

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

PEDRO HENRIQUE DE MELO

INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DA PARAÍBA (IFPB)

LUIZ ANTONIO FÉLIX JÚNIOR

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA (UFPB)

WENYKA PRESTON LEITE BATISTA DA COSTA

UNIVERSIDADE DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE (UERN)

AGLAUCIBELLY MACIEL BARBOSA

ELTON OLIVEIRA DE MOURA

INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DO RIO GRANDE DO NORTE (IFRN)

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

1 INTRODUÇÃO

Ao se discutir mobilidade urbana, é necessário compreender que ela não se restringe ao deslocamento de veículos nas ruas, mas envolve também os fluxos de pedestres nas vias e calçadas, em consonância com as diversas funções desempenhadas pela cidade (IPEA, 2017). No Brasil, o planejamento urbano, em sua fase inicial, priorizou de maneira excessiva os investimentos voltados à mobilidade individual, isto é, pelo uso de veículos privados (Rech, 2007). Essa orientação resultou em um crescimento descontrolado da motorização individual e na consequente redução do uso do transporte público, comprometendo a sustentabilidade da mobilidade urbana e impactando negativamente o bem-estar da população e a eficiência econômica dos municípios (Xavier, 2005). Além de intensificar os congestionamentos urbanos, resultando em maior perda de tempo nos deslocamentos (IPEA, 2013).

O comércio em geral, e o varejista em especial, constitui uma atividade essencialmente urbana, contribui de maneira significativa para a formação da centralidade das cidades. Fato que resulta de um longo processo histórico, uma vez 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).

Dessa forma, a mobilidade eficiente no centro comercial repercute não apenas na competitividade do comércio, mas também na experiência do consumidor e na organização urbana (Boone; Kurtz, 2011). Reputada como a capacidade de deslocamento das pessoas, a mobilidade urbana impacta diretamente o comércio ao facilitar o acesso aos mercados e diminuir os custos logísticos para os comerciantes (Levinson; Krizek, 2022).

A acessibilidade ao centro comercial, por veículos privados e transporte coletivo tem um impacto direto no fluxo de clientes às lojas e aos estabelecimentos. Portanto, para os comerciantes, uma mobilidade eficiente assegura entregas pontuais, acessibilidade e segurança no transporte das mercadorias, fatores que impactam a experiência do consumidor. Nesse contexto, a presente pesquisa tem como objetivo analisar a percepção dos empresários, comerciários e consumidores do município de Guarabira-PB sobre a mobilidade urbana no centro comercial da cidade. Guarabira foi escolhida por sua posição estratégica como polo regional do brejo paraibano e por sua importância econômica no interior da Paraíba. Com cerca de 58 mil habitantes (IBGE, 2022), a cidade abriga um comércio diversificado, além de instituições públicas e serviços essenciais que intensificam o fluxo urbano diário.

A justificativa para este estudo reside na necessidade de integrar as demandas do comércio local às políticas de mobilidade urbana. A articulação entre essas esferas pode contribuir para a construção de soluções mais sustentáveis e eficientes para o espaço urbano. Assim, a pesquisa busca oferecer subsídios para gestores públicos, empresários e planejadores urbanos, favorecendo a formulação de políticas que aprimorem a mobilidade no centro comercial e incentivem o desenvolvimento econômico local. Portanto, este estudo pretende preencher uma lacuna na literatura ao abordar a mobilidade urbana a partir da ótica dos atores do comércio local de Guarabira, reforçando a importância da escuta desses agentes para o planejamento urbano do município.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

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 se avançar na compreensão do espaço urbano no Brasil, é essencial que se desenvolvam mais pesquisas, tanto teóricas quanto práticas, sobre as pequenas cidades. Visto que as pequenas cidades ainda são capazes de atender parcela significativa da população em termos de bens e serviços imediatos aos seus habitantes (Fresca, 2010).

Dessa forma, não apenas os critérios estatísticos devem ser considerados na análise da morfologia das movimentações do comércio, mas também os aglomerados de bens e pessoas, os modos de vida, a orientação cultural e as atribuições urbanas (França; Costa; Fonseca, 2019). Por este motivo, existe a dificuldade de conceituar as cidades de pequeno porte no Brasil, devido à alta quantidade de multiplicidades socioespaciais e a mediação com o meio rural, criando uma confluência entre o meio rural e urbano (Fernandes, 2018).

Sobre urbanização brasileira no século XX aconteceram investimentos financeiros expressivos em infraestrutura, 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 de 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, 2018).

Tal 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).

Portanto, um sistema de transporte eficiente facilita o acesso dos consumidores aos centros comerciais e melhora a logística de distribuição de produtos, podendo aumentar o fluxo de clientes em áreas comerciais, promovendo o crescimento econômico local (Oliveira; Silva, 2015).

Amorim, Santos e Meira (2019), mostram 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 e 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; Madden, 2016).

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).

3 METODOLOGIA

O presente estudo propôs 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 foi delimitada ao centro comercial de Guarabira-PB, que é um polo dinâmico de atividades econômicas da cidade, sendo a escolha da área justificada pelo fato de ser o espaço da cidade onde há maior fluxo de pessoas, veículos e concentra um volume significativo de comércios e prestadores de serviços da região, de modo que 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 foi 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 atores do comércio local da cidade de Guarabira-PB, sendo eles: empresários que possuem estabelecimentos no centro comercial; trabalhadores do comércio e consumidores que frequentam a área comercial.

Como instrumento de coleta de dados a pesquisa utilizou um questionário estruturado com questões abertas, a partir das observações apresentadas nas obras de Vasconcellos (2013), Soares (2017) e Rodrigues e Chiconato (2022), conforme exposto no Quadro 1.

Quadro 1 - Categorias e variáveis do estudo

Categoria	Variável	Autor
Deslocamento	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?	Vasconcellos (2013)
	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?	
	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 possui transporte próprio).	
Acessibilidade	Na sua opinião, são necessários ajustes em termos de acessibilidade (rampas, calçadas, corrimão) aos espaços públicos no centro comercial de Guarabira?	Rodrigues e Chiconato (2022) e Soares (2017)
	Qual é a sua percepção quanto ao aspecto da acessibilidade para o desenvolvimento da cidade?	
	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)?	
Problemas de mobilidade urbana	Na sua opinião, avalie a mobilidade urbana no centro comercial de Guarabira: Sua locomoção é atrapalhada devido ao trânsito no centro comercial? Por quê?	Vasconcellos (2013).
	Qual a sua opinião acerca do transporte público que atende à demanda da população para o centro comercial na cidade de Guarabira-PB?	
Impacto na vida da população	Avalie como a mobilidade urbana no centro comercial de Guarabira-PB influencia na sua rotina diária:	Vasconcellos (2013)
	Na sua opinião, o que pode ser realizado para política pública relacionada à mobilidade urbana no centro comercial de Guarabira?	
	Se você pudesse sugerir uma única mudança para a mobilidade no centro comercial de Guarabira, qual seria?	

Fonte: elaboração própria (2024).

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

4.1 CATEGORIA: DESLOCAMENTO

A categoria deslocamento discute sobre os meios e condições em que os respondentes da pesquisa se encontram 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, motivados por realizar atividades do trabalho, consumo ou realização de serviços. Dessa forma, ressalta-se que o comportamento apresentado pelos respondentes da pesquisa, pode estar associado a periodicidade das feiras livres locais, que concentram o fluxo urbano e demonstram a centralidade do comércio da cidade. A frequência dos respondentes ao centro comercial enfatiza a relevância do mesmo para a cidade, contribuindo para a estrutura da cidade e organizando parte de sua dinâmica interna do local (Ortigoza, 2009).

Em relação ao meio de transporte utilizado para deslocamento ao centro comercial, destaca-se que foram evidenciados dois meios de transporte, o carro e a moto, 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.

Ainda na categoria deslocamento, os respondentes foram questionados sobre as condições para estacionar no centro comercial da cidade. Destacou-se como principal dificuldade a ausência de vagas, como pode ser observado no relato de 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). Além destes relatos, 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, enfatiza, 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 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.

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. Corroborando, Newman e Kenworthy (1999), destacam que cidades com menor dependência de veículos particulares e com sistemas de transporte integrados tendem a ser mais sustentáveis e acessíveis.

4.2 CATEGORIA: ACESSIBILIDADE

A categoria acessibilidade observou junto aos respondentes a sua percepção sobre a estrutura de acessibilidade disponível no 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 não 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 [...]”.

Tais aspectos relatados são reforçados pelos respondentes 5, 11 e 24 que são tanto trabalhadores do comércio como consumidores: “[...] 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 2 evidencia os anseios dos respondentes, que apontam em sua maioria a necessidade de ajustes na acessibilidade urbana de Guarabira. A predominância do termo "sim" reforça a percepção coletiva sobre as deficiências estruturais nos espaços públicos da cidade.

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).

Por meio da nuvem, destaca-se demandas e necessidade dos respondentes, como a implantação de corrimão, melhor sinalização, mais disposição de rampas nos espaços públicos e privados, além da padronização de calçadas que sofrem com desníveis e consertos de vias públicas danificadas.

Em seguida, os atores do comércio foram questionados sobre a acessibilidade e sua relação com o desenvolvimento da cidade. Portanto, foram feitos destaques sobre a relevância 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 necessidade 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 houve o relato sobre a ausência de comunicação com o cidadão que está na ponta desta demanda, “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” (Resp. 31).

Em seguida, foi realizada uma avaliação em relação à infraestrutura pública com relação à acessibilidade para pessoas com necessidades especiais: “[...] 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” (Resp. 6), 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).

Destaca-se ainda que essa visão relatada pelos consumidores do comércio local, também é demonstrada 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. Neste sentido, Lopes e Henrique (2010) ressaltam que entender as particularidades das cidades brasileiras é essencial para um planejamento urbano eficiente. Isso se reflete nos relatos dos respondentes, que apontaram problemas como calçadas quebradas, ausência de rampas e falta de sinalização adequada, evidenciando falhas na infraestrutura urbana de Guarabira. 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.

Para muitos empresários, melhorar a infraestrutura urbana significaria um aumento no fluxo de clientes e, conseqüentemente, no crescimento do comércio. Amorim, Santos e Meira (2019), também reforça essa visão, afirmando que cidades com transporte eficiente e espaços bem planejados oferecem mais oportunidades para o comércio prosperar.

Freitas *et al.* (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 e Madden (2016) também alertam que, muitas vezes, decisões urbanísticas priorizam interesses imobiliários em detrimento das necessidades da população.

A segurança dos pedestres é um fator crucial, como aponta Vasconcellos (2012). Os respondentes relataram dificuldades como a falta de sinalização tátil, rampas íngremes e obstáculos no caminho, colocando em risco a integridade de quem se desloca pela cidade.

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 pedestres de um modo geral precisam de uma cidade que permita a locomoção segura e confortável. Dessa forma, ressalta-se que é imprescindível superar a dependência de veículos particulares, investindo em transportes coletivos e espaços urbanos acessíveis como estratégia para sustentabilidade e vitalidade econômica local, buscando minimizar os problemas enfrentados pelos cidadãos que frequentam o centro comercial de Guarabira (Newman e Kenworthy, 1999).

4.3 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, por meio dos achados da pesquisa 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.

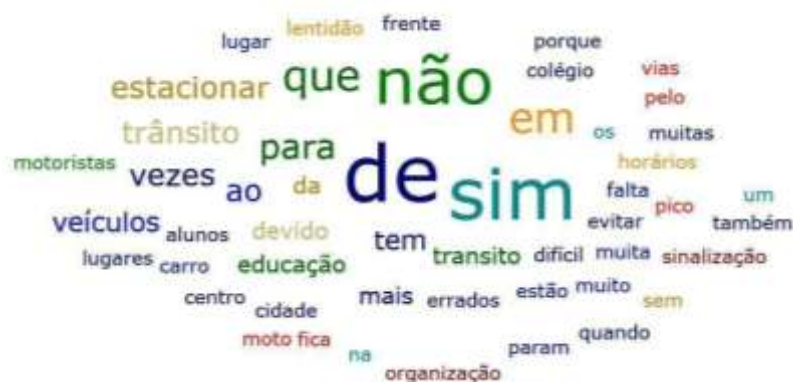
Inicialmente os participantes avaliaram a mobilidade urbana no centro comercial, dentre os relatos dos respondentes um aspecto foi levantado pelo respondente 8, que se refere ao consumidor do comércio, onde foi ressaltado da relação da educação no trânsito “há uma relativa organização e sinalização, mas que se torna difícil pela falta de educação de muitos condutores e pedestres”. A maioria 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 direcionado 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 4, 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 de destaque refere-se aos horários de maior fluxo em que se faz necessário a exposição ao trânsito da cidade, conforme mencionado pelo respondente 24: “nos horários entre 11:50/12:20 e 17:50/18:20, é quando os alunos estão saindo das escolas, nesse tempo fica extremamente difícil transitar na Av. Dom Pedro II, por conta dos veículos que param em frente às escolas para que os alunos entrem”.

Os aspectos levantados pelos respondentes ficam evidentes por meio da aparição dos termos na nuvem de palavras na Figura 3, onde foram enfatizados os termos: sinalização, organização, alunos, educação, pico e horário.

Figura 3 - Empecilhos na locomoção devido ao trânsito no centro comercial



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

Dessa forma, por meio da nuvem foi demonstrando que demandas como: os horários de pico devido a saída e chegadas de alunos nas escolas, a falta de educação no trânsito e a colocação de semáforos são pontos a serem refletidos pela gestão da cidade.

Já como solução adotada por alguns respondentes está a utilização de motos, “prefiro andar de moto porquê de carro é um estresse para estacionar quando se encontra uma vaga, que também é muito difícil” (Resp. 9), “Não, a moto transita com mais tranquilidade” (Resp. 30). Buscar outras vias de acesso ao local desejado. “Sim, pelo engarrafamento, acabo buscando outras vias de bairros para evitar o centro da cidade” (Resp. 20). Assim como sair mais cedo, “às vezes sim. Os dias de feira sempre são mais movimentados. No entanto, busco sair mais cedo de casa para evitar transtornos” (Resp. 21) que é trabalhador do comércio local.

Em continuidade, solicitou-se aos participantes que relatassem sua opinião acerca do transporte público que atende à demanda da população para o centro comercial, sendo considerado neste espaço os transportes advindos de outras cidades e o transporte local, contudo, alguns respondentes destacam que na cidade não há transporte público local, “que eu sei não há transporte público que atende a população para o centro comercial” (Resp. 23), “haveria a necessidade de estudar a possibilidade de disponibilização de transporte de ônibus, pois atualmente não existe, havendo apenas moto táxi e táxi” (Resp. 7). Ainda foi destacado que só existe transporte público internamente para os estudantes, para a realização de exames e para o *shopping* da cidade, conforme observado no relato do respondente 13.

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).

Por meio do relato apresentado, 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.

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

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 e 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 sobre semáforos mal posicionados, estacionamento irregular e a necessidade de adoção de soluções 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, o que reforça a necessidade de um planejamento urbano mais eficiente.

Além destes fatos, 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; Bartholomeu, 2017).

Dessa forma, a discussão teórica e empírica apresentada 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. Os achados mostram que, apesar dos avanços, ainda há desafios a serem enfrentados para garantir uma mobilidade urbana mais sustentável e acessível para todos.

4.4 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 número 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, sugeriu-se a implementação de ônibus ou vans interligando os bairros ao centro para diminuir o tráfego e facilitar o deslocamento dos cidadãos. Além dos relatos 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, 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) reforçam 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 indicaram 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 identificados, destacam-se: a escassez de vagas de estacionamento, os congestionamentos em horários de pico, a ausência de planejamento para pedestres e ciclistas, bem como as limitações do transporte público. A falta de acessibilidade adequada também se mostrou um ponto crítico, impactando negativamente a inclusão de idosos, pessoas com deficiência e demais grupos com mobilidade reduzida.

Os entrevistados sugeriram diversas melhorias, como a ampliação dos estacionamentos rotativos, a requalificação das calçadas, o aprimoramento da sinalização e o reforço na fiscalização do tráfego. A implementação de um sistema de transporte público mais acessível também foi apontada como medida importante para reduzir a dependência de veículos particulares, diminuir os congestionamentos e facilitar o deslocamento da população.

Além disso, os resultados evidenciaram a urgência de investimentos em acessibilidade urbana, como a instalação de rampas, sinalização tátil e sonora, bem como a reestruturação do transporte público, de modo a atender de forma mais eficiente às demandas da população. A precariedade da mobilidade compromete o acesso ao comércio, reduz sua competitividade e exclui grupos sociais vulneráveis, como idosos, pessoas com deficiência e mães com crianças pequenas. Melhorias nesse campo podem contribuir para a redução do estresse cotidiano, do tempo de deslocamento e dos riscos de acidentes, promovendo um ambiente urbano mais seguro, eficiente e sustentável. O incentivo ao uso de ciclovias e à criação de áreas exclusivas para pedestres também pode impactar positivamente na redução da poluição e na melhoria das condições ambientais da cidade.

Como pesquisas futuras sugere-se o aprofundamento da análise dos impactos econômicos da mobilidade na região, além de avaliar a viabilidade de políticas públicas voltadas à modernização da infraestrutura urbana. Sugere-se, ainda, que investigações posteriores explorem soluções inovadoras para o transporte e a acessibilidade no centro comercial de Guarabira-PB, como o incentivo ao uso de modais alternativos e o desenvolvimento de políticas públicas mais inclusivas.

A adoção de medidas como a requalificação de calçadas, a ampliação de estacionamentos rotativos e a intensificação da fiscalização do tráfego pode orientar gestores municipais na formulação de estratégias mais eficazes, alinhadas às necessidades dos diversos atores que compõem o comércio local.

Este estudo contribuiu para o debate sobre a mobilidade urbana em cidades de médio porte, ao evidenciar a necessidade de políticas públicas integradas, eficazes, que considerem, de forma simultânea, o fluxo de veículos, a qualidade de vida da população e o fortalecimento da economia local. Ao analisar a percepção de diversos atores do comércio sobre mobilidade urbana, quanto ao deslocamento, acessibilidade, problemas de mobilidade urbana e o seu impacto na vida da população, a pesquisa ampliou a compreensão sobre os desafios enfrentados

no cotidiano urbano e reforçou a necessidade de intervenções de políticas públicas planejadas e participativas, buscando um ambiente urbano funcional para os diversos atores locais.

Dessa forma, conclui-se que o fortalecimento da mobilidade urbana, articulando políticas públicas que priorizem a inclusão social, podem ser relevantes para o desenvolvimento social e econômico das cidades e de seus respectivos centros comerciais urbanos, como demonstram os atores do comércio local da cidade de Guarabira-PB. Espera-se que os achados deste estudo sirvam de subsídio para gestores públicos na formulação e implantação de políticas públicas mais eficazes, participativas e alinhadas às necessidades reais da população e as dinâmicas territoriais locais.

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.

AMORIM, I.; SANTOS, E.; MEIRA, L. H. Elementos estratégicos de políticas públicas sustentáveis capazes de transformar a mobilidade das cidades brasileiras. *Transportes*, v. 27, n. 3, p. 84-98, 2019.

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. **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.

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.

COSTA, G. H. D.; ALMEIDA, A. B. S. Estacionamento urbano e disponibilidade em áreas comerciais: análise da relação entre vagas e fluxo de clientes. *Revista Técnica de Transporte Urbano*, v. 12, n. 3, p. 45-57, 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.

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, H.; OLIVEIRA, M.; SACCOL, A. Z.; MOSCAROLA, J. O método de pesquisa survey. **Revista de Administração da USP**, v. 35, n.3, p. 105-112, jul.-set. 2000.

FREITAS, P. V. N.; SILVEIRA, J. A. R.; SILVA, G. J. A.; SILVA, D. C. **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.

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.** 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. 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. Acesso em: 13 jul. 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.

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

MARCUSE, P.; MADDEN, D. **In defense of housing: the politics of crisis.** London; New York: Verso Books, 2016. Disponível em:

https://www.miguelangelmartinez.net/IMG/pdf/2016_Madden_Marcuse_Defense_Housing_book.pdf. Acesso em: 02 fev. 2025.

MINAYO, M. C. S. Amostragem e saturação em pesquisa qualitativa: consensos e controvérsias. **Revista pesquisa qualitativa**, v. 5, n. 7, p. 1-12, 2017.

NEWMAN, P.; KENWORTHY, J. **Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence**. Washington, DC: Island Press, 1999.

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.

OLIVEIRA, G. M. de; SILVA, A. N. R. da. Desafios e perspectivas para avaliação e melhoria da mobilidade urbana sustentável: um estudo comparativo de municípios brasileiros. **Transportes**, v. 23, n. 1, p. 59-68, 2015.

ORTIGOZA, S. A. G. **Geografia e consumo: dinâmicas sociais e a produção do espaço urbano**. 2009. 283 f. Tese (live-docência) - Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, 2009.

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.

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.