

**INSTITUTO FEDERAL**  
Paraíba  
Campus Guarabira

**INSTITUTO FEDERAL DA PARAÍBA  
PRÓ REITORIA DE ENSINO  
CAMPUS GUARABIRA  
CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM GESTÃO COMERCIAL**

**PEDRO HENRIQUE DE MELO**

**MOBILIDADE URBANA NO CENTRO COMERCIAL DE GUARABIRA-PB:  
uma análise a partir dos atores do comércio local**

**GUARABIRA  
2025**

**PEDRO HENRIQUE DE MELO**

**MOBILIDADE URBANA NO CENTRO COMERCIAL DE GUARABIRA-PB:  
uma análise a partir dos atores do comércio local**

Trabalho de conclusão de curso apresentado à Coordenação do Curso Superior de Tecnologia em Gestão Comercial do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba – Campus Guarabira, como requisito obrigatório para obtenção do título de Tecnólogo em Gestão Comercial.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Antonio Felix Júnior

**GUARABIRA  
2025**

**FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA DO IFPB - GUARABIRA**

M528m      Melo, Pedro Henrique de  
                 Mobilidade urbana no centro comercial de Guarabira-PB: uma análise a  
                 partir dos atores do comércio local / Pedro Henrique de Melo.- Guarabira,  
                 2025.

                 40 f.: il; color.

                 Trabalho de Conclusão de Curso (Superior de Tecnologia em  
                 Gestão Comercial). – Instituto Federal da Paraíba, Campus Guarabira, 2025.

                 "Orientação: Prof. Dr. Luiz Antonio Felix Júnior"

                 Referências.

                 1. Gestão Comercial. 2. Mobilidade Urbana. 3. Comércio Local. 4.  
                 Acessibilidade. 5. Deslocamento I. Título.

CDU 658:625(0.067)

**PEDRO HENRIQUE DE MELO**

**MOBILIDADE URBANA NO CENTRO COMERCIAL DE GUARABIRA-PB:  
uma análise a partir dos atores do comércio local**

**BANCA EXAMINADORA:**



Documento assinado digitalmente

**LUIZ ANTONIO FELIX JUNIOR**

Data: 11/04/2025 12:30:13-0300

Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

---

Prof. Dr. Luiz Antonio Felix Júnior (Orientador)  
Instituto Federal da Paraíba - IFPB

Assinado de forma  
digital por Elton  
Oliveira de Moura  
Dados: 2025.04.11  
11:56:07 -03'00'

---

Prof. Dr. Elton Oliveira de Moura  
Instituto Federal do Rio Grande do Norte - IFRN



Documento assinado digitalmente

**WENYKA PRESTON LEITE BATISTA DA COSTA**

Data: 08/04/2025 07:25:12-0300

Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

---

Profª. Dra. Wênyka Preston Leite Batista da Costa  
Universidade do Estado do Rio Grande do Norte – UERN

## AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus por ter sido minha fortaleza e meu refúgio durante esses anos de estudo.

Agradeço às minhas mães, Maria do Livramento de Melo e Ivonete de Melo , que transformaram um menino teimoso e abusado em um homem com essência e caráter.

Agradeço à minha namorada Wenia, que sempre estendeu a mão para me apoiar nos momentos cruciais deste curso.

Agradeço aos meus amigos Jeferson, Dudu e Adna, que, no momento em que eu estava prestes a desistir do curso e já não me importava mais, me puxaram e não deixaram que eu caísse.

Agradeço ao meu mentor e professor Luiz, que me deu seu "sim" e foi a minha luz no fim do túnel.

Agradeço ao IFPB, essa instituição maravilhosa que acolhe e transforma vidas e pessoas, guardarei memórias inesquecíveis e marcantes para sempre.

Agradeço às escolas José Tomaz de Aquino e Odilon Nelson Dantas que foram fundamentais na minha preparação e formação acadêmica.

E, por fim, sou grato aos meus colegas de turma que fizeram às noites no IF mais leves e aos professores que marcaram minha trajetória até aqui: Luith, Rossely, Clarissa, Cláudia, Alyne, Amândio, Fernando e à minha cunhada favorita, Istefanny.

## RESUMO

O presente estudo objetivou analisar a mobilidade urbana do centro comercial da cidade de Guarabira-PB a partir da percepção dos atores locais do comércio, sendo esses atores os empresários/comerciantes, consumidores e trabalhadores do comércio local. Para o alcance do objetivo proposto, foi realizada uma pesquisa de caráter qualitativa e descritiva, sendo utilizado para coleta de dados um questionário estruturado com questões abertas, sendo consideradas as categorias de análise: deslocamento, acessibilidade, problemas de mobilidade urbana e o impacto na vida da população. Foram obtidas trinta e um respostas, sendo o questionário analisado pela análise de conteúdo e recursos do Software Atlas ti® (versão 9). Os resultados apontam que a mobilidade urbana é um fator determinante para o desenvolvimento do comércio local, influenciando diretamente a experiência dos consumidores, a rotina dos trabalhadores e a competitividade dos empresários. Dentre os principais problemas levantados, destacam-se a falta de vagas de estacionamento, o congestionamento nos horários de pico, a ausência de planejamento para pedestres e ciclistas, além da limitação do transporte público na cidade e falta de acessibilidade adequada, o que impacta a inclusão de idosos, pessoas com deficiência e outros grupos com mobilidade reduzida. O estudo sugere melhorias na organização do trânsito, ampliação de estacionamentos, investimento em transporte público e aprimoramento da acessibilidade, garantindo eficiência na mobilidade urbana e mais inclusão.

**Palavras-chaves:** mobilidade urbana; comércio local; acessibilidade; deslocamento.

## ABSTRACT

The present study aimed to analyze the urban mobility of the commercial center of the city of Guarabira-PB from the perspective of local commerce actors, namely entrepreneurs/shopkeepers, consumers, and local commerce workers. To achieve the proposed objective, a qualitative and descriptive study was conducted, using a structured questionnaire with open-ended questions for data collection. The following categories of analysis were considered: displacement, accessibility, urban mobility problems, and the impact on the population's lives. A total of thirty-one responses were obtained, and the questionnaire was analyzed through content analysis and resources of the Atlas.ti® Software (version 9). The results indicate that urban mobility is a determining factor for the development of local commerce, directly influencing consumers' experience, workers' routines, and entrepreneurs' competitiveness. Among the main problems raised were the lack of parking spaces, peak hour traffic congestion, absence of planning for pedestrians and cyclists, as well as limited public transportation in the city and inadequate accessibility, which impacts the inclusion of elderly people, individuals with disabilities, and other groups with reduced mobility. The study suggests improvements in traffic organization, expansion of parking spaces, investments in public transportation, and enhancement of accessibility, ensuring efficiency in urban mobility and greater inclusion.

**Keywords:** urban mobility; local commerce; accessibility; displacement.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Localização do comércio da cidade de Gurabira - PB .....	18
Figura 2 - Meio de transporte mais utilizado para ir ao centro comercial e sua condição .....	22
Figura 3 - Condições e dificuldades para estacionar no centro comercial .....	23
Figura 4 - Ajustes em termos de acessibilidade aos espaços públicos no centro comercial ....	25
Figura 5 - Empecilhos na locomoção devido ao trânsito no centro comercial .....	29

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Categorias e variáveis do estudo.....	19
--------------------------------------------------	----

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Perfil dos respondentes .....	21
------------------------------------------	----

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.
IFPB	Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba. PB - Paraíba

## SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO .....	12
1.1	QUESTÃO DE PESQUISA .....	13
1.2	OBJETIVOS .....	13
1.2.1	Objetivo Geral .....	13
1.2.2	Objetivos Específicos .....	13
1.3	JUSTIFICATIVA .....	13
2	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	14
2.1	MOBILIDADE URBANA .....	14
2.1.1	Mobilidade urbana no comércio.....	16
2.2	ATORES DO COMÉRCIO LOCAL.....	16
3	METODOLOGIA .....	17
4	RESULTADOS E DISCUSSÕES.....	20
4.1	PERFIL DOS RESPONDENTES .....	20
4.2	CATEGORIA: DESLOCAMENTO .....	21
4.3	CATEGORIA: ACESSIBILIDADE .....	24
4.4	CATEGORIA: PROBLEMAS DE MOBILIDADE URBANA .....	28
4.5	CATEGORIA: IMPACTO NA VIDA DA POPULAÇÃO .....	31
5	CONCLUSÕES.....	34
	REFERÊNCIAS .....	35
	APÊNDICE A - VALIDAÇÃO DO INSTRUMENTO DE PESQUISA .....	38
	APÊNDICE B – INSTRUMENTO FINAL DE PESQUISA.....	40

## 1 INTRODUÇÃO

Quando discutido sobre mobilidade urbana, é necessário situar que não estamos apenas falando de deslocamento de veículos nas ruas, mas sim da junção dos movimentos de pedestres nas vias e calçadas, em conformidade com as funções da cidade (IPEA, 2017). No Brasil, o planejamento das cidades inicialmente deu uma atenção exagerada pensando nos investimentos relacionados à mobilidade individual, ou seja, nos veículos privados (Rech, 2007). Imediatamente, percebe-se que há um aumento descontrolado, a motorização individual em alta e uma diminuição do transporte público afetaram a sustentabilidade da mobilidade urbana e, por resultado, o bem-estar e a eficácia da economia das cidades. (Xavier, 2005).

O sistema viário desejava receber um aumento expressivo relacionado aos bens de consumo, tal como o automóvel (Rech, 2007), fato que vem aumentando a poluição e o quantitativo de gases advindos da queima de recursos energéticos, bem como gerando um maior gasto de tempo com os engarrafamentos nas cidades (IPEA, 2013).

O comércio em geral, e o varejista em especial, são atividades essencialmente urbanas que contribuem significativamente para moldar a centralidade das cidades. As interações do comércio com o espaço urbano resultam de um longo processo histórico, já que o comércio varejista constitui uma das razões fundamentais para a existência das cidades. É por meio do comércio que a cidade se estrutura, organiza boa parte de sua dinâmica interna e explica diversos movimentos que ocorrem em seu interior (Ortigoza, 2009).

Logo, a mobilidade eficiente no centro comercial não tem apenas repercussão na competitividade do comércio, mas na vivência do consumidor e na organização urbana (Bonne, 2011), sendo a mobilidade urbana atuante diretamente em diferentes dimensões do funcionamento do comércio local.

Reputada como a capacidade de deslocamento das pessoas, a mobilidade urbana tem um impacto direto no comércio ao facilitar o acesso aos mercados e diminuir os custos logísticos para os comerciantes (Levinson; Krizek, 2022).

De fato, a acessibilidade ao centro comercial, por veículos privados e transporte coletivo tem um impacto direto no fluxo de clientes às lojas e aos estabelecimentos. Para aqueles que fornecem mercadorias, para os comerciantes, a mobilidade eficiente representa um aspecto fundamental para garantir a entrega dos produtos no prazo e a acessibilidade e a entrega segura, das quais dependem da vivência do consumidor.

## 1.1 QUESTÃO DE PESQUISA

Qual a percepção dos empresários, comerciários (trabalhadores do comércio) e consumidores do comércio da cidade de Guarabira-PB acerca da mobilidade urbana do centro comercial da cidade?

## 1.2 OBJETIVOS

### 1.2.1 Objetivo Geral

Analisar a percepção dos empresários, comerciários (trabalhadores do comércio) e consumidores do comércio da cidade de Guarabira-PB acerca da mobilidade urbana do centro comercial da cidade.

### 1.2.2 Objetivos Específicos

- Apresentar uma visão dos aspectos da mobilidade do centro comercial de Guarabira-PB.
- Realizar uma análise comparativa entre a percepção dos comerciários (trabalhadores do comércio) e clientes do comércio (cidadão) da cidade de Guarabira-PB acerca da mobilidade urbana no comércio.
- Analisar a mobilidade urbana e os aspectos dos atores do comércio mediante a disponibilidade de acesso ao transporte público e privado, faixas e estacionamentos no centro comercial de Guarabira-PB.

## 1.3 JUSTIFICATIVA

A cidade de Guarabira, situada no Estado da Paraíba e localizada a 98 quilômetros de João Pessoa, foi escolhida para o desenvolvimento deste estudo, devido sua localização, já que geograficamente, a cidade está localizada em uma região em que polariza e vincula diversas cidades da região do brejo paraibano, especialmente devido a dinâmica do seu comércio local que contempla uma diversidade de empresas locais e nacionais, bem como oferta ao seu entorno diversas instituições de serviços públicos, hospitais, corpo de bombeiros e universidades. Segundo o IBGE (2022), Guarabira tem aproximadamente 58 mil habitantes, sendo uma das cidades mais populosas do interior do Estado.

Sendo assim, a realização deste estudo se justificada por oferecer subsídios para gestores, empresários, cidadãos e planejadores urbanos, a fim de propiciar uma maior articulação entre os temas da mobilidade e as exigências do comércio local. Com isso, espera-se auxiliar a construção de políticas que visem o aprimoramento da mobilidade urbana na cidade de Guarabira-PB, favorecendo não só o crescimento econômico, mas também a percepção dos atores locais do comércio da cidade de Guarabira-PB acerca da mobilidade urbana no centro comercial da cidade.

Outro fato que justifica o desenvolvimento desta pesquisa, é a característica desta ser oriunda de um trabalho de conclusão de curso em gestão comercial, o que também demonstra conveniência dos pesquisadores no desenvolvimento da pesquisa nesta localidade e com o tema proposto, visto que está pesquisa entrelaça o tema da mobilidade urbana e do comércio.

## **2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA**

A fundamentação teórica do estudo apresenta uma discussão inicial sobre mobilidade urbana em um formato mais amplo e na sequência discute sobre a mobilidade urbana no comércio com foco nos seus atores.

### **2.1 MOBILIDADE URBANA**

A temática da análise de metrópoles tem sido constantemente objeto de estudo, os grandes centros urbanos sempre foram o foco de estudos, devido à sua complexidade e aos enormes desafios que enfrentam, além das intensas discussões teóricas e metodológicas sobre o tema (Lopes; Henrique, 2010). No entanto, desde a década de 1990, alguns pesquisadores começaram a olhar com mais atenção para as cidades menores e questionar se o que aprendemos sobre as metrópoles pode ser aplicado também nas cidades médias e pequenas. Esse movimento trouxe à tona a importância de entendermos as particularidades e os problemas das cidades brasileiras, independentemente de seu tamanho (Lopes; Henrique, 2010).

Fernandes (2018), em seu estudo, conclui que, para realmente avançarmos na compreensão do espaço urbano no Brasil, é essencial que se desenvolvam mais pesquisas, tanto teóricas quanto práticas, sobre as pequenas cidades. Só assim poderemos realmente entender as realidades que essas cidades vivem e como elas se encaixam nos contextos urbanos mais amplos desses centros locais, bem como seus principais problemas, peculiaridades e virtudes,

as relações e os papéis na rede urbana, entre outros fatores. Fresca (2010) afirma que as pequenas cidades ainda são capazes de atender parcela significativa da população em termos de bens e serviços imediatos aos seus habitantes. A autora aponta que para se considerar uma cidade pequena, é necessário identificar e aprofundar sua colocação em uma determinada localidade urbana ou região com o intuito de conseguir interpretações socioeconômicas restringindo que o número de habitantes seja utilizado para equilibrar as cidades.

Dessa forma, estudiosos indicam que não só os critérios estatísticos podem ser levados em conta para a morfologia as movimentações do comércio os amontoados de bens e pessoas modo de viver orientação cultural as atribuições urbanas que associa tipos de cidades que atuam na localidade em que fazem parte entre outros (França; Costa; Fonseca, 2019). Conceituar as cidades de pequeno porte no Brasil é complicado pelo fato da alta quantidade de multiplicidades socioespaciais e a mediação com a agricultura criando uma confluência com o meio rural e urbano (Fernandes, 2018).

De forma antagônica a estudos que se concentram em em relações diretas como consequências de acidentes causados por domínios dos motoristas e pedestres servindo tanto positivamente como negativamente (Amertunga; Hajar; Norton, 2006; Vecino; Ortiz, 2022).

Consta até esse momento uma literatura que nega direcionar uma relação das emoções sentimentais de raiva, estresse, ansiedade e agressividade com alguns acidentes e condutas perigosas feitas no trânsito (Bartholomeu; 2017), retirando-se da conjunção material histórica que liga relações sociais e consequentemente forja as condutas dos cidadãos na sociedade.

Falando da urbanização brasileira no século XX aconteceram investimentos financeiros expressivos e infraestrutura, muitas direcionadas à priorização do uso de automóveis, o que deu início na modificação dos perímetros urbanos adaptando-os para a tramitação dos veículos (Campos filho, 2010; Gondim, 2014). Tais investimentos refletem no fluxo dos comboios de veículos de forma contemporânea do qual o aumento foi de 186% nos últimos 20 anos (2000 até 2020) (DENATRAN, 2020). Segundo Amaral *et al.* (2018), a mobilidade urbana precisa gradativamente obter mais pesquisas e análises no intuito de estimular a criação de políticas públicas inovadoras com capacidade de absorver estratégias que facilitem especialmente a diminuição e engarrafamentos, acidentes de trânsito, ruído ambiental, liberação de gases poluentes nocivos à saúde humana e ambiental. Obstáculos copiosamente ligados à utilização de veículos motorizados (Necoska; Ivanjko; Pavleski, 2017).

### **2.1.1 Mobilidade urbana no comércio**

A mobilidade urbana tem impacto significativo no comércio, uma vez que a circulação de pessoas e mercadorias é um fator chave para o desenvolvimento econômico de áreas urbanas. Por este motivo, a mobilidade urbana e a acessibilidade não apenas conectam consumidores e vendedores, mas também moldam a identidade dos bairros comerciais, influenciando as escolhas dos consumidores e a dinâmica do comércio em áreas urbanas (Zukin, 2021).

Um sistema de transporte eficiente facilita o acesso dos consumidores aos centros comerciais e melhora a logística de distribuição de produtos. Segundo Rodrigues e Silva (2015), a melhoria da infraestrutura de transporte pode aumentar o fluxo de clientes em áreas comerciais, promovendo o crescimento econômico local. A eficácia do transporte público não apenas reduz o tempo de deslocamento, mas também modifica o hábito de consumo, afetando tanto o comércio local quanto as práticas de compra em mercados urbanos (Rodríguez, 2020).

Além disso, boas rotas de transporte público e de transporte, como ciclovias e autoestradas, facilitam as compras nas ruas e incentivam os pedestres e os ciclistas. Santos (2019) mostra que em cidades com boas opções de transporte, como transporte público e melhores áreas para pedestres, os empresários veem aumento nas vendas. Bons lugares de estacionamento urbano incluindo diferentes percursos também são importantes para garantir a disponibilidade de áreas comerciais (Costa; Almeida, 2018). As cidades com sistemas de transportes públicos mais eficientes e menos dependentes de veículos oferecem uma estrutura mais adequada para o comércio local, já que os clientes podem se locomover com mais facilidade, o que favorece um mercado local mais dinâmico (Newman; Kenworthy, 1999).

Por outro lado, a falta de planejamento e os congestionamentos constantes podem desestimular o acesso de consumidores às lojas físicas, prejudicando o comércio local (Lopes; Henrique, 2010). Dessa forma, a relação entre mobilidade urbana e comércio é direta, sendo essencial a integração de políticas de transporte urbano para garantir a sustentabilidade econômica das cidades.

## **2.2 ATORES DO COMÉRCIO LOCAL**

Os atores empresariais locais incluem comerciantes, consumidores, transportadores e agências governamentais responsáveis pelas infraestruturas e pelo desenvolvimento urbano. Cada um desses atores desempenha um papel importante no trabalho e no desenvolvimento da

comunidade empresarial. Em um contexto social em que vivem os moradores de pequenos centros urbanos distantes de grandes indústrias, esquecemos da grande influência de outras estruturas sociais, segundo (Held; Lutz, 2020), os personagens do comércio não são somente as corporações, mas também as grandes organizações internacionais, que regulam as normas e demarcam as regras do jogo.

Dessa forma, no comércio urbano, os agenciadores econômicos não são somente os empresários e consumidores, mas também as políticas públicas que, às vezes, privilegiam a conjectura imobiliária em detrimento das carências do comércio local (Marcuse, 2017.)

Os comerciantes contam com uma navegação eficiente para garantir o fluxo de clientes, enquanto os consumidores precisam de um ambiente tranquilo e seguro para acessar as áreas de negócios (Vasconcellos, 2012). A inovação tecnológica alterou os atores do comércio urbano, como empresas de tecnologia, governos locais e novos tipos de consumidores digitais, alterando as relações comerciais nos espaços urbanos (Zukin, 2020).

O crescimento da frota de veículos, combinado com a concentração de atividades comerciais no centro de Guarabira, tende a gerar congestionamentos e sobrecarregar a infraestrutura urbana. A falta de integração entre diferentes modos de transporte (carros, ônibus, bicicletas e pedestres) também pode ser um desafio significativo.

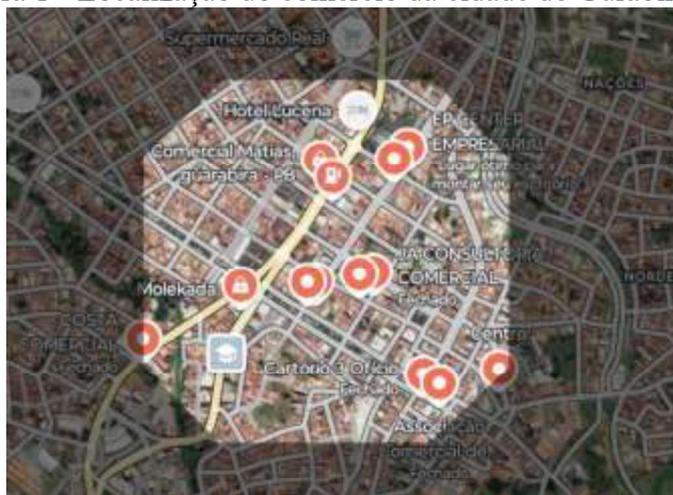
Além disso, há a questão da segurança para pedestres e ciclistas, que muitas vezes enfrentam dificuldades em navegar pelo espaço urbano devido à priorização de veículos motorizados. Conforme destaca Cançado (2008), a ausência de planejamento adequado para esses grupos pode resultar em acidentes e na degradação da qualidade de vida urbana.

### **3 METODOLOGIA**

O presente projeto propõe analisar a mobilidade urbana do centro comercial da cidade de Guarabira-PB a partir da percepção dos atores locais do comércio.

O estudo é de natureza qualitativa e possui um caráter descritivo, pois busca descrever as características de uma determinada população ou um determinado fenômeno, e os interpreta (Costa; Costa, 2017). A área de estudo será delimitada ao centro comercial de Guarabira-PB, com foco nas principais vias e áreas de circulação de pessoas e veículos, como mostra a Figura 1.

Figura 1 - Localização do comércio da cidade de Gurabira - PB



Fonte: Google maps (2024).

O centro comercial é um polo dinâmico de atividades econômicas da cidade de Guarabira-PB, sendo a escolha da área justificada pelo fato de ser o espaço da cidade em que há maior fluxo de pessoas, veículos e concentra um volume significativo de comércios e prestadores de serviços da região, logo o estudo pode contribuir na compreensão dos impactos da mobilidade no desenvolvimento econômico e na dinâmica do comércio da cidade.

A seleção dos participantes do estudo é considerada não probabilística e por conveniência (Costa; Costa, 2017), sendo a conveniência dada devido à localidade da instituição dos pesquisadores, bem como a localização de moradia destes, facilitando o acesso aos respondentes. Farão parte da amostra da pesquisa alguns atores do comércio local da cidade de Guarabira-PB, sendo eles: empresários e comerciantes que possuem lojas e estabelecimentos no centro comercial de Guarabira; trabalhadores do comércio local e consumidores que frequentam a área comercial de Guarabira.

Como instrumento de coleta de dados a pesquisa utilizou um questionário estruturado com questões abertas (Costa; Costa, 2017), a partir das observações apresentadas nas obras de Vasconcellos (2013), Rodrigues e Chiconato (2022), Soares (2015) e Sposito (2013), conforme categorias e variáveis expostas no Quadro 1 e o Apêndice B do estudo.

Quadro 1 - Categorias e variáveis do estudo

Categoria	Variável	Autor
Deslocamento	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Com que frequência você visita o centro comercial da cidade de Guarabira (diariamente, semanalmente, quinzenalmente, ocasionalmente) e por quais motivos você frequenta o centro da cidade?</li> <li>● Qual o meio de transporte que você mais utiliza para ir ao centro comercial? E qual sua opinião sobre as condições gerais deste meio transporte?</li> <li>● Quais são as condições para estacionar seu meio de transporte no centro comercial da cidade de Guarabira-PB? Quais suas maiores dificuldades na hora de estacionar? (Caso não possua transporte próprio, informe: não possuo transporte próprio).</li> </ul>	Vasconcellos (2012).
Acessibilidade	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Na sua opinião, são necessários ajustes em termos de acessibilidade (rampas, calçadas, corrimão) aos espaços públicos no centro comercial de Guarabira?</li> <li>● Qual é a sua percepção quanto ao aspecto da acessibilidade para o desenvolvimento da cidade?</li> <li>● Quais são as suas avaliações em relação à infraestrutura pública com relação à acessibilidade para pessoas com necessidades especiais (ex.: cadeirantes, pessoas cegas e idosos)?</li> </ul>	Rodrigues e Chiconato (2022) e Soares (2015).
Problemas de mobilidade urbana	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Na sua opinião, avalie a mobilidade urbana no centro comercial de Guarabira:</li> <li>● Sua locomoção é atrapalhada devido ao trânsito no centro comercial? Por quê?</li> <li>● Qual a sua opinião acerca do transporte público que atende à demanda da população para o centro comercial na cidade de Guarabira-PB?</li> </ul>	Vasconcellos (2012).
Impacto na vida da população	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Avalie como a mobilidade urbana no centro comercial de Guarabira-PB influencia na sua rotina diária:</li> <li>● Na sua opinião, o que pode ser realizado para política pública relacionada à mobilidade urbana no centro comercial de Guarabira?</li> <li>● Se você pudesse sugerir uma única mudança para a mobilidade no centro comercial de Guarabira, qual seria?</li> </ul>	Vasconcellos (2012) e Sposito (2013).

Fonte: elaboração própria (2024).

Além das categorias e variáveis apresentadas no Quadro 1, o estudo levantou a caracterização do respondente com questões relacionadas à: faixa etária, gênero, nível de escolaridade e o vínculo do respondente com o centro comercial de Guarabira-PB (empresário/comerciante, consumidor ou trabalhador do comércio).

Após a construção do instrumento, o estudo realizou uma validação com 3 especialistas doutores em administração da Universidade do Estado do Rio Grande do Norte (UERN) e do Instituto Federal do Rio Grande do Norte (IFRN) para avaliar o grau de pertinência (relevância) e o grau de clareza sobre as questões do instrumento de pesquisa, bem como para receber sugestão de ajustes a serem realizados nas sentenças, com o objetivo de adaptar, tanto quanto possível, as sentenças formuladas.

Para aplicação do instrumento da pesquisa, foi utilizado a ferramenta de comunicação Whatsapp®. Como relatado, por conveniência, o instrumento foi compartilhado entre atores

do comércio local de conhecimento dos pesquisadores, sendo que a partir dos convites originalmente enviados, a pesquisa ainda contou com a utilização da técnica de amostragem não probabilística “bola de neve” (*snowball*) (Freitas *et al.*, 2000; Félix Júnior *et al.*, 2020), para fins de compartilhamento do instrumento de pesquisa para outros possíveis respondentes que possuíam o perfil da pesquisa.

Após a aplicação da pesquisa foram obtidos 31 respondentes, sendo a aplicação realizada entre os dias 06 e 16 de fevereiro de 2025, visto que, de acordo com a percepção dos pesquisadores, as respostas estavam saturadas, momento no trabalho de campo em que a coleta de novos dados não traria mais esclarecimentos para o objeto estudado (Minayo, 2017). Os respondentes foram codificados com a numeração entre Respondente 1 e Respondente 31.

Os dados levantados por meio do questionário aberto foram analisados por meio da técnica de análise de conteúdo, conforme preconizada Bardin (2009), por meio de procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição dos conteúdos textuais coletados. Sendo tais informações coletadas e discutidas com base nas categorias em que o questionário de pesquisa foi dividido: deslocamento, acessibilidade, problemas de mobilidade urbana e impacto na vida da população. O estudo também desenvolveu nuvens de palavras a partir do Software Atlas ti® (versão 9), com base nos termos de maior destaque, com o objetivo de auxiliar na análise de conteúdo.

## **4 RESULTADOS E DISCUSSÕES**

Os resultados e discussões deste estudo realiza uma breve apresentação do perfil dos respondentes e posteriormente dialoga sobre as categorias de análise acerca da mobilidade urbana e suas respectivas variáveis.

### **4.1 PERFIL DOS RESPONDENTES**

Os respondentes do estudo foram descritos na Tabela 1, sendo eles consumidores, trabalhadores do comércio, empresários e comerciantes do centro comercial da cidade de Guarabira-PB.

Tabela 1 - Perfil dos respondentes

<b>Faixa etária</b>	<b>Frequência</b>	<b>Porcentagem válida (%)</b>
Menos de 18 anos	0	-
Entre 18 e 25 anos	9	29,00
Entre 26 e 35 anos	15	48,40
Entre 36 e 45 anos	5	16,10
Entre 46 e 60 anos	1	3,20
Acima de 60 anos	1	3,20
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>100,00</b>
<b>Gênero</b>	<b>Frequência</b>	<b>Porcentagem válida (%)</b>
Feminino	13	41,90
Masculino	18	58,10
Prefiro não informar	0	-
Outros	0	-
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>100,00</b>
<b>Escolaridade</b>	<b>Frequência</b>	<b>Porcentagem válida (%)</b>
Ensino fundamental incompleto	0	-
Ensino fundamental completo	0	-
Ensino médio incompleto	0	-
Ensino médio completo	3	9,70
Ensino superior incompleto	8	25,80
Ensino superior completo	20	64,50
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>100,00</b>
<b>Vínculo com o comércio</b>	<b>Frequência</b>	<b>Porcentagem válida (%)</b>
Consumidor	22	71,1
Trabalhador do comércio	6	19,4
Empresário/comerciante	3	9,7
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Dados da pesquisa (2025).

A idade média da maioria dos respondentes é de 26 a 45 anos, e a maior parte destes possui ensino superior completo sendo eles 58,1% do gênero masculino e 41,9% do gênero feminino. Presume-se que, devido à formação em nível superior de parte dos respondentes, as respostas examinadas detêm um ponto de vista crítico sobre a infraestrutura da cidade, estando exatamente ligados aos problemas de mobilidade urbana.

#### 4.2 CATEGORIA: DESLOCAMENTO

A categoria deslocamento discute sobre os meios e condições em que o respondente se encontra ao frequentar o centro comercial da cidade de Guarabira-PB.

Os dados apontam que a maioria dos respondentes frequentam o centro comercial semanalmente ou diariamente, seja para trabalhar, consumir ou realizar serviços, fato que pode estar associado a frequência de dias de feiras livres que a cidade possui.

Já no que se refere ao meio de transporte utilizados para deslocamento ao centro comercial, o carro e a moto são os mais utilizados, o que tende a aumentar o fluxo das vias e estacionamentos desta região central. Destaca-se ainda que pelo fato do centro comercial possuir ligações com

diversos bairros, alguns respondentes destacam que também se deslocam a pé. Tais fatos ficam demonstrados na Figura 2 que evidencia o carro como principal meio de locomoção na cidade, contudo destacamos que o termo ônibus foi relatado pelos respondentes pelo fato deles indicarem que o uso de transporte próprio, seja carro ou moto se dá em parte devido a ausência de transporte público na cidade.

Figura 2 - Meio de transporte mais utilizado para ir ao centro comercial e sua condição



Fonte: elaboração própria, a partir de dados extraídos do ATLAS.ti (2025).

Ainda na categoria deslocamento, os respondentes foram questionados sobre as condições para estacionar no centro comercial da cidade. Foi destacado como principal dificuldade a ausência de vagas, como destacam alguns respondentes, “horríveis, não tem espaço” (Resp. 1), “encontrar uma vaga para estacionar” (Resp. 2), bem como, são “pouquíssimas vagas para carro, principalmente em dias de feira (quarta-feira e sábado), quando uso veículo, não encontro lugar para estacionar” (Resp. 9). O Respondente 6, destaca outro aspecto enfrentado no ato de estacionar:

“Estacionar é muito difícil, são muitas voltas para acharmos uma vaga mesmo distante do lugar onde queremos ir. E já observamos que muitos dos automóveis ocupando as vagas passam o dia inteiro estacionados, não sei se são de moradores ou mesmo dos trabalhadores - que lógico precisam se deslocar para o trabalho. Mas muitas vezes é desestimulante. As vagas deveriam ser rotativas” (Resp. 6).

Já o respondente 21, chama atenção, principalmente, para o estacionamento de carros em dias de feira e ao horário.

“Nos dias de semana é mais fácil estacionar no começo da manhã. Mas a partir das 8:30 já se torna mais difícil. Dia de sábado é ainda mais difícil estacionar. Para moto, é mais fácil ter vagas para estacionar, mas carro é sempre mais difícil” (Resp. 21).

Os fatos destacados pelos respondentes ficam evidentes quando observada a Figura 3, em que demonstra os termos difícil, vaga e estacionar em destaque, bem como remete ainda as palavras sábado e feira, demonstrando as dificuldades de estacionar cotidianamente, mas principalmente no sábado em que ocorre a principal feira da região do brejo paraibano.

Esse cenário reflete um debate extenso na literatura sobre mobilidade urbana, como o de Campos Filho (2010) e Gondim (2014), que apontam os problemas decorrentes da falta de planejamento urbano adequado para acomodar a crescente demanda por espaços de estacionamento. A literatura também indica que a ausência de soluções eficazes para a gestão de estacionamentos pode resultar em congestionamentos, aumento da poluição e diminuição da qualidade de vida urbana (Amaral et al., 2018; Necoska et al., 2017). Além disso, como observado por Vasconcellos (2012), às dificuldades de estacionamento não são apenas um reflexo da ausência de infraestrutura física, mas também da falta de políticas públicas eficazes para regular a ocupação do espaço urbano e de incentivo a formas alternativas de mobilidade, como o uso de transporte público e a adoção de sistemas de transporte ativos, como a bicicleta e o caminhar.

Figura 3 - Condições e dificuldades para estacionar no centro comercial



Fonte: elaboração própria, a partir de dados extraídos do ATLAS.ti (2025).

Os relatos dos entrevistados também ressaltam um ponto importante levantado por Freitas (2015), sobre o impacto da falta de uma mobilidade eficiente na equidade social, especialmente para os grupos mais vulneráveis. A dificuldade de estacionar e o congestionamento resultante podem desencorajar os consumidores a frequentarem o centro comercial, afetando as capacidades do comércio local. Além disso, a concentração de veículos motorizados em determinadas áreas, sem uma distribuição equilibrada de vagas, contribui para a exclusão de

outros modos de transporte, como o uso de bicicletas e a caminhada, que são essenciais para a promoção de uma cidade mais acessível e sustentável.

A literatura também destaca a relevância de estratégias de mobilidade urbana que integram diferentes modais de transporte, um exemplo do que é sugerido por Newman e Kenworthy (1999). Uma solução para os problemas encontrados em Guarabira pode passar pela criação de políticas públicas que integrem de maneira eficiente os sistemas de transporte público, estacionamento rotativo e incentivo ao uso de meios de transporte não motorizados. Dessa forma, seria possível não apenas melhorar o fluxo de pessoas e mercadorias no centro comercial, mas também promover uma maior sustentabilidade no desenvolvimento urbano da cidade, minimizando os impactos negativos da mobilidade.

Ainda foi destacado pelo respondente 5 que há cobranças informais de flanelinha e desigualdade nas vagas entre os tipos de transporte, o que para ele é uma dificuldade enfrentada: “cobrança informal de flanelinhas e distribuição desigual de estacionamentos de motos (Resp. 5).

Como solução para essas dificuldades, alguns moradores recorrem a estacionamentos privados, buscam chegar mais cedo ao comércio ou estacionam em ruas mais distantes da região principal do centro: “estaciono em estacionamento particular, pois geralmente nas ruas não têm vagas e espaço” (Resp. 4), “Bem difícil, se não chegar cedo (entre 07h/07h30) não consegue pegar uma vaga nas principais ruas, só vai encontrar nas ruas laterais”. (Resp. 24)

Portanto, a análise dos dados e seu confronto com a literatura evidencia a necessidade urgente de melhorias na infraestrutura urbana de Guarabira, especialmente no que tange à gestão de estacionamentos e à integração de diferentes modos de transporte. Uma implementação de soluções mais eficazes para esses desafios pode proporcionar um desenvolvimento mais equilibrado, sustentável e acessível, beneficiando não apenas o comércio local, mas toda a comunidade urbana.

#### 4.3 CATEGORIA: ACESSIBILIDADE

A categoria acessibilidade observou junto aos respondentes a sua percepção sobre a estrutura de acessibilidade disponível centro comercial da cidade de Guarabira-PB.

O primeiro questionamento discorre sobre se são necessários ajustes em termos de acessibilidade (rampas, calçadas, corrimão) aos espaços públicos no centro comercial da cidade. Foi observado que boa parte dos respondentes considera que as calçadas são

inadequadas, por possuírem padrão de calçadas planas e em alguns casos sem sinalização adequada para pessoas com deficiência, como relata o respondente 6.

“Sim. As calçadas deveriam ser padronizadas, rampas e acessos bem sinalizados e numa distância regular e compatível com as faixas de pedestres, batentes de acesso às lojas com altura possível. As calçadas são cheias de desníveis, registros de água com caixas abertas ou quebradas, quando chove muitas calçadas de cerâmica já desgastadas viram um sabão. Fora os expositores que tomam o espaço de uma calçada de um tamanho já ínfimo para o fluxo de pessoas [...]”.

Os aspectos relatados pelo respondente 6 são reforçados pelos respondentes 5, 11 e 24 que são tanto trabalhadores do comércio como consumidores do centro comercial: “[...] calçadas quebradas, desniveladas e ocupadas por ambulantes” (Resp. 5), “Sim! Muitas calçadas não estão em boas condições, não possuem pisos adequados, rampas ou corrimão”. (Resp. 11) e o respondente 24 que relata que “deveria ter mais acessos disponíveis, só vemos na maioria das vezes as rampas para cadeirantes no final de cada praça e na maioria das calçadas laterais não tem rampas de acesso”.

A Figura 4 destaca os anseios da amostra investigada, destacando a resposta de que sim, são necessários ajustes na acessibilidade da cidade.

Figura 4 - Ajustes em termos de acessibilidade aos espaços públicos no centro comercial



Fonte: elaboração própria, a partir de dados extraídos do ATLAS.ti (2025).

Foram destacados na Figura 4 a necessidade de implantação de corrimão, melhor sinalização, mais disposição de rampas nos espaços públicos e privados, padronização de calçadas que sofrem com desníveis e consertos em vias públicas quebradas.

Na sequência os atores do comércio foram questionados sobre a acessibilidade e sua relação com o desenvolvimento da cidade. Neste sentido, alguns destaques foram feitos sobre a importância da acessibilidade para o aumento do fluxo das empresas da região, como

mencionou o respondente 2 que é empresário “É algo extremamente importante, uma vez que, vai melhorar o acesso e aumentar o movimento nas empresas”. Também foi relatado que “[...] sem acessibilidade não só esses idosos e cadeirantes tem dificuldades de acesso como também uma mãe com um carrinho de bebê também tem dificuldade de chegar aos locais, e como ela vai consumir, se não consegue chegar às lojas, ir a padaria tomar um café, subir no meio fio de uma praça?”.

Também foi destacado neste ponto a preocupação com a pessoa idosa e a importância de uma política local de acessibilidade, como relata o respondente 5, “a população idosa aumenta e a falta de acesso afasta esse público”, “a cidade necessita urgentemente de uma política de acessibilidade” (Resp. 19), “[...] faltam políticas públicas para melhorar (Resp. 20) e por fim o respondente 31 relatou sobre a ausência de comunicação com o cidadão que está na ponta desta demanda, destacando que “ao que diz respeito a acessibilidade vejo que falta uma comunicação com a população para atender melhor a mesma, com o que de fato necessitam”.

Os respondentes foram solicitados a fazer uma avaliação em relação à infraestrutura pública com relação à acessibilidade para pessoas com necessidades especiais. O respondente 6 no seu relato, descreve que “[...] sinais de trânsito sem alerta sonoro, calçadas sem a sinalização tátil e com placas e postes sem padronização, rampas com inclinação inadequada que as rodas das cadeiras emperram nas valetas”, corroborando o respondente 11 menciona a “falta de sinalização e pisos táteis, calçadas irregulares e estreitas, muitos locais ainda não possuem rampas, elevadores ou banheiros adaptados” “não vemos nas calçadas por exemplo as marcações no solo para pessoas com deficiência visual, poucas delas possuem rampas de acesso para cadeirantes [...]” (Resp. 24), “a inclusão de corrimão, também pisos para que as pessoas cegas possam transitar com segurança” (Resp. 21)

Destacamos ainda que essa visão relatada pelos consumidores do comércio local, também é destacada pelo Respondente 26 que é empresário da região, “[...] sempre pode ser feito mais para inclusão de todos. Eu acredito que está longe do centro de Guarabira ser considerado um lugar inclusivo para todas as pessoas”.

Na análise pode ser observado que a falta de acessibilidade reduz a circulação de idosos e pessoas com deficiência no comércio, prejudicando tanto a inclusão social quanto a economia local, sendo relevante aos cidadãos a padronização das calçadas, implantação de rampas adequadas, sinalização tátil e sonora, além de fiscalização para evitar obstrução dos acessos.

A partir da análise da literatura e dos relatos dos moradores de Guarabira-PB, fica evidente que a acessibilidade no centro comercial da cidade ainda enfrenta muitos desafios.

Lopes e Henrique (2010) ressaltam que entender as particularidades das cidades brasileiras é essencial para um planejamento urbano eficiente. Isso se reflete nos depoimentos dos entrevistados, que mencionam calçadas quebradas, falta de rampas e ausência de sinalização adequada. Situações como essas dificultam a mobilidade de idosos, pessoas com deficiência e até mesmo mães com carrinhos de bebê, tornando a experiência de circulação pela cidade frustrante e excludente.

Fernandes (2018) destaca a importância de estudar as pequenas cidades, já que elas possuem dinâmicas e necessidades próprias. Essa realidade fica clara nos relatos dos comerciantes e consumidores locais, que sentem no dia a dia o impacto da falta de acessibilidade. Para muitos empresários, melhorar a infraestrutura urbana significaria um aumento no fluxo de clientes e, conseqüentemente, no crescimento do comércio. Santos (2019) também reforça essa visão, afirmando que cidades com transporte eficiente e espaços bem planejados oferecem mais oportunidades para o comércio prosperar.

Freitas (2015) aponta que a falta de investimento em mobilidade e acessibilidade aprofunda desigualdades. Esse ponto se reflete diretamente nos depoimentos dos entrevistados, que sentem falta de políticas públicas voltadas à acessibilidade em Guarabira. A ausência de diálogo entre o poder público e a população faz com que as melhorias não avancem no ritmo necessário. Marcuse (2017) também alerta que, muitas vezes, decisões urbanísticas priorizam interesses imobiliários em detrimento das necessidades da população. Os relatos sobre calçadas ocupadas por ambulantes e espaços sem padronização mostram como essa realidade se manifesta no município.

A segurança dos pedestres também é um fator crucial, como aponta Vasconcellos (2012). Os respondentes relataram dificuldades como a falta de sinalização tátil, rampas íngremes e obstáculos no caminho, o que coloca em risco a integridade de quem se desloca pela cidade. Além disso, Amaral et al. (2018) reforçam que melhorias na mobilidade podem reduzir congestionamentos e melhorar a qualidade de vida da população. Isso demonstra que tornar a cidade mais acessível não beneficiaria apenas quem enfrenta dificuldades de locomoção, mas todos os cidadãos e o comércio local.

Os relatos colhidos mostram que a acessibilidade não é apenas uma questão de infraestrutura, mas também de inclusão e dignidade. Pessoas com deficiência, idosos e até mesmo pedestres comuns precisam de uma cidade que permita a locomoção segura e confortável. Políticas públicas eficazes podem transformar essa realidade, tornando Guarabira uma cidade mais acolhedora e acessível para todos. Afinal, uma cidade bem planejada não

exclui ninguém – pelo contrário, convida todos a participar ativamente da vida urbana e econômica.

#### 4.4 CATEGORIA: PROBLEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Nesta categoria os respondentes avaliaram a mobilidade na cidade de forma mais ampla, a influência do trânsito na sua locomoção e o transporte público da região. De modo geral, os respondentes relatam que há um fluxo de veículos intenso, o que gera reclamações sobre engarrafamentos, bem como há estacionamentos irregulares e falta de fiscalização.

Inicialmente os participantes avaliaram a mobilidade urbana no centro comercial, um aspecto levantado pelo respondente 8, que é consumidor do comércio, foi com relação a educação no trânsito “há uma relativa organização e sinalização, mas que se torna difícil pela falta de educação de muitos condutores e pedestres”. A maioria dos respondentes destacam a necessidade de campanhas educativas para motoristas e pedestres, além da reorganização das vias e semáforos. Há também alguns respondentes que citam evoluções como o respondente 21 que trabalha no comércio e diz que “de forma geral, a mobilidade urbana do centro de Guarabira “flui”, é normal um trânsito agitado, uma vez que Guarabira é um grande polo comercial para região [...]”, assim como a respondente 23 que também trabalha no comércio e tem uma fala de concordância com a evolução e diminuição dos problemas de mobilidade dizendo “[...] a cidade já avançou bastante, sobretudo, com a implantação da SEMOB”. O respondente 26, que é empresário, mostra um maior grau de satisfação e diz que “muita coisa já foi melhorada nos últimos tempos com relação ao trânsito de Guarabira. Acredito que para o porte da cidade o planejamento urbano é adequado”.

Outro questionamento feito aos participantes da pesquisa foi sobre se a sua locomoção era atrapalhada devido ao trânsito no centro comercial. Boa parte dos respondentes relatam que sim, como destacado na Figura 2, considerando como um dos principais aspectos a colocação de semáforos em locais errados e sem estudo prévio, bem como a educação no trânsito, como destacado pelos respondentes: “semáforos em lugares errados, faixas em lugares errados, pedestres sem educação de trânsito, motoristas ainda piores em termos de educação de trânsito” (Resp. 5), “[...] todo mundo sente que porque tem carro tem que parar em frente do lugar onde vão e não havendo lugar para estacionar, param na rua” (Resp. 6) e “sinais sem um estudo científico” (Resp. 19).

Outro aspecto que chamou atenção é sobre os horários de maior fluxo em que se faz necessário se expor ao trânsito da cidade, como mencionou o respondente 24: “nos horários



a possibilidade de disponibilização de transporte de ônibus, pois atualmente não existe, havendo apenas moto táxi e táxi” (Resp. 7).

Mas foi destacado também que só existe transporte público internamente para os estudantes, para a realização de exames e para o *shopping* da cidade, “o transporte público em Guarabira enfrenta algumas limitações. A eficiência do sistema ainda é insuficiente para garantir um transporte rápido, acessível e confortável para todos. A frequência de ônibus e a cobertura das linhas são limitadas, afetando a capacidade do sistema em atender a uma demanda crescente”. Atualmente existem dois ônibus que prestam serviços grátis para a população. Um que leva o pessoal para o complexo de saúde (recém implantado, mas as pessoas só usam de fato para ir ao complexo) e outro que vai para o Shopping (esse já faz tempo que faz a rota e é mais utilizado no viés de comércio) (Resp. 13). Destaca-se que o respondente considerou a existência do transporte público que liga a cidade de Guarabira a outras cidades da região do Brejo paraibano e que o transporte para o *shopping* é uma oferta do empresariado vinculado ao shopping, não sendo veículo ligado ao setor público.

É possível observar que mesmo diante dos impasses no deslocamento, na acessibilidade e com problemas enfrentados com transporte público, os respondentes destacam avanços na cidade em termos de mobilidade, destacando que há melhorias a serem realizadas, mas que também houveram avanços importantes.

Os participantes relatam que o congestionamento e a falta de estacionamento impactam diretamente a rotina de trabalhadores e consumidores, gerando atrasos e perda de tempo.

A categoria "Problemas de Mobilidade Urbana" apresentada no estudo evidencia diversas questões relacionadas ao tráfego, ao planejamento urbano e à infraestrutura viária. A partir dos autores mencionados no texto, é possível analisar os diferentes aspectos que influenciam esses problemas e propor reflexões sobre possíveis soluções.

Inicialmente, observa-se que a urbanização brasileira do século XX privilegiou o automóvel em detrimento do transporte público e de modais alternativos (Campos Filho, 2010; Gondim, 2014). Esse modelo de urbanização gerou uma dependência excessiva de veículos motorizados, resultando em congestionamentos, dificuldade de estacionamento e poluição ambiental (Necoska; Ivanjko; Pavleski, 2017). O crescimento expressivo da frota de automóveis, que aumentou 186% entre 2000 e 2020 (DENATRAN, 2020), intensificou os desafios da mobilidade, especialmente nas áreas comerciais, onde há grande circulação de pessoas e mercadorias.

Outro ponto levantado no estudo diz respeito ao impacto da falta de planejamento na mobilidade urbana. Amaral et al. (2018) destacam a necessidade de políticas públicas eficientes

para reduzir congestionamentos e melhorar a acessibilidade. Lopes e Henrique (2010) reforçam que a ausência de estratégias adequadas prejudica o comércio local, desencorajando consumidores a frequentarem determinadas áreas devido à dificuldade de locomoção. A pesquisa realizada em Guarabira confirma essa problemática, com relatos de dificuldades em horários de pico, semáforos mal posicionados e estacionamento irregular, conforme apontado pelos respondentes.

Além disso, a falta de educação no trânsito é um fator agravante. Respondentes mencionam que tanto motoristas quanto pedestres demonstram comportamentos inadequados, o que compromete a fluidez do tráfego e a segurança viária. Esse dado se alinha à literatura que discute a influência do comportamento humano nos acidentes de trânsito, destacando fatores como estresse, ansiedade e agressividade no trânsito (Ameratunga; Híjar; Norton, 2006; Vecino Ortiz, 2022; Bartholomeu, 2017).

No que diz respeito à acessibilidade, França, Costa e Fonseca (2019) enfatizam que a mobilidade urbana deve considerar não apenas critérios estatísticos, mas também aspectos como fluxo de pessoas, morfologia urbana e padrões culturais. A pesquisa em Guarabira aponta que a falta de transporte público local é uma barreira significativa para a mobilidade, especialmente para aqueles que não possuem veículo próprio. Os dados indicam que há apenas dois ônibus gratuitos, sendo um para o complexo de saúde e outro para o shopping, sem um sistema abrangente que atenda toda a população.

Por fim, as soluções adotadas pelos cidadãos para driblar os problemas de mobilidade, como o uso de motocicletas, a busca por rotas alternativas e a antecipação de horários de saída, evidenciam a necessidade de um planejamento urbano mais eficiente. O estudo mostra que, apesar dos avanços, ainda há desafios a serem enfrentados para garantir uma mobilidade urbana mais sustentável e acessível para todos.

Dessa forma, a discussão teórica e empírica apresentada pelos autores demonstra que os problemas de mobilidade urbana são resultado de uma combinação de fatores estruturais, comportamentais e políticos, exigindo abordagens integradas para a sua mitigação.

#### 4.5 CATEGORIA: IMPACTO NA VIDA DA POPULAÇÃO

A categoria impacto na vida da população, observou como a mobilidade urbana interfere na vida daqueles que frequentam o centro comercial da cidade de Guarabira-PB.

Nesta categoria, no primeiro momento, os respondentes discorreram sobre como a dinâmica da mobilidade urbana no centro comercial da cidade influenciava a rotina dos

respondentes. Para ambos os atores do comércio local o principal impacto está relacionado ao fator tempo, sendo necessário sair mais cedo de casa para que seja evitado perder compromissos e o horário do trabalho, como relatado pelo respondente 11 “a qualidade da mobilidade urbana no centro comercial de Guarabira influencia diretamente a organização do meu tempo [...]”, bem como “afeta a qualidade de vida pelo estresse gerado pelo risco de acidente” (Resp. 5).

O estudo observa que a rotina do respondente é influenciada, principalmente, quando o deslocamento rotineiro ocorre obrigatoriamente pelo centro, como retrata o respondente 21 que é trabalhador do comércio, “Influencia diariamente, pois sempre é preciso utilizar as principais ruas do centro para ir ao trabalho”. Já aqueles que possuem rotas alternativas ou trabalham próximos a suas residências não relatam tal problema, pois retratam que “não influencia porque eu me desloco para o trabalho pela via que fica por fora da cidade (resp. 8), bem como o respondente 10 “[...] utilizo atalhos para frequentar e me deslocar, indo ao centro quando realmente é necessário, assim como “hoje não influencia mais tanto, pois moro num bairro vizinho ao trabalho (Resp. 6). Apesar dos relatos diversos foi possível observar que diversos respondentes (1, 3, 6, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 25, 28, 30) não se sentem impactados pelo centro, o que pode estar relacionado a baixa frequência de uso da região comercial, não necessitar passar pela região para deslocamentos cotidianos, conforme relatos já dispostos.

A mobilidade urbana é um fator determinante para a qualidade de vida nas cidades, influenciando diretamente o tempo de deslocamento, a eficiência dos transportes e o bem-estar da população. Segundo Gehl (2013), cidades bem planejadas priorizam as pessoas e garantem infraestrutura adequada para pedestres, ciclistas e transporte público, promovendo deslocamentos mais eficientes e sustentáveis. No entanto, no centro comercial de Guarabira-PB, os relatos dos respondentes indicam desafios significativos, como congestionamentos frequentes, dificuldades de estacionamento e falta de organização no trânsito, o que compromete a rotina dos cidadãos.

A ausência de planejamento adequado pode resultar em impactos negativos na mobilidade e na economia urbana. Para Vasconcellos (2001), a ineficiência do tráfego e a priorização do transporte individual em detrimento do coletivo agravam os problemas urbanos, causando perda de produtividade e aumento do estresse. Isso se observa em Guarabira, onde os respondentes (1, 3, 6, 8, 10, 12, 13, 14) mencionam atrasos frequentes e dificuldades para estacionar, especialmente em dias de feira livre, o que pode afetar o comércio e a circulação de pessoas no centro.

Entre algumas soluções apontadas pelos respondentes, o n° 10 destaca a necessidade de um sistema de transporte público eficiente. De acordo com Bertaud (2004), a criação de modais

coletivos bem estruturados reduz a dependência de veículos particulares e melhora a mobilidade urbana. No contexto local, foi sugerida a implementação de ônibus ou vans interligando os bairros ao centro para diminuir o tráfego e facilitar o deslocamento dos cidadãos. Além disso, a infraestrutura viária tem um papel fundamental no trânsito das cidades. Litman (2021) argumenta que medidas como a readequação do fluxo de ruas, a construção de viadutos e a ampliação de vias marginais podem melhorar significativamente a circulação urbana. Essa abordagem é corroborada por sugestões dos respondentes, que indicam a necessidade de um viaduto na via central do centro de Guarabira para otimizar o trânsito e reduzir congestionamentos.

Outro aspecto relevante para a mobilidade urbana é a acessibilidade. Segundo Jacoby (1994), cidades inclusivas devem garantir infraestrutura adequada para pedestres e pessoas com deficiência, por meio de calçadas acessíveis, sinalização adequada e redução de barreiras físicas. Os relatos da maioria dos respondentes destacam a necessidade de melhorias nas faixas de pedestres e nas calçadas, reforçando a importância de uma abordagem mais humanizada no planejamento urbano.

A literatura também aponta a importância da gestão do conhecimento na implementação de políticas públicas eficientes. Costa *et al.* (2023) enfatizam que a gestão do conhecimento possibilita a sistematização de processos, identificando necessidades e garantindo a continuidade das ações planejadas. A aplicação desse conceito na mobilidade urbana de Guarabira poderia contribuir para a estruturação de um modelo baseado na coleta, organização e disseminação de informações sobre o trânsito, permitindo ajustes mais assertivos e melhorias contínuas.

Costa *et al.* (2023) reforça que a implementação de modelos de gestão do conhecimento no setor público pode otimizar a eficiência das políticas urbanas ao criar mecanismos para a aquisição, armazenamento, transferência e uso das informações essenciais para a tomada de decisões. Aplicar esse conceito à mobilidade urbana de Guarabira pode garantir que as soluções adotadas sejam fundamentadas em dados concretos, evitando medidas paliativas e promovendo melhorias sustentáveis e de longo prazo. Ademais, medidas sustentáveis também são recomendadas para melhorar a mobilidade. De acordo com Newman; Kenworthy (1999), a implementação de ciclovias e a criação de zonas exclusivas para pedestres no comércio central podem diminuir o fluxo de veículos e incentivar deslocamentos alternativos mais ecológicos. Essa ideia é refletida nas sugestões de fechamento de algumas ruas centrais para pedestres, o que poderia beneficiar o comércio local e tornar o centro mais acessível.

Portanto, é evidente que a mobilidade urbana em Guarabira-PB pode ser aprimorada com políticas públicas baseadas em planejamento urbano sustentável, infraestrutura eficiente e transporte coletivo acessível. A adoção dessas medidas, alinhadas às recomendações de especialistas e integradas a uma abordagem de gestão do conhecimento, pode resultar em um trânsito mais organizado, seguro e compatível com as necessidades da população.

## **5 CONCLUSÕES**

Este estudo analisou a mobilidade urbana no centro comercial de Guarabira-PB a partir da percepção dos atores locais do comércio, identificando desafios, impactos e possíveis soluções para a melhoria da infraestrutura viária e do acesso à região. Os resultados apontam que a mobilidade urbana é um fator determinante para o desenvolvimento do comércio local, influenciando diretamente a experiência dos consumidores, a rotina dos trabalhadores e a competitividade dos empresários.

Dentre os principais problemas levantados, destacam-se a falta de vagas de estacionamento, o congestionamento nos horários de pico, a ausência de planejamento para pedestres e ciclistas, além da limitação do transporte público na cidade. A falta de acessibilidade adequada também foi um ponto crítico identificado, o que impacta a inclusão de idosos, pessoas com deficiência e outros grupos com mobilidade reduzida.

Os entrevistados sugeriram melhorias na organização do trânsito, como a ampliação de estacionamentos rotativos, requalificação de calçadas, sinalização mais eficiente e maior fiscalização do tráfego. Além disso, a melhoria de um sistema de transporte público mais acessível poderia contribuir para a redução da dependência de veículos particulares, dificultando congestionamentos e facilitando o deslocamento da população.

Como limitação da pesquisa, pode-se relatar o quantitativo de respondentes, visto que o estudo realizou um questionário aberto, não sendo retornado por todos os respondentes, visto a disponibilidade para pausar e responder o instrumento. Pesquisas futuras poderiam aprofundar a análise sobre o impacto econômico da mobilidade na região e avaliar a viabilidade de políticas públicas voltadas para a modernização da infraestrutura viária.

Por fim, este estudo contribui para o debate sobre a mobilidade urbana em cidades de médio porte e reforça a necessidade de políticas públicas integradas que considerem não apenas o fluxo de veículos, mas também a qualidade de vida dos cidadãos e o fortalecimento da economia local. O estudo também reforça a relevância da mobilidade urbana como fator determinante para o desenvolvimento econômico e social de centros comerciais locais, e

contribui para a literatura acadêmica ao analisar a percepção de diferentes atores do comércio local sobre a acessibilidade e infraestrutura de transporte.

Sugere-se que pesquisas futuras aprofundem uma análise sobre os impactos econômicos da mobilidade urbana e avaliem soluções inovadoras para o transporte e acessibilidade no centro comercial de Guarabira-PB como transporte alternativo e políticas públicas integradas. Sugestões de requalificação de calçadas, ampliação de estacionamentos rotativos e maior fiscalização do tráfego, podem orientar gestores municipais na formulação de políticas públicas mais eficazes.

O estudo destaca a necessidade de investimentos em acessibilidade, como instalação de rampas, sinalização tátil e sonora, além de revisão do transporte público para melhor atender à população, evidencia também como a falta de mobilidade adequada prejudica o fluxo de consumidores e, conseqüentemente, a competitividade dos negócios locais. Faz-se necessário o alerta para os desafios enfrentados por idosos, pessoas com deficiência e mães com carrinhos de bebê, promovendo a importância da acessibilidade como direito fundamental, a melhoria da mobilidade urbana pode reduzir estresse, tempo de deslocamento e riscos de acidentes, promovendo um ambiente urbano mais seguro e eficiente incentivando as ciclovias e áreas exclusivas para pedestres, pode contribuir para a redução da poluição e melhoria das condições ambientais da cidade.

## REFERÊNCIAS

AMARAL, R. R.; LEMANJSKI, I.; GAUTAMA, S.; AGHEZZAF, E. **Urban mobility and city logistics: trends and case study**. *Promet: Traffic & Transportation*, v. 30, n. 5, p. 613-622, 2018.

AMERATUNGA, S.; HIJAR, M.; NORTON, R. **Road traffic injuries: confronting disparities to address a global-health problem**. *The Lancet*, London, v. 367, n. 9521, p. 1533-1540, 2006.

BARTHOLOMEU, D. B. **Traços de personalidade e comportamentos de risco no trânsito: um estudo correlacional**. *Psicologia Argumento*, Curitiba, v. 26, n. 54, p. 193, 2017.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2009.

BERTAUD, A. **A organização espacial das cidades: resultado deliberado ou consequência imprevista?** Banco Mundial, Policy Research Working Paper, 2004.

BOONE, L.; KURTZ, D. **Marketing Contemporâneo**. São Paulo: Cengage Learning, 2011.

CAMPOS FILHO; C. M. **Reinvente seu bairro: caminhos para você participar do planejamento de sua cidade**. 2. ed. São Paulo: Editora 34, 2010. 224 p.

CANÇADO, C. A.; CANÇADO, A. C. M. G. **A Construção da Autogestão em Empreendimentos da Economia Solidária: uma abordagem baseada em Paulo Freire**. REGES - Revista Eletrônica de Gestão, v. 2, n. 2, p. 56-72, 2009.

COSTA, M. A. F. **Planejamento urbano e suas implicações no comércio local: estudo de caso**. Revista Brasileira de Urbanismo, v. 31, n. 4, p. 112-125, 2018.

COSTA, M. A. F.; COSTA, M. F. B. **Projeto de Pesquisa: entenda e faça**. 6. ed. Petrópolis: Vozes, 2017.

COSTA, B.; SILVA, J. D.; BRITO, L. M. P.; SILVA, S. L. P. **Modelo de Gestão do Conhecimento: Uma proposta para o contexto da universidade pública**. Revista de Administração, Sociedade e Inovação (RASI), v. 9, n. 2, p. 46-68, 2023. Disponível em: <http://www.rasi.vr.uff.br>. Acesso em: 2024.

DENATRAN. **Ministério da Infraestrutura. Frota de Veículos**. 2020. Disponível em: <https://www.infraestrutura.gov.br/resolucoes-contran/115-portal-denatran/9484-frota-de-ve%C3%ADculos-2020.html>. Acesso em: 12 out. 2024.

FREITAS, P. V. N.; SILVEIRA, J. A. R.; SILVA, G. J. A.; FREITAS, D. C. S. **Mobilidade Sustentável: problemas e soluções**. Revista Científica ANAP Brasil, v. 8, n. 12, 2015.

FERNANDES, P. H. C. **O urbano brasileiro a partir das pequenas cidades**. Revista Eletrônica Geoaraguaia, v. 8, n. 1, p. 13-31, 2018.

FRANÇA, I. S.; COSTA, V. A. M.; FONSECA, M. A. **Planejamento urbano e participação social em pequenas cidades**. Revista de História e Geografia Agora, v. 21, n. 1, p. 119-131, jan./jun. 2019.

FRESCA, T. M. **Centros locais e pequenas cidades: diferenças necessárias**. Mercator, v. 9, n. 20, p. 20, set./dez. 2010.

GOOGLE MAPS. Disponível em: [https://www.google.com.br/maps/search/centro+comercial/@-6.8503183,-35.4929696,865m/data=!3m2!1e3!4b1?entry=ttu&g\\_ep=EgoyMDI0MTIxMS4wIKXMDSoA SAFQAw%3D%3D](https://www.google.com.br/maps/search/centro+comercial/@-6.8503183,-35.4929696,865m/data=!3m2!1e3!4b1?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI0MTIxMS4wIKXMDSoA SAFQAw%3D%3D). Acesso em: 13 dez. 2024.

GONDIM, M. F. **A travessia no tempo: homens e veículos, da mitologia aos tempos modernos**. 2014. 368 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, Brasília, 2014.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. Washington, DC: Island Press, 2013.

HELD, D.; LUTZ, H. **Global transformation: politics, economics, and culture**. 2020.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia Estatística. Cidades**. 2024. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/guarabira/panorama>. Acesso em: 01 set. 2024.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Cidades clicáveis: avanços e desafios das políticas cicloviárias no Brasil**. 2017. Disponível em: [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7521/1/TD\\_2276.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7521/1/TD_2276.pdf). Acesso em: 23 dez. 2024.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Mobilidade urbana e desenvolvimento**. 2013. Disponível em: [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7268/1/Artigo\\_3\\_Mobilidade%20urbana](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7268/1/Artigo_3_Mobilidade%20urbana). Acesso em: 13 jul. 2024.

JACOBY, H. **Acesso aos mercados e os benefícios das estradas rurais**. The Economic Journal, v. 104, n. 426, p. 703-713, 1994.

LEVINSON, D.; KRIZEK, K. **The end of traffic and the future of transport**. Network Design Lab, p. 78-82, 2022. Disponível em: <https://transportist.org/wp-content/uploads/2017/10/eotfoa-preview.pdf>. Acesso em: 30 set. 2024.

LITMAN, T. **Avaliação da equidade no transporte: orientação para incorporar impactos distribucionais no planejamento de transporte**. Victoria Transport Policy Institute, 2021.

LOPES, D. M. F.; HENRIQUE, W. **Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso**. Salvador: SEI, 2010.

NEWMAN, P.; KENWORTHY, J. **Sustentabilidade e cidades: superando a dependência do automóvel**. Washington, DC: Island Press, 1999.

NECOSKA, DK; IVANJKO, E.; PAVLESKI, D. **Criando infraestrutura para mobilidade urbana: estudo de caso de Skopje**. Promet - Tráfego e Transporte, v. 30, n. 4, p. 429-443, 2018.

RODRIGUES, G. A; CHICONATO, D.A. Percepção da pessoa com deficiência física em relação à qualidade dos espaços pedonais. In: ANAIS DO SIMPÓSIO DOS ENSINOS MÉDIO, TÉCNICO E TECNOLÓGICO, 10, 2022, São Paulo. **Anais ...** São Paulo: Centro Paula Souza, 2022. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/como-os-pcds-veem-as-calcadas.pdf>. Acesso em: 22 nov. 2024.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade**. São Paulo: Manole, 2012.

VASCONCELLOS, E. A. **Mobilidade Urbana: o que você precisa saber**. São Paulo: Cia. das Letras, 2013.

ZUKIN, S. **Naked city: the death and life of authentic urban places**. Chicago: University of Chicago Press, 2021.

ZUKIN, S. **The innovation complex: cities, tech, and new economy**. Oxford: Oxford University Press, 2020.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.

## APÊNDICE A - VALIDAÇÃO DO INSTRUMENTO DE PESQUISA

Estimado (a) Senhor (a),

O Instituto Federal da Paraíba, através do Curso Superior de Tecnologia em Gestão Comercial, está realizando uma pesquisa cujo objetivo é analisar a mobilidade urbana do centro comercial da cidade de Guarabira-PB a partir da percepção dos atores locais do comércio.

Esta aplicação trata-se do processo de validação do instrumento de pesquisa a ser utilizado no estudo, portanto solicitamos a sua participação como especialista no tema de estudo. As suas respostas serão úteis para identificar o grau de pertinência (relevância) e o grau de clareza sobre as questões que integrarão o instrumento de pesquisa. Ademais, servirão para adaptar, tanto quanto possível, as sentenças formuladas.

Atenciosamente,

Pedro Henrique de Melo (Discente) / Dr. Luiz Antonio Felix Júnior (Orientador)  
Curso Superior de Tecnologia em Gestão Comercial (CSTGC/IFPB)

### INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DO FORMULÁRIO:

- Para cada um dos atributos listados, assinale o grau de relevância do atributo para que ele seja incluído no instrumento de pesquisa e o grau de clareza de sua sentença definidora. Para assinalar podem ser utilizadas as opções “cor de realce do texto” ou “cor da fonte” - >. 
- **Relevância:** O valor 0 (zero) indica nenhuma relevância; o valor 5 (cinco) indica que o atributo é muito relevante.
- **Clareza:** O valor 0 (zero) indica que a sentença definidora do atributo não é clara; o valor 5 (cinco) indica que a sentença é muito clara.

Com relação a categoria deslocamento:								
Variável para análise	Assinalar o grau							Sugestões para ajustes:
	Com que frequência você visita o centro comercial da cidade de Guarabira e por quais motivos você frequenta o centro da cidade?	Relevância	0	1	2	3	4	
	Clareza	0	1	2	3	4	5	
Qual o meio de transporte que você mais utiliza para ir ao centro comercial? E qual sua opinião sobre as condições gerais deste meio transporte?	Relevância	0	1	2	3	4	5	
	Clareza	0	1	2	3	4	5	
Você possui dificuldade para estacionar seu meio de transporte no centro comercial da cidade de Guarabira? Quais suas maiores dificuldades na hora de estacionar?	Relevância	0	1	2	3	4	5	
	Clareza	0	1	2	3	4	5	

Com relação a categoria acessibilidade:								
Variável para análise	Assinalar o grau							Sugestões para ajustes:
	Na sua opinião, o que pode ser melhorado em termos de acessibilidade (rampas, calçadas, corrimão) aos espaços públicos no centro comercial de Guarabira?	Relevância	0	1	2	3	4	
	Clareza	0	1	2	3	4	5	
Você acredita que a acessibilidade é um aspecto fundamental para uma cidade mais desenvolvida? Porquê?	Relevância	0	1	2	3	4	5	
	Clareza	0	1	2	3	4	5	
Quais são as principais dificuldades visualizadas por você em relação à infraestrutura pública com relação à	Relevância	0	1	2	3	4	5	
	Clareza	0	1	2	3	4	5	

acessibilidade para pessoas com necessidades especiais (ex.: cadeirantes, pessoas cegas e idosos)?									
----------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Com relação a categoria problemas de mobilidade urbana:								
Variável para análise	Assinalar o grau							Sugestões para ajustes:
Na sua opinião, quais são os principais problemas de mobilidade urbana no centro comercial de Guarabira?	Relevância	0	1	2	3	4	5	
	Clareza	0	1	2	3	4	5	
Com que frequência você enfrenta dificuldades de locomoção devido ao trânsito no centro comercial?	Relevância	0	1	2	3	4	5	
	Clareza	0	1	2	3	4	5	
Na sua opinião, o transporte público que atende o centro comercial é adequado para a demanda da população?	Relevância	0	1	2	3	4	5	
	Clareza	0	1	2	3	4	5	

Com relação a categoria impacto na vida da população:								
Variável para análise	Assinalar o grau							Sugestões para ajustes:
Como os problemas de mobilidade no centro comercial da cidade de Guarabira afetam a sua rotina diária?	Relevância	0	1	2	3	4	5	
	Clareza	0	1	2	3	4	5	
Na sua opinião, o que mais pode ser feito para melhorar a mobilidade urbana no centro comercial de Guarabira?	Relevância	0	1	2	3	4	5	
	Clareza	0	1	2	3	4	5	
Se você pudesse sugerir uma única mudança para melhorar a mobilidade no centro comercial de Guarabira, qual seria?	Relevância	0	1	2	3	4	5	
	Clareza	0	1	2	3	4	5	

**Dúvidas sobre a pesquisa podem ser direcionadas para:**

Foram informados os contatos dos autores.

Agradecemos a sua colaboração!

## **APÊNDICE B – INSTRUMENTO FINAL DE PESQUISA (QUESTIONÁRIO ABERTO)**

### **Parte 1: Perfil do Respondente**

1.1 Qual é a sua faixa etária?

- Menos de 18 anos  18 a 25 anos  
 26 a 35 anos  
 36 a 45 anos  
 46 a 60 anos  
 Mais de 60 anos

1.2 Qual o seu nível de escolaridade?

- Ensino Fundamental incompleto  Ensino Fundamental completo  
 Ensino Médio incompleto  Ensino Médio completo  
 Ensino Superior incompleto  Ensino Superior completo

1.3 Qual o seu vínculo com o centro comercial de Guarabira?

- Empresário/comerciante  Consumidor  Trabalhador no comércio

### **Parte 2: Deslocamento**

2.1 Com que frequência você visita o centro comercial da cidade de Guarabira (diariamente, semanalmente, quinzenalmente, ocasionalmente) e por quais motivos você frequenta o centro da cidade?

2.2 Qual o meio de transporte que você mais utiliza para ir ao centro comercial? E qual sua opinião sobre as condições gerais deste meio transporte?

2.3 Quais são as condições para estacionar seu meio de transporte no centro comercial da cidade de Guarabira-PB? Quais suas maiores dificuldades na hora de estacionar? (Caso não possua transporte próprio, informe: não possuo transporte próprio).

### **Parte 3: Acessibilidade**

3.1 Na sua opinião, são necessários ajustes em termos de acessibilidade (rampas, calçadas, corrimão) aos espaços públicos no centro comercial de Guarabira?

3.2 Qual é a sua percepção quanto ao aspecto da acessibilidade para o desenvolvimento da cidade?

3.3 Quais são as suas avaliações em relação à infraestrutura pública com relação à acessibilidade para pessoas com necessidades especiais (ex.: cadeirantes, pessoas cegas e idosos)?

### **Parte 4: Problemas de mobilidade urbana**

4.1 Na sua opinião, avalie a mobilidade urbana no centro comercial de Guarabira:

4.2 Sua locomoção é atrapalhada devido ao trânsito no centro comercial? Por quê?

4.3 Qual a sua opinião acerca do transporte público que atende à demanda da população para o centro comercial na cidade de Guarabira-PB?

### **Parte 5: Impacto na Vida da População**

5.1 Avalie como a mobilidade urbana no centro comercial de Guarabira-PB influencia na sua rotina diária:

5.2 Na sua opinião, o que pode ser realizado para política pública relacionada a mobilidade urbana no centro comercial de Guarabira?

5.3 Se você pudesse sugerir uma única mudança para a mobilidade no centro comercial de Guarabira, qual seria?