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano nas cidades e nos municípios, com a responsabilidade de execução das políticas, como o controle municipal da prestação de serviços de transporte coletivo (BRASIL, 1997).

O controle municipal sobre a agenda urbana é possibilitado com a aprovação do Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001), apontando a regulamentação da política urbana nacional já presente na Constituição (BRASIL, 2001).

O Estatuto da Cidade tem grande importância por regulamentar instrumentos de desenvolvimento urbano para aplicação nos municípios, bem como tornar obrigatória a elaboração de planos diretores para cidades acima de 20 mil habitantes (e municípios em condições singulares), que são os municípios que, mesmo não tendo valor estipulado de habitantes, apresentam características, como forma de proteger direitos fundamentais de alcançar a dignidade humana, devendo ser realizado em todos os municípios, independentemente da faixa populacional, os quais poderão ser

beneficiados, a partir da elaboração do plano diretor, no tocante aos transportes públicos urbanos. A preparação de planos diretores de transportes urbanos é para as cidades a partir de 500 mil habitantes (BRASIL, 2001).

Apresentou-se um certo esforço para construir e estabelecer um objetivo para políticas urbanas na área municipal, em que alguns termos pudessem ser considerados, como a composição do Ministério das Cidades, no ano de 2003, e a seguinte mudança de posições associadas a outras secretarias para o novo ministério¹, em um órgão que apresentasse melhor importância às adversidades urbanas municipais nas suas quatro secretarias nacionais: Secretaria Nacional de Desenvolvimento Urbano (SNDU), Secretaria Nacional de Habitação (SNH), Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB) e Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental (SNSA) (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007).

Uma parte importante da atuação do Ministério das Cidades incidiu no acesso a aumentos na política urbana nacional, a partir das diretrizes pautadas pelo Estatuto das Cidades, por meio do Conselho das Cidades (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007).

No Brasil, o período em que houve avanço e alargamento do crescimento urbano ocorreu entre as décadas de 1990 e 2000, durante as quais houve um grande aumento da taxa de motorização, demandando grandes avanços quanto à política nacional e no que diz respeito ao desenvolvimento urbano municipal e à mobilidade urbana (GOMIDE; GALINDO, 2013; CARVALHO; PEREIRA, 2011), possibilitando, assim, a inclusão da gestão da mobilidade urbana no plano diretor e a gestão dos impactos no sistema de mobilidade, realizados pela ordenação do uso do solo. Posto isso, é notório que os princípios iniciais presentes na Política Nacional da Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012a) encontravam-se já em uso no Estatuto das Cidades para a execução em municípios cuja população ultrapassasse 500 mil habitantes (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007).

Correspondente à relevância tida pela mobilidade urbana no Brasil, o Governo Federal criou a Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012b), que decreta,

¹ Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), que pertencia ao Ministério da Justiça, assim como a *Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU)* e a *Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (Trensurb)*, que estavam vinculadas ao Ministério dos Transportes (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007).

aos municípios brasileiros com mais de 20 mil habitantes, a produção de um Plano de Mobilidade até abril de 2015, o que foi modificado por novo decreto, sendo prorrogado até abril de 2019. Aquelas cidades que não cumprissem o prazo, assim como, as diretrizes corretas da PNMU, não receberiam verbas federais destinadas à mobilidade urbana (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007).

Para isso, as diretrizes para o assunto objetivam à incorporação da política de mobilidade e das demais políticas municipais, tais como: desenvolvimento urbano, habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo, prioridade de aquisições, maneiras ativas e aparelhos de transporte público, além de projetos nos quais o transporte público incentiva o desenvolvimento urbano, juntamente com o propósito de viabilizar o desenvolvimento sustentável inclusivo, de maneira que haja uma significativa melhora das condições urbanas da população no quesito acessibilidade e mobilidade (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007).

A mobilidade pode ser entendida como o deslocamento de indivíduos, grupos ou elementos culturais no espaço social (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007). Ela pode ser indicada pela relação entre número de viagens por habitante em determinado tempo e compreende os espaços que ali circulam, como o direito de ir e vir de cada indivíduo. As características relativas à mobilidade compreendem sistema viário, circulação de veículos, transporte de passageiros, transporte de carga e acessibilidade, ou seja, o acesso a esse ou àquele local, sendo que a forma e a razão pela qual uma pessoa se desloca é expressa pela mobilidade (GOMIDE; GALINDO, 2013).

Os autores Ferraz e Torres definem a mobilidade da seguinte maneira:

A mobilidade está associada à facilidade de deslocamento de as pessoas acessar as diversas atividades, o que depende das características do sistema de transporte urbano (infraestrutura viária, sistema de circulação do trânsito, transporte público, transporte sem público etc. (FERRAZ; TORRES, 2004, p. 328).

Para Vasconcellos (2001), existem fatores socioeconômicos que interferem na mobilidade das pessoas. Os principais são a idade, a renda, o gênero, o nível de educação e a ocupação. A população de baixa renda normalmente movimenta-se com mais dificuldade, já que não dispõe de renda suficiente para possuir um automóvel e gasta boa parte dela com o transporte público.

A mobilidade urbana é vista como um problema que deve ser debatido pelo Poder Público. Observa-se que os deslocamentos das pessoas, em geral, são feitos a pé ou por veículos motorizados, efetuados pelos espaços sociais, de modo a destacarem-se os aspectos dinâmicos em que pessoas ou mercadorias circulam na cidade e é a maneira como estes aspectos e formas são conduzidos que irá refletir na qualidade de vida da população (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007).

De acordo com Vasconcellos (2001), a visão de planejamento atual busca fornecer mais meios de transporte para a sociedade como uma maneira de melhorar e aumentar a mobilidade urbana. No entanto, considerando a mobilidade dessa forma restrita, fica evidente que ela, isoladamente, não tem sentido para a avaliação das políticas de transporte, uma vez que não define porquê e como ela é exercida pelas pessoas.

Para Levy (1994), a mobilidade pode ser considerada como um sistema de movimentos potenciais e de formas mais ou menos atualizadas, que são consideradas virtualidades, podendo ser classificadas em três categorias:

A mobilidade torna-se possível porque existe uma oferta de mobilidade, a acessibilidade. A mobilidade é efetiva por que os seus operadores possuem uma competência de mobilidade. A mobilidade tem sentido porque, no quadro do domínio do espaço, ela entra na composição do capital social dos indivíduos (LEVY, 1994, p. 58).

Para Ferraz e Torres (2004), a mobilidade e o transporte urbano devem ter a mesma importância que os demais serviços básicos em uma cidade, já que a vida moderna apenas se realiza através dos deslocamentos de pessoas e produtos. Quanto à importância desses deslocamentos, os autores afirmam:

A facilidade de deslocamentos de pessoas, que depende das características do sistema de transporte de passageiros é um fator importante na caracterização da qualidade de vida de uma sociedade e, por consequência, do seu grau de desenvolvimento econômico e social (FERRAZ; TORRES, 2004, p. 1).

De acordo com a Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, em seu artigo 3º, “o planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007). Infere-se, então, que fica a cargo dos

municípios, em seus relativos departamentos de planejamento urbano, arquitetar a cidade, vislumbrando o bem-estar do cidadão com acessibilidade limitada, promovendo, assim, uma inclusão mais efetiva no meio social.

Mas, para Ferraz e Torres (2004), a acessibilidade diz respeito à facilidade de acesso aos locais onde se desenvolvem as diversas atividades, sobretudo, à proximidade entre esses locais e a moradia das pessoas, sendo que, em princípio, quanto mais próximo, mais acessível. Isto é, para os autores, a acessibilidade deve corresponder a todos os cidadãos e possuir uma concepção mais abrangente.

Nessa perspectiva, é válido salientar as observações dos autores Santos e Vaz (2005), com o propósito de atestar mobilidade e acessibilidade urbanas com qualidade. É indispensável que as políticas e as ações se disponham a operar de maneira a vincular o ambiente natural e o construído com o sistema de transportes, ou melhor, um trabalho estruturado entre o planejamento urbano, de conduções e o ambiental, de modo que, harmonizado com observância, irá refletir de maneira significativa na qualidade de vida.

De acordo com Raia Jr. (2000), na Geografia Urbana,

O deslocamento nas cidades é analisado e interpretado em termos de um esquema conceitual que articula a mobilidade urbana, que são as massas populacionais e seus movimentos; a rede, representada pela infra-estrutura que canaliza os deslocamentos no espaço e no tempo; e os fluxos, que são as macro decisões ou condicionantes que orientam o processo no espaço (RAIA JR., 2000, p. 45).

Portanto, ao se pensar em mobilidade e, por conseguinte, ao considerar a gestão da mobilidade urbana, ela acontece através de uma avaliação, acertando a gestão da mobilidade das pessoas e não das conduções, de seus transportes, como ocorria anteriormente. As ruas eram pensadas exclusivamente para a circulação dos automóveis, o que era visto nas pesquisas de mobilidade para áreas de grandes cidades. A partir de então, o plano de mobilidade urbana de Cáceres foi construído voltado para a mobilidade e acessibilidade das pessoas, principalmente os pedestres e os ciclistas. O que a população aguarda é que o mesmo seja colocado em prática pelos órgãos municipais responsáveis.

Além disso, não se busca somente a mobilidade de transportes, mas sim das pessoas e, conseqüentemente, procura-se implementar a chamada mobilidade sustentável, adequando as conduções necessárias para a população com meios de

transportes que não agridam tanto o ambiente, uma proposta a se pensar futuramente para a cidade de Cáceres. No caso, com a implementação do calçadão, automaticamente os espaços físicos e as estruturas históricas serão protegidos da poluição dos automóveis e da poluição sonora. Conforme mostrado anteriormente pelos autores Santos e Vaz (2005), essa implementação irá depender de o poder público, através de ações públicas, operar de forma estruturada e harmonizada o planejamento urbano, com conduções ambientais para as cidades de forma sustentável, no caso da cidade de Cáceres, dando condições para a criação de ciclo faixas para uso das bicicletas, proporcionando mais segurança aos ciclistas e pedestres e, conseqüentemente, uma nova adequação e proposta para os cacerenses, que têm a cidade como um dos pontos turísticos do estado, buscando-se, assim, a mobilidade sustentável, de forma a trazer menos poluição e mais qualidade de vida à população em geral.

Ainda nessa perspectiva, o capítulo que segue tratará das cidades brasileiras como um espaço em constante transformação, que busca espaço dinâmico para os seus habitantes. Trazem-se exemplos do estado e da cidade de Cáceres, que é o ponto de partida da pesquisa.

CAPÍTULO II

2.1 Cidade e dinâmica urbana: espaço em transformação

As cidades brasileiras tiveram o início de sua formação quando começaram a chegar por aqui os exploradores portugueses. Para Martins (1992), tudo isso iniciou-se há mais de quatrocentos anos. “Como uma longa história, que se confunde com o desenvolvimento econômico do Brasil, pois os primeiros povoados nasceram onde havia possibilidade de extrair riquezas da terra e comercializar seus produtos” (MARTINS, 1992, p. 6).

A partir de então, as transformações começam a ser visíveis nos espaços ocupados pelos colonizadores e novos moradores. Inicia-se, então, o surgimento das cidades. Carlos (2005) retrata a cidade como uma construção humana, um produto histórico-social, que aparece como trabalho materializado, acumulado ao longo do processo histórico e desenvolvido por diversas gerações.

Nesse sentido, a autora entende que a cidade é a busca, expressão e significação da vida humana, do processo histórico. A cidade contém e possui o passado e, ao mesmo tempo, o futuro, e se constrói do presente, o que nos coloca diante da “impossibilidade de pensar a cidade separada da sociedade e do momento histórico em que se vive” (CARLOS, 2005, p. 69)

Com o passar dos anos e em função do crescimento da cidade, da industrialização, da invenção do automóvel e em decorrência do crescente aumento da frota de automóveis, houve e há uma intensificação do uso dos veículos, situação que vem trazendo consequências para o ambiente urbano, entre elas, os ruídos, a poluição sonora e a poluição atmosférica. Logo, tais questões permitem pensar acerca do desenvolvimento sustentável para o município de Cáceres, a fim de reduzir essas problemáticas.

Com relação à cidade, a autora destaca ainda que:

As cidades resultam de aglomerações humanas. Elas não devem ser pensadas como organismos autônomos, como fizeram os urbanistas do início do século XX. Nem podem ser vistas apenas como um complexo sistema de técnicas que permitem construir vias e edifícios. Elas contêm vidas. Vidas humanas entre outras (CARLOS, 2005, p. 60).

Martins (1992) relata que foram várias as causas do crescimento das cidades antigas e do nascimento de muitas outras cidades durante o século XX. Um dos principais fatores foi a abertura dos portos, que aconteceu no começo do século passado. O Brasil já era independente e, a partir daí, passou a negociar livremente com outros países, sem a intervenção de Portugal.

Ao fazer a análise de dados sobre o crescimento urbano do Brasil, Harris (1956) destacou que, na década de 1950, dados concluíam que o Brasil, como uma nação, estava se tornando gradativamente mais urbano, o que poderia trazer alguns problemas futuros para a sociedade. Harris sintetiza bem esse processo:

Mas a questão a respeito de suas subculturas urbanas e rurais estão se tornando mais urbanas é um outro problema. Sua solução teria que depender de se a heterogeneidade, o secularismo e o individualismo estão ou não se tornando mais intensos, se a distinção entre facetas urbanas e rurais está se tornando mais ou menos aguda, e se um setor urbano está se tornando mais forte ou mais fraco. Este problema não é um que pode ser respondido simplesmente por dados estatísticos do crescimento de cidades (HARRIS, 1956, p. 94).

Contudo, a partir de 1990, com o avanço das indústrias, a população das cidades começou a crescer por meio da migração campo-cidade, a fim de melhores condições de vida, o que seria proporcionado pela oportunidade de emprego nas indústrias. Dessa maneira, o caos se dá justamente por conta do êxodo rural, do inchaço populacional da cidade e, atualmente, segundo os dados do IBGE (2010), a população urbana é notoriamente maior que a rural.

O processo de urbanização brasileira decorreu de uma urbanização tardia, para Santos (1993), porém muito rápida em comparação com os países desenvolvidos, sendo esta uma característica comum dos países subdesenvolvidos.

Essa mudança na direção dos fluxos migratórios, com base no Portal São Francisco (2018), demonstra que a estrutura da rede urbana é resultado de uma contínua e crescente reestruturação e integração dos espaços urbano e rural, que, por sua vez, resulta da dispersão espacial das atividades econômicas, intensificada a partir dos anos de 1980, e da formação de novos centros regionais.

Essas novas formações e espaços alteraram o padrão hegemônico das metrópoles na rede urbana do país. Os centros urbanos regionais não-metropolitanos assumiram papéis até então desempenhados apenas pelas metrópoles, dando uma nova configuração para aquelas denominadas cidades menores.

De acordo com o Portal São Francisco (2018), o crescimento da população e a ocupação dos terrenos nas grandes cidades e cidades vizinhas levaram à conurbação e ao surgimento de grandes regiões metropolitanas a partir dos anos 1970, o que se pode verificar em Santos (1993), que retrata essa configuração das grandes cidades:

O Brasil foi, durante muitos séculos, um grande arquipélago, formado por subespaços que evoluíram segundo lógicas próprias, ditadas em grande parte por suas relações com o mundo exterior. Havia, sem dúvida, para cada um desses subespaços, polos dinâmicos internos. Estes, porém, tinham entre si escassa relação, não sendo interdependente (SANTOS, 1993, p. 26).

No cenário atual, observa-se uma alteração no conteúdo da urbanização brasileira através do êxodo rural. Por um lado, nota-se uma grande concentração de população nas metrópoles e, por outro, vê-se um esvaziamento das pequenas cidades e um crescimento das cidades médias, sendo a questão do desemprego um dos principais fatores.

No Brasil, o debate sobre cidades médias surgiu nos anos 1970 e ganhou dimensão nos anos 1990, com várias perspectivas de análises. De acordo com o IBGE (2010), a definição parte do tamanho demográfico e considera como “cidades médias” aquelas que possuem entre 100 e 500 mil habitantes. Contudo, alguns pesquisadores partem dos papéis desempenhados por essas cidades, com destaque para Côrrea (2006; 2007), Cruz (2006), Spósito (1998; 2001), Brand (2012), entre outros.

Esse crescimento das cidades médias refere-se ao número de cidades, ao tamanho demográfico, bem como à expansão territorial. No Brasil, a saída da população, na maioria das vezes, é frequente, principalmente no que tange à saída da juventude das pequenas cidades em busca de melhores condições de trabalho nos grandes centros, “visto que há uma atratividade exercida pelas metrópoles e pelas grandes e médias cidades” (GOMES, 2007, p. 2). A migração tem sido exercida pela população de forma geral, em função da crise que gera um desemprego estrutural, na busca de melhores condições de trabalho e renda e, conseqüentemente, de qualidade de vida.

Segundo Lopes e Henrique (2010, p. 46), o que ocorre nas pequenas cidades, em geral, é que não conseguem “reter a população expulsa do campo, assim como os próprios moradores urbanos, devido à ausência dos setores econômicos em gerar empregos, educação de formação técnica ou superior, e estruturas para o lazer”.

Dessa forma, percebe-se que os estudos voltados para cidades em geral relatam a importância de se ter políticas públicas para essa nova configuração, de modo a auxiliar nas tomadas de decisão dos poderes legislativo e executivo de cada cidade.

Além disso, não há como contestar a importância de estudos acadêmicos sobre a metrópole, não só pelo maior número de trabalhos desenvolvidos e pela maior concentração de programas de pós-graduação localizados nas metrópoles, como também pelo fato de que “os problemas se evidenciam nas metrópoles e geram muito mais pesquisas sobre elas” (SPÓSITO, 2001, p. 40).

Na compreensão do processo de urbanização brasileira, os estudos dos grandes centros urbanos e das metrópoles são de extrema importância. Os “centros urbanos são objetos geográficos, historicamente, são foco de várias investigações realizadas por pesquisadores de diferentes formações acadêmicas”, destacando suas estruturas e relações econômicas, políticas, sociais e culturais (LOPES; HENRIQUE, 2010, p. 55).

Sendo assim, pesquisas sobre as pequenas cidades, suas características e diversidades merecem destaque e atenção, pois esses “espaços não estão dissociados dos processos gerais que marcam a sociedade e representam a maior parte do que é oficialmente reconhecido como cidade no país” (LOPES; HENRIQUE, 2010, p. 57).

Portanto, as discussões giram em torno da urbanização brasileira. Os desenhos urbanos de parte das grandes cidades começam a ser questionados e alterados, promovendo mudanças no país.

No estado de Mato Grosso, apesar de haver uma vasta área agrícola, há muitas cidades “históricas” e cidades “novas”, com um contingente de população urbana considerável, com mais de 100 mil habitantes nas grandes cidades do estado, o que será destacado no próximo subitem. Cáceres, nesse contexto, surge como uma cidade histórica, mas que, nos últimos anos, tem um elevado crescimento populacional e, conseqüentemente, das ações sociais, econômicas e culturais. No seu contexto de cidade histórica, traz consigo as diversidades de época contrapondo as atuais, o que torna necessário esse estudo da realidade atual de Cáceres.

2.2 Cidade e urbanização no Brasil: seus reflexos em Mato Grosso

O estado de Mato Grosso integra a região Centro-Oeste do Brasil. Possui uma extensão territorial de 903.357, 91km², sendo dividido em 141 municípios, Figura 4, que foram agrupados em 12 regiões de planejamento. Limita-se, ao Norte, com os estados do Pará e Amazonas; ao Sul, com Mato Grosso do Sul; a Leste, com Goiás e Tocantins; e a Oeste, com Rondônia e Bolívia (SILVA, 2014).

Figura 4 - Divisão político-administrativa de Mato Grosso em 2017.



Fonte: www.mapsofworld.com

De acordo com Higa (2005), no Brasil Império, as capitânicas passaram à condição de províncias; com a Proclamação da República, em 1889, as províncias passaram a ser, então, Estados Federativos, situação que ocorreu em 1891, quando da elaboração da primeira Constituição Republicana. No ano de 1977, o estado de Mato Grosso foi desmembrado e criou-se então uma nova Unidade Federativa, o atual estado de Mato Grosso do Sul. Quanto à taxa de urbanização em Mato Grosso, de

acordo com o IBGE (2010), segue o ritmo nacional, apresentando-se acentuada para um território em que predomina a agropecuária (IBGE, 2010).

Desde o início da ocupação, em 1719, até os dias de hoje, a estrutura fundiária de Mato Grosso, principal patrimônio do estado, encontra-se assentada, predominantemente, em grandes propriedades monocultoras. Importa reconhecer que foram e continuam sendo multiplicadas as iniciativas agroindustriais que, progressivamente, vêm encurtando a distância entre o campo e a cidade no Mato Grosso (CARVALHO; s/d).

De acordo com Azevedo (2005), ao considerar “cidade” e “vila” como espaços urbanos sem considerar seus aspectos estruturais ou funcionais, apresenta-se uma das situações responsáveis pelas emancipações que acontecem no território brasileiro. Para a autora, essa situação reflete, entre outras coisas, um “processo de fragmentação do território por interesses políticos, divisão de poder, ou interesses empresariais, conseguindo, assim, autonomia para administrar determinada porção do território” (AZEVEDO, 2005, p. 1378), o que pode ser considerado no estado mato-grossense.

Segundo Carvalho (s/d), a partir da construção da BR-163, surgiram as firmas de colonização particular, que passaram a adquirir, do Estado ou de particulares, ou mesmo sob a forma de grilagem, grandes extensões de terras ao longo da referida rodovia, para a colonização, atraindo, basicamente, pequenos e médios agricultores da região Sul do país. Assim, foram surgindo localidades como Sinop, Colíder, Alta Floresta, Terra Nova, Paranaíta, Sorriso, Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Vera, Juara, Nova Ubiratã, Feliz Natal, entre outros.

Nesse sentido, Azevedo (2005) afirma que o processo de urbanização de Mato Grosso está em pauta, podendo ser lido através da relação entre espaço urbano e rural, considerando as mudanças ocorridas nas características seculares do rural, que também se refletem no urbano.

Portanto, de acordo com Azevedo (2005), ao considerar conceitos rígidos, entende-se que, aqui, os aspectos históricos para a dinâmica do processo de urbanização que acontece no estado de Mato Grosso devem ser vistos e revistos de acordo com a realidade de cada cidade, uma vez que há cidades centenárias, como é o caso da cidade de Cáceres, objeto deste estudo, e cidades novas, algumas com menos de 40 anos de fundação ou emancipação.

2.3 Mobilidade, planejamento urbano e área central da cidade

Ao descrever mobilidade e planejamento urbano, iniciou-se com o conceito de mobilidade, que pode ser definido a partir do latim *mobilitas.atis*, qualidade daquilo que se move, do que se consegue movimentar, segundo o Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa (2018, p. 169). Nesse sentido, o planejamento das cidades é necessário para a garantia dos direitos de ir e vir de cada cidadão, independentemente da cidade em que esteja.

O Ministério das Cidades (2007 *apud* SUMMA, 2002) definiu algumas características para se alcançar a mobilidade urbana sustentável com novos objetivos da mobilidade urbana, que vão além da questão do deslocamento:

Diminuir a necessidade de viagens motorizadas; Repensar o desenho urbano [sistema viário]; Repensar a circulação de veículos; Desenvolver meio não motorizados de transporte; Reconhecer a importância do deslocamento do pedestre; Reduzir os impactos ambientais da mobilidade urbana; Proporcionar mobilidade às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; Priorizar o transporte coletivo no sistema viário; Considerar o transporte hidroviário; e Estruturar a gestão local (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, p. 29 *apud* SUMMA, 2002).

Nesse sentido, inserem-se os novos conceitos aliados à mobilidade urbana, entre eles, o acesso amplo e democrático à cidade, a universalização do acesso ao transporte público, a acessibilidade universal e a valorização dos deslocamentos de pedestres e ciclistas em detrimento dos demais modais motorizados (BRASIL, 2007).

Segundo Ferraz, a mobilidade é “a facilidade de deslocamento e locomoção entre os diferentes locais de uma cidade, atributo que influi na qualidade de vida dos moradores e no desenvolvimento econômico e social” (FERRAZ, 2012. p. 31).

Com base no Movimento Nacional pelo Direito aos Transportes (2015, p. 14), na aprovação da Lei 12.587/12, a Lei da Política Nacional da Mobilidade Urbana, e na ocorrência das manifestações sociais nos bairros e movimentos de rua contra os aumentos tarifários e por melhores condições de transporte, que culminaram com o grito das ruas em junho de 2013, a mobilidade ganhou centralidade nas agendas política e econômica do país, com a insurgência da população nas ruas e dos trabalhos nos espaços institucionais (Conselho Nacional das Cidades principalmente).

Sendo assim, o assunto entrou nos principais debates sobre políticas urbanas dos grandes centros nacionais. Isso porque foi além da discussão sobre a prestação de um serviço público de forma eficiente, universal e adequada, o que passou a trazer uma verdadeira mudança de perspectiva: a mobilidade urbana deixou de ser encarada somente como mais um serviço a ser prestado e passou a ser compreendida também como um catalisador de demandas por inclusão social.

Nesse contexto, a inclusão social é entendida, de acordo com o Movimento Nacional pelo Direito ao Transportes, como:

A capacidade de a pessoa participar adequadamente da sociedade em aspectos como educação, emprego, acesso aos serviços públicos e atividades sociais e recreativas, ao passo que exclusão social diz respeito às restrições a essa participação adequada; tal conceito enfatiza que as instituições sociais têm a responsabilidade de atender às necessidades das pessoas (MDT, 2015, p. 14).

A liberdade de ir e vir, direito garantido pela Constituição Federal e pela Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012:

A qual institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, são os princípios que norteiam a mobilidade urbana, que deve ser exercida com autonomia e liberdade pelos indivíduos. A mobilidade urbana deve ser garantida para todos: homens, mulheres, crianças, idosos, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, gestantes, obesos, sem discriminação (MDT, 2015, p. 15).

Além da mobilidade, outro conceito importante é o de acessibilidade. Assim como a mobilidade, a acessibilidade possui várias definições, segundo os diferentes enfoques.

Raia Jr. entende como sendo a distância percorrida por um indivíduo, ou usuário, para utilizar o transporte a fim de realizar uma determinada viagem, que “compreende distância da origem da viagem até o local de desembarque e, do local de embarque até o destino final” (2000, p. 76). Ainda de acordo com Raia Jr., entende-se a “acessibilidade como sendo um esforço dos indivíduos para transpor uma separação espacial objetivando exercer suas atividades cotidianas” (2000, p. 45).

Dessa forma, o que se observa ainda, ao caminhar pelas ruas das cidades, é a presença de vias e espaços públicos totalmente desprovidos de mecanismos de acessibilidade, tanto para as pessoas que apresentam alguma limitação de movimento, quanto para as que se consideram ativas.

Deve-se entender que o conceito de acessibilidade não está limitado apenas às pessoas que apresentam algum tipo de limitação de movimento, mas se estende àquelas pessoas que não possuem acesso ou apresentam restrições às infraestruturas urbanas no sistema viário, como exemplo a ausência de calçadas ou sua existência em condições precárias, vias em péssimas condições de operação, falta de segurança para os deslocamentos a pé ou por bicicleta, aumento do risco de acidentes de trânsito. No transporte público, apresentam-se em linhas deficientes, tarifas elevadas, operação precária, veículos velhos, etc. (NEGRI; RODRIGUES, 2015).

A fim de assegurar mobilidade e acessibilidade urbanas com qualidade, Moraes et al. (2018) destacam que é preciso que as políticas e ações busquem atuar de forma articulada entre o ambiente natural e o construído, com o sistema de transportes, ou seja, uma atuação articulada entre o planejamento urbano, de transportes, e o ambiental.

Colaborando com Moraes et al. (2018), Santo e Vaz pensam que:

Pensar a mobilidade urbana é, portanto, pensar sobre como organizar os usos e a ocupação da cidade e a melhor forma de garantir o acesso das pessoas e bens ao que a cidade oferece, e não apenas pensar os meios de transporte e trânsito (SANTO; VAZ, 2005, p. 209).

Segundo os autores, é necessário alterar a forma de ordenação do sistema viário, deixando, esse espaço, de ter como prioridade o uso do automóvel. Deve ter como objetivo central a garantia de um espaço urbano voltado para as necessidades de deslocamento dos pedestres, ciclistas e usuários dos transportes públicos. Os “automóveis particulares devem deixar de ter prioridade; só assim será possível pensar em mobilidade urbana sustentável e acessibilidade universal” (SANTO; VAZ, 2005, p. 210).

De acordo com o MDT (2015, p. 13 *apud* D’ÁVILA, 2012), torna-se, portanto, urgente e necessário encontrar formas de gestão e planejamento urbano equitativas, que maximizem o potencial individual e o desenvolvimento coletivo da sociedade e propiciem a utilização mais sustentável dos recursos naturais.

O planejamento da mobilidade urbana não é feito de maneira integrada ao uso e ocupação do solo. O papel do poder público, quando muito, resume-se à tentativa de promover a fluidez dos veículos, num trânsito cada vez mais caótico. Todavia, se,

por um lado, as administrações públicas veem-se obrigadas a tentar garantir a fluidez do trânsito frente a uma frota crescente de automóveis, por outro, acabam ampliando o problema, ao criar, direta ou indiretamente, dificuldades para o deslocamento de pedestres, bicicletas e ônibus (MDT/FNRU, 2009).

Ainda segundo dados do movimento nacional pelo direito ao transporte – fórum nacional pela reforma urbana (MDT/FNRU, 2009) – os investimentos, em sua maioria, aplicados em infraestrutura viária, em detrimento de ciclovias, corredores exclusivos para ônibus e transporte sobre trilhos (metrô, bondes e ferrovias), comprometem boa parte dos orçamentos públicos e reforçam ainda mais a busca por soluções individuais, ampliando a crença de que o automóvel seja a melhor opção de deslocamento.

Em janeiro de 2012, após quase 17 anos de tramitação no Congresso Nacional, o Brasil passou a ter uma Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Instituída pela Lei n.12.587/2012, a política define as diretrizes que devem orientar a regulamentação e o planejamento da mobilidade urbana nas cidades brasileiras. (RUBIM; LEITÃO, 2013).

Para que haja mobilidade e acessibilidade urbanas com qualidade,

[...] é preciso que as políticas e ações busquem atuar de forma articulada entre o ambiente natural e o construído com o sistema de transportes, ou seja, uma atuação articulada entre o planejamento urbano, de transportes e o ambiental (RAIA JR., 1997, p. 999).

Para os municípios com mais de 20 mil habitantes (30% das cidades brasileiras), havia a obrigação de que elaborassem, até abril de 2015, o seu plano de mobilidade urbana (PMU), prazo que foi prorrogado para até abril de 2019. No caso da cidade de Cáceres, o plano foi finalizado dentro do novo prazo.

Esse novo planejamento seria capaz de abarcar não só as diretrizes da lei, mas também de traçar, juntamente à sociedade civil, um planejamento de curto, médio e longo prazos para a forma como se dariam os deslocamentos de bens e pessoas na cidade (RUBIM; LEITÃO, 2013).

Assim, para buscar o objeto de estudo, o Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres² (PMUC) tem como meta principal auxiliar a gestão municipal no desenvolvimento, a curto, médio e longo prazo, de políticas públicas e sociais que viabilizem a melhoria na qualidade de vida de uma sociedade. Nesse contexto, é necessário planejamento por parte dos órgãos competentes para buscar melhorias no trânsito e na qualidade de vida das pessoas.

Entre as propostas apresentadas no Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres (PMUC, 2019), há aquela relacionada à área central, pois já discutiu-se sobre trafegabilidade e os conflitos de trânsito ali existentes, propondo o fechamento à circulação de veículos em oito vias da área central da cidade de Cáceres, com a ideia de transformá-las em vias de pedestres. Ademais, tais alterações propõem algumas consequências que são melhores explicitadas no tocante aos resultados da pesquisa apresentados no capítulo IV.

O estudo de centro e o conceito de centralidade apresentados por Corrêa (2003, p. 34) perpassam a análise das categorias, processos e formas espaciais. O autor remete às ideias de processos de acumulação de capital e reprodução social como importantes na criação de funções e formas espaciais, ou seja, geram atividades e suas materializações, cuja distribuição espacial constitui a própria organização espacial urbana. Segundo o autor, a centralização e a área central constituem um processo espacial:

Em um conjunto de forças atuantes ao longo do tempo, postas em ação pelos diversos agentes modeladores, e que permitem localizações e localizações das atividades e da população na cidade. [...] Trata-se de uma expressão empregada por geógrafos para tentar dar conta do que ocorre no espaço ao longo do tempo (CORRÊA, 2003, p. 36).

Na sua respectiva forma, o autor diz que:

A partir do começo do século XX o processo de centralização e a sua correspondente forma espacial, a Área Central passaram a ser sistematicamente considerados pelos estudiosos do fenômeno urbano. [...] De fato, a Área Central constitui-se no foco principal não apenas da cidade, mas de sua hinterlândia. Nela concentram-se as principais atividades comerciais, de serviços, da gestão pública e privada, e os terminais de

² Relatório do Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres-MT, disponível em: <http://projetos.unemat.br/planodiretorcac/>

transportes inter-regionais e intra-urbanos. Ela se destaca na paisagem da cidade pela sua verticalização (CORRÊA, 2001, p. 37).

Ainda de acordo com Corrêa (2003), a gênese da área central considera a intensidade dos processos de fluxo de capital, mercadoria, pessoas e circulação, que se ampliam em termos de qualidade e quantidade dos transportes a partir da segunda metade do século XIX. Nesse caso, incluía os terminais marítimos e acabava minimizando os custos de transbordo e concentrando a localização nascente de atividades como

Comércio atacadista, indústria, escritórios. A formação do centro pode ser entendida como ponto de convergência de uma grande parcela da população que diariamente circula por seu espaço, ou mesmo que o centro existe pelo grande número de comércio e serviços presentes, ou ainda, constituir um centro administrativo. Dessa forma, desencadeiam-se fenômenos como larga expansão e maior acessibilidade dentro da grande cidade[...]. A acessibilidade, por sua vez, atraiu as nascentes lojas de departamentos e de outros gêneros do comércio varejista, bem como numerosas atividades instaladas em escritórios. O mercado de trabalho foi ampliado mais ainda e os transportes intra-urbanos passaram a servir a este setor da nascente Área Central (CORRÊA, 2003, p. 39).

Para Lefebvre, “não existe cidade, nem realidade urbana sem um centro. Mais que isso, o espaço urbano, é um espaço onde cada ponto, virtualmente, pode atrair para si tudo o que povoa as imediações: coisas, obras, pessoas” (1999, p. 93).

Nesse sentido, para entender as diferentes escalas que a centralidade urbana pode abranger, buscou-se em Spósito o conceito de centralidade sob duas escalas territoriais:

A centralidade urbana pode ser abordada em duas escalas territoriais: a intra-urbana e a de rede urbana. No primeiro nível é possível focar as diferentes formas de expressão dessa centralidade tomada como referência o território da cidade ou da aglomeração urbana, a partir de seu centro ou centros. No segundo nível a análise toma como referência a cidade ou aglomerado urbano principal em relação ao conjunto de cidades de uma rede, essa por sua vez podendo ser vista em diferentes escalas e formas de articulação e configuração, de maneira a que se possam compreender os papéis da cidade central (SPÓSITO, 1998, p. 27).

Segundo Spósito (1998, p. 35), “a centralidade urbana pode, então, ser trabalhada cada vez mais por meio da articulação entre suas duas escalas de expressão: a do espaço interno da cidade e da expressão de suas relações com outros espaços”.

Segundo Milani (2009), o fluxo de pessoas, mercadorias, automóveis, informações e ideologias constitui as principais características que definem uma centralidade.

Apesar de a cidade de Cáceres-MT possuir outras áreas que concentram comércio e serviços, como, por exemplo, a rua dos Talhamares, que exerce uma centralidade importante por conter empreendimentos comerciais, serviços, estabelecimentos alimentícios e instituições públicas, o centro, ou a área central, nesse caso, além de obter uma centralidade, resultam no aumento da demanda de consumidores por serviços e mercadorias em relação a outros locais da cidade, gerando uma centralidade no contexto intra-urbano. Por conseguinte, as questões de mobilidade e acessibilidade tornam-se mais críticas nessas regiões, devido ao intenso fluxo de veículos e pessoas, demandas que reiteram a intencionalidade da presente pesquisa.

2.4 Circulação e medidas de restrição de tráfego

Nas cidades em geral, nos últimos anos, o que se observa, através de dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), é que o número de veículos em circulação está aumentando por motivo de contingente populacional, poder de compra, crescimento dos comércios, vindo, com isso, as mudanças de vida e locomoção das pessoas. Na maioria dos países em desenvolvimento, o número de veículos motorizados está aumentando mais que 10% ao ano (GAKENHEIMER, 1999).

No Brasil, a rápida expansão da frota veicular pode ser justificada por alguns aspectos, como estabilização econômica, mudanças na estrutura social, adoção de um planejamento baseado no transporte rodoviário e falta de investimentos em transporte de massa. Com a aquisição de um automóvel, o número de viagens aumenta substancialmente, sendo que algumas viagens são transferidas do transporte público para o automóvel (PORTUGAL, 1990).

Wootton (1999) descreve que os “automóveis são os meios de transporte que mais prejudica o desempenho de toda a rede viária”. É o veículo com “menor capacidade de transporte e maior grau de ocupação dos espaços de circulação”. Com

o aumento da participação dos automóveis nas viagens, aumenta a densidade nas vias principais e, posteriormente, nas vias locais (WOOTTON, 1999, p. 66).

Contudo, uma das alternativas para esses problemas de tráfego é a sua restrição, que busca impor algumas normas para minimizar os impactos:

A restrição ao trânsito faz parte de estudos de gestão de transportes e impõe, de alguma maneira, redução ao uso de determinado veículo, principalmente o automóvel, interferindo significativamente na escolha da modalidade de transporte, reduzindo os congestionamentos. Quando aplicadas em conjunto com medidas de incentivo à utilização do transporte público e de controle do uso do solo, podem ser uma política coerente de intervenção (LANDMANN, 1994, p. 56).

Como o espaço viário é um bem comum, partilhado por diferentes solicitações, Portugal menciona que é importante considerar os “diversos atores da sociedade que serão afetados diante da imposição de restrição ao tráfego” (1990, p. 158).

Existem diferenças com relação aos interesses e necessidades dos diversos atores. Algumas diferenças são passíveis de soluções, outras não. Uma das soluções para os problemas de trânsito é considerar a qualidade de vida da população, procurando diminuir, da melhor forma, as perdas e os ganhos entre os diversos atores da sociedade envolvidos com os impactos gerados pelas alterações do sistema viário (LANDMANN, 1994).

Uma das leis, criada em 1997, foi o Código de Trânsito Brasileiro, que estabelece a competência para “planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reordenação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes” (CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, 1997, p. 39) aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios (BRASIL, 2007).

A restrição à circulação consiste em proibir o trânsito ou limitar o acesso de veículos a áreas pré-definidas, na maioria das vezes, com altos níveis de congestionamento; outra forma é restringir o uso de veículos em alguns períodos do dia. Geralmente, é um conjunto de medidas elaboradas para atingir objetivos de gestão de trânsito no centro das cidades. Para que essas medidas tenham sucesso, são necessárias as definições dos objetivos e a aceitação das medidas pelos usuários desses locais (MILES et al., 1998; VIOLATO; SANCHES, 2001).

O objetivo principal dos sistemas de controle de acesso é restringir a entrada de certos veículos em áreas pré-definidas, segundo Miles et al. (1998), durante

determinados períodos de tempo, reduzindo o impacto do trânsito na área, ou ligação com restrição.

Colaborando com as discussões para restringir o trânsito de veículos, buscase ter calçadas ou calçadões. De acordo com o relatório final da campanha e o estudo realizado pelo Mobilize Brasil, lançado em agosto de 2012, buscou-se, através da pesquisa sobre calçadas no Brasil, que aconteceu com um trabalho intenso de colaboradores em 12 capitais brasileiras, compreender a necessidade dessa infraestrutura. A campanha “Calçadas do Brasil” foi lançada publicamente, com ampla repercussão na mídia, pedindo a participação do público na avaliação desse tópico em suas cidades, ruas e bairros, valendo-se de voluntários, o que permitiu ampliar a avaliação para 228 ruas em 39 cidades do país.

O resultado foi pior do que o esperado: a nota média para as calçadas brasileiras ficou em 3,40, numa escala de zero a dez. Vale lembrar que as calçadas funcionam como um “sensor” da qualidade de urbanização de uma cidade e alguns pensadores afirmam que se pode medir o nível de civilização de um povo pela qualidade das calçadas de suas cidades. E há, ainda, quem diga que as calçadas são melhor indicador de desenvolvimento humano do que o próprio IDH (MOBILIZE BRASIL, 2012, p. 4).

Ainda de acordo com o relatório final do Mobilize Brasil, as cidades são feitas para pessoas e estas, primordialmente, caminham. A necessidade de calçadas de qualidade vale para todos: jovens, adultos, crianças, idosos e pessoas com deficiência física, que demandam pavimentos bem nivelados, sem buracos e dotados de rampas de acesso para cadeiras de rodas.

Segundo o relatório Mobilize Brasil, as calçadas:

Devem ser suficientemente largas e, sempre que possível, protegidas por arborização para conforto de quem anda sob o sol. E bem iluminadas, para quem caminha à noite. Outro item a não ser esquecido são bancos e jardins. Sempre que houver espaço, os bancos e outros equipamentos são um sinal de gentileza urbana precioso, que se contrapõe à correria de nossos dias. E, ainda, calçadas devem ser complementadas por faixas de segurança, equipamento básico para a travessia segura das ruas. Além disso, semáforos especiais, placas de sinalização e outros equipamentos de segurança podem ser necessários nas vias de maior movimentação (MOBILIZE BRASIL, 2012, p. 5).

As calçadas estimulam a melhoria das condições de mobilidade para pedestres nas cidades do país. Percebe-se que o problema na cidade em pesquisa, Cáceres,

está relacionado à má qualidade, falta de manutenção ou ausência das calçadas.

Segundo Cruz,

Um sistema de controle deve atingir seus objetivos de maneira consistente e confiável para todos os usuários da via, caso contrário, não terá os efeitos desejados, nem atingirá o público a que se destina, resultando em insatisfação por parte dos diversos atores que interagem com o sistema viário (CRUZ, 2006, p. 14).

Uma dessas formas é a pedestrianização, ou seja, o bloqueio da circulação de veículos em determinada via, dando lugar à utilização da mesma somente por pedestres e por ciclistas, quando sinalizado (CRUZ, 2006).

Fonseca afirma que:

A problemática da pedestrianização de ruas em áreas centrais insere-se neste contexto das mudanças relativas à esfera pública e o espaço público na cidade contemporânea. A pedestrianização de ruas ganhou força durante o período pós-segunda guerra mundial, sob a intenção de solução de questões relativas à qualidade urbana e situação de decadência que os centros de diversas cidades vinham experimentando naquele tempo. Passou por variadas experiências durante as últimas décadas do século XX, e chegou aos dias de hoje como uma tipologia de espaço público consolidada, especialmente nos centros de cidades que apresentam grande vitalidade (FONSECA, 2012, p. 68).

A pedestrianização busca devolver o acesso às ruas aos pedestres. A ideia é fazer com que os cacerenses se apropriem da via, vivam o centro, andem pela rua com tranquilidade e segurança. Na Figura 5, pode-se observar um exemplo de sinalização a ser usada em áreas restritas para pedestres, modelo a ser seguido em caso de implementação da proposta sugerida.

Figura 5 - Exemplo de sinal que proíbe a circulação de veículos automotores, destinado à área de pedestres.



<http://www.geografos.com.br>

Fonte: Cruz, (2006).

Segundo Sandahl e Lindh (1995 *apud* CRUZ, 2006, p. 51), para evitar oposições, o projeto deve ser acompanhado por outras medidas, como renovação da aparência externa e interna do comércio, melhorias nas facilidades de transporte público, melhorias nas áreas para estacionamento próximo, incluindo aumento do número de vagas para clientes e veículos de entrega. Essas medidas devem atrair visitantes para a área com restrição. Ainda segundo Cruz,

Alguns critérios devem ser atendidos antes da implementação da pedestrianização. As vias não podem ter largura maior que 15 metros, deve haver grande densidade populacional e comercial, e locais como prédios públicos, parques, estações de transporte de massa ou centros comerciais para garantir a vitalidade comercial da via (CRUZ, 2006, p. 51).

O uso de medidas de restrição ao trânsito pode contribuir para um bom andamento e melhor qualidade de vida dos usuários e moradores dessas localidades, de acordo com Landmann (1994) e May (1986). Observa-se, no Quadro 1, o uso de medidas de restrição ao trânsito na melhoria do tráfego e na contribuição para um ambiente mais sustentável.

Quadro 1 - Medidas adotadas na restrição ao trânsito e sua contribuição.

1 – Aumento da eficiência dos sistemas de transporte.	As medidas de restrição podem garantir redução dos conflitos surgidos da disputa pelo espaço viário e a redução da necessidade de novos investimentos em infraestrutura de transportes.
2 – Melhoria da qualidade ambiental.	Pode diminuir a poluição, obtêm-se melhoria das condições de uso da via, principalmente pelos pedestres, e maior visibilidade do trânsito, facilitando a fiscalização.
3 – Melhoria da qualidade do uso do solo.	A restrição pode ser utilizada como um modo de revitalizar o centro das cidades. Entretanto, medidas de restrição podem dar a impressão de que o centro é menos acessível, causando efeito inverso ao desejado.
4 – Aumento de receitas.	A renda obtida pela imposição de medidas de restrição, como cobrança pelo uso da via ou pelo estacionamento, pode ser revertida em melhorias no transporte público. É improvável, porém, que a maioria dos administradores identifique explicitamente o aumento da renda como objetivo da restrição;
5 – Distribuição dos benefícios vinculados aos investimentos públicos no setor de transporte.	A maior crítica aos controles fiscais refere-se aos efeitos negativos de maiores impactos causados aos usuários de automóvel de baixa renda, que não têm a opção de uso do transporte público. É importante identificar separadamente os efeitos da restrição por tipo de usuário.

Fonte: Adaptado de Cruz (2006).

Essa medida é de grande avanço no que se refere à qualidade de vida dos pedestres e também dos ciclistas, uma vez que a via livre de veículos automotores se torna mais segura e, com isso, mais convidativa para a livre caminhada.

A pesquisa busca, nesse sentido, trazer o texto legislativo para empoderar, através dos resultados da pesquisa, propostas de aplicação de restrições para a solução de problemas de transportes. Para tanto, foram utilizadas ferramentas em cada uma das etapas apresentadas no trabalho.

Cada ação tem impactos positivos nos chamados efeitos desejáveis, desencadeando uma reação em cadeia para a otimização do sistema como um todo. Será observado, nos subitens que seguem, como está sendo discutida essa ideia e propostas dos resultados de formulações para essa nova sugestão de sociabilidade através da pedestrianização.

Há alguns aspectos que podem ser colocados em prática na tomada de decisões do controle, como o acesso ao tráfego. Desses objetivos, compreendem-se algumas normas, que são destacadas como aspectos técnicos, econômicos e sociais.

2.5 Aspectos técnicos, econômicos e sociais para melhoria no tráfego

2.5.1 Aspectos técnicos:

Cabe salientar aqui que os aspectos técnicos são as metodologias adotadas pelas instituições de tráfego para sua melhoria em geral. Parte dessas mudanças das leis foram as reformulações, em regiões mais centrais, de algumas ruas com caráter comercial, retirando os usos de transportes não motorizados e valorizando os pedestres, com a pedestrianização.

Para a escolha do sistema, segundo Cruz (2006), é importante perceber que a organização espacial de um território é muito influenciada pela conjuntura e configuração econômica e também política.

Sobre isso, Evangelista e Erthal afirmam que:

Partimos da concepção de que a organização espacial é permeada por diversas relações de poder. A distribuição das atividades, a localização das pessoas, as vias de circulação, etc. estão calcadas por relações não só econômicas ou culturais, mas políticas (EVANGELISTA; ERTHAL, 2009, p. 45).

Assim, buscam-se formas de fechamento de algumas ruas da cidade. Existem estudos, de acordo com planos de mobilidade em países europeus, que adicionam temas transversais prioritários, como o impacto ambiental e social e a segurança viária, conhecido como Plano de Gestão de Demanda. Segundo estudos feitos pela Pacto Nacional de Mobilidade Urbana, deverão ser aplicados em seis áreas:

- 1) Qualificação para elaboração dos planos de mobilidade. Qualificação dos órgãos gestores, operadores e sociedade civil para a elaboração dos planos de mobilidade urbana.
- 2) Planejamento, implantação e operação de sistemas. Planejamento, implantação e operação de sistemas de transportes públicos e modais não motorizados nos âmbitos federal, estadual e municipal.
- 3) Estruturação do governo federal para assessorar municípios. Estruturação do governo federal para apoiar e capacitar a implantação dos projetos dos Programas de Aceleração do Crescimento (PAC) voltados para os transportes públicos e não motorizados, com assessoramento técnico aos municípios.
- 4) Qualificação dos sistemas convencionais. Qualificação das redes convencionais de transporte público e vias de tráfego dos transportes públicos, com aumento de velocidade comercial, implantação de um sistema de informação aos usuários, construção de abrigos e veículos de transporte coletivo de qualidade e com acessibilidade.
- 5) Acessibilidade e deslocamentos a pé, ou com bicicletas. Implantação de programas de investimentos em acessibilidade universal, calçadas, ciclofaixas e ciclovias.
- 6) Sistemas estruturais de média capacidade. Investimento em sistemas

estruturais de média e alta capacidade, consolidando a rede de transporte público como direito social (PACTO NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA, 2015, p. 27).

Nesse sentido, de acordo com o Pacto Nacional de Mobilidade Urbana, deverão ser aplicados nas seguintes etapas:

Programas de desestímulo ao uso de automóveis; Criação de áreas com tráfego reduzido, restrições de circulação; ou políticas de estacionamentos, dentre outros. Plano de incentivo aos deslocamentos a pé, como sinalização informativa e de orientação voltada para os pedestres, campanhas educativas de respeito às faixas não semaforizadas, dentre outros. Estratégias econômicas para todos os modos de transporte, sistema tarifário, pedágio urbano, valor de estacionamentos, dentre outros. Incentivos ao uso do transporte coletivo, melhoria na qualidade, informação e comunicação. Regulamentação da logística urbana, especialmente a questão de transporte de cargas. Programas de incentivos ao uso de bicicletas para pequenos deslocamentos e para deslocamentos a trabalho, com a participação da iniciativa privada (PACTO NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA, 2015, p. 106).

O Pacto Nacional de Mobilidade Urbana (2015, p. 107) menciona propostas para a alteração da Lei de Uso e Ocupação do Solo, buscando formas de direcionar as escolhas modais. É o que podemos observar no Quadro 2.

Quadro 2 - Formas de direcionar as escolhas modais.

A	Circulação de pessoas a pé
B	Circulação de bicicletas
C	Transporte de passageiros
D	Segurança viária com (Ações para atingir a meta ONU de redução de 50% dos mortos e feridos no trânsito em 10 anos de 2011 a 2021);
E	Proibição de estacionamentos onde circulem transportes públicos; restrição de estacionamento em áreas centrais e corredores, estímulos de criação de estacionamentos
F	Proposta de legislação que defina regras de circulação por tipo de veículo, por região ou função, horários e paradas para carga e descarga;
G	Plano de implantação, gestão e monitoramento, estratégias de implantação gradativa com metas, programa de avaliação e monitoramento com indicadores das ações de transporte coletivo com qualidade do ar (controle de emissão de poluentes, e da poluição sonora; trânsito com ênfase na cultura da paz e da Inclusão Social).

Fonte: Adaptado de Pacto Nacional de Mobilidade Urbana (2015).

2.5.2 Aspectos econômicos

O implemento de medidas moderadoras de tráfego, acompanhadas por políticas de incentivo e prioridade ao uso de sistemas de transporte público e não-motorizados, certamente implicará na diminuição da demanda pelo uso de automóveis particulares para os deslocamentos diários da população urbana (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015).

A consequência econômica desejável obtida com a diminuição do volume e da velocidade do tráfego de veículos motorizados, sobretudo os particulares, e a valorização dos sistemas não-motorizados é a redução dos índices de poluição atmosférica, sonora e visual, da quantidade e severidade dos acidentes, que acarretarão na redução do consumo de combustíveis fósseis, dos gastos dos hospitais públicos, seja em consequência do atendimento aos acidentados, seja em consequência do atendimento às pessoas com doenças causadas pela poluição ou pelo estresse vivenciado pelos habitantes do meio urbano. Todavia, deseja-se também a redução de custos com a reconstrução e substituição de dispositivos, equipamentos e mobiliário urbano como postes e sinalização (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015, p. 8).

Além disso, uma cidade humana, agradável e segura, onde seja fácil e rápido o deslocamento, é muito positiva para atrair turistas, considerando que o desenvolvimento econômico por meio da exploração do potencial turístico traz benefícios aos habitantes e usuários da cidade em geral.

Ainda sobre essa questão, Souza diz que

Quando se remete a falar em localização das atividades econômicas sempre estará contido o sentido de estratégia, pois a técnica é estratégica. As infraestruturas dos transportes [assim como de energia e comunicação] só estão localizadas em um lugar porque este lugar é estratégico para agentes sociais diferenciados. A produção, a circulação, a distribuição e o consumo são estratégicos, o mercado não desperdiça o sentido das localidades, o território sempre será sinônimo de poder (SOUZA, 2003, p. 82).

É uma tendência e uma opção adotada por diversas cidades em todo o mundo, descrita com sucesso pelas pesquisas de usuários (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015).

2.5.3 Aspectos sociais

Em conjunto com outras ações, como campanhas educativas e de sensibilização, as medidas moderadoras possibilitam o aumento do convívio social nos espaços públicos, com qualidade, conforto e segurança, trazendo benefícios ambientais e sociais.

Assim, dá-se início a um ciclo virtuoso onde a convivência gera um maior interesse e cuidado na construção e manutenção do espaço público, que por sua vez estimula a convivência e a sua apropriação pelos cidadãos. Entende-se que esta é uma maneira de motivar os cidadãos a realizarem trechos de seu percurso a pé ou de bicicleta e para que os demais usuários se sintam responsáveis pela manutenção desta “nova” paisagem urbana, corrigindo assim a injustiça histórica de disponibilizar a maior parte do espaço público para a circulação e estacionamento dos automóveis (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015, p. 8).

Nesse contexto, inclui-se a conservação das construções históricas, das esculturas e monumentos públicos, da manutenção e implantação de áreas verdes ameaçadas pela degradação das condições ambientais e que, de fato, contribuem para a implantação de um ambiente urbano menos agressivo, tendo por prioridade o conforto ambiental e, conseqüentemente, a melhoria da qualidade de vida da população (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015).

No âmbito da acessibilidade universal, o Ministério das Cidades (2015) apoia os governos municipais e estaduais a desenvolverem ações no sistema viário, nos sistemas de transportes públicos coletivos, nos equipamentos urbanos e áreas públicas, que garantam a acessibilidade para a população mais vulnerável, como as crianças, idosos e pessoas com deficiência e com restrição de mobilidade.

De acordo com o Ministério das Cidades (2005), elementos que promovam a acessibilidade universal, adotados em conjunto com medidas moderadoras de tráfego, são ferramentas que devem ser utilizadas como parte de uma política de mobilidade urbana que promova a inclusão social, a equiparação de oportunidades e o exercício da cidadania, respeitando, assim, os direitos fundamentais da população.

Portanto, buscar a compreensão e a implementação dos aspectos técnicos, econômicos e sociais é de suma importância para a cidade, pois o ir e vir das pessoas faz com que todos esses contextos deem visibilidade tanto para pedestres, quanto para ciclistas e automotores. Nesse contexto, buscar-se-á como trabalhar esses

aspectos em uma cidade histórica, que é o caso da pesquisa que segue, demonstrando as funcionalidades das partes para contextualizar uma proposta de ação para a população.

CAPÍTULO III

3.1 Cidade de Cáceres e seu processo de ocupação

O processo de ocupação do município de Cáceres se deu por volta do século XVIII, devido à necessidade de ocupar as terras no Oeste do Brasil, tendo como primeiros habitantes os indígenas, alguns hoje já desaparecidos, conhecidos como Xarayes. Antigamente, dava-se o nome de Xarayes ao Pantanal, o qual também era usado como localidade nos mapas que registram a passagem do primeiro europeu por aqui em torno de 1540 (LIMA DE MORAES, 2003).

Corroborando Lima de Moraes (2003), Mendes descreve:

Fundado em 06 de outubro de 1778, com a denominação de Vila Maria do Paraguai, uma homenagem de sua fundador, Luis de Albuquerque de Mello Pereira e Cáceres quarto governador e capitão general do Mato Grosso e Cuyabá, à rainha reinante de Portugal à época, o povoamento, localizado à margem esquerda do rio Paraguai, era considerado estratégico pelos portugueses para o controle do rio na região e “onde funcionava um antigo registro, criado para evitar o descaminho do ouro produzido em Vila Bela” (MENDES, 1973, p. 31-32 *apud* FERREIRA, 2014, p. 141).

A Figura 6 apresenta uma vista parcial da cidade de Cáceres no início de sua estruturação.

Figura 6 - Vista parcial do início da cidade de Cáceres-MT.



São Luiz de Cáceres, Vista parcial

Fonte: NUDHEO (S/A).

Mendes, historiador e um dos maiores escritores acerca da história da cidade de Cáceres, afirma que:

Cáceres faz parte do processo histórico que se inicia no período dos bandeirantes em pleno ciclo do ouro, de que resultou a conquista dos atuais estados de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Cáceres surge, assim como parte integrante de um conjunto de medidas de ordem estratégica (ou geopolítica) por parte do governo português. É uma das posições de apoio à segurança na linha nevrálgica da fronteira entre duas coroas ibéricas no Mato Grosso (MENDES, 2010, p. 4).

Já para a historiadora Lima de Moraes (2003), a Vila Maria do Paraguai, atual Cáceres, representou um papel fundamental na efetivação da fronteira. E, para isso, foi feito um levantamento de documentos que sustentou a investigação sobre Vila Maria. Segundo a historiadora,

A primeira data, 1778, tem como referência o ano de fundação de Vila Maria do Paraguai, marco espacial desta pesquisa. A escolha dessa primeira baliza decorre da adoção de Vila Maria. A segunda data, 1801, refere-se à celebração do Tratado de Paz e de Amizade de procedimentos políticos por parte da Coroa Portuguesa, implícitos no planejamento urbano entre as Coroas de Espanha, no reinado de Dom Carlos IV e Portugal, Dom João. Este Tratado foi assinado em Badajoz, a 6 de junho do referido ano, apresentando artigos que regulamentavam situações conflitantes e litigiosas entre as coroas ibéricas. Foi então nesta oportunidade que se obteve a incorporação do território tracejado pelo governador Luiz de Albuquerque, conferindo ao poder lusitano as áreas conquistadas. É oportuno salientar que Vila Maria situava-se bem aquém da linha fronteiriça sugerida por este governador, em território já definido mediante o Tratado de Madri, celebrado em 1750. Nas proximidades desta Vila, no rio Jauru, colocou-se um dos marcos de mármore que simbolizavam a fixação da fronteira e o acordo celebrado por este Tratado, identificado como o Marco do Jauru (LIMA DE MORAES, 2003, p. 141).

A Figura 7 mostra o Marco do Jauru, em comemoração ao Tratado de Madrid, que se encontra na Praça Barão do Rio Branco, atualmente, na frente da Igreja Matriz “Catedral São Luiz”, de estilo neogótico.

Figura 7 - Marco do Jauru em Cáceres-MT.



Fonte: NUDHEO (S/A).

Mendes ainda afirma que:

Cáceres passou por uma evolução distinguindo-se por quatro fases. A primeira, que colocamos entre a data da fundação até a criação do Município, em 1859; a segunda fase de 1860 até os anos de 1950/60, em que tem início a ligação rodoviária com Cuiabá e a maciça migração que atingiu o Município; a terceira, vai de 1960 até o final da década de 1970, quando realizaram os desmembramentos do Município. É a fase da transformação. A quarta tem início a partir de 1980 e prossegue até os nossos dias. É a fase da reestruturação para retomada do desenvolvimento (MENDES, 2010, p. 22).

Assim, o povoamento, elevado à categoria de vila em 1859, e de cidade em 1874, com o nome de São Luiz de Cáceres, passando a denominar-se apenas Cáceres em 1838, experimentou ciclos de crescimento político e econômico no decorrer de sua história, intermediados por períodos de decadência e estagnação (FERREIRA,2010).

Na Figura 8, tem-se a catedral São Luiz de Cáceres, que levou 46 anos para ser concluída e, mesmo assim, ficaram duas torres sem finalizar. É comparada às belas catedrais da França, tornando-se, assim, grande atrativo turístico para a população. Tanto a catedral quanto o Marco do Jauru foram tombados como patrimônio histórico, sendo cartões postais da cidade.

Figura 8 - Catedral São Luís de Cáceres-MT, localizada na praça Barão do Rio Branco, com o Marco do Jauru à sua frente.



Fonte: NUDHEO (s/d).

Nesse contexto de cidade histórica, o município de Cáceres, nos últimos quarenta anos, vem passando por um rápido e intenso crescimento social, econômico e populacional. No âmbito do estado, constitui uma cidade média e encontra-se em sexto lugar no ranking dos vinte municípios mais populosos, conforme comprova o Censo Demográfico (IBGE, 2010). Nos anos de 1980, a população era de 59.067 habitantes; em 1990, o número de pessoas passou para 75.093; já no ano de 2000, eram 85.857; e, em 2010, esse crescimento chegou aos 87.942 habitantes. A Figura 9 mostra a vista aérea e as belas paisagens do rio Paraguai, que corta a cidade.

Figura 9 - Vista aérea da cidade de Cáceres-MT e do rio Paraguai, que corta a cidade.



Fonte: www.tenhodito.com.br, julho de 2018.

Conforme Nascimento (2008), a cidade de Cáceres localiza-se ao Norte da Planície do Pantanal Mato-Grossense, à margem esquerda do rio Paraguai, que fica na região Sudoeste da porção centro-oeste do estado de Mato Grosso. Cáceres está a 218km da capital, Cuiabá. Sua altitude varia entre 118 e 380 metros. O acesso principal à cidade é possibilitado pela BR-070, que parte de Brasília, secciona o estado de Goiás e adentra o estado de Mato Grosso.

Cáceres é considerada como área de fronteira com a Bolívia, a 16° 04' 14" de latitude Sul, na zona intertropical, e a 57° 40' 44" de longitude Oeste, tendo como ponto de referência a praça Barão do Rio Branco, no centro da cidade. É considerada polo regional por ser a maior cidade da região Oeste. Concentra diversos comércios e várias instituições financeiras e públicas, facilitando às pessoas das cidades vizinhas o acesso a vários tipos de serviços, como tirar passaporte, serviços judiciais, servir o Exército ou a Marinha e serviços hospitalares públicos e particulares (FERREIRA, 2001).

Ainda de acordo com Ferreira (2001), na área da educação, sedia a Universidade Estadual de Mato Grosso – UNEMAT, Figura 10, que vem possibilitando o estudo em diversos cursos superiores, em diversas áreas do conhecimento, incluindo **mestrado e doutorado** (grifo da autora).

Figura 10 - Universidade do Estado de Mato Grosso - UNEMAT, Campus Jani Vanini, Cavalhada, Cáceres-MT.



Fonte: Acervo portal UNEMAT³

Em Cáceres, acontece todos os anos o Festival Internacional de Pesca Esportiva de Água Doce, Figura 11. É um grande evento, que recebe muitos turistas da região, do estado e até internacionais, durante o qual a cidade oferece a todos os visitantes a oportunidade de conhecer a cultura local, um pouco do Pantanal, através do pesque e solte, e a contemplação da natureza.

³ Portal UNEMAT: acervo de programas cursos e fotos da instituição: acesso em 3 abr. 2019.

Figura 11 - Festival Internacional de Pesca, Cáceres-MT.



Fonte: Lima (2018).

O cacerense é festivo e procura manter sua cultura através da dança do Siriri, como pode ser observada na Figura 12-A, que é uma cultura religiosa, e através da arte com a viola de cocho, na Figura 12-B.

O Siriri é uma dança folclórica da região Centro-Oeste e faz parte das festas tradicionais e festejos religiosos. A música fala das coisas da vida de forma simples e alegre. Como instrumento musical, acompanham a viola de cocho, o ganzá e o mocho. A expressão corporal e a coreografia transmitem o respeito e o culto à amizade (FERREIRA,2001).

Figura 12 - a) Dança do siriri; b) Viola de cocho, representação cultural cacerense.



Fonte: www.visiteobrasil.com.br Viola-de-cocho, acervo IPHAN

Cáceres, conhecida como Vila Maria do Paraguai até a década de 1959, tornou-se São Luiz de Cáceres a partir de 1874, de acordo com os autores supracitados. No decorrer dos anos, observa-se um vasto crescimento, sendo que suas ruas e praças aumentaram à medida em que a cidade foi se desenvolvendo. Com o aumento

populacional, grande parte através do êxodo campo/cidade, a área urbana foi-se expandindo através do uso e ocupação do solo, cresceu sem planejamento urbano. O que se vê é uma área central: o centro e entorno, os bairros e periferias que vêm se expandindo e que contemplam a cidade num todo. Quanto à economia da região, Cáceres conta com integração lavoura/pecuária, funcionalismo público, instituições públicas e privadas, comércio em geral, além de lazer, que são as praias de água doce do rio Paraguai, abrangendo o Pantanal, onde trazem-se boas opções para a população e o turismo, que atrai visitantes locais, regionais e até internacionais.

3.2 Mobilidade urbana e suas legislações

Com o fenômeno da urbanização no Brasil, mais de 84% da população brasileira vive em áreas urbanas (IBGE, 2010). As cidades são responsáveis por uma parcela crescente da economia e, como consequência, concentram grande parte das atividades humanas, ocasionando poluição, que, segundo muitos pesquisadores, tem contribuído para a mudança do clima. É necessário encontrar formas de gestão e planejamento urbano-equitativas, que maximizem o potencial individual e o desenvolvimento coletivo da sociedade e propiciem a utilização mais sustentável dos recursos naturais (DÁVILA, 2012).

A Lei Federal 10.257/2001, mais conhecida como Estatuto das Cidades, é a regulamentação dos artigos 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece parâmetros e diretrizes da política de gestão urbana no Brasil (PMUC, 2018).

O trânsito brasileiro é regulamentado pela Lei 9.503/97, pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e pelas Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Além do CTB e de algumas resoluções para o trânsito elaboradas de acordo com o município, os estados complementam a legislação por meio de portarias e decretos. Os órgãos de trânsito municipais também têm autonomia para normatizar detalhes do trânsito, que não são os mesmos em todas as cidades, possibilitando visibilidade e mobilidade nas áreas urbanas (MDT, 2015).

Segundo Dávila (2012), em muitos países e também no Brasil, a globalização da economia e a urbanização têm sido acompanhadas de concentração da riqueza em segmentos cada vez menores da população. Como reflexo dessa situação, em muitas cidades, ocorre um aumento significativo do agrupamento das pessoas de

maior renda aquisitiva; em contrapartida, as pessoas mais pobres vivem em áreas urbanas socialmente marginalizadas, nas quais os preços dos terrenos e imóveis são acessíveis à população de menor renda, geralmente em bairros distantes do centro da cidade, em terrenos íngremes, desprezíveis ou inundáveis, ou até mesmo em aterros antigos.

De acordo com Brand (2012), a exclusão social refere-se a restrições que impedem as pessoas de participar de forma adequada na sociedade, incluindo a educação, o emprego, os serviços públicos e atividades.

Em 2012, cerca de 46% das famílias brasileiras não possuíam um automóvel ou motocicleta (IPEA, 2013). Em 2008, aproximadamente 30,6% da população brasileira era considerada de baixa renda; para a região Nordeste, tal ordem superava os 52% (IBGE/PNAD, 2011); em 2010, 23,9% da população total brasileira tinha alguma deficiência que limitasse a mobilidade visual, auditiva, motora e mental ou intelectual (IBGE, 2010). Esses números indicam que 50% ou mais das famílias brasileiras têm pelo menos um membro que apresenta carência de transporte ou de mobilidade (MDT, 2015).

Entretanto, no geral, as propostas de mobilidade urbana são resultado da Lei Nacional nº 12.587/2012 e do Pacto Nacional da Mobilidade Urbana, elaborado pela sociedade civil, trabalhadores e movimentos sociais no Conselho Nacional das Cidades, que esperam a sua implementação pelos governos. Segundo dados do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte (MDT, 2015), o processo de urbanização das cidades brasileiras caracteriza-se pela segregação territorial, sendo assim:

A população é gradativamente expulsa dos centros para as periferias, numa lógica de exclusão social que concentra a oferta de serviços públicos e empregos no centro, distribuídos de forma desigual, o que aumenta a demanda por transporte público para deslocamentos entre grandes distâncias. O sistema de transporte geralmente não supre a demanda adequadamente. Como resultado, os mais pobres ficam segregados espacialmente e limitados em suas condições de mobilidade. As pessoas precisam ter acesso ao que a cidade oferece: trabalho, comércio, estudo, lazer, serviços públicos e outros. Deslocam-se pela cidade utilizando meios diferentes: a pé, de bicicleta, de carro, de moto, de ônibus, de trem, de metrô ou até mesmo de barco dependendo da região, encontram facilidades e dificuldades, mas não podem deixar de fazer esses deslocamentos (MDT, 2015, p.14).

É preciso pensar a mobilidade urbana na perspectiva do direito à cidade, ainda segundo a MDT (2015), estruturado em três eixos:

- a) O direito de ir e vir e circular livremente nos espaços da cidade nos diferentes modos/modais de transporte;
- b) O direito ao espaço público, ao seu uso e apropriação;
- c) O direito a acessar os serviços e equipamentos públicos.

A mobilidade urbana deve ser garantida para todos e todas: homens, mulheres, crianças, idosos, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, gestantes, obesos, sem discriminação. A liberdade de ir e vir, direito garantido pela Constituição Federal e pela Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, é o princípio que norteia a mobilidade urbana e deve ser exercida com autonomia e liberdade pelos indivíduos (MDT, 2015, p.15).

A mobilidade pode ser inclusiva, social e ambientalmente sustentável, moderna e inteligente, de forma a melhorar a circulação nas cidades e o cotidiano dos que nela vivem, atraindo mais investimentos e melhorias. Sua gestão pode e deve ser compartilhada, participativa e democrática, integrada às demais políticas de desenvolvimento urbano:

A evidente importância da própria noção de inclusão social envolve o aspecto democrático e participativo da discussão, elaboração, implementação e fiscalização das políticas públicas. O governo tem de se atender às reais necessidades da população, e para atender aos anseios dos cidadãos a política pública deve ser permeável ao diálogo com a sociedade, completando o processo de efetiva inclusão social (MDT, 2015, p. 14).

Ainda de acordo com a MDT (2015), a mobilidade urbana é o atributo das cidades que se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens, no caso de mercadorias em geral, no espaço urbano, tanto por meios motorizados quanto por meios não motorizados.

Entretanto, há duas leis que tratam expressamente da necessidade de o município adotar planos de transporte urbano:

A Lei n. 10.257/2001 Estatuto da Cidade Diretrizes Gerais e Instrumentos da Política Urbana, que estabelece a obrigatoriedade de Plano de Transporte Integrado para municípios com mais de 500 mil habitantes; A Lei n. 12.587/2012 Mobilidade Urbana Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), que em seu artigo 24 obriga aos municípios com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes a elaborar seus planos diretores até abril

de 2015 e o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido (BRASIL, 2017).

Se o plano não for elaborado no prazo ou não seguir as diretrizes mencionadas acima, as cidades deixarão de receber verbas federais destinadas à mobilidade urbana, até que cumpram as exigências da PNMU (MDT, 2015).

Entretanto, com a Lei n. 12.587/2012, as novas políticas de mobilidade urbana devem ter como objetivos oferecer, melhorar, priorizar e fomentar as opções de transporte público e de transporte não motorizado hoje insuficientes e sem a necessária qualidade, assim como minimizar o uso do veículo privado e suas externalidades negativas para as cidades e seus habitantes (MDT, 2015, p. 17).

Ainda de acordo com o MDT (2015), espaço urbano, qualidade de vida, inclusão social e meio ambiente são temas transversais às políticas de mobilidade, e, portanto, apresentam-se como desafios para a situação atual do país.

Segundo o relatório final do Fórum Nacional de Reforma Urbana – FNRU (2009), quando se fala sobre os pedestres, a situação é crítica: as calçadas perderam espaço para os carros e foram esquecidas como meio de circulação de pessoas. Grande parte das calçadas é transformada em acessos para os automóveis, criando obstáculos para os pedestres (MDT, 2015).

Nesse sentido, o que se observa na cidade de Cáceres é que esse espaço, que deveria ser de inclusão, nada inclui, e o poder público municipal não intervém diretamente, com legislações, para organizar a melhoria do trânsito e, conseqüentemente, a mobilidade na trafegabilidade, para um plano de mobilidade urbana que funcione como um todo, como é destacado no MDT.

O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e contempla os princípios, objetivos e diretrizes da lei 12.587/2012 de Mobilidade Urbana, o que pode se notar através do Quadro 3.

Quadro 3 - Estrutura da lei política nacional de mobilidade urbana

I	Os serviços de transporte público coletivo;
II	A circulação viária;
III	As infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
IV	A acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
V	A integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
VI	A operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
VII	Os polos geradores de viagens;
VIII	As áreas de estacionamento públicas e privadas, gratuitas ou onerosas;
IX	As áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
X	Os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana;
XI	A sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

FONTE: Adaptado de MDT (2015, p.19).

Lei n. 12.587/2012: foi aprovada pelo Congresso no fim de 2011, sancionada com vetos pela presidente Dilma Rousseff em 3 de janeiro de 2012, publicada no Diário Oficial da União em 4 de janeiro e entrou em vigor na primeira quinzena de abril. Seu texto tem 27 artigos estruturados em sete capítulos, e sua intenção é organizar a mobilidade urbana no país. O projeto que redundou na Lei da Mobilidade começou a tramitar no Congresso em agosto de 2007. No início de 2009, o MDT defendeu que o governo adotasse postura firme com vistas à aprovação dessa matéria. No decorrer do ano, no âmbito do Conselho das Cidades e, em particular, entre as entidades que compõem o Comitê de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana – incluindo o próprio MDT, a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), o Fórum Nacional da Reforma Urbana (FNRU), o Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Públicos de Transporte e Trânsito e a Frente Nacional de Prefeitos (FNP) – houve um profundo debate para elaboração de uma consistente proposta de alteração desse projeto (MDT, 2015, p. 50).

Essa proposta trouxe um novo conceito de mobilidade urbana, que democratiza o uso das vias e prioriza, nas políticas públicas, os modais não motorizados e coletivos sobre os individuais, para promover mudanças estruturais de longo prazo. Está estruturada em sete capítulos, que abrigam 28 artigos, os quais descrevem os direitos dos usuários do sistema de transporte urbano e os instrumentos que garantem a

participação da sociedade civil no planejamento, na fiscalização e na avaliação, com o intuito de tornar a Lei Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), de acordo com o MDT (2015), mais compreensível ao cidadão, ao apresentar as disposições gerais dessa lei em sete artigos, que definem o Sistema de Mobilidade Urbana e seus elementos constitutivos, o que se pode observar no Quadro 4.

Quadro 4 – Sistema de mobilidade urbana

Capítulo I	Referente às disposições gerais, a lei define o Sistema de Mobilidade Urbana e os seus elementos constitutivos.
Capítulo II	Compreende seis artigos e trata da política tarifária, incluindo, sem resolver, a questão das gratuidades que oneram as tarifas e focalizando também o processo de concessão e fiscalização dos serviços pelo poder público.
Capítulo III	Apresenta dois artigos que descrevem os direitos dos usuários do sistema de transporte urbano e os instrumentos que garantem a participação da sociedade civil no planejamento, na fiscalização e na avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana.
Capítulo IV	Apresenta cinco artigos que definem as atribuições da União, dos estados, dos municípios e do Distrito Federal no que concerne à Política de Mobilidade Urbana.
Capítulo V	Quatro artigos que orientam a forma como devem ser feitos o planejamento e a gestão dos sistemas de mobilidade urbana.
Capítulo VI	Trata dos instrumentos de apoio à mobilidade urbana
Capítulo VII	Estabelece disposições finais

Fonte: Adaptado de MDT (2015, p. 87).

Através do Quadro 3, vê-se que há um planejamento integrado entre o uso do solo urbano e a mobilidade das pessoas, situação que possibilita a plena realização das demais funções urbanas da cidade, ou seja, os deslocamentos diários dos locais de moradia para acessar as diversas atividades urbanas, como trabalho, lazer, cultura, esportes, saúde, educação, entre outros.

A mobilidade da exclusão tem como principal característica a segregação urbana das pessoas de baixa renda, num processo que decorre de um círculo vicioso, que inclui, a partir dos dados do MDT,

- a) custos de deslocamento altos em razão dos congestionamentos; b) perda de passageiros do transporte público para o transporte individual) a dispersão urbana; d) a falta de integração entre os modais; e) pagamento das gratuidades unicamente pelos usuários do serviço; f) a má distribuição dos serviços e equipamentos públicos no território das cidades (MDT, 2015, p. 18).

De acordo com o MDT (2015), todos esses fatores resultam em aumento das tarifas do transporte coletivo, aumento progressivo do tempo de deslocamento e queda na qualidade do serviço, atingindo principalmente as pessoas de baixa renda. Daí a importância de se planejar e adotar um sistema de transporte coletivo urbano de média e alta capacidade, integrado e eficiente, o menos poluente possível, com conforto e regularidade. Deve-se preocupar com a mobilidade urbana sustentável (MDT, 2015).

Dessa forma, é de responsabilidade dos municípios organizar o plano diretor de sua cidade. Como se pode destacar:

Os municípios podem, com seus planos diretores, regular, direcionar e promover o desenvolvimento urbano sustentável, para as atuais e futuras gerações, editando subsequentemente leis específicas e planos setoriais de uso e ocupação do solo, de mobilidade urbana, de habitação, de pontos geradores de tráfego, etc. – e adotando todos os instrumentos legais de gestão urbana previstos no Estatuto da Cidade. Plano Diretor é peça fundamental, pois os novos instrumentos de gestão que traz podem orientar a definição das ações tanto dos agentes públicos quanto dos privados. Estes, constituindo-se em agentes de mercado, ao realizar seus interesses impactam a vida da cidade tanto para o bem, criando emprego, renda e oportunidades de negócios, como para o mal, trazendo “deseconomias”, poluição etc., e agregam os bônus (o lucro) privadamente e distribuem os ônus (os prejuízos) socialmente (MDT, 2015, p. 68).

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) apresenta orientações aos órgãos e entidades executivas de trânsito dos municípios no que tange à mobilidade urbana. (FERREIRA, 2019).

Já o artigo 24 do CTB orienta acerca da mobilidade urbana, destacando que “Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: (Redação dada pela Lei nº 13.154, de 2015)” (BRASIL, 1988).

O Código de Trânsito Brasileiro, em seus artigos 68, 69, 70 e 71, orienta sobre a locomoção de pedestres. Busca-se trazer, nesse contexto, o CTB, para direcionar a lei e suas respectivas responsabilidades por parte da gestão pública e como colocar em prática essas leis na cidade de Cáceres.

Art. 68: É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres (BRASIL, 1988).

Portanto, o planejamento urbano é um ponto central da mobilidade. Nesse sentido, o próximo subitem trará o plano diretor da cidade de Cáceres e como esse instrumento ajudará nas políticas e nas melhorias para um projeto viável de trânsito e seu planejamento de vida para a população cacerense em geral.

3.3 Plano diretor de Cáceres-MT

O Plano Diretor é o principal instrumento instituído pelo Estatuto da Cidade, reunindo os demais e estabelecendo como cada território municipal cumprirá sua função social para com a comunidade, visto que é uma lei municipal que deve ser revista a cada dez anos e implantada na prática. Nesse contexto, deve-se expressar a construção de um pacto social, econômico e territorial para o desenvolvimento urbano do município (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015).

Dessa forma, a lei municipal é elaborada com a participação dos poderes executivo e legislativo e da sociedade civil, que visam a estabelecer e organizar o crescimento, o funcionamento, o planejamento territorial da cidade e a orientar as prioridades de investimentos (CÁCERES, 2010).

A Constituição Federal, promulgada em 1988, indicou que a política de desenvolvimento urbano fosse executada pelo poder público municipal e que as diretrizes gerais de responsabilidade dos governos federal e estadual balizassem essa política e sua execução, no que segue:

Constituição Federal Art. 30 - Inciso I: Cabe ao Município Legislar assuntos de interesses locais; Constituição Federal Art. 30 - Inciso VIII: Promover, no que lhe couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano. Constituição Federal Art. 182: A função social da propriedade deverá ser definida no Plano Diretor, obrigatório para as cidades com mais de 20.000 habitantes (CÁCERES, 2010, p. 9).

Conforme estabelece a Constituição Federal, o Plano Diretor, por meio de uma lei municipal específica, busca orientar as condições de uso do solo urbano e o desenvolvimento das cidades nos aspectos físico, econômico e social.

Portanto, cabe à gestão pública do município de Cáceres o cumprimento das disposições constitucionais quanto à atualização do Plano Diretor elaborado em 1995, que foi prorrogado até o ano de 2019. Seu planejamento busca o desenvolvimento sustentável de cumprir a função social da propriedade (CÁCERES, 2010).

O objetivo do Plano Diretor é instrumentalizar o processo de desenvolvimento, na compreensão geral dos fatores políticos econômicos, financeiros e territoriais necessários para o desenvolvimento do município de Cáceres (CÁCERES, 2010), sendo que é um documento de referência para a ação do governo e, uma vez devidamente legitimado, suas determinações poderão funcionar como instrumento de controle social sobre a ação do poder público no território do município.

É fundamental a participação da população na discussão e em audiências públicas, podendo, assim, contribuir com a construção e acompanhamento das ações da gestão municipal (CÁCERES, 2010).

Assim, o Plano Diretor é a base do planejamento urbano/rural: para melhor aproveitamento dos recursos disponíveis no município e para garantir a função social da propriedade urbana e rural. É um instrumento de políticas públicas e poderá sofrer modificações continuamente e ser replanejado, em consonância com as mudanças que venham a ocorrer na realidade local (CÁCERES, 2010).

Dentro do Plano Diretor⁴, existem algumas ações a serem realizadas e, entre elas, o Plano de Mobilidade Urbana, que tem por finalidade estabelecer diretrizes e assegurar o direito de ir e vir de toda a população, tanto no perímetro urbano, como no rural, com menores custos sociais e ambientais, por meio da diversificação dos usos das formas de mobilidade e do espaço urbano, buscando a diminuição da necessidade de deslocamentos.

O novo plano diretor da cidade de Cáceres-MT também vem sendo elaborado. Apesar de a lei estar em vigor, a cidade de Cáceres só conseguiu finalizar e entregar seu plano diretor em abril de 2019. O plano tem mais de 400 páginas, que direcionam, através de pesquisas, o poder público municipal a contemplar e utilizar-se desse meio para as benfeitorias na cidade de Cáceres, destacando ainda que, por ser uma cidade histórica, tem suas especificidades e carece de estudos e pesquisas para um melhor acesso de mobilidade sustentável e de qualidade para todos.

Para a elaboração do Plano fora montada uma equipe técnica composta por professores de diferentes áreas, Profissionais Técnicos do Ensino Superior (PTES) e bolsistas, além da Equipe de Acompanhamento vinculada à Prefeitura Municipal de Cáceres e do envolvimento nas pesquisas de

⁴ Plano diretor de Cáceres, consultar em: www.projetos.unemat.br/planodiretorcac/pmuc

discentes dos cursos de graduação e pós-graduação da Universidade do Estado de Mato Grosso. A questão do trânsito e da mobilidade urbana em geral é complexa, pois envolve um dos direitos mais fundamentais dos cidadãos que é o ir e vir, bem como a necessidade básica de circulação, transporte de pessoas e mercadorias, deslocamentos diários que geram desenvolvimento. Por isso, o sistema viário é o principal meio da organização espacial e precisa ser bem planejado a fim de evitar conflitos (PMUC, 2019, p. 2)

De acordo com Ferreira (2019), que atuou como Coordenador Geral do Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres MT, o município desenvolveu o presente Plano de Mobilidade Urbana com a grande preocupação dos gestores municipais relacionada ao financiamento para a execução das obras e ações decorrentes da aprovação dos respectivos planos,

uma vez que os municípios brasileiros, a exemplo de Cáceres, contam com transferências de recursos estaduais e federais que poderá acrescentar em suas receitas, a fim de custear os serviços oferecidos às suas populações, especialmente os serviços básicos (PMUC, 2019, p. 361).

Nesse sentido, segue o Quadro 5, que delimita as funções dos artigos da Lei da Mobilidade Urbana de Cáceres com a minuta da lei do plano de mobilidade urbana do município, a qual estabelece regras, conforme o estudo. Nesse contexto, segue com quatro capítulos, divididos em diversas seções. Pode-se observar, através do quadro, a divisão da minuta da lei que segue no plano diretor da cidade.

Quadro 5 - Minuta da lei do plano de mobilidade urbana do município de Cáceres.

CAPÍTULO I	Dos conceitos
CAPÍTULO II	Do sistema de mobilidade, com dez seções: Seção I – Das diretrizes gerais para projetos geométricos das vias urbanas; Seção II – Do sistema de transporte público por ônibus; Seção III – Da infraestrutura para a circulação de pedestres; Seção IV – Da infraestrutura para a circulação de ciclistas; Seção V – Da caracterização dos serviços de táxi e moto táxi; Seção VI – Da caracterização da área central; Seção VII – Da caracterização dos polos geradores de tráfego; Seção VIII – Da caracterização do serviço de carga e descarga; Seção IX – Dos estacionamentos; Seção X – Do monitoramento, avaliação e revisão.
CAPÍTULO III	Dos projetos educativos, segurança nos deslocamentos e desestímulo ao uso do transporte motorizado
CAPÍTULO IV	Disposições finais

Fonte: PMUC (2019, p. 401).

Com a minuta da lei do plano de mobilidade da cidade de Cáceres, observam-se, em quatro capítulos, as diversas funções da trafegabilidade e de seus conceitos técnicos e práticos. Dessa forma, Ferreira (2019) descreve sobre o plano de mobilidade concluído e apresentado para a população da cidade de Cáceres MT:

o presente Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres apresenta proposições que priorizam os meios de locomoção não motorizados e o transporte público coletivo, sem deixar de tratar dos demais meios de transportes presentes na Cidade e dos elementos ligados à organização do trânsito, as propostas tem a participação dos moradores de Cáceres que, em audiências públicas e por meio da mídia contribuíram com sugestões e até mesmo alterações em propostas que, colocadas em prática, tendem a melhorar o fluxo de pessoas e de veículos na cidade de Cáceres (FERREIRA, 2019, p. 2).

A partir desse contexto, no subitem que segue, da legislação referente ao patrimônio, tem-se a contextualização de como está a cidade de Cáceres e seu centro histórico, bem como representações desse cotidiano da cidade.

3.4 Legislação referente ao patrimônio

De acordo com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN, 2014), o conjunto urbanístico e paisagístico da cidade de Cáceres, no estado de Mato Grosso, foi tombado a nível federal. Estão inclusos, no termo de tombamento, quarenta e oito prédios, em um entorno dividido em polígonos. Para esse acontecimento, foi ponderado o valor histórico e cultural do centro, para que o mesmo estivesse amparado pelo Decreto Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, do presidente Getúlio Vargas. O decreto de lei trata acerca dos tombamentos de patrimônio históricos localizados na cidade.

Embora a homologação do documento para fins legais da preservação do centro histórico de Cáceres seja de datação recente, o processo de tombamento teve início em 1990, com a criação da Fundação Cultural, que tinha o intuito de fomentar a identidade cultural de Cáceres (PREFEITURA DE CÁCERES, 2010), conjunto esse tombado através da Portaria nº 85, publicada pelo Ministério da Cultura, na edição do dia 26 de junho 2012, do Diário Oficial da União, em que é considerado como patrimônio cultural brasileiro.

Como apresentado na Figura 2, as áreas de uso e ocupação do centro histórico de Cáceres, representadas por uma forte utilidade dos usos mistos entre os lotes,

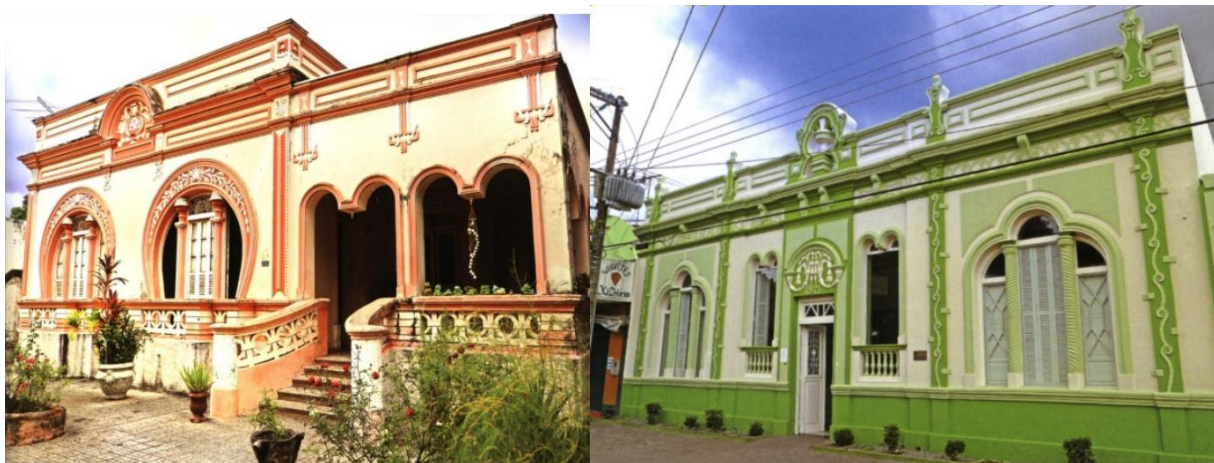
conjunto tombado pelo IPHAN, representadas pela forte presença de áreas residenciais e comerciais e pela presença de espaço público e de lazer. Nesse contexto, vale lembrar Elzira (2018):

O tombamento federal do Conjunto Arquitetônico, paisagístico urbanístico de Cáceres – MT marca positivamente a preocupação em preservar o patrimônio cultural brasileiro existente no município, fruto da ação efetiva do Ministério Público Estadual e Federal, bem como do IPHAN, da Secretaria de Estado de Cultura de Mato Grosso e Secretaria de Esporte, Cultura e Lazer do município de Cáceres (ELZIRA, 2018, p. 8).

A preservação do Patrimônio Histórico é de fundamental importância, tanto para os moradores locais, quanto para quem vem visitar e conhecer um pouco da história e cultura do lugar.

Conforme a Figura 13, alguns casarões ainda se encontram bem preservados. Observa-se, na Figura 13-A, uma residência construída pelo coronel José Dulce, onde ele residia com sua família. Ele construiu também o prédio comercial que atualmente é uma agência do banco Sicredi de Cáceres, como mostra a Figura 13-B. Ambos estão situados próximos à praça Barão do Rio Branco.

Figura 13 - Edifícios tombados pertencentes ao patrimônio histórico da cidade de Cáceres.



Fonte: NDHEO (2018).

O que se pode notar na área central da cidade de Cáceres são vários prédios históricos abandonados e que, ao longo do tempo, se não forem restaurados, vão se deteriorar cada vez mais, até chegar ao ponto de desabarem, o que demonstra abandono mesmo na cidade em si, onde se vê um descaso por parte do poder público

e dos órgãos responsáveis, que não estão buscando fazer nada para manter esses imóveis protegidos e restaurados.

Na Figura 14, nota-se o prédio restaurado pertencente ao patrimônio histórico, onde funciona a atual Câmara Municipal. A Figura 14-B mostra o outro lado prédio da antiga Câmara Municipal, o qual está se deteriorando. Observa-se que nem todos os prédios antigos da cidade foram restaurados.

Figura 14 – a) Imagem da atual e restaurada Câmara Municipal de Cáceres; b) Antiga Câmara Municipal de Cáceres.



Fonte: Autora.

Segundo Elzira (2018), apesar dos esforços do Ministério Público Federal e Estadual em tombarem o patrimônio histórico e cultural de Cáceres-MT, visando à presença de parte da história e cultura do lugar, tal ação não eliminou o descaso dos poderes públicos (municipal, estadual e federal) e, muito menos, o abandono dos imóveis do conjunto tombado pelos seus proprietários; contudo, torna-se importante diretriz para as políticas públicas e ações particulares em relação aos bens e ao conjunto tombado.

No que tange às Figuras 15-A e 15-B, tratam-se de casas do patrimônio histórico da cidade de Cáceres que estão abandonadas e encontram-se em estado de deterioração. A Figura 15-C traz o prédio histórico Anjo da Ventura, que funciona como comércio na atualidade e, na Figura 15-D, observa-se um prédio residencial com moradores.

Figura 15 – a) e b) casas de patrimônio histórico da cidade de Cáceres abandonadas e que se encontram em deterioração; c) prédio residencial; d) prédio histórico e comercial Anjo da Ventura.



Fonte: Autora.

Em função de a cidade ser histórica, observa-se que as ruas centrais são estreitas. Dessa forma, não foram projetadas para o tráfego de veículos que se vê nos dias atuais, com o aumento da frota nos últimos anos, o que tem causado vários transtornos quanto à trafegabilidade e acessibilidade. Não há muito o que se fazer quanto à infraestrutura local, por ser patrimônio histórico, sendo necessário buscar alternativas para a fluidez do trânsito sem mexer nas estruturas.

De acordo com Sebastião (2010 *apud* FREIRE, 2008), o uso denso do automóvel nos centros históricos vem causando um efeito negativo, sendo que essas áreas não foram desenvolvidas, num primeiro momento, com perspectivas para o futuro, com a finalidade de receber a grande quantidade desse novo elemento. O fato é o acúmulo excessivo dos automóveis nos centros históricos, com destaque à cidade de Cáceres. Tudo que se presencia hoje são os reflexos de um passado que foi construído sem se pensar no futuro e que vem causando transtornos quanto à locomoção e convívio no uso desses espaços.

Acredita-se no tombamento como instrumento fundamental para a preservação da memória e cultura brasileira, cujas mudanças socioeconômicas são importantíssimas e devem ser compreendidas, mas a preservação é o objeto fundamental do tombamento (SEBASTIÃO, 2010).

Para Vasconcellos (1998), o impacto do trânsito nas condições atmosféricas e de ruído e a compatibilidade entre o tipo de tráfego e o ambiente local, considerando a análise dos impactos causados pelas medidas de restrição, demonstra a incompatibilidade entre o tipo de tráfego e o tipo de uso do solo local, e o aumento da poluição e dos ruídos prejudica a qualidade ambiental para todos os usuários, visto que, em Cáceres, não se difere dos exemplos citados.

Para Zanirato (2008), a eliminação do grande volume de tráfego de veículos automotores é uma forma também de conservar os espaços históricos. O tráfego de veículos motorizados nas ruas estreitas de centros históricos vem gerando inúmeros problemas nas estruturas dos monumentos, tanto pela poluição, quanto pela vibração que é gerada pelo tráfego.

O grande volume de carros que se percebe hoje na cidade de Cáceres demonstra que as infraestruturas das ruas não foram projetadas para os dias atuais. O subitem a seguir retrata exemplos de circulação em ruas de centro histórico em algumas cidades do país, como Rio de Janeiro-RJ, Curitiba-PR, São Luís-MA e Cuiabá-MT.

3.5 Circulação em ruas do centro histórico de Cáceres

Várias iniciativas são viabilizadas para a preservação e a mobilidade nos centros históricos. Algumas ruas são transformadas em calçadão; apenas parte da rua se torna um calçadão; outras são mantidas com sua forma de circulação sem estacionamento; algumas com restrição de circulação de veículos pesados; em alguns casos, simplesmente não é permitida a circulação de veículos (BANDUKI,2010).

A construção de calçadas em áreas centrais é uma intervenção que desempenha papel estratégico para os núcleos históricos. Para Banduki (2010), as intervenções tratam-se de melhoria da qualidade de vida urbana de seus moradores e usuários, com a criação de novas condições capazes de permitir a circulação e a preservação do local. Muito pode-se afirmar da importância do tombamento dos

centros antigos para a cultura mato-grossense, como também na cidade de Cáceres, como forma de procurar manter viva a cultura de seu patrimônio arquitetônico. A proposta de transformar a área central em vias para pedestres é uma medida importante para a sustentabilidade da preservação do patrimônio histórico, contribuindo para a população visualizar a relação entre as políticas de preservação e a sua vida cotidiana.

Alguns exemplos de circulação de veículos em centros históricos serão percorridos: a Rua do Ouvidor, no Rio de Janeiro; a Rua Senador Alencar Guimarães, em Curitiba; a Rua Portugal, em São Luís, no Maranhão; e as Ruas Cândido Mariano e Engenheiro Ricardo Franco, em Cuiabá.

3.5.1 Rua do Ouvidor, no Rio de Janeiro

A Rua do Ouvidor encontra-se no centro histórico do Rio de Janeiro, entre os Largos de São Francisco de Paula e do Mercado. Relatos históricos mencionam que a Rua do Ouvidor foi construída como sendo o caminho que dava acesso aos armazéns no antigo porto da cidade do Rio de Janeiro.

A rua teve vários nomes, como Desvio do Mar, do Gadelha, de Aleixo Manuel, do Barbalho, da Santa Cruz, da Quitanda, de Pedro da Costa, da Sé Nova. Em meados do século XVIII, no ano de 1745, os Ouvidores, denominação dada aos magistrados no Brasil do antigo Império português, foram morar na rua, que passou a se chamar Rua do Ouvidor (PESSOA; PICCINATO, 2007, p. 331).

A Rua do Ouvidor foi a mais importante da cidade do Rio de Janeiro até a construção das avenidas Rio Branco e Presidente Vargas, em 1900, passando a cair em decadência, apesar de possuir os principais jornais, cafés e livrarias. A Figura 16 mostra o centro histórico do Rio de Janeiro em 1890.

Figura 16 - Centro histórico do Rio de Janeiro década de 1890.



Fonte: Ferraz (1980).

Na atualidade, é uma rua comercial, mesmo sendo estreita. No período diurno, não é permitida a circulação de veículos. No período noturno, é permitida a circulação para abastecimento do comércio e coleta de lixo. Possui várias lojas, agências bancárias, galerias comerciais, livrarias, botequins, restaurantes e escritórios. Na Figura 17, observa-se a esquina da Rua Gonçalves Dias com a Rua do Ouvidor.

Figura 17 – a) Esquina da Rua Gonçalves Dias com a Rua do Ouvidor; b) Rua do Ouvidor.



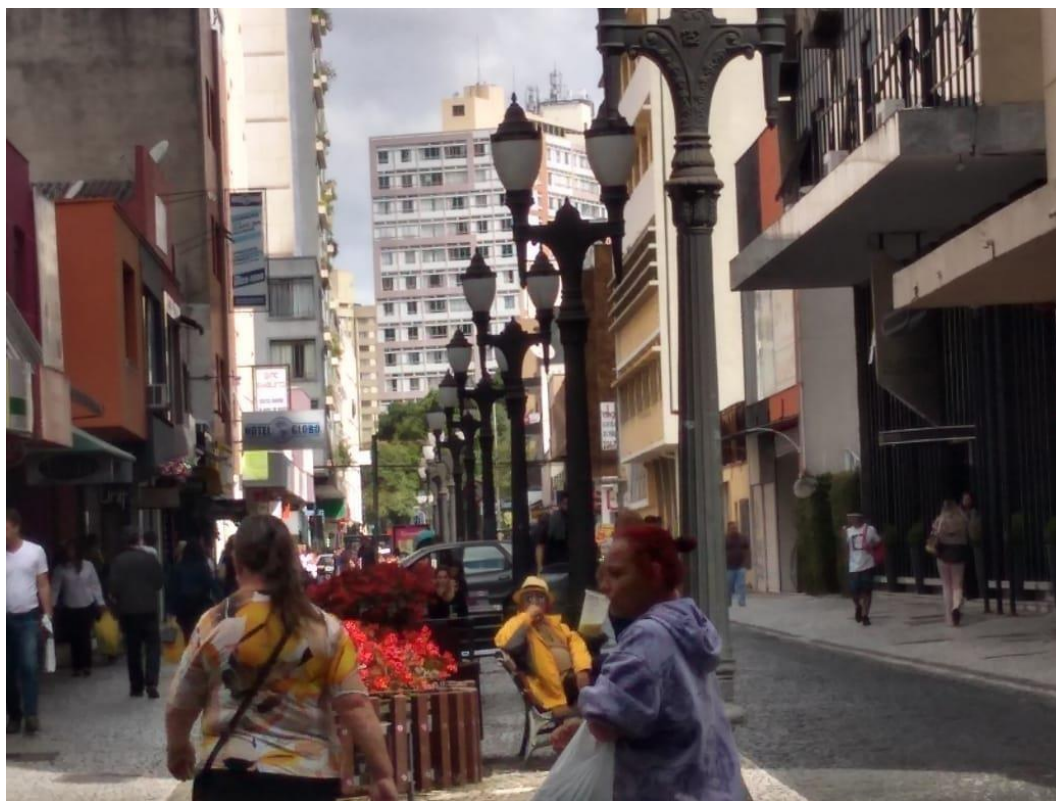
Fonte: Autora.

3.5.2 Rua Senador Alencar Guimarães, em Curitiba

Houve mudanças muito rápidas no centro histórico de Curitiba. Em 1919, o bonde elétrico era o meio de locomoção da população. A Rua Senador Alencar Guimarães tinha mão dupla até os anos de 1980, quando várias transformações, como a revitalização do centro históricos, a arborização e a implementação de parques urbanos, ocorreram em Curitiba (SILVA, 2012).

Nesse período, o calçadão na Rua Senador Alencar Guimarães foi construído, com elevação do nível. Vários bancos foram colocados para serem usados pelos pedestres. O restante da via continua para a circulação de veículos, como se visualiza através da Figura 18.

Figura 18 - Rua Senador Alencar Guimarães, centro revitalizado de Curitiba.



Fonte: Souza (2018).

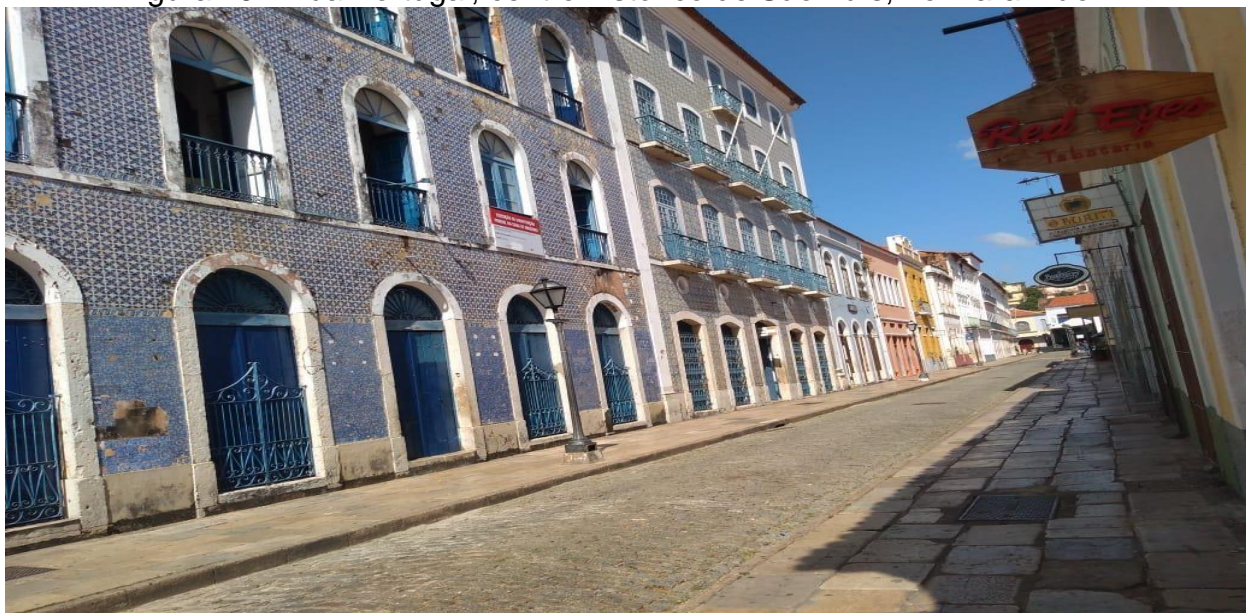
3.5.3 Rua Portugal, São Luís, no Maranhão

O Centro Histórico de São Luís é chamado de Reviver, sendo considerado Patrimônio Mundial da Humanidade pela Unesco desde 1997. A diversidade conjunta arquitetônica colonial, com 3 mil casarões tombados, estilo neoclássico, está associada às fases de ocupação, tendo sido fundada por franceses, invadida pelos holandeses e colonizada por portugueses (ANDRÉS, 1998).

A Rua Portugal é revestida por paralelepípedos e as calçadas, construídas com pedras de cantaria, trazidas da Europa no século XVII, época da colonização da capital, com um conjunto de casarões revestidos com azulejos coloniais, destacando-se o Museu Nhozinho, com quatro andares e fachada revestida de azulejos, Figura 19. A Rua Portugal não foi transformada em calçadão, mas é proibida a circulação de veículos, para preservar o patrimônio arquitetônico (ANDRÉS, 1998).

Ainda de acordo com Andrés (1998), o início da rua é em uma praça, sem acesso à circulação de veículos, Figura 19. O espaço é palco de vários espetáculos da Rua Portugal, Centro Histórico de São Luís, no Maranhão.

Figura 19 - Rua Portugal, centro histórico de São Luís, no Maranhão.



Fonte: Souza, (2018).

3.5.4 Rua Cândido Mariano e Rua Engenheiro Ricardo Franco, Em Cuiabá

Foram selecionadas duas ruas do centro histórico de Cuiabá que foram transformadas em calçadão: as Ruas Cândido Mariano e Engenheiro Ricardo Franco.

No calçadão, além dos comércios, há algumas residências, de moradores que são donos de comércios no local, porém os possuidores de automóveis só podem entrar com seus carros após as 18h e, no outro dia, têm que retirá-los antes de o comércio abrir e colocá-los em estacionamentos privados ou em ruas próximas. Muitos moradores até já se mudaram devido a essa questão de acesso, mantendo, no calçadão, somente o comércio, processo denominado de sucessão.

O nome que se dá ao calçadão é de acordo com o nome da rua. Caso a rua mude de nome, muda-se também o nome do calçadão. Observa-se também que não há qualquer tipo de barreira que indique que tais ruas viraram calçadão. As pessoas alegam que esse local já se transformou em calçadão há mais de 30 anos, o que se torna visível ao adentrarem nas ruas.

A Rua Cândido Mariano fica entre as Ruas Almirante Pedro Álvares Cabral e Pedro Celestino. Destacam-se construções históricas da Praça Santos Dumont e da Escola Estadual Elizeu Cuiabana, além de restaurantes, bancos e lojas, de acordo com a Figura 20.

Figura 20 - Ruas Cândido Mariano e Engenheiro Ricardo Franco, centro histórico de Cuiabá.



Fonte: Autora.

A Rua Cândido Mariano, antiga Travessa da Boa Morte, faz parte do perímetro do Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico da Cidade de Cuiabá, tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) desde 1º de outubro de 1987, data do tombamento provisório da área, tornado definitivo pelo Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural em 19 de agosto de 1988 e homologado pelo Ministério de Cultura em 4 de novembro de 1992. Na rua, está localizada a Casa dos Frades Franciscanos, tombada a nível estadual, que também foi o local onde Marechal Deodoro morou (IBGE, 2019).

O calçadão da Rua Engenheiro Ricardo Franco, em Cuiabá, fica entre a praça Conde de Azambuja (Largo da Mandioca) e a Rua Governador Rondon, na área central de Cuiabá (ROMANCINI, 2008), com destaque para as casas antigas, a Praça da Mandioca, comércio, restaurantes, hotéis e residências, conforme pode-se observar na Figura 21 (A e B).

Figura 21 - A e B: Calçadão da Rua Engenheiro Ricardo Franco em Cuiabá (noite e dia).



Fonte: Alair Ribeiro (2001) e Autora.

A Rua Ricardo Franco, popularmente denominada de Rua do Meio, recebeu, desde o século XVIII, inúmeras denominações: Rua do Comércio foi uma delas, devido às inúmeras casas comerciais portuguesas. Durante a eclosão da Rusga (maio de 1835), muitos desses edifícios foram invadidos e seus proprietários feridos ou mortos (SIQUEIRA, 2007).

Para Siqueira (2007), em 1871, após o término da Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, essa rua foi denominada de 27 de Dezembro. Além de comércio, teve outras finalidades, como sede dos jornais *O Republicano* e *O Evolucionista*.

3.5.5 Calçadões de orlas - Calçadão de Copacabana, Rio De Janeiro

As ruas das orlas marítimas ou ribeiras tornam-se um local privilegiado aos pedestres, por serem um espaço que é separado dos veículos, onde o essencial é contemplar as belas paisagens. Os pedestres, além de passear, podem se exercitar. O cenário é composto por calçadas largas e beneficiadas com pisos, bancos, quiosques, boa iluminação, com belíssimas luminárias, tornando-se um ambiente agradável para o lazer com família e amigos, junto à famosa praia de Copacabana (JANUZZI, 2006).

O Calçadão de Copacabana, no Rio de Janeiro, Figura 22, foi implantado na década de 1970. Nota-se onde foi efetuada a transformação desse trecho em orla, sendo substituída a antiga via e calçada, sendo que a praia corresponde a uma

extensão de quatro quilômetros de orla de muita beleza, conforto e acessibilidade. (MACEDO, 1999).

Figura 22 - Calçadão de Copacabana.



Fonte: Ricardo Junior / www.ricardojuniorfotografias.com.br

Para Januzzi (2006), trata-se de um projeto de calçadão diferente de áreas centrais, local em que se concentra a área comercial. O diferencial desses tipos de calçadões em orlas e à beira-rio é a contemplação das belas paisagens, contando ainda com o turismo e o lazer.

3.5.6 Orla do Porto Mário Corrêa – Cáceres-MT

O Porto Mário Corrêa, Figura 23, foi inaugurado no ano de 1929 e situa-se na praça Barão do Rio Branco. Era considerado o porto mais bonito do estado de Mato Grosso. Nele, atracavam as embarcações que faziam a linha Cáceres-MT/Corumbá-MS⁵. Em destaque, a Orla do Porto na atualidade.

⁵ Dados obtidos da placa de identificação da Prefeitura Municipal de Cáceres-MT.

Figura 23 - Orla do Porto Mário Corrêa



Fonte: Autora.

Uma das embarcações mais conhecidas, de acordo com Silva et al. (2003), foi o vapor “Etrúria”, que pertencia à família Dulce. As embarcações que vinham do Rio Paraguai de Corumbá transportavam mercadorias como tecidos, pratarias, louças e cristais, produtos vindos da Europa e da capital do Brasil, que, na época era o Rio de Janeiro. Nesse sentido, ao retornarem, levavam matéria prima do Brasil, como poaia, borracha e produtos diversos, como couros, crinas de animais e charque (carne seca).

A Orla do Porto Mário Corrêa é visitada por turistas e moradores da cidade de Cáceres. O local é conhecido como área de lazer para apreciar a natureza e também é onde se podem avistar diversas embarcações de pesca e para passeios recreativos. Suas escadarias levam até as águas do rio Paraguai. Com a implantação do calçadão, conforme proposta, ir-se-ia dispor de um vasto espaço de rua em frente à calçada para com a praça Barão do Rio Branco, tornando-se livre o acesso à circulação de pedestres e ciclistas.

3.5.7 Programação atual e fechamento temporário das vias de Cáceres

Em Cáceres, já se têm ruas que funcionam como calçadão e são fechadas periodicamente para o trânsito de veículos motorizados, a exemplo da rua 13 de

Junho, como extensão da praça Barão do Rio Branco e na Comandante Balduino. Área central de Cáceres, Figura 24.

Figura 24 - Extensão da Praça Barão do Rio Branco



Fonte: Autora.

Essa rua fica na lateral da Praça Barão do Rio Branco, que é fechada diariamente, com barreiras na forma de cavaletes, das 16h às 0h, como área destinada a vendedores ambulantes, conforme Lei nº 2.463, de 2 de fevereiro de 2015, do poder legislativo.

Esse trecho, conforme mostra a Figura 25, funciona como área de lazer, atraindo grande quantidade de pessoas, com diversões para as crianças, como pula-pula, carrinhos de pipoca, churros. Conta também com mesas da lanchonete que fica na outra parte da rua, onde os clientes chegam e sentam e os garçons vêm atendê-los.

Figura 25 - Lanchonete e vendedores ambulantes.



Fonte: Autora.

Alguns desses vendedores ambulantes foram entrevistados. O primeiro entrevistado trata-se de um comerciante que, há mais de vinte e cinco anos, possui uma lanchonete nesse local. Quando perguntou-se ao mesmo sobre o fechamento de parte das ruas na área central, transformando-as em calçadão, ele concordou e disse que o trânsito atual está muito congestionado naquela área e que precisa de mudanças para melhorias.

O segundo entrevistado foi uma senhora que vende pipocas nesse local já há mais de nove anos. Ela respondeu, quando perguntada sobre a possibilidade de transformar em calçadão parte da área central, que também concorda. Disse que precisa mesmo de mudanças, devido ao trânsito congestionado e aos riscos de acidentes.

O último entrevistado com o qual se conversou trata-se de um senhor dono de um pula-pula. Ele trabalha nesse local já há mais de quatro anos e, quando perguntou-se se ele concorda em transformar parte da área central em calçadão, respondeu não estar de acordo. Alega que, para Cáceres, esse tipo de mudança não funcionará, somente para cidades maiores. A exemplo, ele citou Cuiabá, sendo que o fluxo de carros e ônibus é bem maior.

Todos fizeram indagações quanto à rua de calçadão com fechamento temporário para mudar para fechamento permanente e que, segundo os mesmos, já existe um projeto para tal mudança junto ao órgão competente e que estão no aguardo. Os vendedores ambulantes alegaram que, mesmo havendo a lei que define horário de fechamento da via às 16h, os motoristas e donos dos carros que, no decorrer do dia, deixam os veículos estacionados nesse local, não vêm obedecendo e não retiram os carros no horário estipulado. Segundo os entrevistados, os responsáveis na prefeitura pediram que fossem feitas reclamações, as quais são feitas, mas as autoridades não comparecem e, quando eles falam com os motoristas, estes ainda são mal educados.

O que se observa é que faltam agentes de trânsito para ficar na praça, cuidar, pôr ordem e fazer valer a lei, com aplicação de medidas disciplinares a quem não cumpri-la. Ainda foi mencionada a presença de muitas crianças andando em bicicletas na praça entre as pessoas que ali circulam, correndo risco de acidentes.

No capítulo IV, traz-se à proposta de restrição de tráfego na área central de Cáceres e os resultados da pesquisa dissertativa realizada com comerciantes e

moradores da área central, no sentido de dar voz a essa parcela e ênfase aos resultados da pesquisa.

CAPÍTULO IV - Proposta de restrição de tráfego na área central de Cáceres

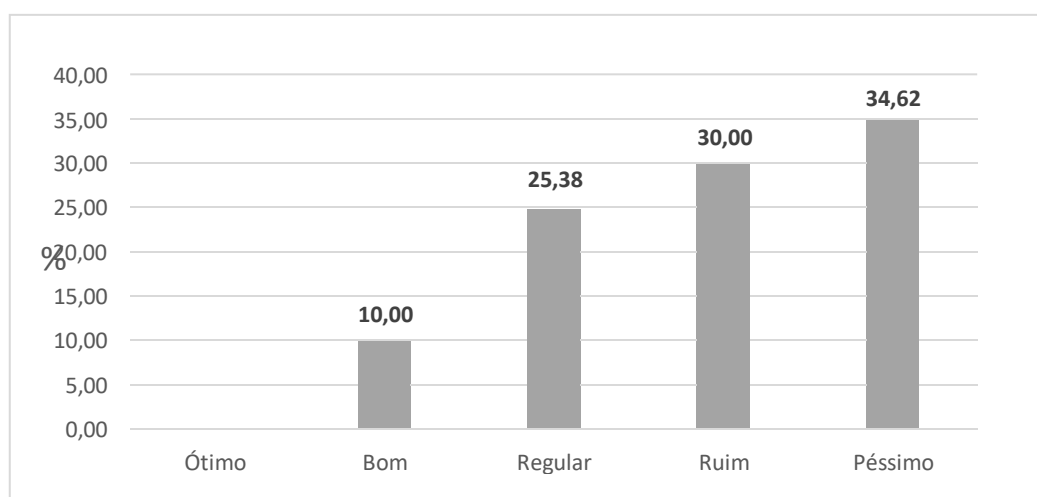
4.1 Resultados da pesquisa realizada com comerciantes e moradores da área central de Cáceres-MT

A pesquisa intitulada “A Área Central de Cáceres-MT: análise socioeconômica da restrição do trânsito” foi realizada com os comerciantes, proprietários e funcionários que se encontravam em estabelecimentos e que residem na área central. Através da metodologia, utilizou-se de questionários e entrevistas quantitativas/qualitativas e participativas.

A pesquisa científica ou acadêmica é uma forma que se tem de compreender melhor a realidade e o cotidiano das pessoas envolvidas diretamente, que são aquelas que têm o comércio no local ou lá residem e, indiretamente, os transeuntes. Nesse caso, foram abordados vários sujeitos que compõem a área central de Cáceres-MT: residentes, inquilinos, comerciantes, proprietários e funcionários que exercem alguma função nesses comércios, sejam eles: balconistas, caixas, gerentes, entre outros cargos, sujeitos que estavam presentes no estabelecimento no momento da abordagem da entrevista.

Quando questionados sobre as condições de trafegabilidade na área central de Cáceres, 64,62% dos entrevistados as consideram como ruim ou péssima, conforme apresentado na Figura 26.

Figura 26 - Opinião dos entrevistados sobre as condições de trafegabilidade na área central de Cáceres (em %).



Fonte: Elaborado pela autora.

O que se observa nos resultados apresentados na Figura 26 é que 34,62% dos entrevistados consideram as condições de trafegabilidade na área central de Cáceres como péssimas, 30% como ruins, 25,38% como regulares e apenas 10% consideram como boas. Esses dados indicam que a área central de Cáceres apresenta condições precárias referentes ao trânsito/tráfego de veículos.

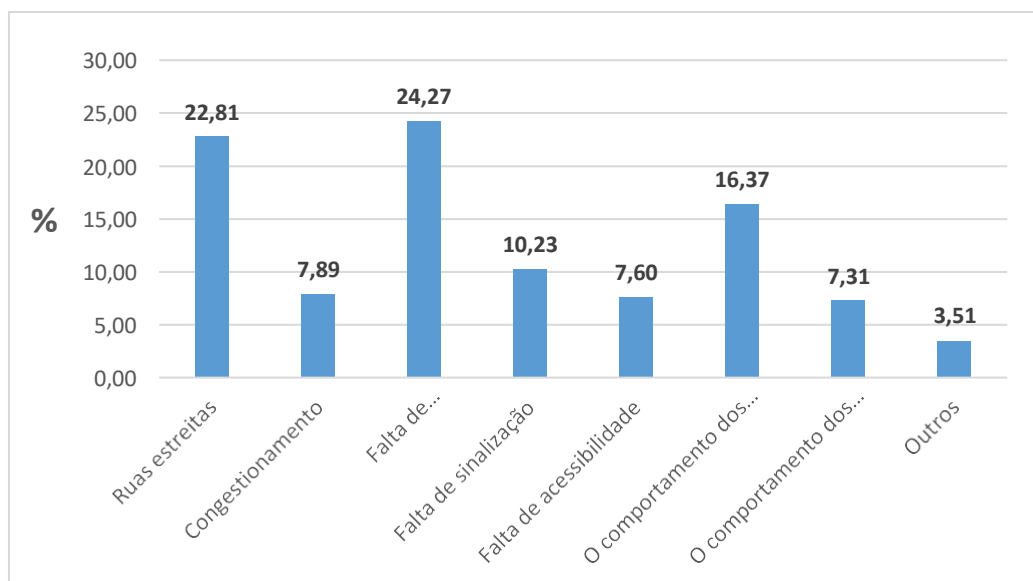
Diante dos resultados, percebe-se que a maioria dos entrevistados se encontra insatisfeita com o tráfego de veículos na área central. Isso ocorre pelo fato de Cáceres-MT ser uma cidade antiga, com ruas estreitas, que cresceu sem planejamento adequado para suportar o grande fluxo de automóveis que hoje possui e que tem como tendência ainda mais aumento da frota de veículos.

O que se nota hoje é uma disputa entre carros, motos, ciclistas e pedestres e, em consequência, o trânsito vem aumentando de forma caótica, causando congestionamentos, devido à falta de estacionamentos públicos ou privados. Nota-se que as vias atuais não comportam a demanda.

Zanirato (2008) destaca que a eliminação do grande volume de tráfego de veículos automotores é uma forma também de conservar os espaços históricos, uma vez que o tráfego de veículos motorizados nas ruas estreitas de centros históricos vem gerando inúmeros problemas nas estruturas dos monumentos, tanto pela poluição, quanto pela vibração que causam.

A Figura 27 apresenta a opinião dos entrevistados sobre os principais problemas do trânsito na área central da cidade. Assim sendo, a falta de estacionamento foi apontada como o principal problema por 24,27% dos entrevistados; outro grande problema, apresentado por 22,81% dos entrevistados, refere-se ao fato de as ruas serem estreitas e, para 16,37% dos entrevistados, o comportamento dos motoristas no trânsito também tem gerado problemas.

Figura 27 - Principal problema hoje no trânsito na área central.

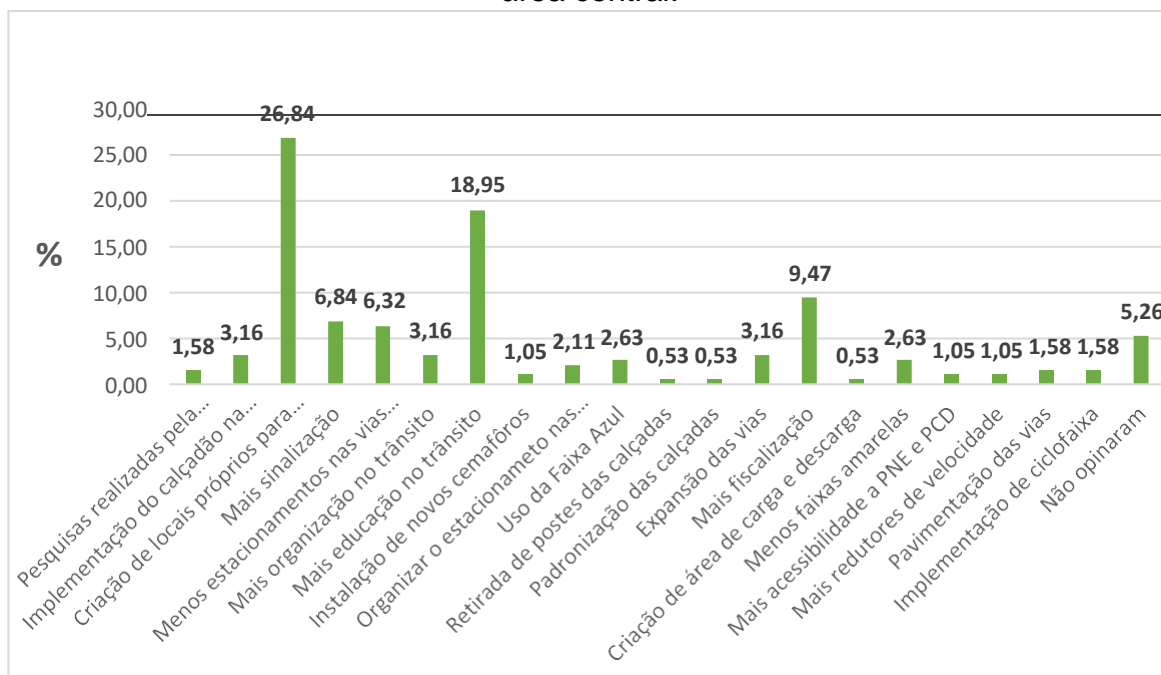


Fonte: Elaborado pela autora.

Os entrevistados apontaram ainda que a falta de sinalização e de acessibilidade, o congestionamento e o comportamento dos pedestres também dificultam a trafegabilidade dos veículos e das pessoas na área central da cidade. São necessárias atitudes por parte das autoridades responsáveis. Cabe aos gestores o planejamento da área, resolvendo os problemas acima elencados através de mais fiscalização, uma vez que é papel da polícia militar gerenciar o trânsito na cidade, podendo até criar formas de orientação para pedestres, ciclistas e motoristas. Dessa maneira, estará educando no trânsito, e não somente punindo os sujeitos que nessas vias trafegam.

Quando questionados sobre como resolver os problemas citados, Figura 28, várias sugestões foram colocadas. Entre as mais citadas (26,84%), estão a criação de locais próprios para estacionamento e a implantação de medidas educativas (18,95%). Já 9,47% propõem uma maior fiscalização por parte da Prefeitura Municipal, e 6,84% sugerem melhoria na sinalização e organização das vagas de estacionamento por tipo de veículo (carros, motos e bicicletas). Por menos uso das vias da área central como estacionamentos, somou-se um total de 6,32% das opiniões dos entrevistados.

Figura 28 - Sugestões dos entrevistados para resolver o problema do trânsito na área central.



Fonte: Elaborado pela autora.

Ressalta-se que, nessa questão, os entrevistados puderam sugerir mais de uma opção. Desse modo, observa-se que outras sugestões também foram elencadas na tentativa de resolver o problema do trânsito na área central da cidade, como a implementação do calçamento, mais organização no trânsito, uso da faixa azul, menos faixa amarela e, entre os entrevistados, um total de 5,26% não quis opinar ou dar sugestões.

Entre as várias opiniões dos entrevistados, observa-se que eles têm ciência sobre os problemas de trânsito na área central da cidade e que isso afeta a vida dos condutores e pedestres, bem como da população em geral. Nesse sentido, eles não só indicam os problemas como também apontam várias soluções acima elencadas que, uma vez implantadas pelos órgãos competentes, melhorariam a mobilidade urbana de Cáceres-MT.

A Figura 29 mostra o retrato atual do trânsito em uma das principais vias da área central em Cáceres-MT, a Rua Coronel José Dulce. Nela, é possível observar que a rua carece de uma ordenação/organização do trânsito de veículos, principalmente em relação ao estacionamento e à mobilidade dos pedestres.

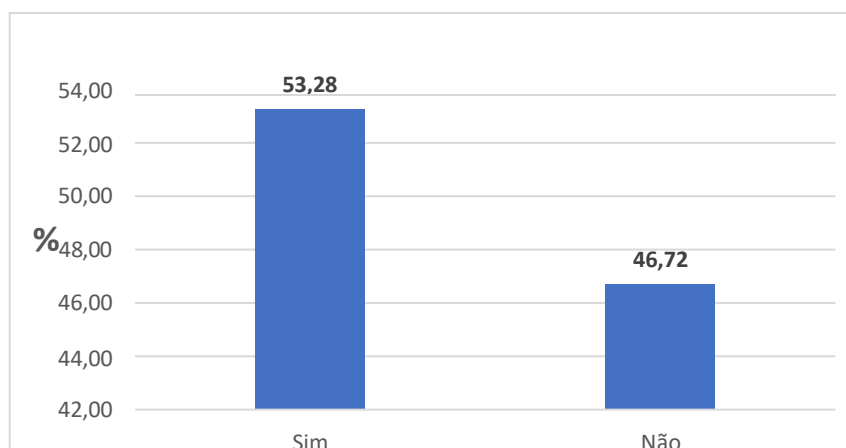
Figura 29 - Representação parcial da situação do trânsito na rua coronel José Dulce.



Fonte: Autora.

Ao serem questionados se concordam ou não em transformar parte da área central da cidade de Cáceres (apresentada na Figura 2) em calçadão, Figura 30, a maioria dos entrevistados (53,28%) foi favorável. 46,72% foram contrários à proposta.

Figura 30 - Concordam em transformar parte da área central em calçadão?



Fonte: Elaborado pela autora.

A proposta de transformar parte da área central em calçada tem a ver com a ideia de facilitar a circulação urbana. Trata-se, portanto, de um planejamento do trânsito, que otimize a circulação de condutores e pedestres. A ideia de transformar a área central em rua de pedestres e de área de comércio e lazer é no sentido de trazer mais comodidade, conforto, segurança e acessibilidade às pessoas que ali circulam, contribuindo para a preservação do patrimônio histórico, como também para a melhoria da qualidade de vida da população.

Assim como para Vasconcellos (1998), o impacto do trânsito nas condições atmosféricas e de ruído e a compatibilidade entre o tipo de tráfego e o ambiente local devem ser pesados. Considerando a análise dos impactos causados pelas medidas de restrição, a incompatibilidade entre o tipo de tráfego e o tipo de uso do solo local e o aumento da poluição e de ruídos prejudicam a qualidade ambiental para todos os usuários, visto que, em Cáceres, não é diferente de outras cidades com as mesmas características.

Dessa maneira, trazem-se algumas opiniões dos entrevistados que concordam com a implantação do calçada na área central de Cáceres. Para eles, essa mudança e revitalização da área ajudaria no deslocamento dos pedestres, diminuiria o índice de acidentes, melhoraria a visibilidade dos comércios, modernizaria a cidade, melhoraria o turismo, traria mais conforto e acessibilidade ao pedestre, etc.

Assim, é clara a necessidade de se compatibilizar a busca por essa transformação, assim, podendo aproveitar o máximo dos equipamentos urbanos, com uma mobilidade sustentável e que se adeque com a estrutura atual da área, visto ser patrimônio histórico.

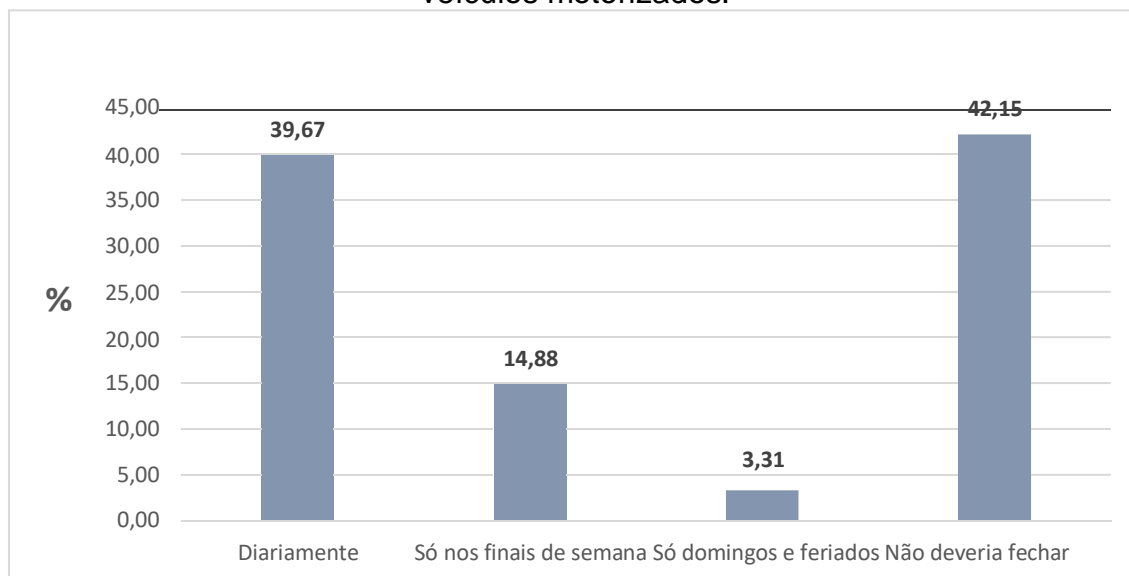
Ressalta-se que, mesmo entre os entrevistados que não aprovam a medida proposta (46,72%), os principais sujeitos contrários foram os comerciantes que têm seus comércios ali há mais tempo. Os entrevistados da Rua Coronel Farias disseram que ela já está com pouca movimentação e que a mudança poderá atrapalhar mais ainda suas vendas. Concordam que há necessidade de organizar a estrutura viária, pois não estão satisfeitos com a trafegabilidade atual na área central. Por outro lado, alegaram que transformar parte da área central de Cáceres em calçada prejudicaria o fluxo dos comércios, dificultaria o acesso ao centro, poderia piorar as condições do trânsito na cidade, os comerciantes e residentes dali teriam que deixar seu veículo estacionado distante, o que não seria seguro, dificultaria a locomoção de idosos e

deficientes, seria um gasto público desnecessário, pois acreditam que tais mudanças não resolveriam o problema do trânsito e que a área proposta é muito grande e poderia ocasionar desemprego, já que prejudicaria os estacionamentos privados, entre outros. Além disso, apontaram também que a área central viraria reduto de vagabundos, que as pessoas iriam comprar somente em comércios perto de onde pudessem estacionar. Portanto, para eles, a solução não é a revitalização da área, mas sim a educação no trânsito. Propõem que o recurso financeiro a ser gasto com a proposta de revitalização da área seja investido na saúde e na educação.

Cabe ressaltar que, quando se fala em implementação de um calçadão, envolvendo várias ruas da área central de Cáceres, é obvio que essa medida será de longo prazo e deverá ser realizada gradativamente, com propostas de “revitalização” do local e de campanhas de educação para o trânsito. E mais, constata-se que os calçadões funcionam como medida de planejamento de tráfego e mobilidade nas cidades e como infraestruturas convidativas que estimulam a ocupação e revitalização de áreas urbanas, evitando a expansão periférica, facilitando a circulação local (BORTOLAZZO; FUJIWARA, 2015; BRAIDA, 2012; NOBRE, 2009).

Indagados sobre a periodicidade do fechamento das vias em análise para a circulação de veículos motorizados, Figura 31, os entrevistados apresentaram respostas divergentes, pois 39,67% deles responderam que são favoráveis ao fechamento diariamente, enquanto que um percentual de 42,15% dos entrevistados responderam que não concordam com o fechamento; apenas 14,88% concordaram com o fechamento só nos finais de semana e 3,31% com o fechamento somente nos domingos e feriados.

Figura 31 - Periodicidade para o fechamento das vias em estudo para circulação de veículos motorizados.



Fonte: Elaborado pela autora.

Percebe-se, na análise da Figura 31, que não há, por parte dos entrevistados, uma clareza sobre a importância do processo de revitalização da área central, ou seja, a transformação da mesma em calçadão, amenizando os problemas relacionados à circulação urbana.

Zanirato (2008) recomenda a implantação de ruas de circulação exclusiva para pedestres em centros históricos. A autora aconselha que tal medida seja acompanhada de provisão de estacionamentos e transporte público fora do perímetro salvaguardado, facilitando a circulação de pedestres. 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 o autor, 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. O Quadro 6 apresenta as distâncias aceitáveis para percorrer a pé a partir de um estacionamento.

Quadro 6 - Distâncias aceitáveis para percorrer a pé a partir de estacionamento.

Próximas (menos de 30m)	Distâncias pequenas (menos de 250m)	Distâncias médias (menos de 400m)	Distâncias longas (menos de 500m)
<ul style="list-style-type: none"> * Pessoas com dificuldade de locomoção * Entregadores e carregadores * Serviços de emergência * Loja de conveniência. 	<ul style="list-style-type: none"> * Mercadoria * Serviços profissionais * Clínicas médicas * Residentes 	<ul style="list-style-type: none"> * Varejo em geral * Restaurantes * Empregos * Centros de entretenimento * Instituição religiosa 	<ul style="list-style-type: none"> * Estacionamento do aeroporto * Evento de grande porte cultural ou esportivo * Estacionamento saturado

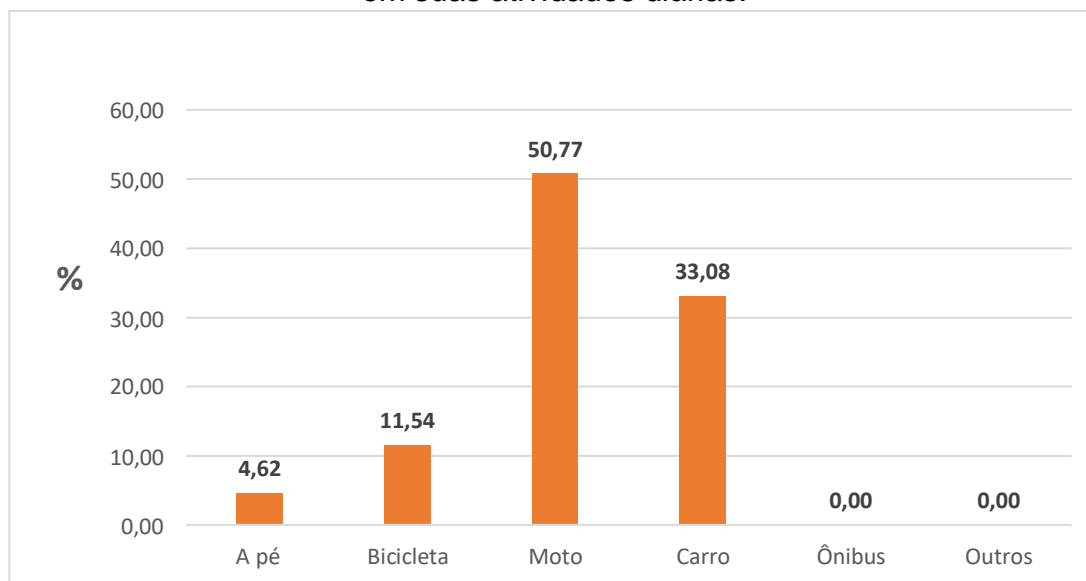
Fonte: VTPI, 2002.

Essa medida (implantação de ruas de circulação exclusiva para pedestres) é de grande avanço no que se refere à qualidade de vida dos pedestres e também dos ciclistas, uma vez que a via livre de veículos automotores se torna mais segura e, com isso, mais convidativa para uma livre caminhada (CRUZ, 2006).

A eliminação ou diminuição do fluxo de veículos motorizados na área central da cidade de Cáceres tornará o ambiente menos poluído visualmente e mais seguro para a prática de turismo, encontro de pessoas e desenvolvimento de atividades culturais, protegendo o patrimônio material e imaterial da cidade

Na sequência da pesquisa, foi pedido para que o entrevistado apontasse qual modalidade de locomoção eles mais utilizam em suas atividades diárias. O resultado, apresentado pela Figura 32, retrata que um total de 50,77% dos entrevistados utiliza motocicletas como meio de locomoção diária, sendo o carro utilizado por 33,08%. Utilizam bicicletas um total de 11,54% e 4,62% das pessoas entrevistadas se locomovem a pé. A utilização do ônibus como meio de locomoção não foi apontada por nenhum entrevistado, principalmente porque, na cidade, atualmente, tem-se apenas duas linhas existentes e elas não circulam pela área central.

Figura 32 - Tipos de modalidade de locomoção mais utilizadas pelos entrevistados em suas atividades diárias.



Fonte: elaborado pela autora.

Pelos resultados da pesquisa e conforme demonstra-se na Figura 32, constata-se que o uso da motocicleta cresceu de forma acelerada nos últimos anos, assim como a frota de veículos automotores, substituindo o uso da bicicleta, situação que resultou no aumento e no desordenamento que se vê no trânsito na área central de Cáceres na atualidade. Esse aumento da frota de veículos se deve à facilidade de créditos e financiamentos disponíveis para grande parte da população.

Assim sendo, verifica-se, nas ruas da cidade de Cáceres, que, na atualidade, as motocicletas ocupam vários espaços nos estacionamentos locais e, principalmente, públicos, gerando conflitos no uso do espaço urbano de circulação pública.

Tais conflitos podem ser observados na Figura 33, que retrata a paisagem urbana na área central da Rua Coronel José Dulce, onde constata-se uma disputa por espaço, estacionamento e circulação entre motos, automóveis, ciclistas e pedestres, principalmente próximo aos comércios e às instituições financeiras,

Observa-se ainda, na Figura 33, que a conduta adotada pelos usuários (condutores e pedestres) pode causar também problemas no trânsito local, pois os mesmos estacionam em local impróprio, fazem uso inadequado das vias, desrespeitam a sinalização (sobretudo a placa “proibido estacionar” e as faixas amarelas), entre outras ações que acentuam os transtornos vivenciados cotidianamente pela população na área central da cidade.

Figura 33 - Concentração do trânsito na área central da Rua Coronel José Dulce.

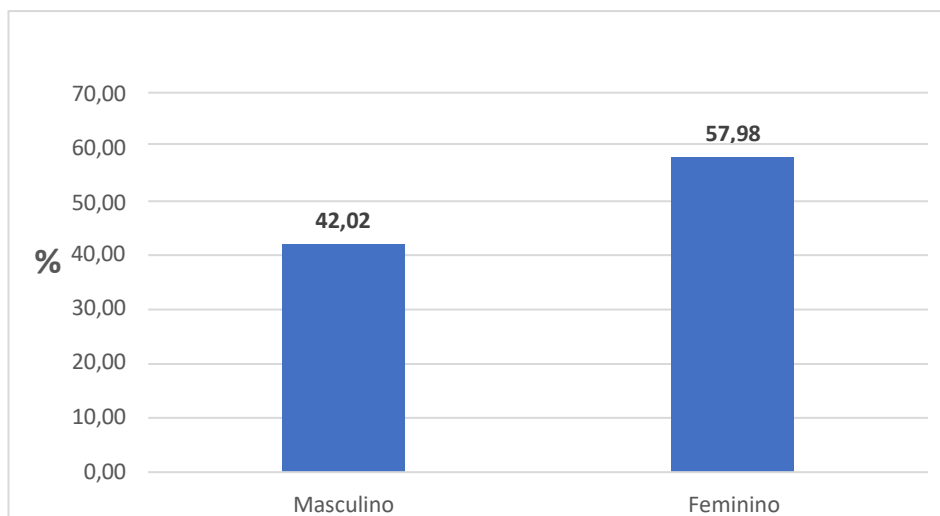


Fonte: Autora

Nesse contexto, infere-se, então, que a área central não foi planejada para comportar o grande fluxo de veículos e pedestres que circulam no local. Diante disso, percebe-se a importância, na atualidade, de se controlar e resolver os problemas relacionados ao trânsito na cidade de Cáceres-MT. Para tanto, faz-se necessário um planejamento eficiente, possibilitando que as condições de trânsito se tornem melhores para a circulação urbana e, conseqüentemente, para a qualidade de vida da população que reside, trabalha e consome os diversos serviços presentes na área central de Cáceres-MT.

Quanto à caracterização socioeconômica dos entrevistados, observa-se, na Figura 34, que, dos 119 entrevistados, 42,02% são do sexo masculino e 57,98% do sexo feminino.

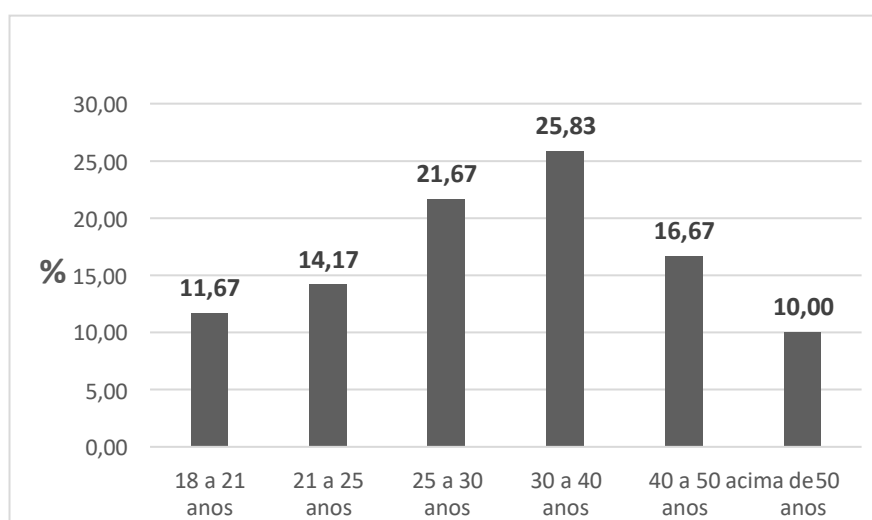
Figura 34 - Caracterização dos entrevistados por sexo.



Fonte: elaborado pela autora.

A idade dos sujeitos da pesquisa é variada, pois a Figura 35 demonstra que 11,67% dos entrevistados possuem de 18 a 21 anos; já com idades correspondentes entre 21 a 25, foi um total de 14,17%; com faixa etária de 25 a 30, um total de 21,67%, somando-se a um total de 25,83% com idade entre 30 e 40. Quanto aos de 40 a 50, somou-se um total de 16,67%. Já aqueles com idade acima de 50 anos corresponderam a 10% do total dos entrevistados.

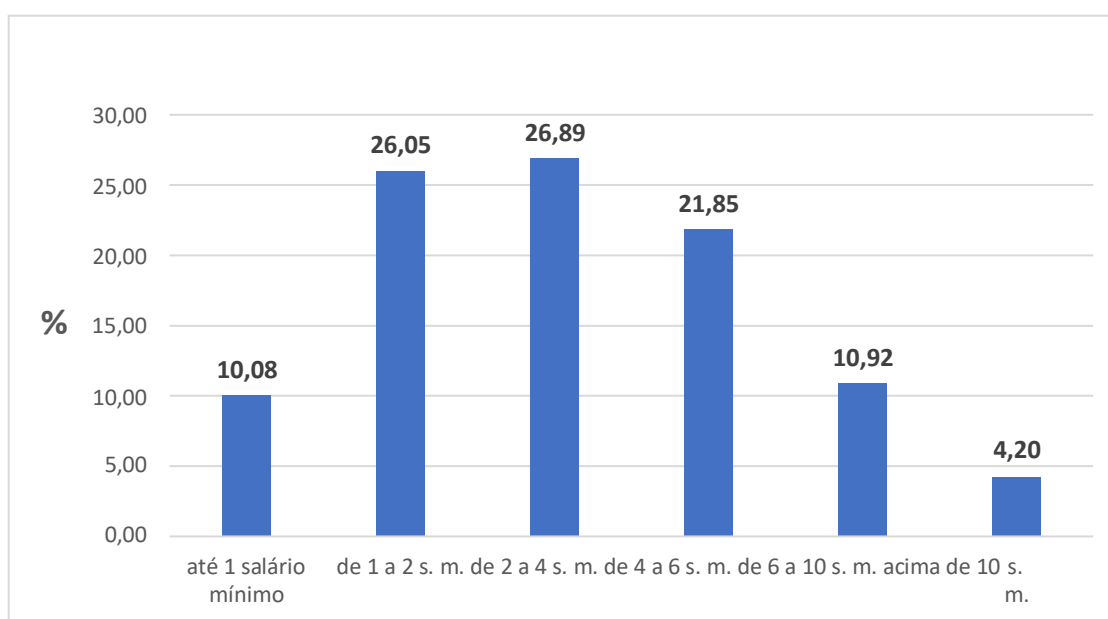
Figura 35 - Caracterização dos entrevistados por idade



Fonte: elaborado pela autora.

Em relação ao rendimento familiar dos entrevistados, Figura 36, constata-se que, dos 119 entrevistados, 10,08% possuem renda familiar de até um salário mínimo; já 26,05% deles contam com rendimentos de um a dois salários mínimos; 26,89% desses entrevistados possuem recebimentos de dois a quatro salários mínimos; 21,85% recebem de quatro a seis salários mínimos; 10,92% contam com salário que varia de seis a dez salários mínimos por mês e 4,20% dos entrevistados possuem renda familiar acima de dez salários mínimos por mês.

Figura 36 - Quanto ao rendimento familiar



Fonte: elaborado pela autora.

Os dados socioeconômicos dos entrevistados são diversos, tanto em termos de idade, quanto de sexo e renda familiar. Contudo, no âmbito da pesquisa, levou-se em consideração o conhecimento e a opinião dos entrevistados acerca das condições do trânsito na área central da cidade e a proposição, por parte deles, de medidas que venham a contribuir para a melhoria da situação do trânsito no local estudado.

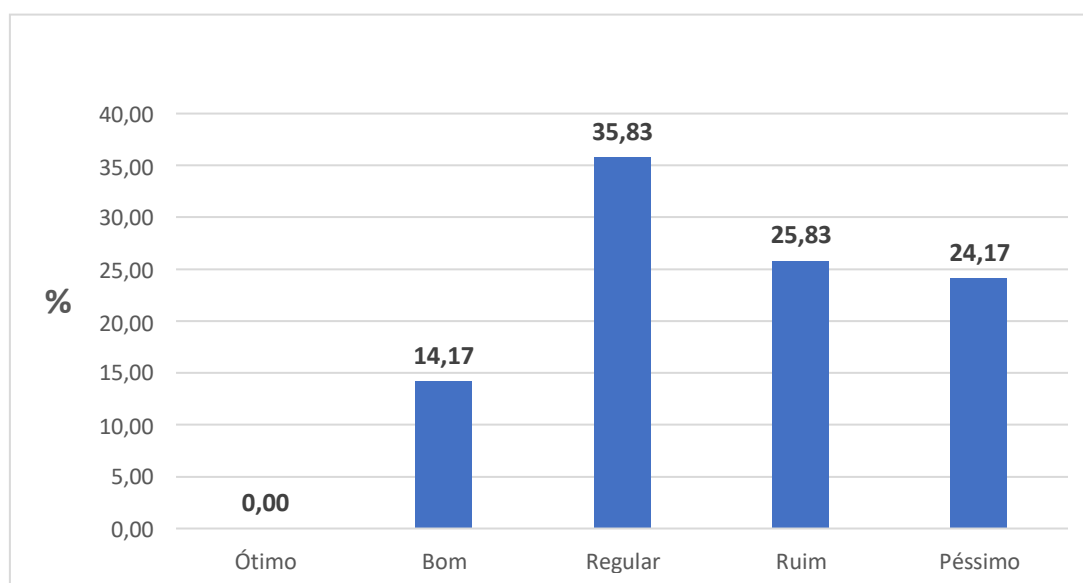
4.2 Resultados da pesquisa realizada com as pessoas que circulam na área central da cidade de Cáceres-MT

Dando continuidade à análise sobre a área central da cidade de Cáceres-MT, efetuou-se uma segunda abordagem, com pessoas escolhidas de forma aleatória,

mas que vieram de outros bairros e circulavam em pontos estratégicos da área central, como a praça Barão do Rio Branco e em ruas como a Coronel José Dulce e a Comandante Balduino para efetuar algum tipo de serviço no comércio central, como compras em lojas, ir aos bancos, etc.

Assim, perguntou-se a opinião delas quanto às condições de trafegabilidade na área central da cidade de Cáceres, Figura 37, usando-se como amostra do local o mapa de localização da área central, Figura 2. Os resultados demonstram que 35,83% das pessoas entrevistadas alegaram que as condições estão regulares; 25,83% responderam que a situação atual apresenta condições ruins; 24,17% alegaram que a situação do tráfego nessa área encontra-se péssima; e apenas 14,17% dos entrevistados opinaram estar em conformidade ou bom.

Figura 37 - Opiniões dos entrevistados sobre o trânsito na área central.



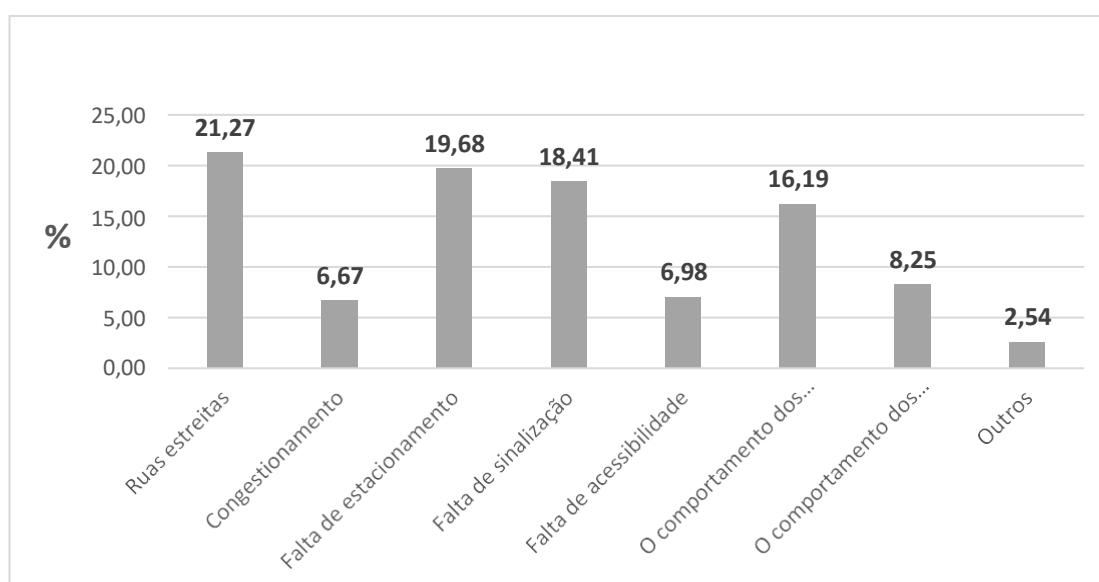
Fonte: elaborado pela autora.

Percebe-se que as pessoas que vêm de outras áreas da cidade em busca de serviços e para atender às suas necessidades básicas, sobretudo as de consumo e emprego, têm uma opinião semelhante à das pessoas que ali residem ou trabalham a respeito do trânsito na área central. Os sujeitos, sejam eles residentes, comerciantes, funcionários ou pessoas comuns que circulam pela área central, demonstraram, em suas respostas, que não estão satisfeitos com a situação atual das condições da trafegabilidade na área central. Observou-se que esses sujeitos se demonstraram insatisfeitos com a falta de gestão do poder público municipal quanto a essas

condições devido à falta de mais ações voltadas aos interesses de bem-estar de seus eleitores, cidadãos no geral, que se veem sofrendo essas consequências advindas já de outras administrações e que clamam por melhorias. De acordo com o Ministério das Cidades (2005), elementos que promovam a acessibilidade universal, adotados em conjunto com medidas moderadoras de tráfego, são ferramentas que devem ser utilizadas como parte de uma política de mobilidade urbana que promova a inclusão social, a equiparação de oportunidades e o exercício da cidadania, respeitando, assim, os direitos fundamentais da população.

Os principais problemas por eles apontados, Figura 38, também coadunam com as respostas dos demais entrevistados, pois 21,67% das pessoas citaram a questão de as ruas serem estreitas; 19,68% alegaram ser a falta de estacionamentos; para 18,41% dessas pessoas, os problemas do trânsito estão relacionados à falta de sinalização; já 16,19% das opiniões julgam ser o comportamento dos motoristas. Como comportamento dos pedestres, somou-se um total de 8,25% de opiniões e quanto à falta de acessibilidade, obteve-se 6,98% das opiniões, e um total de 6,67% dessas opiniões alegou ser o congestionamento que vem afetando muito o trânsito na área central.

Figura 38 - Principal problema hoje no trânsito



Fonte: elaborado pela autora.

Observa-se que, diante das várias situações que a área central apresenta, os principais problemas que vêm dificultando a trafegabilidade nessa localidade são

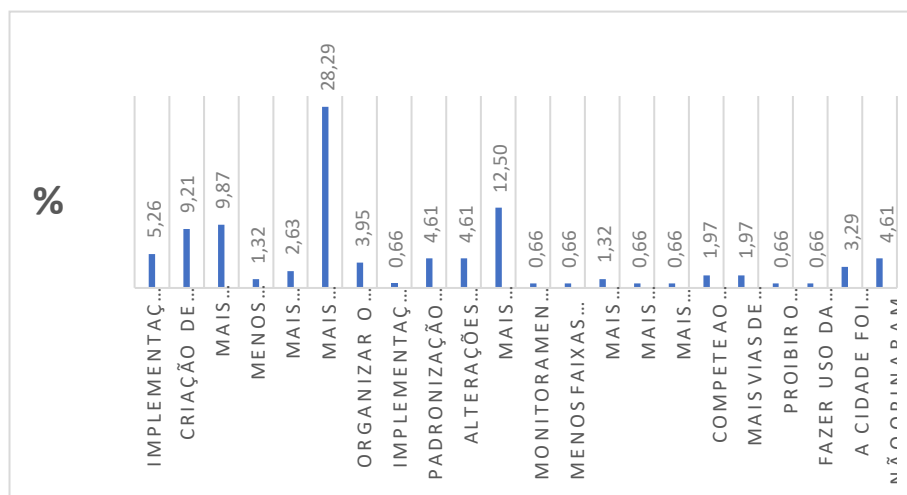
decorrentes do tempo, pois as ruas são antigas e não possuem padrão de metragem ideal para as áreas centrais, situação que provoca uma série de problemas, causados principalmente pela falta de estacionamentos que atendam à população. Os veículos automotores ocupam uma parte da via como estacionamento, causando a falta de espaço para o tráfego e, conseqüentemente, congestionamentos, afetando indiretamente o comportamento dos motoristas e, sucessivamente, o dos pedestres.

Apesar dos esforços do Ministério Público Federal e Estadual em tombarem o patrimônio histórico e cultural de Cáceres-MT, Elzira (2018) traz, em sua visão, a presença de parte da história e cultura do lugar. Tal ação não eliminou o descaso dos poderes públicos (municipal, estadual e federal) e, muito menos, o abandono dos imóveis do conjunto tombado pelos seus proprietários; mas torna-se importante diretriz para as políticas públicas e ações particulares em relação aos bens e ao conjunto tombado, tornando-se um descaso

A falta de sinalização afeta a educação dos motoristas e pedestres no trânsito, acarretando, muitas vezes, colisões e, até mesmo, discussões no trânsito. Diante dessas situações apresentadas e conforme os relatos dos entrevistados, verifica-se que não se pode mexer na estrutura da área central, pois a mesma é considerada patrimônio histórico; portanto, é necessário pensar em uma forma de intervenção que não descaracterize totalmente o espaço, de modo que muitos, durante a entrevista, opinaram por fechar essas vias, transformando-as em calçadas.

Diante dos problemas que os entrevistados apontaram, solicitou-se que dessem sugestões de como resolver tais problemas, Figura 39. Entre as inúmeras sugestões, a mais destacada (28,29% das pessoas entrevistadas) refere-se à educação no trânsito, ou seja, entre as medidas apresentadas para resolver os problemas do trânsito na área central, a educação para o trânsito foi a mais indicada.

Figura 39 - Sugestões de como resolver tais problemas

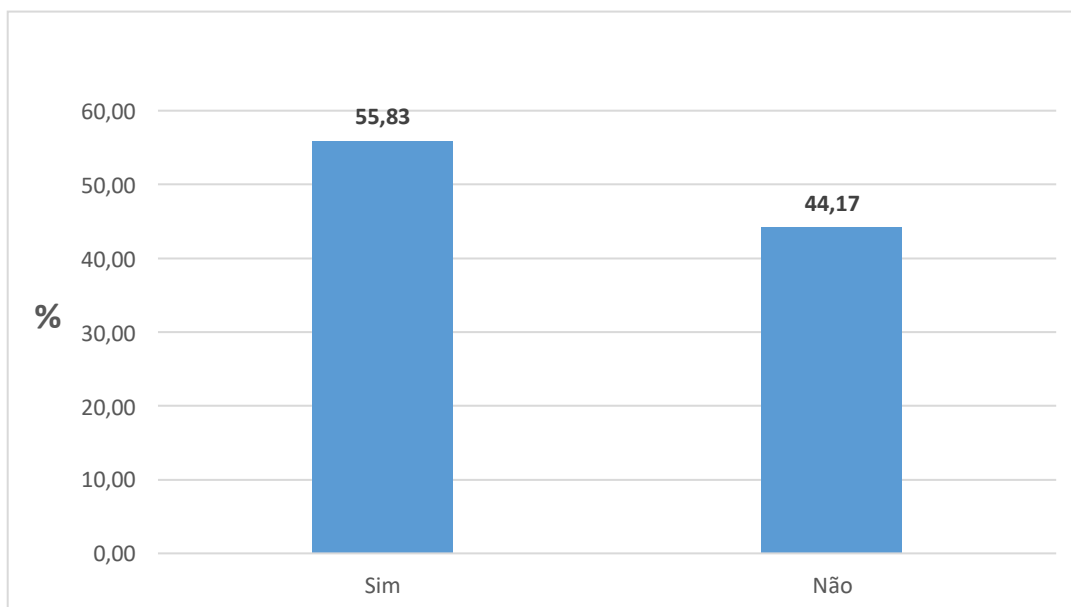


Fonte: elaborado pela autora.

As pessoas entrevistadas, num total de 12,50% das sugestões, ressaltaram também que falta mais fiscalização por parte dos órgãos competentes. Além disso, 9,87% das sugestões dos entrevistados apontaram a falta de sinalização, em específico, a demarcação de locais exclusivos para estacionamentos de motos, bicicletas e dos automóveis, demarcação no chão e com placas indicativas, ou seja, sinalização horizontal e vertical. Além disso, foi apontado por 9,21% do total de sugestões como sendo um dos grandes problemas do trânsito na atualidade a falta de locais próprios para o estacionamento.

Diante dos problemas apresentados pela população, perguntou-se aos 120 entrevistados se eles concordam ou não em transformar a área central da cidade em calçadão, Figura 40. Essa questão envolveu não só o questionamento em si, mas também a apresentação do mapa com a área das vias em estudo a serem transformadas em calçadão, Figura 2. 55,83% dos entrevistados concordam, mas, para um total de 44,17% das pessoas, a proposta não é viável, ou seja, não concordam.

Figura 40 - Concordância em transformar a área central em calçadão

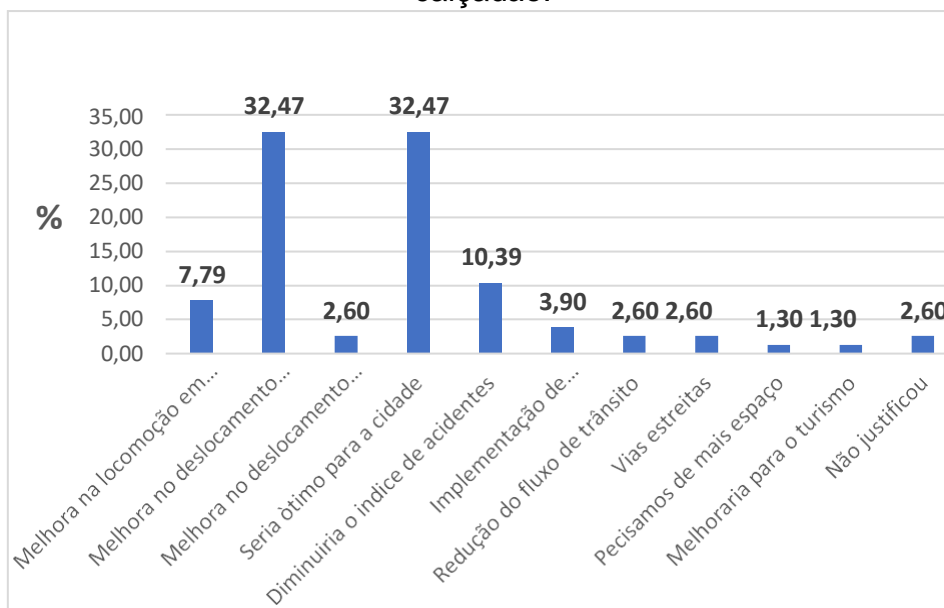


Fonte: elaborado pela autora.

Transformar a área em calçadão seria a solução para a maioria dos entrevistados, uma vez que o espaço da área central da cidade já não comporta mais a quantidade de veículos e motos, nem as bicicletas que usam as calçadas como vias, tornando, assim, o trânsito congestionado e sem organização, o que ocasiona o aumento do risco de acidentes.

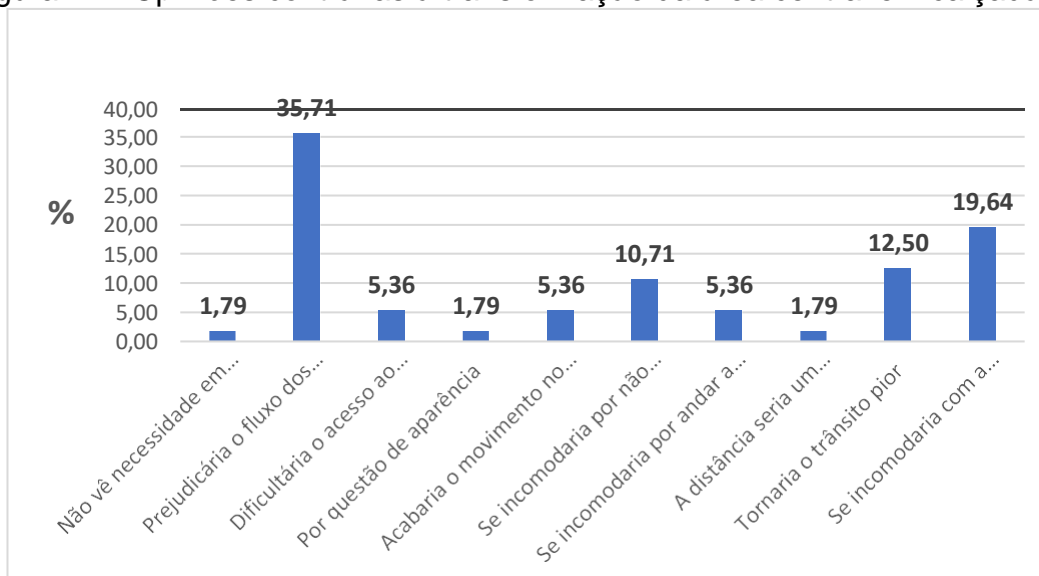
Quando solicitou-se aos entrevistados, diante da concordância ou não, que apontassem suas sugestões para resolver o problema do trânsito na cidade, Figuras 41 e 42, observou-se que vários apontamentos foram levados em conta.

Figura 41 - Opiniões que concordam com a transformação da área central em calçadão.



Fonte: elaborado pela autora.

Figura 42 - Opiniões contrárias à transformação da área central em calçadão.



Fonte: elaborado pela autora.

Assim, 32,47% das opiniões concordam, porque haveria melhoria no deslocamento dos pedestres; 32,47% dessas afirmaram que seria ótimo para a cidade; para 10,39% dos entrevistados, com o calçadão, irá diminuir o índice de acidentes no trânsito; 7,79% dessas opiniões pensam que, com essa transformação, haverá melhoras nos meios de locomoção no geral, tanto para os pedestres como para os ciclistas. Percebe-se que as pessoas entrevistadas que concordam com a

implantação do calçadão levaram em conta aspectos sociais e econômicos positivos dessa transformação.

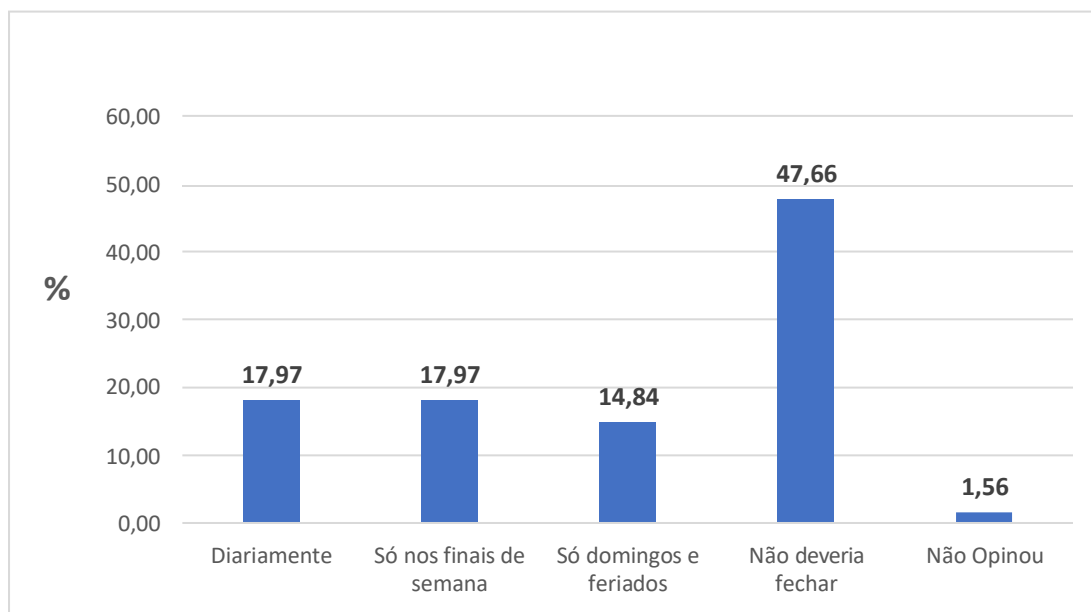
Em relação às opiniões contrárias, Figura 42, observa-se que várias são as preocupações demonstradas pelos entrevistados. Para 35,71% das opiniões apontadas pelas pessoas que não concordam com a implementação do calçadão, ele prejudicará o fluxo dos comércios e acabará com o movimento nessa área central; 19,64% das opiniões apontaram como problema a distância que irá existir entre o estacionamento e o calçadão; 12,50% das opiniões acreditam que, com o calçadão, haveria uma piora na questão do trânsito na cidade; outras 10,71% das opiniões relataram que se incomodariam em não poder circular com seus veículos nessa área.

Pode-se observar que todas as pessoas entrevistadas demonstraram ter conhecimento quanto à problemática do trânsito na área central; contudo, as ideias divergem em relação à implantação do calçadão. Para a grande maioria, haveria melhorias no espaço urbano central. Para esses sujeitos, com a implantação do calçadão, será possível contar com mais comodidade e livre acesso dos pedestres e ciclistas nessas áreas.

Os demais entrevistados alegaram que são contra a implantação do calçadão, porque querem ter livre circulação nessas áreas, dificultando a aceitação quanto à questão da distância de estacionar e por ter que se locomover a pé, preocupando-se com a distância a percorrer entre o estacionamento e a área central

Ao serem questionados quanto a se fechar a área central para o trânsito seria uma solução, Figura 43, 47,66% dos entrevistados opinaram que não deveria fechar; já 17,97% concordam com o fechamento das vias só nos finais de semana; outros 17,97% dos entrevistados concordam com o fechamento periodicamente; já 14,84% destes opinaram para o fechamento aos domingos e feriados; e 1,56% dos entrevistados não responderam ou não quiseram opinar sobre essa questão.

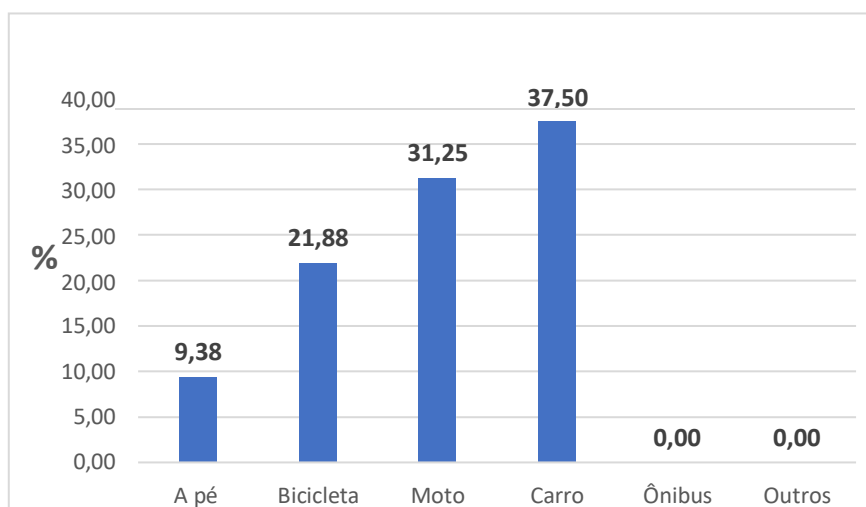
Figura 43 - Periodicidade para fechamento da área central para o trânsito.



Fonte: elaborado pela autora.

Quando perguntou-se às pessoas entrevistadas sobre qual modalidade de locomoção mais usam em suas atividades diárias, Figura 44, verificou-se que o uso do automóvel atinge 37,50% como meio de locomoção atual; a moto foi apontada por 31,25% das pessoas; já a bicicleta foi relatada como principal meio de locomoção por 21,88% dos entrevistados; e 9,38% das pessoas entrevistadas relataram que cotidianamente se locomovem a pé.

Figura 44 - Modalidade de locomoção



Fonte: elaborado pela autora.

A Figura 44 demonstra com clareza que a maioria dos entrevistados que ali circulavam e que foram abordados usam, como forma de locomoção, o automóvel, o que traz como evidência o grande crescimento do número de carros na cidade de Cáceres.

Assim, conforme demonstrado pela opinião dos entrevistados quanto ao uso da moto, o resultado apresentou uma crescente frota de motocicletas no município, haja vista que é um veículo muito utilizado. O que se pode comprovar também com os resultados da pesquisa efetuada com os residentes, proprietários, comerciantes e funcionários é que esse aumento do número de carros e motos se dá pelo aumento do poder aquisitivo, facilidade de crédito e financiamento pelos bancos, financiadoras e as próprias concessionárias.

Ressalta-se que o uso da bicicleta ainda continua sendo representativo para a cidade, cujo PIB *per capita* é um dos menores da região e do estado de Mato Grosso. A utilização desse modal é parte integrante da cultura da cidade de Cáceres. Ainda, para a maioria dos moradores, isso é devido à geomorfologia plana da área de pesquisa. Nessa perspectiva, Ferreira (2010) reforça que o uso da bicicleta é de suma importância para a qualidade de vida das pessoas, uma vez que a cidade já foi popularmente conhecida como “Capital Nacional do Ciclista”, mas viu o uso de bicicleta encolher nos últimos anos. Ferreira (2010) ressalta ainda que, através da organização do tráfego, será possível oferecer à população uma grande melhoria na mobilidade, independentemente do tipo de modal utilizado para circular nas vias. Em algumas cidades, já estão sendo implantadas medidas de restrição ao uso de automóveis em determinados áreas, uma vez que os operadores e planejadores do tráfego já se veem obrigados a tais medidas como forma de reorganização do trânsito.

Assim, Vasconcellos (1998) enfatiza quanto à qualidade ambiental, que vem sofrendo grande impacto nas condições atmosféricas e quanto ao ruído por conta do trânsito, e a compatibilidade entre o tipo de tráfego e o ambiente local. Considerando a análise dos impactos causados pelas medidas de restrição para toda a população, nota-se a incompatibilidade entre o tipo de tráfego e o tipo de uso do solo local, causando, assim, o aumento da poluição atmosférica ou sonora, que vem prejudicar a qualidade ambiental de toda população.

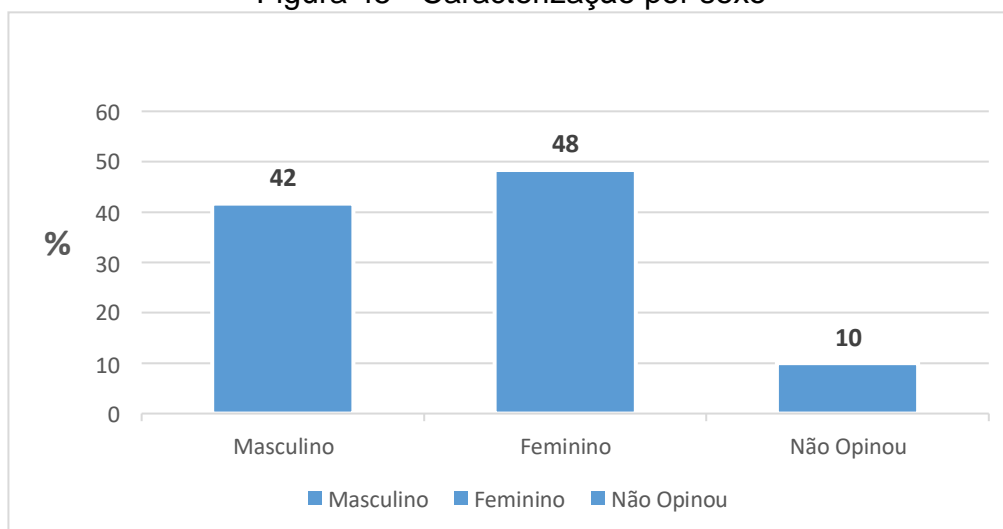
Há que se ressaltar, ainda, que o tipo de modal “transporte coletivo” não foi citado, o que mostra seu pouco uso no contexto da cidade, tendo em vista que há

apenas duas linhas de transporte coletivo por ônibus – que passam apenas na avenida 7 de Setembro e não circulam entre as vias estudadas – e também não foi mencionada a utilização de moto taxi, talvez pelo alto preço cobrado pela corrida.

Ressalta-se que a implantação de calçadões é uma forma de manter a cultura do patrimônio arquitetônico preservada para a cidade e o centro histórico, assim como a proposta para a cidade de Cáceres poderá manter a preservação da área, restaurar e revitalizar, trazendo um novo valor social e melhorando suas funções através dos espaços livres e monumentos, o que só tem a favorecer e valorizar as características locais, contribuindo para um novo visual para o ambiente. Ao caminhar pelas ruas, as pessoas se sentirão livres para circular, criando uma imagem e um sentido único de liberdade.

Quanto à caracterização socioeconômica dos entrevistados, Figura 45, a idade e o rendimento familiar, Figuras 46 e 47, respectivamente, constata-se que, nessa segunda abordagem, o questionário foi aplicado a 42% de pessoas do sexo masculino, 48% do sexo feminino e 10 % pessoas que não responderam ou não quiseram opinar, perfazendo um total de 120 pessoas entrevistadas, a maioria do sexo feminino.

Figura 45 - Caracterização por sexo

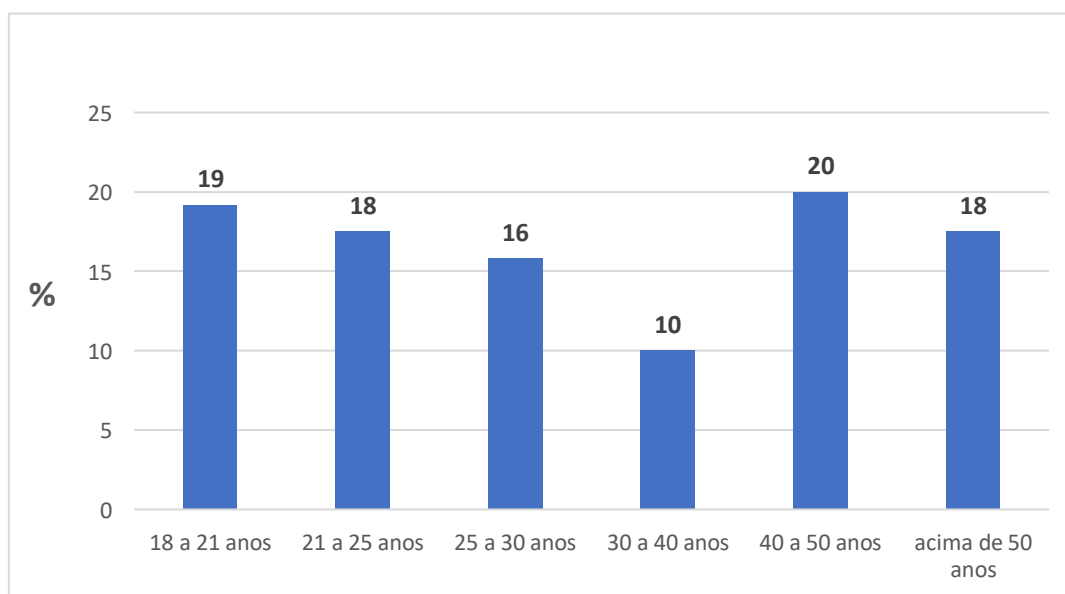


Fonte: elaborado pela autora.

Quanto à caracterização dos 120 entrevistados por idade, obtiveram-se os seguintes resultados: um total de 19% dos entrevistados possui idade entre 18 e 21 anos; 18% tem idade entre 21 e 25 anos; 16% possuem idade de 25 a 30; 10%

entrevistados têm entre 30 e 40 anos; 20% pessoas possuem de 40 e 50 anos e 18% pessoas possuem idade acima de 50 anos.

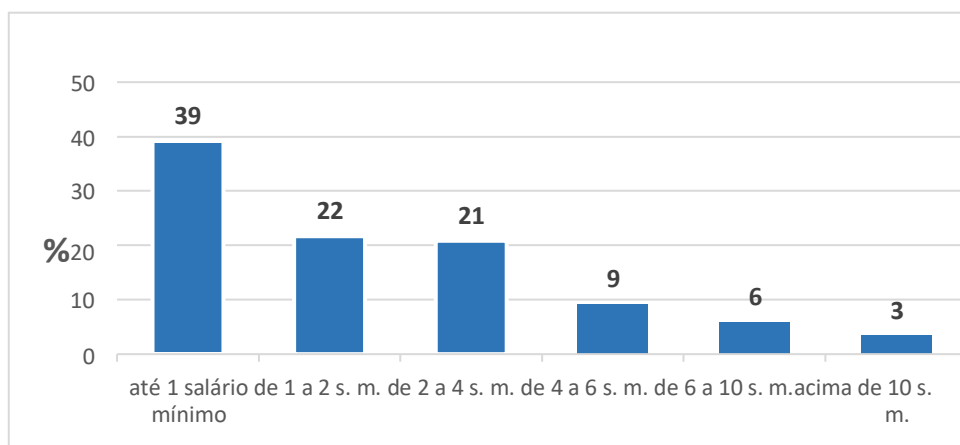
Figura 46 - Caracterização por idade



Fonte: Elaborado pela autora.

As faixas de rendimento familiar dos entrevistados apresentam os seguintes resultados: recebem até um salário mínimo um total de 39% dos entrevistados; de um a dois, 22%; de dois a quatro, somou-se um total de 21%; recebem de quatro a seis um total de 9%; de seis a dez salários mínimos, somou-se um total de 6%; e acima de 10 salários mínimos, representou-se um total de 3% dos entrevistados.

Figura 47 - Quanto ao rendimento familiar



Fonte: elaborado pela autora.

Observa-se que, em relação à idade e ao rendimento familiar, não houve preocupação com a proporcionalidade, tendo em vista que a realidade financeira dos moradores de Cáceres tender-se-ia a refletir no resultado da pesquisa, na qual 61% dos entrevistados têm rendimento familiar menor do que dois salários mínimos e o destaque para os poucos maiores salários fica por conta dos proprietários de comércio.

No contexto geral, as opiniões dos entrevistados mostram que, quanto às condições de trafegabilidade na área central da cidade de Cáceres, para os comerciantes e moradores da área central, predominou o posicionamento ruim/péssimo. Já as pessoas que circulam na área central condisseram como irregular.

O principal problema hoje, no trânsito na área central da cidade, de acordo com o que os comerciantes e moradores definiram, são ruas estreitas, falta de estacionamento e comportamento dos motoristas. Já para as pessoas que circulam no centro da cidade, a reclamação é quanto às ruas estreitas, falta de estacionamento, falta de sinalização e comportamento dos motoristas.

Foram mencionadas algumas sugestões para resolver o problema do trânsito na área central da cidade. A maioria dos comerciantes e moradores sugeriu a criação de locais próprios para estacionamento e educação no trânsito. As pessoas que circulam sugerem a educação no trânsito. No que se refere ao posicionamento quanto a transformar parte da área central da cidade em calçada, nas categorias entrevistadas, predominou o “sim”.

Os comerciantes que concordam com a transformação da área central em calçada opinam, em sua maioria, que melhoraria o deslocamento, o que seria ótimo para cidade. Para as pessoas que circulam pela área central da cidade, 20% mencionaram que prejudicaria o fluxo dos comércios.

Quanto aos tipos de modalidade de locomoção mais utilizados pelos entrevistados em suas atividades diárias, para os comerciantes e moradores, predominam as motos, seguidas pelos carros. Para as pessoas que circulam, segue-se a seguinte ordem: carro, moto e bicicleta.

Ao tratar da periodicidade para o fechamento das vias em estudo para a circulação de veículos motorizados, observou-se, na primeira entrevista, que predominou o número de 42,15% com opiniões contrárias ao fechamento das vias

para o calçadão. Já um total de 39,67% opinou para que o fechamento dessas vias seja feito diariamente. Desses entrevistados, 14,88% opinaram para o fechamento só nos fins de semana e, para fechamento só aos domingos e feriados, um total de 3,31%. Na segunda entrevista, 47,66% opinaram que não se deveria fechar as vias, 17,97% que se deveria fechar só nos finais de semana, sendo só nos domingos e feriados uma opção para um total de 14,84% e, para manter o fechamento diariamente, somou-se um total de 17,96%. O total dos que não quiseram opinar foi de 1,56% dos entrevistados.

Concluindo o resultado das entrevistas realizadas, chega-se à seguinte conclusão: somando-se o total de entrevistados da primeira pesquisa com os comerciantes, proprietários, residentes, inquilinos e funcionários, quanto aos que não concordam em transformar essas vias em área de calçadão, obteve-se um total de 42,15% e, quando somaram-se os que concordam com a implementação do calçadão, mesmo que por períodos distintos, conforme apresentado, somou-se um total de 57,86% das opiniões.

Já nos resultados da segunda entrevista, que foi realizada com os transeuntes, obteve-se o total de 47,66% que opinaram para o não fechamento das vias para calçadão e, quando se somaram os resultados dos demais que concordam com o fechamento das vias para a implementação do calçadão, mesmo que por períodos distintos, obteve-se um total de 50,78% das sugestões.

Conclui-se, ao final dessa pesquisa, que, de acordo com a opinião dos entrevistados, houve pouca diferença entre as entrevistas, resultando, assim, de acordo com o número de pessoas que concordam com o fechamento, mesmo que por períodos distintos, que poderá sim ser efetuada a implementação do calçadão. Diante dos resultados, essa implementação poderá ser gradativa, podendo iniciar pelo fechamento parcial das áreas, por exemplo, fechar as vias por períodos, por partes, e, de acordo com a aceitação da população, tal mudança poderá se tornar definitiva futuramente, e a área proposta pode ser fechada e implementada como calçadão diariamente.

A implantação de calçadões é uma forma de manter a cultura do patrimônio arquitetônico preservada para cidades e centros históricos. Assim, também como proposta para a cidade de Cáceres, será possível, desse modo, manter a preservação da área, restaurá-la e revitalizá-la, trazendo um novo valor social e melhorando suas

funções, através dos espaços livres e dos monumentos. Tal mudança só tem a contribuir e valorizar as características locais, colaborando para um novo visual para o ambiente, de modo que, ao caminhar pelas ruas, as pessoas se sentirão livres para circular, criando uma imagem e um sentido único de liberdade.

4.3 Propostas atuais para a revitalização da área central de Cáceres-MT

É através do conhecimento do local em que se vive que cada um dos cidadãos pode buscar o entendimento de como a cidade foi construída, para atender a determinados objetivos ou funções e, através disso, reformulá-los, a fim de adequá-los ao ambiente urbano, para, assim, poder atender às novas demandas do Plano Diretor do município de Cáceres-MT (PDD, 2010), podendo, desse modo, observar o que há de mais relevante e, mais que isso, saber qual a importância de cada bem, seja pelas suas edificações ou pelas formas com as quais se interligam para a constituição da história e cultura do local em que se vive. A forma de acesso à história local que as futuras gerações poderão ter é através da preservação, como aponta o Plano Diretor (2010) do município de Cáceres:

A evolução e estrutura de Cáceres, é o resultado da dialética articulação entre as características do meio físico com o modo de produção geral e as tecnologias que o mesmo vai incorporando em suas atividades. A área urbana, iniciada às margens de um rio de planície, ponto longínquo de navegação até o Oceano, nos auxiliam a entender suas origens e estrutura, onde o "centro" urbano original nas margens do rio e pelo mesmo delimitado, vai ficando cada vez mais afastado dos bairros, deixando de ser o centro para tornar-se um dos limites da área urbana, mudança ocorrida devido as novas tecnologias de produção e de transporte. A navegação a vapor deixou de ser o elo único da área urbana com os grandes mercados, sendo substituída pelo o transporte automotriz, com os novos eixos de transporte terrestre, a ponte sobre o Paraguai, etc. e assim, alterando a estrutura, o formato da cidade (CÁCERES, 2010).

Todas as adequações nesses locais devem ser feitas de forma que não se modifiquem as estruturas do patrimônio, buscando alternativas viáveis que possam trazer benefícios, atendendo, assim, às necessidades da população e do comércio em geral, pensando, principalmente, no conforto e na acessibilidade.

O estudo sobre a restrição ao automóvel na área central da cidade de Cáceres deu-se devido à capacidade viária não suportar a demanda de modo a evitar

congestionamentos, e essa área destinada às alterações trata-se de uma área tombada pelo Patrimônio Histórico.

Já em relação ao centro da cidade, o que se pode observar é a irregularidade na construção das calçadas, conforme a legislação vigente, uma vez que não atendem às medidas recomendadas e não permitem o perfeito deslocamento das pessoas, como apresentado na Figura 48.

Figura 48 - Calçada estreita na Rua Coronel Farias



Fonte: Autora.

Tanto as ruas quanto as calçadas são estreitas. Além disso, o poste toma conta das calçadas em algumas ruas da cidade. A Figura 48 mostra esse problema na Rua Coronel Farias. Essa disposição é reflexo do passado e traz à tona problemáticas de fluidez no trânsito. As ruas não foram projetadas para suportar a grande circulação de pessoas, seja a pé, com automóvel, moto ou bicicleta, por isso, observa-se que os ciclistas, muitas vezes, utilizam as calçadas como alternativa de via.

A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) nº 9050/2004 (ABNT, 2015) que trata de: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, em todo o seu item 6 (acessos a circulação), trata das condições de construção e manutenção de calçadas e passeios, bem como as características geométricas, de acessibilidade e urbanísticas, além das medidas recomendadas e suas dimensões: Se a calçada tiver até 2 metros de largura, terá que ser dividida em 2 faixas paralelas. Se o passeio

público tiver mais de 2 metros, então é preciso que tenha 3 faixas (PMUC, 2019, p. 227).

Assim, pode-se concluir que o trânsito nessa área vem acontecendo de forma caótica, causando vários transtornos. Partindo dessa conclusão, tal constatação motivou a realização desta pesquisa, que tem como proposta a transformação da parte central da cidade em ruas com circulação apenas de pedestres.

A área destinada a se tornar calçada será parte das ruas da região central da cidade, localizadas nas proximidades da Praça Barão do Rio Branco, tendo como parte a margem esquerda do Rio Paraguai: ruas Beira Rio, Professor Rizzo, Coronel Faria, Alameda Corbelino, Antônio Maria, Coronel José Dulce, Marechal Deodoro e Comandante Baulduino.

Como proposto, além de transfigurar parte dessas ruas para pedestres, também se sugere, como alternativa, converter em estacionamento público a área da SICMATUR. A SICMATUR está localizada na Rua Riachuelo, nº 1, Bairro Cavalhada. O ponto inicial proposto fica na parte da área de eventos e shows, um local de fácil e rápido acesso até a área central da cidade, como se pode observar na Figura 49.

Figura 49 - Área da SICMATUR



Fonte: Autora.

A rua Professor Rizzo, partindo da SICMATUR, faz cruzamento com a 13 de Junho, frente à Orla do Porto, com a Praça Barão do Rio Branco, e segue até o cruzamento das ruas João Pessoa e Coronel Farias, início da rua que fica já na Praça

Barão do Rio Branco, medindo 265,25m de extensão, com largura variando entre 9,54m e 4,13m.

É nesse local que ocorrem vários eventos, como o Festival Internacional de Pesca Esportiva (FIPE), shows, entre outros. Fica em frente ao rio Paraguai e à praia do Daveron. Estão situadas, nessa rua, lanchonetes, casas de venda de materiais e utensílios para pesca e a Marinha do Brasil - Agência Fluvial de Cáceres. Na Figura 50, dá-se o início do ponto SICMATUR até a esquina em frente à Orla do Porto, com o prédio da Marinha, esquina com a Praça Barão do Rio Branco.

Figura 50 - A e B: início do ponto da SICMATUR até a esquina em frente à orla do porto com o prédio da marinha, esquina com a praça Barão do Rio Branco



Fonte: Autora.

Nesse trecho, os pedestres poderão caminhar, exercitar-se e, ao mesmo tempo, contemplar as belas paisagens à beira do rio Paraguai, espaço conhecido como Orla do Porto. Além de usufruir dos benefícios de circular em uma larga calçada, poderão contar com o espaço da rua, agora longe dos automóveis. Essa disposição harmoniza o ambiente, tornando-o mais agradável tanto no quesito visual, quanto de circulação.

Já a Coronel Farias, conforme Figura 51, inicia-se no cruzamento da Praça Barão do Rio Branco, extensão da Rua João Pessoa, e vai até o cruzamento da Seis de Outubro. O trecho mede 280,53m de extensão, com largura de 4,93m, medindo a mesma largura em pontos diferentes.

Figura 51 - Rua Coronel Farias



Fonte: Autora.

Nessa rua, há vários tipos de comércios, como lojas de roupas e de calçados, relojoarias, lanchonetes, restaurantes, sorveterias, entre outros.

Observa-se que, nessa rua, as calçadas são bem estreitas se comparadas às demais em estudo, sendo uma rua que concentra vários estabelecimentos fechados, postos à venda ou para alugar. Nos últimos anos, foram fechadas lojas como a City Lar, uma loja de variedades que vendia produtos a partir de \$2,50, o que levou também a uma rua com pouco movimento no comércio, conforme mostra a Figura 52.

Figura 52 - Comércio fechado na Rua Coronel Farias



Fonte: Autora.

A Rua Comandante Balduino, Figura 53, inicia-se no cruzamento da João Pessoa com a Praça Barão do Rio Branco e vai até o cruzamento com a Seis de Outubro. A área proposta de calçada mede 288,33m de extensão, com largura variando entre 6,12m e 6,19m.

Figura 53 - Rua Comandante Balduino



Fonte: Autora.

Nessa rua, Figura 53, há vários tipos de comércios, uma agência da Caixa Econômica Federal (na esquina com a João Pessoa), relojarias, uma agência do Banco Itaú, casa lotérica, lanchonetes, restaurantes, lojas de roupas, calçados, variedades, farmácias, etc.

Já a Coronel José Dulce, Figura 54, inicia-se no cruzamento da General Osório e vai até o cruzamento com a Coronel Farias, que chega até as margens do rio Paraguai, medindo 355,86m de extensão e com largura variando de 5,82m, ponto que inicia na esquina em frente à Câmara Municipal, e com 10,20m já na última esquina, que se dá no cruzamento com a Coronel Farias.

Figura 54 - Rua Coronel José Dulce, cruzamento com a General Osório



Fonte: Autora.

No início da Rua Coronel José Dulce, esquina com a General Osório, está situado, à direita, o atual prédio da Câmara Municipal e, à esquerda, o antigo prédio da Câmara Municipal, ambos pertencentes ao patrimônio histórico. Nessa rua, concentra-se grande parte das instituições financeiras, como as agências do banco

do Brasil, Bradesco e Santander, entre outros tipos de comércios, como restaurantes, farmácias, relojoarias, lanchonetes, lojas de informática, floriculturas, lojas de roupas, calçados e variedades. É nessa rua, Figura 54, que se concentram três estacionamentos: um privativo do Banco Bradesco, que fica situado ao lado da agência; um rotativo, que fica em frente à agência do Banco do Brasil; e também um outro privativo, que fica próximo à floricultura Joia Viva.

A Rua Antônio Maria, Figura 55, inicia-se no cruzamento com a General Osório e vai até o seu final, que é o cruzamento com a Comandante Balduino, medindo 163,12m de extensão e com largura de 6,49m.

Figura 55 - Rua Antônio Maria



Fonte: Autora.

O prédio antigo da Câmara Municipal pega parte dessa rua, Figura 55, que faz esquina com a Coronel José Dulce e fica em frente à Rua General Osório, onde se concentram também residências, lojas de variedades, um escritório de contabilidade que conta com um estacionamento privativo, o prédio do centro de cultura municipal e uma joalheria, ambos que fazem esquina com a Comandante Balduino, entre outros.

A Marechal Deodoro, Figura 56, tem seu início com a General Osório e seu final se dá no cruzamento com as ruas Coronel Faria e Alameda Coberlino, medindo 370,13m de extensão e com largura de 6,74m.

Figura 56 - Rua Marechal Deodoro



Fonte: Autora.

Nessa via, concentram-se vários tipos de comércio, como a agência do Banco da Amazônia e as Lojas Americanas. Recentemente, foi restaurado o prédio onde funciona o Ganha Tempo, local onde as pessoas buscam por serviços, como emissão de documentos, atendimento de órgãos do Departamento de Trânsito - DETRAN, Perícia Oficial e Identificação Técnica - POLITEC, Secretaria de Estado da Fazenda - SEFAZ, Programa de Proteção e Defesa do Consumidor - PROCON e o Centro dos Dirigentes Lojistas – CDL. Nessa via, Figura 56, Figura 56 existem residências, lojas de roupas e calçados, lanchonetes, entre outros.

A Alameda Coberlino, Figura 57, inicia-se no final da Marechal Deodoro e termina no cruzamento e final da Seis de Outubro. Ambas ficam bem às margens do

rio Paraguai, com trecho proposto para calçada medindo 92,70m de extensão e com largura variando de 6,99m a 9,08m.

Figura 57 - Rua Alameda Coberlino



Fonte: Autora.

É uma rua com pouca movimentação, como se observa pela Figura 57. Desde o início até o fim, possui pouco comércio e apenas algumas residências. Parte fica às margens do rio Paraguai, servindo como estacionamento à sombra das árvores.

Já a Beira Rio, Figura 58, é uma extensão da Alameda Coberlino, no final do cruzamento com a Rua Seis de Outubro, bem às margens do rio Paraguai, medindo, em toda sua extensão, 103,00m de comprimento, com largura variando até 7,03m.

Figura 58 - Rua Beira Rio, extensão com a Alameda Coberlino



Fonte: Autora.

Essa via apresenta pouca movimentação de veículos, uma vez que não há comércio na mesma, sendo mais usada para estacionamento de carros, embaixo das árvores, apesar da bela paisagem próxima ao rio Paraguai.

Como se pode observar nas Figuras 57 e 58, em parte dessas vias que estão na proposta de serem transformadas em calçadão (Alameda Coberlino e Beira Rio), não há concentração de comércios ou residências e também não se apresenta grande fluxo de movimento de carros.

Pode-se notar que parte das mesmas já serve como estacionamento e o que se propõe é transformar essas duas ruas em estacionamentos públicos, onde será possível deixar os carros estacionados, entrando pela Rua Seis de Outubro e tendo acesso a pé pelo Calçadão da Marechal Deodoro com a Coronel Farias, com acesso também às demais ruas, como a Coronel José Dulce, o que é muito perto do acesso ao comércio em geral da área central da cidade e de alguns bancos, lojas, etc.

Já se prevê que, com a transformação da área proposta em calçadão, serão extintos seis estacionamentos que estão concentrados nessa área central da cidade, os quais ficam situados nas ruas Coronel José Dulce, Figura 54; Comandante Balduino, Figura 53; Antônio Maria, Figura 55; e Marechal Deodoro, Figura 56.

Figura 59 - Estacionamentos localizados na Rua Coronel José Dulce



Fonte: Autora.

A Figura 59-A apresenta um estacionamento privativo da agência do Banco Bradesco, que tem capacidade para 22 carros. Nessa mesma rua, em frente à agência do Banco do Brasil, conforme Figura 59-B, fazendo fundo com a Antônio Maria, fica um outro estacionamento rotativo, com capacidade para 16 carros. Seguindo nessa mesma rua, Figura 59-C, está localizado um estacionamento privativo, que fica ao lado da floricultura Joia Viva, o qual funciona com pagamento mensal entre os comerciantes, para guardarem seus carros e motos, com capacidade para até 15 veículos. Todos serão extintos com a transformação dessa área em calçadão.

Figura 60 - Estacionamento localizado na Rua Comandante Balduino



Fonte: Autora.

A Figura 60 apresenta um estacionamento privativo com capacidade para 9 carros na área coberta e, na lateral área sem cobertura, tem capacidade para mais 9 carros e que também será extinto com a proposta de transformar essa área em rua de pedestres.

Figura 61 - Estacionamento localizado na rua Antônio Maria



Fonte: Autora.

A Figura 61 mostra um estacionamento privativo pertencente ao Escritório C&L Contabilidade, usado para atender a clientes, com capacidade para até 8 automóveis.

Figura 62 - Estacionamento localizado na Rua Marechal Deodoro



Fonte: Autora.

A Figura 62 traz um estacionamento rotativo que fica situado na Rua Marechal Deodoro, ao lado da agência do Banco Itaú, com capacidade para até 15 automóveis.

Conforme a proposta em transformar parte dessas ruas da área central da cidade em calçadão, serão perdidos esses seis estacionamentos, além dos espaços das ruas que serão fechadas para o calçadão, nas quais, também, automaticamente, perder-se-ão espaços das vias, que serviam como estacionamentos. A proposta é transformar em estacionamento uma parte da área da SICMATUR, sugerindo, em vez de calçadões, transformar em estacionamento a Rua Alameda Coberlino, Figura 57, apenas do lado esquerdo da via, para ter espaço suficiente para os carros entrarem e saírem, e parte da Beira Rio, Figura 58, que fica nas proximidades do rio Paraguai e onde não há movimentação de veículos. O que se vê hoje nela praticamente são carros estacionados junto à sombra das árvores.

Hoje, conta-se com os estacionamentos, durante o dia, no calçadão da Praça Barão do Rio Branco, Figura 63, laterais direita e esquerda, e em frente à Catedral.

Figura 63 - Estacionamento durante o dia no calçadão da praça Barão do Rio Branco



Fonte: Autora.

Na Figura 64, tem-se a praça Barão do Rio Branco e a rua Treze de Junho, à direita, que é transformada em calçadão das 16h às 0h e, após esse horário, é aberta ao trânsito. Na Figura 64 A, B e C, têm-se as laterais direita e esquerda da catedral São Luiz de Cáceres, bem como sua vista de frente.

Propõe-se também, aos órgãos competentes, aumentar o número de vagas para prioritários, como idosos e deficientes, uma vez que, quando questionados, nas entrevistas, sobre a questão da distância para estacionar nos estacionamentos propostos e as dificuldades de locomoção dos mesmos até a área central, sugeriu-se que seria interessante demarcar uma maior parte para essa classe prioritária, incluindo, nas prioridades, gestantes e pessoas com criança de colo.

Pelos resultados da pesquisa realizada sobre trafegabilidade na área central da cidade de Cáceres e os conflitos de trânsito ali presenciados, propõe-se o fechamento à circulação de veículos em oito vias dessa área, permitindo-se apenas a circulação de pedestres e ciclistas.

Ressalta-se que, para o usuário ir a pé do estacionamento proposto até o centro da cidade, a distância vai depender da atividade ou do tipo de serviços que ele irá buscar.

Goto (2000), depois de várias análises de conceituações, chegou à conclusão de que a acessibilidade é a facilidade que as pessoas têm de chegar a um determinado local. Para chegar a esse critério e ter uma análise, levou-se em consideração o grau de detalhamento do objeto de estudo, de acordo com a realidade representada.

Figura 64 - A, B e C: lateral direita, esquerda e frente da catedral



Fonte: Autora.

Nesse 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, mostrado na Tabela 2

Pela análise das metragens apresentadas, verifica-se que a distância a percorrer não ultrapassa 663,59m de extensão, uma distância acessível aos pedestres até os locais descritos.

Na pesquisa realizada, quatro propostas são apresentadas quanto ao fechamento de parte das vias selecionadas para a circulação de veículos motorizados:

- a) Fechamento definitivo (diariamente);
- b) Fechamento aos finais de semana;
- c) Fechamento nos domingos e feriados;

d) Não deveria fechar.

Tabela 2 - Distância entre o estacionamento proposto na SICMATUR e alguns estabelecimentos localizados na área que está proposta para calçada

ESTABELECIAMENTO	LOCAL	DISTÂNCIA
Até a Marinha	Praça Barão	194,55m
Ag. Banco Sicredi	Praça Barão	349,87m
Ag. da Caixa Econômica	Rua João Pessoa	426,86m
Ag. Banco Bradesco	Rua Coronel José Dulce	521,04m
Ag. Banco do Brasil	Rua Coronel José Dulce	545,05m
Loja Avenida	Rua Comandante Balduino	551,48m
Lojas Americanas	Rua Marechal Deodoro	663,59m

Fonte: elaborado pela autora.

Para realizar um fechamento definitivo, medida a longo prazo, utilizar-se-iam 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).

A lei Nº 1.946/2005 (CÁCERES, 2005), vigente até a aprovação de nova legislação, proposta pelo PMUC, dispõe sobre a regulamentação de carga e descarga de veículos utilitários de médio e grande porte na área central da cidade, sendo esses os veículos que atendem ao comércio e residências nos locais (serviços de bens e valores bancários, coleta de lixo, manutenção de emergência de públicos e privados e de serviços de socorro).

Para os demais tipos de fechamento, que são medidas de curto prazo, utilizar-se-iam cavaletes, como já é feito na praça Barão do Rio Branco, conforme Figura 65, seguindo exemplos utilizados em outras cidades ou das próprias atividades comerciais propostas, onde barracas, cadeiras, vasos de plantas, etc. impediriam a circulação dos veículos, conforme demonstra-se na Figura 65 (B e C).

Para Bell e Jayne (2005), a presença desses espaços de consumo na cidade é, sobretudo, essencial em centros históricos, que são locais que se tornam, para a cidade, de grande importância, por serem espaços especiais, de cunho econômico e cultural. As ruas de pedestres deixam a área livre da poluição dos veículos automotores, da poluição sonora, e mantêm esse ambiente, que é patrimônio histórico, preservado (SEBASTIÃO, 2010 *apud* BELL; JAYNE, 2005, p. 17).

Figura 65 - A, B e C: modelos de barreiras móveis ("*bollards*") para restrição de tráfego de veículos



Fonte: Autora; http://bloquer.com.br/bollards_certificados/; <https://cbncuritiba.com/xv-de-novembro-prefeitura-3/>, respectivamente.

Conforme propõe o PMUC (2019), independentemente dos dias ou períodos de fechamento das vias centrais da cidade, essas só serão efetivamente transformadas em calçadão ou rua de pedestres se houver uma consistente revitalização das ruas e calçadas. Uma forma de fazer alavancar a atividade comercial é trazer atividades que atraem a população e, assim, revigorar o comércio e torná-lo atrativo, sendo várias as atividades que poderão ser inseridas nesse projeto e que irão contribuir para os comerciantes inseridos nessa área central da cidade, que, se transformadas em calçadão, poderão contar com vários atrativos para a população:

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 (PMUC, 2019, p. 308-309).

Dentre esses, já se veem 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 apresentar projetos culturais, gastronômicos, esportivos, entre outros para essa área central, sejam eles permanentes, temporários, ocasionais ou periódicos, a serem realizados no calçadão, nos períodos diurno e noturno, visando a incrementar o comércio e os serviços da região central da cidade, incentivando o turismo pelo centro histórico e oferecendo outras opções de esporte, cultura e lazer aos turistas e, principalmente, aos munícipes (PMUC, 2019).

Assim, para essa implantação, será necessário um estudo mais amplo, que envolva economia, desenvolvimento, educação, saúde, infraestrutura, entre outros temas, buscando a interdisciplinaridade e objetivando não só à melhoria do tráfego na área central de Cáceres, mas buscando um outro significado contribuindo para atrair negócios comerciais e melhorar a qualidade dos espaços e a imagem da cidade. As ruas de pedestres resgatam e mantêm a vitalidade do centro da cidade e, em consequência, trazem uma melhor qualidade de vida e lazer à população.

O projeto costuma ser simples: procura-se fazer o nivelamento da rua com a calçada, mas buscando manter, principalmente, as características do desenho existente, podendo, assim, manter viva a preservação, estando a área proposta para essa implementação na cidade de Cáceres inserida em uma área tombada como patrimônio histórico, sendo fundamental preservar a cultura (JANUZZI, 2006).

Na presente dissertação são apresentadas propostas de implementação de calçadão nas vias: rua Coronel Farias, Comandante Balduino, Orla Mário Corrêa (rua que faz frente com a praça Barão do Rio Branco), conforme consta no CD ROM anexo ao trabalho.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer dessa pesquisa e através de várias leituras, com base nas referências dos autores, notou-se que, na cidade de Cáceres, assim como em várias outras cidades de médio e grande porte, as medidas de restrição ao trânsito têm sido aplicadas em áreas urbanas. Porém, verifica-se uma resistência à sua implementação, assim como apontam diversas pesquisas de cidades do nosso país, provavelmente pela falta de respaldo técnico para uma tomada de decisão fundamentada e porque seus impactos não são bem compreendidos pelos usuários e poder público, sendo que a implementação final depende deste, a Prefeitura Municipal, que deve fazê-lo através de audiências públicas e, de acordo com as pesquisas e por meio de análises, fazer com que a proposta seja concretizada pela maioria, cabendo aos órgãos competentes municipais fazer com que se cumpra e valha a vontade da população, que busca por melhorias no trânsito, com mais acessibilidade e segurança.

Observa-se que o planejamento urbano não é e nunca foi objetivo dos gestores, portanto, o planejamento adequado tem que ser elaborado e construído por quem está na gestão, em conjunto com a população e, quando elaborados e planejados esses projetos que beneficiam a cidade e a população, sempre há conflitos entre a elaboração e a execução das ações voltadas ao planejamento urbano e ao uso e ocupação dos espaços públicos.

Assim, foram apresentadas propostas de curto, médio e longo prazo para o funcionamento do calçadão: fechamento definitivo (diariamente); fechamento nos finais de semana; fechamento nos domingos e feriados. Isso poderá ser totalmente viável para ser implementado na cidade de Cáceres, conforme apresentados vários exemplos bem-sucedidos em diversos tipos e tamanhos de cidades.

Com este estudo, espera-se contribuir com a apresentação de uma ferramenta para identificar a tendência das alterações causadas aos diversos usuários das vias da área central de Cáceres, motivadas por políticas de trânsito. Entretanto, este trabalho é apenas o início dos estudos dos impactos que podem ser causados pelas medidas de restrição. É necessário o desenvolvimento de estudos mais aprofundados sobre as vantagens e desvantagens da utilização dessas medidas.

A proposta buscou enfatizar a importância da prioridade aos pedestres e ciclistas, como o livre acesso à circulação, podendo, assim, buscar o interesse desse público em frequentar essa área central da cidade. Uma vez que se torne atrativa, virão pessoas de outros bairros e das periferias, que ainda não têm o costume de frequentar esse local, seja para comprar, para se relacionar com outras pessoas, passear ou trabalhar, o que irá contribuir muito para o movimento do comércio, aumentando as possibilidades de vendas.

Avaliou-se se há tendência de melhora ou piora de algumas variáveis, como acessibilidade, fluidez, segurança, custo e qualidade ambiental, com a implementação das medidas de restrição. Através dos resultados pesquisados, possibilitou-se identificar como cada ator pode ser afetado com a implementação das medidas de restrição. Através deste estudo, espera-se contribuir com a apresentação de uma ferramenta para identificar a tendência das alterações causadas aos diversos usuários das vias, e que deverá ser motivada pelas políticas de trânsito.

Conclui-se que as propostas apresentadas para o reordenamento do trânsito na área central de Cáceres/MT buscam melhorar a trafegabilidade na área central da cidade, com o objetivo de transformá-la em calçada, com ampliação de vagas para estacionar. Espera-se que, com essa proposta, os comerciantes dessas áreas façam sua parte de fazer com que seu comércio atraia o público, principalmente os comerciantes da Rua Coronel Farias, que já reclamam do pouco movimento naquela via. Isso será também uma forma de criar novas expectativas para os sujeitos que ali se encontram e, assim, trazer resultados positivos, pois as pessoas gostam do que lhes chama a atenção e do que lhes ofereça qualidade e, ao mesmo tempo, atenda às suas necessidades.

Diante dos resultados apresentados, enfatiza-se que, mesmo com a aprovação da população quanto à implementação do calçada na área central da cidade de Cáceres, caberá ao poder público responsável fazer valer e atender aos anseios da população, considerando que, muitas vezes, uma proposta é apresentada e aprovada através de audiências públicas, mas os órgãos deixam a desejar, abstendo-se de concluir o projeto ou prolongando-o por vários anos. Assim, como já foi apresentada a proposta do Plano de Mobilidade Urbana da cidade de Cáceres ao poder público municipal, a presente proposta de implementação de calçada na área central da cidade de Cáceres está inserida, constando como pauta.

Os anseios da população são que, a partir do momento em que as propostas forem votadas e aceitas, através das audiências públicas, sejam também aprovadas e implantadas, cabendo à administração municipal adotar medidas de monitoramento constante, como limpeza, manutenção da estrutura, segurança, controle das questões sociais que envolvem os moradores de rua e dos ambientes, juntamente com fiscalização constante para manter o local seguro para os pedestres e ciclistas, além do comércio local.

É de suma importância que, na gestão, estejam integrados o poder público, a iniciativa privada e a sociedade civil, a fim de buscar garantir a boa qualidade desses espaços.

Por fim, ressalta-se que este trabalho ainda não se completou aqui e que seus resultados têm o caráter de gerar discussões pertinentes para a construção de políticas voltadas para infraestrutura, buscando desenvolvimento administrado e planejado, com base em estudos, assim como novas pesquisas surgirão e serão necessárias para adaptar as novas realidades e necessidades que vierem a surgir, até porque as necessidades de buscar melhorias nas cidades são constantes para atender aos anseios da população e do comércio em geral.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRÉS, L. P. **Embarcações do Maranhão**. Unesco, 1998.

AZEVEDO, D. **A urbanização Mato-grossense**: uma reflexão a partir da relação Urbano – Rural. Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina – 20 a 26 de março de 2005 – Universidade de São Paulo.

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

BRAIDA, F. **Cultura e comunicação nos calçadões dos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires**: a vitalidade das ruas em tempos de descentralização urbana. 2012. Disponível em: <http://www.ppgau.ufba.br/urbicentros/2012/ST173.pdf>. Acesso em: abril de 2018

BRAGA, A. M. C. **Padre Cícero**: sociologia de um padre antropólogo de um santo. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-graduação em Antropologia Social, Universidade Federal do Rio do Sul, Porto Alegre, 2007.

BRAGA, R. M. **O espaço geográfico**: um esforço de definição. GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, Nº 22, 2007.

BRAND, P. El significado social de la movilidad. In: DÁVILA, J. D. (Org.). **Movilidad urbana y pobreza**: Aprendizajes de Medellín y Soacha, Colombia. Londres: DPU, UCL y Universidad Nacional de Colombia, 2012.

BONDUKI, N. **Intervenções urbanas na recuperação de centros históricos**. Brasília, DF: Iphan / Programa Monumenta, 2010. 376 p.

BRASIL. **Cartilha de Moderação de Tráfego Medidas para a Humanização da cidade**, Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. 2001

_____. **Lei nº 9.503**, de 23 de setembro de 1997. Diário Oficial da União. Imprensa Nacional. Brasília. DF, nº184.

_____. **Lei nº 10.257**. De 10 de julho de 2017. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm. Acesso em 08 abr. 2018.

_____. **Orçamento da União exercício financeiro 2012**: orçamento fiscal e da seguridade social. v. IV. Brasília: Ministério do Planejamento, 2012. Disponível em: . Acesso em 27 mar. 2019.

_____. Ministério das Cidades. 2012. **Caderno PlanMob**: para orientação aos órgãos gestores municipais na elaboração dos Planos Diretores de Mobilidade Urbana. Brasília.

_____. Ministério das Cidades. 2001. **Construindo uma Cidade Acessível**. Caderno 2. Brasília. (b).

_____. **Lei nº 12.587**. De 3 de janeiro de 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587. Acesso em 08 abr. 2018.

_____. Ministério das Cidades. **Caderno PlanMob**: construindo a cidade sustentável. Desenvolvimento do guia PlanMob para orientação aos órgãos gestores municipais na elaboração dos planos diretores de mobilidade urbana. Brasília: Ministério das Cidades, 2005.

CÁCERES. **Código Ambiental de Cáceres**. Decreto nº 76 de 13/02/2015. Sistema Municipal do Meio Ambiente (SIMMA). Política Municipal do Meio Ambiente (2010). Cáceres, 30 junho de 2016.

_____. **Termo de Convênio nº 001/2017/PGM**. Convênio que entre si celebram o Município de Cáceres-MT e a Fundação de Apoio ao Ensino Superior Público Estadual, tendo como interveniente/anuente a Universidade do Estado de Mato Grosso. Cáceres: Procuradoria Geral do Município, 2010/2017.

CARLOS, A. F. A. **Urbanização e mundialização**: estudos sobre a metrópole, Carreras (orgs.), - São Paulo; Contexto 2005.

_____. **O espaço urbano**: novos escritos sobre a cidade. São Paulo: Labur Edições, 2007.

CARMO, J. A. **O comércio no arranjo produtivo local calçadista de Franca (SP)** Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-graduação em Geografia Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (2012).

CARVALHO, C. H. R.; PEREIRA, R. H. M. **Efeitos da variação da tarifa e da renda da população sobre a demanda de transporte público coletivo urbano no Brasil**. Texto para discussão 1595. Brasília: Ipea 2011.

CORRÊA, R. L. O Espaço, Espaço Geográfico: algumas considerações. In: SANTOS, Milton (org.). In: FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. **Transporte público urbano**. São Carlos: Rima, 2001.

_____. **O Espaço Urbano**. 4. ed. São Paulo: Átila, 2003.

_____. **O Espaço Urbano**. 4. ed. São Paulo: Átila, 2007.

CORRÊA, R. L. O Espaço, Espaço Geográfico: algumas considerações. In: SANTOS, Milton (org.). **Transporte público urbano**. São Carlos: Rima, 2006.

CASSIRER, E. **A filosofia das formas simbólicas**. vol.1. A linguagem. São Paulo, 2001.

COSTA, F. R; ROCHA, M. M. **Geografia**: conceitos e paradigmas – apontamentos preliminares. PR, v. 1, n. 2, p. 25 -56, 2º sem., 2010.

CRUZ, M. M. L. **Avaliação dos impactos de restrições ao trânsito de veículos**. Universidade Estadual de Campinas, 2006.

DÀVILA, J. D. **Movilidad urbana y pobreza**: Aprendizajes de Medellín y Soacha, Colombia. Londres: DPU, UCL y Universidad Nacional de Colombia, 2012.

Dicionário: **Aurélio de língua portuguesa** 1.654 p. (2018).

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

_____. **Cáceres**: Capital Regional no contexto de Mato Grosso. Tese (Doutorado em Geografia) -Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2014.

FERREIRA, E. **Cáceres**: capital regional no contexto de Mato Grosso. Tese (Doutorado em Geografia).

FERREIRA, J. C. V. **Mato Grosso e seus municípios**. Cuiabá: Editora Buriti, 2001.

FERRAZ, A. C. P. **Transporte urbano**. Editora Rima, 2012

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. **Transporte público urbano**. São Carlos: RIMa, 2004.

FONSECA, J. J. S. **Metodologia da pesquisa científica**. Apostila. Fortaleza: UEC, 2012.

GIL, A. C. Como **Elaborar projetos de pesquisa**. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2007.

GAKENHEIMER, R. **Urban mobility in the developing world**. Transportation Research, Part A, n. 33, p. 671-689, 1999.PDF (Traduzido).

GOMES, M. T. S. **O processo de reestruturação produtiva em cidades médias do Oeste Paulista**: Araçatuba, Birigui, Marília, Presidente Prudente e São José do Rio Preto. Tese (doutorado) 2007. Faculdade de Filosofia, Letras, Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo.

GOMIDE, A. A.; GALINDO, E. P. A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. **Estudos Avançados**, vol. 27, São Paulo, 2013.

GOTO, M. **Uma análise de acessibilidade sob a ótica da equidade** – O caso da região metropolitana de Belém. São Carlos, S.P. – Brasil, 2000, 77p. Dissertação de M Sc. Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos.

HASS-KLAU, C. **Tráfego pedestre e da cidade**. Disponível em <<http://worldcat.org/isbn/1852931213>> Acesso em 30 mar. 2019.

HALL, S. Representations. **Cultural Representations and. Signifying Practices**.1997

HARRIS, M. **Town and country in Brazil**. New York, Columbia University Press, 1956. (PDF traduzido).

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HIGA, T. C. S; MORENO, G. (org). **Geografia de Mato Grosso**. Cuiabá: Entrelinhas, 2005.

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

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Municípios em números**, 2010: Cáceres – MT, 2010.

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

JANUZZI, D. C. R. **Calçadões**: a revitalização urbana e a valorização das estruturas comerciais em áreas centrais. 318 f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

LANDMANN, M. C. **Restrição de Tráfego**: conceitos e procedimentos para estudo em áreas centrais. Rio de Janeiro, R.J. – Brasil, 1994. 161p. Dissertação de M. Sc., PETCOPPE/UFRJ.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999.

LEVY, J. L'E. L. Sur la dimension géographique de la fonction politique. Paris, **Presses de Scences Po**. 1994.

LOPES, D. M. F.; HENRIQUE, W. (org.). Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso. Salvador: **SEI**, 2010. 250 p. il. (Série estudos e pesquisas, 87). Planejamento urbano. Desenvolvimento urbano – Bahia.

MACEDO, S. S. **Quadro do Paisagismo no Brasil**. São Paulo, 1999.

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

MARX, K.; ENGELS, F. **O manifesto comunista 150 anos depois**. Rio de Janeiro: Fundação Perseu Abramo,1998.

MAY, A. D. Traffic restraint: a review of the alternatives. **Transportation Research Part A**, v. 20A n. 2, p. 109-121, 1986.

MATO GROSSO. Secretária de planejamento. **Mato Grosso em números**. ed. 2010. Cuiabá-MT. Central de Texto, 2011. 139 p.

MDT/FNRU. Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos / Fórum Nacional da Reforma Urbana. **Mobilidade Urbana e Inclusão Social**. MDT/FNRU, 2015.

MENDES, N. F. **História de Cáceres**: história da administração municipal. 2. ed. Cáceres/MT: Editora Unemat, 2009.

_____. **História de Cáceres**: tomo II: origem, evolução, presença da força armada. Cáceres/MT: Editora UNEMAT, 2010.

MILANI, P. H.; SILVA, E. A. Centralidade urbana: um estudo do centro principal de Três Lagoas–MS. **Revista de geografia em Atos**. São Paulo. UNESP.N.9V.1, P.1-10,2009.

MILES, J.; WALKER, J.; MACMILLIAN, A.; ROUTLEDGE, I. Access control in city centers: objectives, methods and examples. **Traffic Engineering and Control**, v. 39, n. 2, p. 648-654, 1998.Pdf

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 11, DE 9 DE JUNHO DE 2015**.

MORAES. M. F. M. L **Vila Maria do Paraguay**: um espaço planejado para consolidar a fronteira oeste – 1778-1803. 141 f. Cuiabá: 2003.

MORAES. G. L. **Do livro ilustrado ao aplicativo**: reflexões sobre multimodalidade na literatura para crianças. Doutora em educação e professora do Centro de Educação da Universidade Federal de Alagoas (UFAL), Maceió, AL, Brasil. (2003)

MOBILIZE BRASIL. **Uma realização da Associação Abaporu**. 2012.

NEGRI. S. **Espaço urbano e o direito a mobilidade e acessibilidade urbana**. Professor Doutor do Departamento de Geografia UFMT/CUR. RODRIGUES, Oziel Milton – Mestrando em Geografia UFMT/CUR; agosto de 2015.

NOBRE, M. Desenvolvimento sustentável: origens e significado atual. In: NOBRE, M; AMAZONAS, M. (orgs.). **Desenvolvimento sustentável**: a institucionalização de um conceito. Brasília: Editora IBAMA, 2009.

LIMA NETO, V. C.; CARVALHO, C. H. R.; BALBIM, R. N. (ORG). **Mobilidade urbana**: o Brasil em transformação. o papel do IPEA na construção do pacto nacional da mobilidade. 2015. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6481/1/td_2148.pdf> Acesso em 25 nov. 2019

PESSOA, J.; PICCINATO, G. (org.). **Atlas de centros históricos do Brasil**. Rio de Janeiro, Casa da Palavra, 2007. 331p.

PACTO NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA (2015). Disponível em: <portalfederativo.gov.br/noticias/destaques/municipios-devem-implantar-planos-locais-de-mobilidade-urbana/CartilhaLei12587site.pdf> Acesso em 30 mar. 2019.

PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO DE CÁCERES-MT- PDD (2010).

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CÁCERES-MT (PMUC) RELATORIO (2018).

_____. PMUC ANEXO ÚNICO (2019).

PORTUGAL, L. S. Métodos para estabelecimento do número de vagas em áreas centrais: uma análise crítica e algumas proposições. **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo, n. 90, p. 37-58, Ano 13.1990.

RAIA JR., A. A. **Acessibilidade e mobilidade na estimativa de um índice de potencial de viagens utilizando redes neurais artificiais e sistemas de informação**. (Tese) Doutorado em Engenharia Civil – Transportes pela Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos. São Carlos, 2000.

RAIA JR. A. A.; SILVA, A. N. R.; BRONDINO, N. C. M. Comparação entre medidas de acessibilidade para aplicação em cidades brasileiras de médio porte. In: **XI Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes**, Rio de Janeiro. Anais. Rio de Janeiro: ANPET, 1997. v. 2. p. 997-1008

RIBEIRO, A. **Praça da Mandioca**. (2001). Disponível em: <https://pt.foursquare.com/v/praca-conde-de-azambuja-praca-da-mandioca/4cfd1d757f2db1f7d35836d4/photos>. Acesso em: abril de 2019.

RUBIM, B.; LEITÃO, S. **O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades**. Estudos avançados, São Paulo, 2013.

ROMANCINI, S. **Paisagens da fé**: perspectivas para o turismo cultural em Cuiabá. Ateliê Geográfico. Revista Eletrônica. Goiânia. 2008.

SANTOS, M. **Por uma geografia nova**. São Paulo, Editora Hucitec. São Paulo, 1978.

_____. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1991.

_____. **Globalização**. São Paulo: Hucitec, 1993.

_____(Org.). **Novos rumos da Geografia brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1982b.

_____. Estrutura, processo, função e forma como categorias do método geográfico. In: **Espaço e Método**. São Paulo, Nobel, 1985.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado**: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. Hucitec. São Paulo 1988a.

_____. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1998.

_____. **Técnico espaço tempo**: globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo. Editora HUCITEC, 1994.

_____. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo, Editora HUCITEC, 1996.

_____. **Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica.** São Paulo: Ed. USP, 2002.

_____. A nova urbanização: diversificação e complexidade. In: _____. **A urbanização brasileira.** 5ª ed. São Paulo: Hucitec, 2005

_____. Versão da comunicação apresentada ao: **5º Encontro Nacional de Geógrafos**, Porto Alegre, 1982. (PDF)

SÃO FRANCISCO. 2018. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2018-12/ultimo-trecho-da-transposicao-do-sao-francisco-sera-inaugurado-em-2018>> Acesso em: abril de 2019.

SEBASTIÃO, A. S. **Planejamento estratégico para o centro histórico de Torres Vedras, Lisboa**, 2010.

SEPLAN. 2000. Disponível em: <<http://www.seplan.mt.gov.br/-/8530654-seplan-lanca-portal-de-dados-e-estudos-cartograficos-de-mato-grosso>> Acesso em 21 abr. de 2019.

SILVA, L. A. S; ANDRADE, M. O. **Conflitos de regulação entre os serviços de táxi e o Uber no Brasil: disputa de mercado sem foco na qualidade da mobilidade urbana.** Recife: UFPE, Centro de Tecnologia e Geociências, 2012.

SILVA, T. P. **Territórios de esperança: o processo de recriação camponesa em Cáceres-MT.** Tese (Doutorado em Geografia). Instituto de Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, Rio de Janeiro, 2014.

SILVA, A. C. As categorias como fundamentos do conhecimento geográfico. In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. (Org.). **Espaço Interdisciplinar.** São Paulo: Nobel, 1986.

SILVEIRA, M. R. Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. In.: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas.** São Paulo: outras expressões, 2011.

SIQUEIRA, E. M. (org.). **Cuiabá: de vila a metrópole nascente.** 2ª ed. Entrelinhas, Cuiabá, 2007.

SOUZA, L. A. P. **Estudo de supermercados como polos geradores de viagens.** Projeto Final de Curso (Curso de Engenharia Civil) Departamento de Transportes, Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro, 2003.

SPÓSITO, M. E. B. (Org.) A rede urbana brasileira e a sua dinâmica: algumas reflexões e questões. In:_. **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas.** Presidente Prudente, UNESP, 2001.

_____. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. **Território**. Rio de Janeiro: ano III, nº 4, jan. - jun. 1998. P. 27 -37.

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

TRAFFIC CALMING. **Manual de Medidas Moderadoras de Tráfego**. Ao ciclismo, ao transporte público (*Hass- Klau, 1990*).

TUAN, Y-Fu. **Topofilia**. São Paulo: Difel, 1980.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade** – análise das políticas públicas. 3ª Ed. São Paulo: Annablume, 1998.

VAZ, J. C. S. **Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano!** 2005. Disponível em: http://www.polis.org.br/publicacoes_interno.asp. Acesso em 3 nov. 2018

VIOLATO, R. R.; SANCHES, S. P. Aceitabilidade de medidas de gestão da demanda. In: Circulação a serviço da cidadania na cidade do século XXI. 2001, Rio Grande do Sul, **Anais do 13º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito**, São Paulo: ANTP, 2001. CD-ROM.

WHITE, L. **High Points in Anthropology**. Org. P. Bohannan e M. Glazer. New York, Alfred Knopf, 1973.

WOOTTON, J. Replacing private car. **Transport Reviews**, v. 19, n. 2, p. 157-175, 1999.

ZANIRATO, S. H. A mobilidade nas cidades históricas e a proteção do patrimônio cultural. **Revista Eletrônica de Turismo Cultural**, v. 2, n. 2, 2008.

APÊNDICE

QUESTIONÁRIO SOBRE A IMPLEMENTAÇÃO DO CALÇADÃO NA ÁREA CENTRAL DE CÁCERES – MT

FILTRO: Comerciantes, funcionários e residentes da área onde será implementado o Calçadão

- 1 - Qual sua opinião sobre as condições de trafegabilidade na área central da cidade de Cáceres?
- | | |
|----------------------------------|-------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Ótimo | <input type="checkbox"/> Bom |
| <input type="checkbox"/> Regular | <input type="checkbox"/> Ruim |
| <input type="checkbox"/> Péssimo | |

- 2 – Em sua opinião, qual o principal problema do trânsito na área central?
- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Ruas estreitas | <input type="checkbox"/> Congestionamento |
| <input type="checkbox"/> Falta de estacionamento | <input type="checkbox"/> Falta de sinalização |
| <input type="checkbox"/> Falta de acessibilidade | <input type="checkbox"/> O comportamento dos motoristas |
| <input type="checkbox"/> O comportamento dos pedestres | <input type="checkbox"/> Outros: _____ |

- 3 – Qual a sua sugestão para resolver o problema acima citado?
- _____
- _____

- 4 – Você concorda em transformar parte da área central (mapa) em calçadão?

Sim. Porque?: _____

Não. Porque?: _____

- 5 – Em sua opinião a área central deveria ser fechada para o trânsito

<input type="checkbox"/> Diariamente	<input type="checkbox"/> Só nos finais de semana
<input type="checkbox"/> Só domingos e feriados	<input type="checkbox"/> Não deveria fechar

- 6 – Qual modalidade de locomoção mais utiliza em suas atividade diárias?

<input type="checkbox"/> A pé	<input type="checkbox"/> Bicicleta
<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Carro
<input type="checkbox"/> Ônibus	<input type="checkbox"/> Outros: _____

CARACTERIZAÇÃO DO ENTREVISTADO

- 7 - Sexo: M F

- 8 – Sua idade está compreendida entre:

<input type="checkbox"/> de 18 a 21 anos	<input type="checkbox"/> de 21,1 a 25 anos	<input type="checkbox"/> de 25,1 a 30 anos
<input type="checkbox"/> de 30,1 a 40 anos	<input type="checkbox"/> de 40,1 a 50 anos	<input type="checkbox"/> acima de 50 anos

- 9 – Você é:

<input type="checkbox"/> Residente	<input type="checkbox"/> Proprietário de comércio/serviços
<input type="checkbox"/> Funcionário	<input type="checkbox"/> Outro: _____

- 10 – Seu rendimento familiar está compreendido entre:

<input type="checkbox"/> até 1 salário mínimo	<input type="checkbox"/> de 1,1 a 2 s.m.	<input type="checkbox"/> de 2,1 a 4 s.m.
<input type="checkbox"/> de 4,1 a 6 s.m.	<input type="checkbox"/> de 6,1 a 10 s.m.	<input type="checkbox"/> acima de 10 s.m.