

## **Mobilidade urbana no centro comercial de Guarabira-PB: uma análise a partir dos atores do comércio local**

Pedro H. de Melo (IFPB, Campus Guarabira), Luiz A. Félix Júnior (IFPB, Campus Guarabira/PPGP-UFPB), Wênkyka P. L. B. da Costa (UERJ, Campus Mossoró), Elton O. de Moura (IFRN, Campus Nova Cruz), Aglaucibelly M. Barbosa (IFPB, Campus Guarabira)

**E-mails:** [melo.henrique@academico.ifpb.edu.br](mailto:melo.henrique@academico.ifpb.edu.br) [luiz.felix@ifpb.edu.br](mailto:luiz.felix@ifpb.edu.br) [wenykaleite@uern.br](mailto:wenykaleite@uern.br) [elton.moura@escolar.ifrn.edu.br](mailto:elton.moura@escolar.ifrn.edu.br) [aglaucibelly.barbosa@ifpb.edu.br](mailto:aglaucibelly.barbosa@ifpb.edu.br)

**Área de conhecimento (Tabela CNPq):** 6.02.02.00-9 Administração Pública

**Palavras-chave:** acessibilidade; deslocamento; problemas de mobilidade urbana e o impacto na vida da população.

### **1. Introdução**

A temática da mobilidade urbana não trata apenas do 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). 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).

O comércio é uma atividade essencialmente urbana que contribui para moldar a centralidade das cidades. As interações do comércio com o espaço urbano resultam de um longo processo histórico, já que o comércio constitui uma das razões para a existência das cidades. Logo, a mobilidade no centro comercial não tem apenas repercussão na competitividade do comércio, mas na vivência do consumidor e na organização urbana (Boone e Kurtz, 2011).

Para fornecedores e comerciantes, a mobilidade eficiente representa um aspecto fundamental, garantindo a entrega dos produtos de forma segura e no prazo, características que tocam na vivência do consumidor. Diante do exposto, a pesquisa busca analisar a percepção dos atores do comércio local da cidade de Guarabira-PB acerca da mobilidade urbana do centro comercial da cidade. Com o estudo, espera-se auxiliar na construção de políticas que visem o aprimoramento da mobilidade urbana na cidade de Guarabira-PB.

### **2. Materiais e métodos**

O presente estudo foi delimitado ao centro comercial de Guarabira-PB, pólo dinâmico de atividades econômicas da cidade, escolhido 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 parte da amostra da pesquisa os atores do comércio local: empresários e comerciantes; trabalhadores do comércio local e consumidores que frequentam a área comercial. Como instrumento de coleta de dados, a pesquisa utilizou um questionário estruturado com questões abertas adaptado a partir das obras de Vasconcellos (2013), Soares (2015) e Rodrigues e Chiconato (2022). Foi realizada a validação do instrumento com 3 especialistas doutores em administração para avaliar o grau de pertinência (relevância) e clareza, bem como para receber sugestão de ajustes.

A aplicação do instrumento da pesquisa de deu pelo Google Forms® e foi compartilhado pelo Whatsapp®, sendo obtidos 31 respondentes, entre os dias 06 e 16 de fevereiro de 2025, visto que 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), sendo os respondentes codificados entre Respondente 1 e Respondente 31.

Os dados levantados foram analisados por meio da técnica de análise de conteúdo, conforme preconizada Bardin (2009) e utilizou nuvens de palavras a partir do Software Atlas ti® (versão 9), realizando discussões com base nas categorias: deslocamento, acessibilidade, problemas de mobilidade urbana e impacto na vida da população.

### **3. Resultados e discussão**

#### **3.1 Categoria: deslocamento**

Na categoria deslocamento, a maioria dos respondentes frequentam o centro comercial semanalmente ou diariamente, motivados por realizar atividades do trabalho, consumo ou realização de serviços. O meio de transporte utilizado para deslocamento são carro e motos, o que tende a aumentar o fluxo das vias e estacionamentos desta região central. Além do deslocamento a pé, pois o comércio possui ligações com diversos bairros.

Sobre as condições para estacionar no centro comercial da cidade, a principal dificuldade foi a ausência de vagas, conforme a Figura 1, 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.

Figura 1 - Condições e dificuldades para estacionar no centro comercial



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

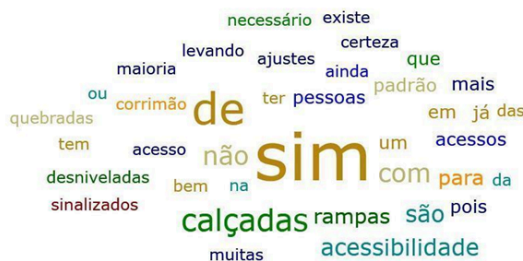
A literatura também indica que a ausência de soluções eficazes para a gestão de estacionamentos pode resultar em congestionamentos, aumento da poluição e diminuição da qualidade de vida urbana (Amaral et al., 2018; Necoska et al., 2017). Além disso, como observado por Vasconcellos (2012), às dificuldades 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.

Como solução para essas dificuldades, os respondentes relatam: “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).

### 3.2 Categoria: acessibilidade

Os respondentes observam falta de padrão, sinalização e acessibilidade para pessoas com deficiência nas calçadas. O respondente 5 menciona que estão “quebradas, desniveladas e ocupadas por ambulantes”, enquanto o respondente 11 destaca a ausência de “pisos adequados, rampas ou corrimão”. O respondente 24 reforça que “na maioria das calçadas laterais não tem rampas de acesso”. A Figura 2 demonstra a preocupação coletiva, com a maioria apontando a necessidade de melhorias na acessibilidade urbana.

Figura 2 - Ajustes em termos de acessibilidade aos espaços públicos no centro comercial



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

Quando questionados sobre acessibilidade e seu impacto na cidade, o respondente 2 destaca que “é algo extremamente importante, uma vez que, vai melhorar o acesso e aumentar o movimento nas empresas”. A falta de acessibilidade afeta idosos e cadeirantes, como menciona outro relato: “sem acessibilidade não só esses idosos e cadeirantes têm dificuldades, como também uma mãe com um carrinho de bebê”. Respondentes avaliaram a infraestrutura pública e citaram problemas como “sinais de trânsito sem alerta sonoro, calçadas sem a sinalização tátil” (Resp. 6), “não possuem rampas, elevadores ou banheiros adaptados” (Resp. 11) e “está longe do centro de Guarabira ser considerado um lugar inclusivo para todas as pessoas” (Resp. 26). Contudo, Fernandes (2018) destaca a relevância de estudar as pequenas cidades, já que elas possuem dinâmicas e necessidades próprias.

### 3.3 Categoria: problemas de mobilidade urbana

Os respondentes avaliaram a mobilidade urbana de Guarabira considerando o fluxo intenso de veículos, congestionamentos e a falta de fiscalização, além dos impactos do trânsito na locomoção e no transporte público. O respondente 8 destaca a influência da 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 sugere campanhas educativas e readequação das vias e semáforos.

Alguns mencionam melhorias, como o respondente 21: “de forma geral, a mobilidade urbana do centro de Guarabira ‘flui’ [...]”, enquanto a respondente 23 concorda: “[...] a cidade já avançou bastante, sobretudo, com a implantação da SEMOB.” O respondente 26, empresário, avalia o planejamento urbano como adequado para o porte

da cidade. O trânsito atrapalha deslocamentos, especialmente devido a semáforos mal posicionados, como apontam os respondentes 5, 6 e 19. O respondente 24 destaca horários críticos, como entre 11:50 e 12:20 e 17:50 e 18:20, quando o fluxo de veículos em frente às escolas aumenta. Para contornar os problemas, alguns utilizam motos, como os respondentes 9 e 30, buscam rotas alternativas (Resp. 20) ou saem mais cedo (Resp. 21).

Sobre transporte público, muitos relatam sua ausência, como o respondente 23: “que eu sei não há transporte público que atende a população para o centro comercial.” O respondente 7 sugere estudo para implementação de ônibus.

### 3.4 Categoria: impacto na vida da população

A mobilidade urbana no centro comercial de Guarabira impacta a rotina dos cidadãos, especialmente pelo tempo necessário para deslocamento, afetando compromissos e causando estresse. Como destaca o respondente 11, “a qualidade da mobilidade urbana no centro comercial de Guarabira influencia diretamente a organização do meu tempo [...]”, enquanto o respondente 5 ressalta que “afeta a qualidade de vida pelo estresse gerado pelo risco de acidente”. Para trabalhadores do comércio, como o respondente 21, esse impacto é diário: “Influencia diariamente, pois sempre é preciso utilizar as principais ruas do centro para ir ao trabalho”. Por outro lado, aqueles que possuem rotas alternativas ou moram próximos ao trabalho minimizam este efeito, como o respondente 8: “não influencia porque eu me desloco para o trabalho pela via que fica por fora da cidade”, e o respondente 6: “hoje não influencia mais tanto, pois moro num bairro vizinho ao trabalho”.

Segundo Vasconcellos (2001), a ineficiência do tráfego e a priorização do transporte individual sobre o coletivo aumentam o estresse e reduzem a produtividade, refletindo nos atrasos frequentes e dificuldades para estacionar, conforme mencionam os respondentes. Em dias de feira livre, esse problema se intensifica, afetando o comércio e a circulação de pessoas. Conforme Bertaud (2004), a implementação de modais coletivos estruturados reduz a dependência de veículos particulares e melhora a mobilidade, como também sugerem os respondentes, indicando que a relevância da criação de linhas de ônibus ou vans interligando os bairros ao centro e a criação de viaduto na via central do centro de Guarabira para reduzir congestionamentos.

## 4. Considerações finais

Conclui-se que a mobilidade urbana é um fator relevante para o desenvolvimento do comércio, influenciando a experiência dos consumidores e a rotina dos trabalhadores. Dentre os problemas identificados, estão: falta de estacionamento; congestionamento nos horários de pico; ausência de organização para pedestres e ciclistas; limitação do transporte público na cidade; falta de acessibilidade adequada, o que impacta grupos com mobilidade reduzida.

Os entrevistados sugeriram: melhorias na organização do trânsito; ampliação de estacionamentos rotativos; requalificação de calçadas; sinalização mais eficiente e maior fiscalização do tráfego; implementação de transporte público, para a redução da dependência de veículos particulares; investimentos em acessibilidade, como instalação de rampas, sinalização tátil e sonora; revisão da mobilidade no centro, melhorando o fluxo para consumidores e, consequentemente, a competitividade dos negócios locais; incentivo às ciclovias e áreas exclusivas para pedestres, contribuindo para a redução da poluição e melhoria das condições ambientais da cidade.

Há também o alerta para os desafios enfrentados por idosos, pessoas com deficiência e mães com carrinhos de bebê. As ações de melhoria da mobilidade urbana podem reduzir estresse, tempo de deslocamento e riscos de acidentes, promovendo um ambiente urbano mais seguro e eficiente.

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.

## 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.
- BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2009.
- BERTAUD, A. **The Spatial Organization of Cities: Deliberate Outcome or Unforeseen Consequence?** Banco Mundial, Policy Research Working Paper, 2004. Disponível em: <https://escholarship.org/uc/item/5vb4w9wb>. Acesso em: 04 mar. 2025.
- BOONE, L.; KURTZ, D. **Marketing Contemporâneo**. São Paulo: Cengage Learning, 2011.
- COSTA, M. A. F.; COSTA, M. F. B. **Projeto de Pesquisa: entenda e faça**. 6. ed. Petrópolis: Vozes, 2017.
- FERNANDES, P. H. C. **O urbano brasileiro a partir das pequenas cidades**. Revista Eletrônica Georaguaiá, v. 8, n. 1, p. 13-31, 2018.
- 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.
- 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.
- MINAYO, M. C. S. Amostragem e saturação em pesquisa qualitativa: consensos e controvérsias. **Revista pesquisa qualitativa**, v. 5,

n. 7, p. 1-12, 2017.

NECOSKA, DK; IVANJKO, E.; PAVLESKI, D. **Creating Infrastructure for Urban Mobility**: Case Study of Skopje. *PROMET-Traffic&Transportation*, 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.

SOARES, L. R. S. Planejamento urbano e gestão de transportes na Amazônia: as políticas públicas para a mobilidade urbana em face do processo de dispersão metropolitana em Belém-PA. *Revista GeoAmazônia*, v. 5, n. 10, p. 138-159, 2017.

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