



UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA – UEPB
CENTRO DE EDUCAÇÃO-CEDUC
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM GEOGRAFIA

ROMERO FARIAS SILVA

MOBILIDADE URBANA: O CASO DA RUA PROFESSOR LOPES
ALMEIDA EM CAMPINA GRANDE-PB

CAMPINA GRANDE – PB

2019

ROMERO FARIAS SILVA

MOBILIDADE URBANA: O CASO DA RUA PROFESSOR LOPES
ALMEIDA EM CAMPINA GRANDE-PB

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC),
em forma de artigo, apresentado ao curso
de Licenciatura em Geografia, da
Universidade Estadual da Paraíba, para a
obtenção do título de graduado.

Área de concentração: Geografia Urbana.

Orientador: Profº. Ms. Hélio de Oliveira Nascimento.

CAMPINA GRANDE – PB

2019

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

S586m Silva, Romero Farias da.

Mobilidade urbana [manuscrito] : o caso da Rua Professor Lopes Almeida em Campina Grande-PB / Romero Farias da Silva. - 2019.

28 p. : il. colorido.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Educação, 2019.

"Orientação : Prof. Me. Hélio de Oliveira Nascimento, Coordenação do Curso de Geografia - CEDUC."

1. Mobilidade urbana. 2. Atividade econômica. 3. Acidente.
I. Título

21. ed. CDD 711.4

ROMERO FARIAS SILVA

MOBILIDADE URBANA: O CASO DA RUA PROFESSOR LOPES ALMEIDA EM
CAMPINA GRANDE-PB

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC),
em forma de artigo, apresentado ao curso
de Licenciatura em Geografia, da
Universidade Estadual da Paraíba, para a
obtenção do título de graduado.

Área de concentração: Geografia Urbana.

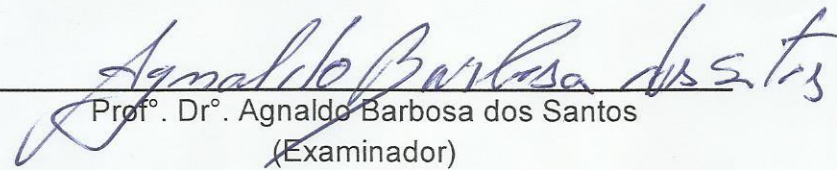
Aprovado em: 18/06/2019

BANCA EXAMINADORA



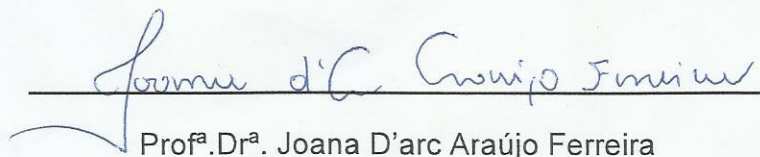
Profº. Ms. Hélio de Oliveira Nascimento
(Orientador)

Universidade Estadual da Paraíba – UEPB



Profº. Drº. Agnaldo Barbosa dos Santos
(Examinador)

Universidade Estadual da Paraíba – UEPB



Profª. Drª. Joana D'arc Araújo Ferreira
(Examinador)

Universidade Estadual da Paraíba – UEPB

Sumário

| | |
|--|----|
| INTRODUÇÃO | 7 |
| 1 LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA DE CAMPINA GRANDE-PB | 8 |
| 1.1 Localização geográfica da rua Francisco Lopes de Almeida em Campina Grande – PB..... | 9 |
| 2 CATEGORIA GEOGRÁFICA DE ESTUDO (PAISAGEM E LUGAR) | 10 |
| 3 MOBILIDADE URBANA | 11 |
| 3.1 MOBILIDADE URBANA DE CAMPINA GRANDE | 12 |
| 3.2 VIAS EXPRESSOS | 13 |
| 4 A ARTÉRIA FRANCISCO LOPES DE ALMEIDA | 14 |
| 4.1 Importâncias | 14 |
| 4.2 Atividades comerciais regulares e irregulares e analogias de acidentes ocorridos na via..... | 16 |
| CONCLUSÃO | 26 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 27 |

RESUMO:

SILVA, R F. Mobilidade Urbana: O Caso da Rua Professor Lopes Almeida em Campina Grande – PB. (Artigo Graduação). UEPB. DG. CEDUC. Curso de Licenciatura em Geografia. Campina Grande- PB, 2019

Mobilidade urbana é um tema de extrema importância e bastante atual, é determinado como a facilidade de deslocamento das pessoas e bens na cidade, com o desígnio de desenvolver atividades econômicas e sociais no perímetro urbano de cidades, diante disso, buscamos entender a questão da mobilidade no contexto da Avenida Professor Francisco Lopes de Almeida, localizada no bairro das Malvinas, no município de Campina Grande/PB. Dentre os quais temos como objetivos: analisar a mobilidade urbana ocorrente na via citada, identificar o fluxo diário, ratificar as ocorrências de acidentes, especificar o elo que essa via possui em relação a outros pontos da cidade, compreender o comércio irregular ocorrente na área de estudo. A pesquisa teve um caráter descritivo e qualitativo, além disso, optou-se pela realização de uma pesquisa bibliográfica com levantamento de concepções teóricas e práticas em fontes como artigos, dissertações, teses e livros, buscando descrever o histórico da mobilidade urbana, a concepção de mobilidade urbana em Campina Grande. Perante todo o contexto estudado, verifica-se a necessidade do poder público ter um olhar mais efetivo a essa via, passando a mesma a ser na realidade o que existe no papel.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; Atividades econômicas; Acidentes.

ABSTRACT

SILVA, R F. Urban Mobility: The Case of Professor Lopes Almeida Street in Campina Grande - PB. (Article Graduation). UEPB. DG. CEDUC. Degree in Geography. Campina Grande-PB, 2019

Urban mobility is a subject of extreme importance and quite current, it is determined how the ease of movement of people and goods in the city, with the purpose of developing economic and social activities in the urban perimeter of cities, we try to understand the issue of mobility in the context of Professor Francisco Lopes de Almeida Avenue, located in the district of Malvinas, in the city of Campina Grande / PB. Among these, we have as objectives: to analyze the urban mobility occurring in the aforementioned road, to identify the daily flow, to ratify the occurrence of accidents, to specify the link that this path has in relation to other points of the city, to understand the irregular trade occurring in the area of study. The research had a descriptive and qualitative character, in addition, a bibliographical research was carried out with a survey of theoretical and practical conceptions in sources such as articles, dissertations, theses and books, trying to describe the history of urban mobility, the conception of urban mobility in Campina Grande. In view of the whole context studied, there is a need for the public power to take a more effective look at this path, and to be in reality what exists on paper.

Keywords: Urban mobility; economic activities; accidents.

INTRODUÇÃO

Com o crescimento urbano desordenado e ausência de políticas públicas efetivas, a crescente motorização e o declínio dos transportes públicos estão comprometendo a sustentabilidade urbana. Pode-se afirmar que no Brasil, pouco mais de 84% da população reside nas áreas urbanas (IBGE, 2014), devido a este elevado índice populacional nas zonas urbanas provocará altos níveis de congestionamento, com significativo aumento de frota e consequentemente grande circulação de veículos.

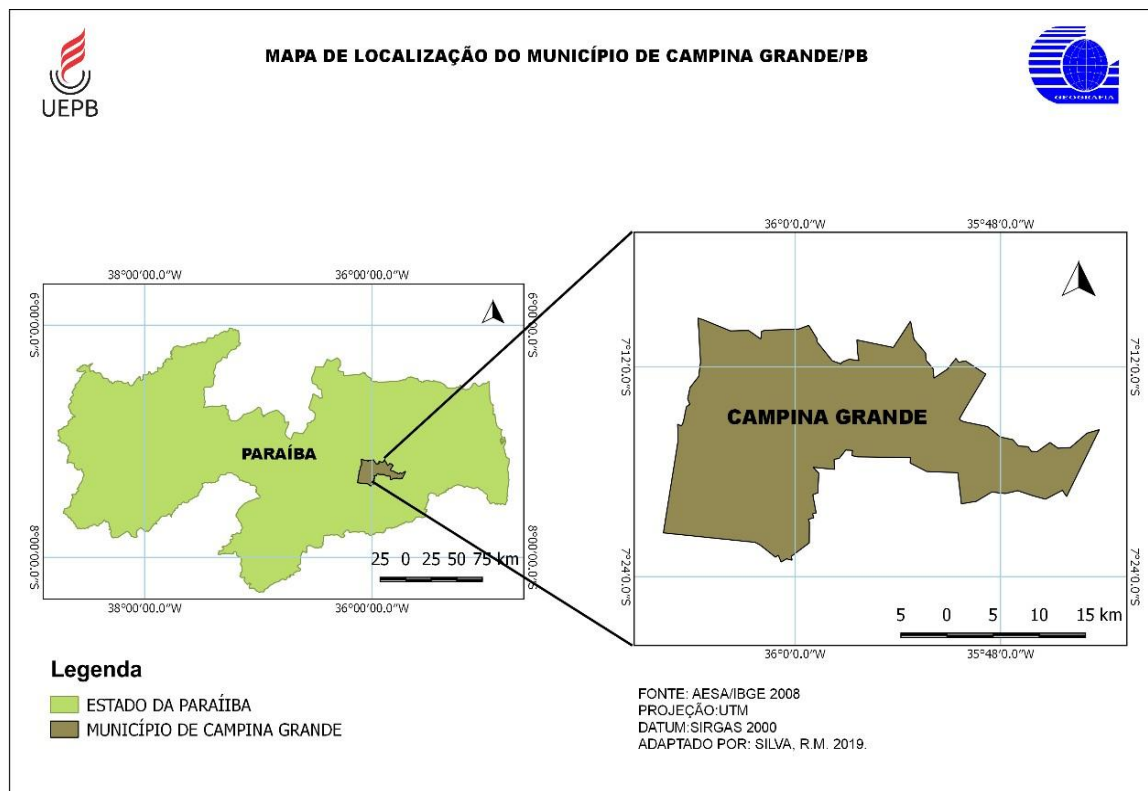
Para tanto, a pesquisa teve um caráter descritivo e qualitativo, visando descrever a realidade da mobilidade urbana na Avenida Francisco Lopes de Almeida, no município de Campina Grande-PB. Além disso, optou-se pela realização de uma pesquisa bibliográfica com levantamento de concepções teóricas e práticas em fontes como artigos, dissertações, teses e livros, buscando descrever o histórico da mobilidade urbana, a concepção de mobilidade urbana em Campina Grande, seus requisitos, princípios de aplicabilidade, assim como a finalidade, estrutura e os efeitos da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Diante disso, buscamos através da pesquisa analisar a mobilidade urbana ocorrente na Rua Professor Francisco Lopes de Almeida, localizada no bairro das Malvinas, no município de Campina Grande-PB, identificar o fluxo diário, ratificar as ocorrências de acidentes, especificar o elo que essa via possui em relação a outros pontos da cidade, compreender o comércio irregular ocorrente na área de estudo. Ademais, o objeto de estudo é de extrema importância para academia.

Para atingirmos os objetivos propostos, este estudo foi estruturado em 4 capítulos: sendo o primeiro capítulo caracterizado pela localização da área de estudo; o segundo fundamentou-se em embasamentos teóricos necessários a pesquisa; posterior damos evidência a questão da mobilidade urbana, tema central do trabalho, no qual traçamos um caminho deste no contexto nacional e local; no quarto capítulo buscamos conceituar e entender as vias expressas e se a Rua Professor Francisco Lopes de Almeida se insere nesse conceito e sua importância, além de entender a dinâmica do comércio irregular presente em todo seu trecho e o fluxo de acidentes que ocorrem naquele local; e finalizamos com a conclusão afim de relacionar os dados obtidos com a mobilidade desta via.

1 LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA DE CAMPINA GRANDE-PB

A cidade de Campina Grande-PB, está localizada na região Nordeste brasileira. A mesma, está situada no Planalto da Borborema em posição privilegiada, pois, serve como elo de ligação entre o Sertão e o Litoral. Grande parte da sua importância econômica, dar-se pelo fato de a mesma servir como polo universitário, com destaque (nas últimas décadas) para a exportação de tecnologia.

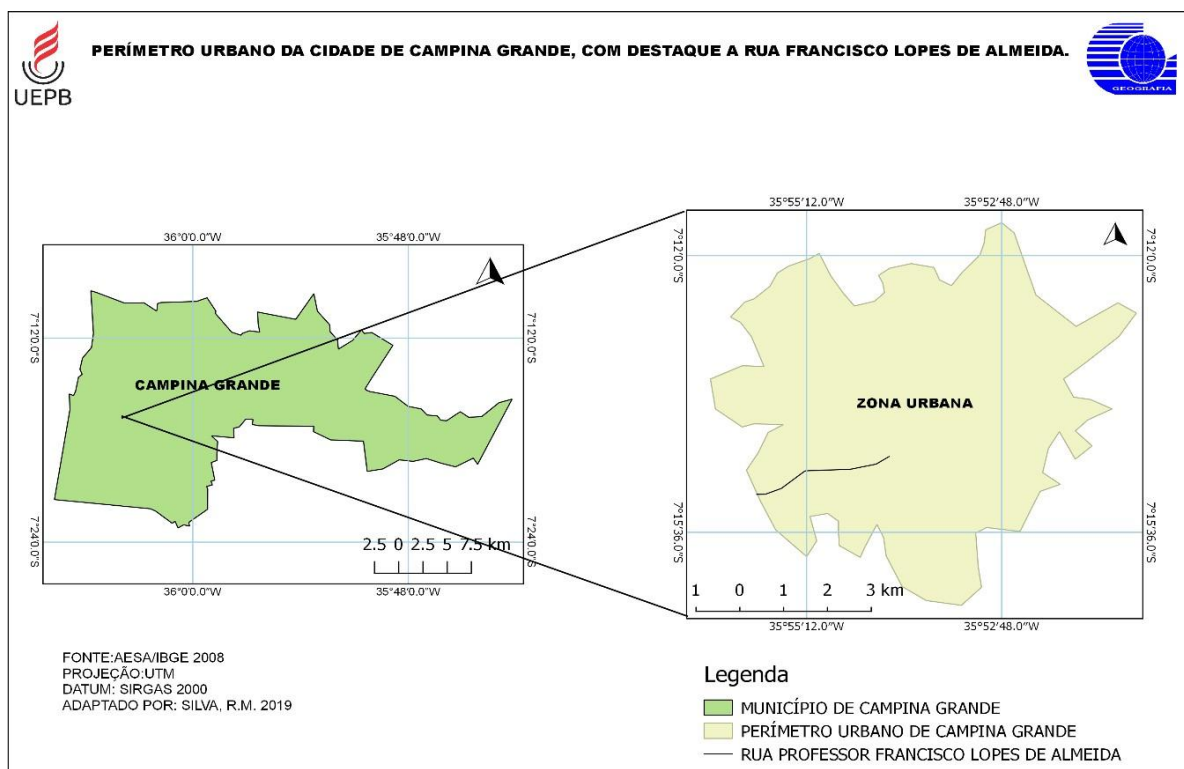
Figura 1: Mapa da Localização Geográfica da Cidade de Campina Grande no Estado da Paraíba. 2019.

Situada à uma distância de aproximadamente 112km da capital do Estado João Pessoa, possui área correspondente à um total de 593,026km² em extensão territorial, dos quais conta a sua área urbana com 42,92km², em uma região de clima tropical, que segundo dados do último censo realizado pelo IBGE (2010), a sua população absoluta é de 410.332hab. e a população relativa é de 691,93 hab./km².

1.1 Localização geográfica da rua Francisco Lopes de Almeida em Campina Grande – PB

A rua Professor Francisco Lopes Almeida está localizada no bairro das Malvinas, na cidade de Campina Grande (figura 2), estando o mesmo situado na porção “oeste” do perímetro urbano da referida cidade, caracterizando-se este logradouro como sendo uma das principais artérias do respectivo espaço, tendo em vista servir como via de acesso a diferentes áreas de importância dentro desta cidade.

Figura 2: Localização geográfica do bairro das Malvinas, na Cidade de Campina Grande, com destaque para a rua Profº Francisco Lopes Almeida, 2019



Como se observa, a área estudada fica localizada na porção oeste do município de Campina Grande, apresentando uma grande extensão, havendo a necessidade de estudar este espaço por ser uma via de acesso importante de nossa cidade.

2 CATEGORIA GEOGRÁFICA DE ESTUDO (PAISAGEM E LUGAR)

As categorias geográficas, antes de seu estudo, são necessárias considerar dois princípios: a escala de análise e a especificidade da percepção do observador. Nisso a escala pode variar e no contexto da pesquisa a escala é onde localiza-se a Rua Professor Francisco Lopes de Almeida quanto viés de mobilidade. Quanta a percepção do observador, é distinta, porém leva em análise as formas e a vida a serem capturadas. No entanto, quando nos referimos a paisagem esta é particular de cada indivíduo, com a predominância da descrição imediata do espaço. No que se refere a paisagem Santos afirma:

“A paisagem nada tem de fixo, de imóvel. Cada vez que a sociedade passa por um processo de mudança, a economia, as relações sociais e políticas também mudam, em ritmos e intensidades variados. A mesma coisa acontece em relação ao

espaço e à paisagem que se transforma para se adaptar às novas necessidades da sociedade.” (SANTOS, 1997, p. 37)

Diante disso, a paisagem resulta de um processo de transformação, que ocorre na escala tempo-espaço, estruturando um mosaico de objetos, derivando o casamento da paisagem com a sociedade. Já o lugar é uma categoria analítica, é onde a vida acontece, considerando fatores sociais, pode ser compreendido como uma construção social, na qual existe relações espaciais diretas, articulando entre cooperação e o conflito. Entender o lugar significa contextualiza-lo em suas acepções teóricas. Para Santos(1994) o lugar abarca uma permanente mudança, decorrente da própria lógica da sociedade e das inovações técnicas que estão sempre transformando o espaço geográfico. Lefebvre apud Carlos (1996, p. 31) afirma que:

Os lugares tanto se opõem como se completam ou se reúnem que introduz uma classificação por topias (isotopias, heterotopias, utopias, quer dizer lugares contrastantes), mas também e, sobretudo, uma oposição altamente pertinente entre os espaços dominados e apropriados.

Portanto, o lugar apresenta multiplicidades de relações no mesmo tempo que pode ser compreendido como uma realidade social, como uso e prática vivenciados cotidianamente, e este cotidiano permite na concepção Miltoniana, identificar as relações e as diferenças presentes no lugar, ainda Santos (2005, p.163) afirma que: “o mundo oferece as possibilidades e o lugar as ocasiões”. Então a Avenida Francisco Lopes de Almeida é um lugar, pois tem o espaço imediato da vida das relações cotidianas, relações de vizinhança, encontro dos conhecidos, laços de identidade entre os habitantes e entre os habitantes e o lugar (CARLOS, 1996; 2001). Trata-se de um espaço palpável, como salienta Carlos:

O lugar só pode ser compreendido em suas referências, que não são específicas de uma função ou de uma forma, mas de um conjunto de sentidos e usos. Assim, o lugar permite pensar o viver, o habitar, o trabalho, o lazer enquanto situações vividas, revelando, no nível do cotidiano, os conflitos que ocorrem ou ocorreram no mundo. (1996, p. 21/22)

Portanto, a área estudada é um lugar de vivências, de experiências, é que apresenta conflitos que podem ser solucionados e compreendidos a partir das referências das ações cotidianas existentes.

3 MOBILIDADE URBANA

A cidade tem um papel essencial nas relações de troca de bens e serviços, de cultura e conhecimento, e é nesse contexto que a mobilidade se encaixa. Neste sentido, a mobilidade é um aspecto associado a cidade, resultante do deslocamento de pessoas e bens na zona urbana. Segundo o Ministério das cidades:

A mobilidade traduz as relações dos indivíduos com o espaço em que habitam, com os objetos e meios empregados para seu deslocamento e com os demais indivíduos que integram a sociedade. (2006a)

Falar em mobilidade urbana nos dias atuais, vem à tona uma série de problemas que a população de grandes e médias cidades sofrem, estejam estes ligados a transporte público ou até mesmo a maus condutores de veículos, que na maioria das vezes põem em risco a vida das pessoas e que não respeitam as leis do código nacional de trânsito.

Os problemas de mobilidade são multidimensionais, envolvem a precariedade da infraestrutura urbana, apropriação ilegal do espaço público, ausência de arborização, entre outras. A resolução nº34 estabelece princípios e diretrizes gerais a serem observadas na elaboração dos planos de mobilidade, assim definidos:

- I- Garantir a diversidade de modalidades de transportes, respeitando as características das cidades, priorizando o transporte coletivo, que é estruturante, sobre o individual, os modos não motorizados e valorizando o pedestre;
- II- Garantir que a gestão da mobilidade urbana ocorra de modo integrado com o plano diretor municipal;
- III- Respeitar as especificidades locais e regionais;
- IV- Garantir o controle da expansão, universalização do acesso à cidade, a melhoria da qualidade ambiental, e o controle dos impactos no sistema de mobilidade gerados pela ordenação do uso do solo. (Ministério das cidades, 2006b)

A partir dessas diretrizes, buscou-se consolidar um novo conceito de planejamento de mobilidade, apresentando como propostas características fundamentais que viabilizam os planos distintos de transportes tradicionais.

3.1 MOBILIDADE URBANA DE CAMPINA GRANDE

A cidade de Campina Grande possui uma população de cerca de 385.213 habitantes, com estimativa de ultrapassar os 400 mil habitantes. (Tabela 1) Em período de urbanização e o crescimento populacional observa-se a necessidade destes indivíduos de se deslocar na cidade, tendo vista também a necessidade de se ter um transporte. Os dados apresentados em seguida, foram obtidos na Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP), e são relativos a estudos estatísticos deste órgão junto com o DENATRAN, IBGE, SAMU e NUMOL, no qual realizam a análise e apresentam esses dados em relatórios semestrais, usado em ações para minimizar a incidência de acidentes.

Quadro 1: Características específicas da cidade de Campina Grande-2019.

| CARACTERIZAÇÃO TERRITORIAL, POPULACIONAL E DESENVOLVIMENTO HUMANO DO MUNICÍPIO DE CAMPINA GRANDE - 2016. | | | | |
|---|---------------|---|-------------------------------------|--|
| ÁREA | IDH | IDH-M | POPULAÇÃO | DENSIDADE DEMOGRÁFICA |
| 2010 595,5 km ² | 2010 0,720 | 2010 Alto (IDHM entre 0,7 e 0,799) | (CENSO 2010) 385.213 | 2010 646,9 hab/km ² |
| 2016 593,02 km ² | | | (ESTIMATIVA 2016) 407.754 | 2016 687,6 hab/km² |

Fonte: IBGE e STTP. 2019.

Analisando as características territoriais e populacionais da cidade de Campina Grande, podemos destacar que na cidade citada a frota veicular é uma das maiores no estado da Paraíba, observando as três maiores frotas do estado são: João Pessoa com 355.132 veículos, Campina Grande com 168.963 e Patos com 45.858 veículos de acordo com Denatran e IBGE. Em Campina Grande, o aumento de sua frota foi em 6,1% superando o aumento da frota da Capital (+5,3%). (Tabela 1)

Tabela 1: Analogias da crescente frota das cidades do estado da Paraíba, sinalizando para a cidade de Campina Grande-2019.

| Município | Frota veicular | | | População ^a | | | Índice de Motorização (Veic/mil hab.) | | | Rnk da motorizaçã |
|----------------|----------------|---------|---------|------------------------|---------|---------|---------------------------------------|-------|---------|-------------------|
| | 2015* | 2016* | Var.(%) | 2015 | 2016 | Var.(%) | 2015* | 2016* | Var.(%) | |
| João Pessoa | 337.157 | 355.132 | 5,33 | 791.438 | 801.718 | 1,29 | 426,0 | 442,9 | 3,9 | 2º |
| Campina Grande | 159.179 | 168.963 | 6,15 | 405.072 | 407.754 | 0,66 | 392,9 | 414,4 | 5,5 | 4º |
| Patos | 43.530 | 45.858 | 5,35 | 106.314 | 107.067 | 0,71 | 409,4 | 428,3 | 4,6 | 3º |
| Santa Rita | 32.269 | 34.938 | 8,27 | 134.940 | 135.915 | 0,72 | 239,1 | 257,1 | 7,5 | 9º |
| Cajazeira | 27.950 | 29.070 | 4,00 | 61.431 | 61.816 | 0,63 | 454,9 | 470,3 | 2,3 | 1º |
| Souza | 27.160 | 28.407 | 4,59 | 68.822 | 69.196 | 0,54 | 394,6 | 410,5 | 4,0 | 5º |
| Bayeux | 24.921 | 26.791 | 7,50 | 96.140 | 96.583 | 0,46 | 259,2 | 277,4 | 7,0 | 8º |
| Cabedelo | 21.753 | 22.893 | 5,24 | 65.634 | 66.858 | 1,86 | 331,4 | 342,4 | 3,3 | 7º |
| Guarabira | 18.318 | 20.122 | 9,85 | 58.162 | 58.529 | 0,63 | 314,9 | 343,8 | 9,1 | 6º |

Fonte: STTP, Denatran, IBGE. Ano: 2019.

O estudo da população aponta para João Pessoa, Campina Grande e Santa Rita com as maiores populações do estado. Com relação à motorização, (nº de veículos por mil habitantes), a pesquisa aponta para: Cajazeiras em 1º lugar com 470,3 veíc/mil/hab, João Pessoas, em 2º lugar com 442,9 veíc/mil/hab e Campina Grande em 4º lugar no número de veículos por mil habitantes com 414,4 veíc/mil/hab. Diante disso, podemos sinalizar que é uma cidade motorizada é que necessita de mecanismos de gestão especializada para desenvolver a questão da mobilidade urbana.

3.2 VIAS EXPRESSOS

Via expressa recebe outras titulações como: via rápida, via reservada ou autoestrada, sendo esta uma via de comunicação terrestre de tráfego de alta velocidade, destinada apenas a tráfego de motorizado, planejada com pelo menos duas vias em cada direção, separadas por elementos físicos. A rede nacional de autoestrada está definida no artigo 5º do PRN (Plano Rodoviário Nacional), e em seu artigo 6º refere-se ao nível de serviço:

2- Os itinerários principais devem assegurar correntes de tráfegos estáveis e permitir uma razoável liberdade de circulação aos condutores- nível de serviço B.

3- As estradas que integram a rede nacional complementar devem assegurar condições de circulação relativamente estáveis, embora com restrições quanta a velocidade e ultrapassagem- nível de serviço C.

4- O disposto nos números anteriores não impede que determinados lanços sujeitos a tráfego “sazonal” de migrações pendulares ou situados em zonas particularmente difíceis, por motivos de ordem topográfico ou urbanística, possuem ser projetados de modo que ao volume horário respectivo corresponda um nível de serviço inferior do referido nos nº 2 e 3.

Ademais, a área estudada apresenta características desta titulação, pois a Avenida Francisco Lopes de Almeida corta vários bairros, além de ir de encontro a PB-138, permitindo o tráfego sazonal, com migrações pendulares e tráfego estáveis assegurando circulação de diversos níveis de condutores.

4 A ARTÉRIA FRANCISCO LOPES DE ALMEIDA

A avenida Francisco Lopes de Almeida, apresenta um longo trajeto na cidade de Campina Grande, contudo esta possui a duplicação, porém pelo descaso do poder público a mesma constitui-se apenas de uma via de tráfego, no qual a outra é utilizada irregularmente para outros fins, sendo esta uma importante via de acesso ao nosso município, mesmo com essa problemática.

4.1 Importâncias

A área de estudo pesquisada interligar o bairro das Malvinas a zona sudoeste da cidade de Campina Grande cortando alguns bairros, indo de encontro a PB-138, direcionando a cidade de Boa vista. Apresentando na sua via um número significativo itinerário de transportes públicos (Tabela 3).

Quadro 2: Linhas de Ônibus que circulam na Avenida Francisco Lopes de Almeida.

| Linha de ônibus | Trajeto |
|------------------------|------------------------------|
| 077 | Cinza |
| 902 | Centro – Catolé de Boa Vista |
| 092 | Rodoviária – Major Veneziano |
| 245 | Rodoviária – UEPB |
| 022 | Centro – IFPB |
| 922 | Centro – Acácio Figueiredo |
| 770 | Ronaldo Cunha Lima – Centro |
| 220 | Centro – Malvinas |

Fonte: STTP. Abril de 2019.

Além de ser uma via de acesso a outros bairros é também a outros municípios (Figura 3 e 4), sendo esta uma importante via de acesso do nosso município, apesar das problemáticas vigentes.

Figura 3: Acesso da Avenida Francisco Lopes de Almeida.



Fonte: SILVA,R.F. Trabalho de campo. Abril de 2019.

Como observa-se, a via estudada interliga vários pontos da cidade, como verifica-se nas placas de sinalização apresentadas, além do mais vai de encontro a algumas rodovias como a BR-104 e PB-138 (Figura 4).

Figura 4: Acesso da Avenida Francisco Lopes de Almeida a BR-104 e PB-138.



Fonte: SILVA,R.F. Trabalho de campo. Abril de 2019.

4.2 Atividades comerciais regulares e irregulares e analogias de acidentes ocorridos na via.

Ao caminharmos pela avenida Professor Francisco Lopes de Almeida é perceptível a diversidade de atividades econômicas como: comércio de alimentos, oficinas, (figura 5, 6 e 7), no entanto o comércio nas ruas é uma ferramenta de intervenção constante no espaço urbano, e é um aspecto importante na produção de espaços, desempenhando um papel significativo no cotidiano da cidade.

Figura 5: Barracas de vendas de frutas (Comércio informal) no local de estudo.



Fonte: SILVA,R.F. Trabalho de campo. Abril de 2019.

Figura 6: Barracas de alvenarias de venda de diversos artigos (Peças e acessórios automobilísticos).



Fonte: SILVA,R.F. Trabalho de campo. Abril de 2019.

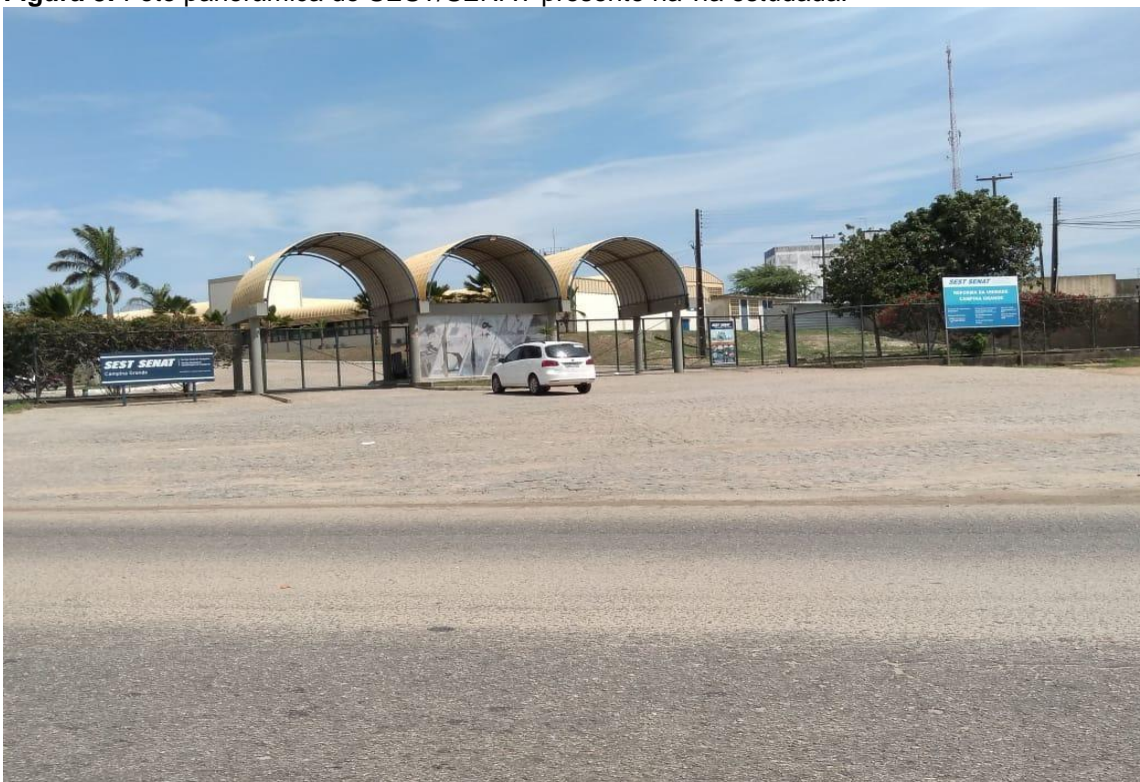
Figura 07: Comércio bem estruturado e legalizado.



Fonte: SILVA,R.F. Trabalho de campo. Abril de 2019.

Além, dessas atividades econômicas apresentadas ao longo do trecho, é também notório a presença de instituições públicas como: o DETRAN (Departamento Estadual de Transito) responsável por realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação de novos condutores, o SEST/SENAT (Serviço Social de Transporte/ Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte) atua na formação e na qualificação de profissionais para o mercado de trabalho, e escolas, apresentando ao longo do trajeto umas diversidades de atividades. (Figuras 8,9 e 10).

Figura 8: Foto panorâmica do SEST/SENAT presente na via estudada.



Fonte: SILVA,R.F. Trabalho de campo. Abril de 2019.

Figura 9: Foto parcial do DETRAN.



Fonte: SILVA,R.F. Trabalho de campo. Abril de 2019.

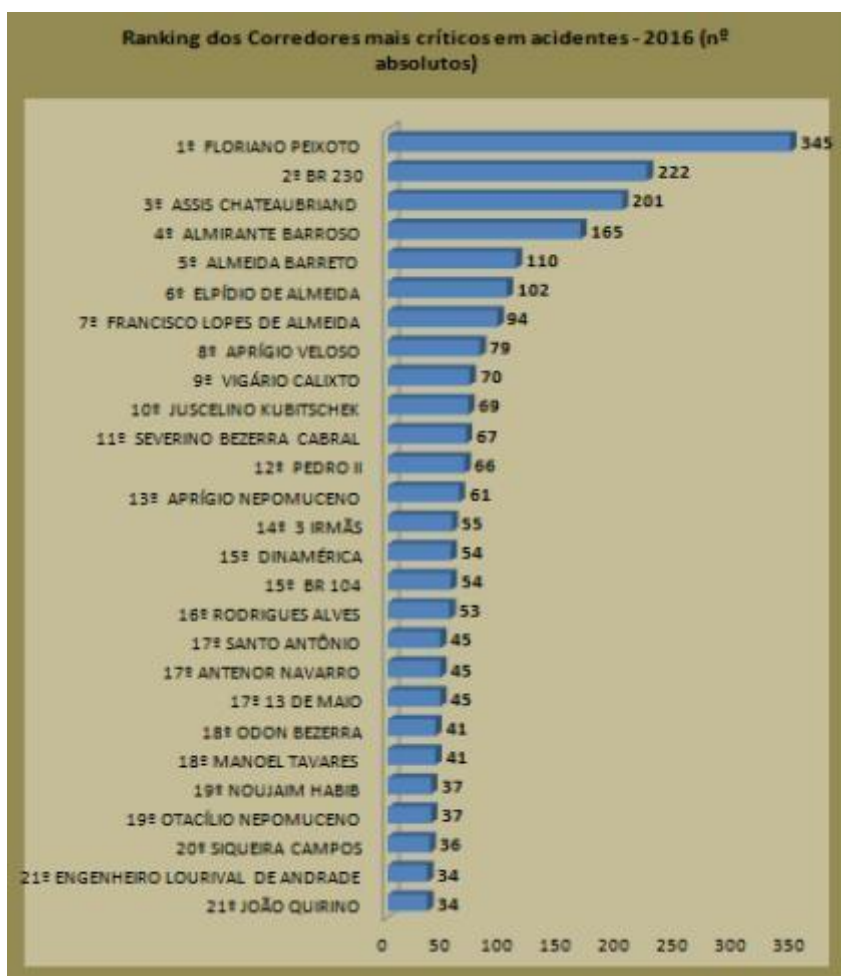
Figura 10: Foto parcial do CAIC e Centro de formação de professores.



Fonte: SILVA,R.F. Trabalho de campo. Abril de 2019.

Entretanto por ser uma via longa além de possui essa diversidade é constante acidentes neste local. Segundo a STTP foram realizados estudos para determinar locais mais críticos na cidade. (Figura 11).

Figura 11: Gráfico sobre os corredores mais críticos na cidade de Campina Grande no ano de 2016.



Fonte: STTP, Denatran, IBGE.

A partir dos dados que foram apresentados, verificamos que a artéria estudada é um dos corredores mais críticos em acidentes de Campina Grande, estando posicionado no 7º lugar, com o número de 94 acidentes, neste caso fazemos um comparativo em relação a dados de 2018 (Quadro 3).

Quadro 3: Corredores mais críticos no município de Campina Grande no ano de 2018.

| RANKING | CORREDOR | FREQUÊNCIA | PORCENTAGEM |
|---------|---------------------|------------|-------------|
| 1º | FLORIANO PEIXOTO | 195 | 7,7 |
| 2º | BR 230 | 162 | 6,4 |
| 3º | ALMIRANTE BARROSO | 93 | 3,7 |
| 4º | ASSIS CHATEAUBRIAND | 91 | 3,6 |

| | | | |
|-----|-----------------------------------|--------------|------------|
| 5° | ALMEIDA BARRETO | 49 | 1,9 |
| 6° | FRANCISCO LOPES | 44 | 1,7 |
| 7° | ELPIDIO DE ALMEIDA | 43 | 1,7 |
| 8° | VIGARIO CALIXTO | 41 | 1,6 |
| 9° | JUSCELINO KUBITSCHKE | 38 | 1,5 |
| 10° | ENGENHEIRO LOURIVAL DE ANDRADE | 33 | 1,3 |
| | OUTROS | 1.733 | 68,9 |
| | TOTAL DE ACIDENTES | 2.522 | 100 |

Fonte: Anuário Estatístico da STTP- 2018.

A partir dos dados que foram obtidos, verificamos que o corredor no qual realizou-se a pesquisa no ano de 2018 ganhou uma posição passando do 7º lugar para o 6º lugar, tendo ocorrido 44 acidentes durante este período, representando 1,7% dos acidentes ocorridos da cidade. No entanto, analisando as duas tabelas, observamos que houve uma redução drástica no número de acidentes, porém se levarmos em conta o estudo realizado a via estudada ainda é considerada um ponto crítico dentro da cidade de Campina Grande. Ademais, podemos verificar quais meses do ano ocorrem com maior incidência de acidentes em 2018 (Quadro 4).

Quadro 4: Meses do ano com maior incidência de acidentes no ano de 2018.

| Mês | Frequência | Porcentagem |
|-----------|------------|-------------|
| Janeiro | 5 | 11,4 |
| Fevereiro | 5 | 11,4 |
| Março | 6 | 13,6 |
| Abril | 4 | 9,1 |
| Mai | 1 | 2,3 |
| Junho | 3 | 6,8 |
| Julho | 5 | 11,4 |
| Agosto | 3 | 6,8 |
| Setembro | 3 | 6,8 |
| Outubro | 2 | 4,5 |
| Novembro | 3 | 6,8 |
| Dezembro | 4 | 9,1 |

| | | |
|--------------|-----------|------------|
| Total | 44 | 100 |
|--------------|-----------|------------|

Fonte: Anuário Estatístico da STTP- 2018.

Como observamos o corredor estudado, os meses de maiores incidentes foram o mês de Março (13,6%), Janeiro, Fevereiro e Julho (11,4%). Diante disso, devemos entender a distribuição destes acidentes por dia do mês (Quadro 5).

Quadro 5: Distribuição de acidentes por dia do mês no ano de 2018.

| Dia | Frequência | Porcentagem |
|--------------|-------------------|--------------------|
| 1 | 2 | 4,5 |
| 2 | 2 | 4,5 |
| 3 | 1 | 2,3 |
| 5 | 1 | 2,3 |
| 6 | 2 | 4,5 |
| 7 | 1 | 2,3 |
| 8 | 1 | 2,3 |
| 9 | 3 | 6,8 |
| 10 | 2 | 4,5 |
| 12 | 1 | 2,3 |
| 14 | 2 | 4,5 |
| 15 | 3 | 6,8 |
| 17 | 2 | 4,5 |
| 20 | 3 | 6,8 |
| 21 | 2 | 4,5 |
| 22 | 1 | 2,3 |
| 23 | 5 | 11,4 |
| 24 | 1 | 2,3 |
| 26 | 4 | 9,1 |
| 27 | 2 | 4,5 |
| 30 | 1 | 2,3 |
| 31 | 2 | 4,5 |
| Total | 44 | 100 |

Fonte: Anuário Estatístico da STTP- 2018.

Pode-se constatar que dentre os períodos de 30 dias, destacamos o dia 23 e dia 26 por apresentar os maiores índices de acidentes (11,4% e 9,1%). Seguindo a pesquisa, buscamos analisar também o horário mais frequente destes acidentes (Quadro 6).

Quadro 6: Distribuição de acidentes por hora na Avenida Francisco Lopes.

| Hora | Nº de acidentes | % de acidentes |
|--------------|------------------------|-----------------------|
| 1:00h | 0 | 0,0 |
| 2:00h | 0 | 0,0 |
| 3:00h | 1 | 2,3 |
| 4:00h | 0 | 0,0 |
| 5:00h | 0 | 0,0 |
| 6:00h | 2 | 4,5 |
| 7:00h | 3 | 6,8 |
| 8:00h | 4 | 9,1 |
| 9:00h | 2 | 4,5 |
| 10:00h | 2 | 4,5 |
| 11:00h | 3 | 6,8 |
| 12:00h | 4 | 9,1 |
| 13:00h | 0 | 0,0 |
| 14:00h | 4 | 9,1 |
| 15:00h | 1 | 2,3 |
| 16:00h | 6 | 13,6 |
| 17:00h | 2 | 4,5 |
| 18:00h | 3 | 6,8 |
| 19:00h | 0 | 0,0 |
| 20:00h | 4 | 9,1 |
| 21:00h | 2 | 4,5 |
| 22:00h | 1 | 2,3 |
| 23:00h | 0 | 0,0 |
| 00:00h | 0 | 0,0 |
| Total | 44 | 100,0 |

Fonte: Anuário Estatístico da STTP- 2018.

Segundo os dados apresentados, verificamos dois períodos críticos de acidentes nessa avenida, das oito horas ao meio dia e das 16 às 18 horas, normalmente horário em que as pessoas retornam para suas residências, horário de bastante fluxo de carros dentro da cidade. No entanto, quando analisamos a distribuição destes acidentes por dia de semana, podemos verificar o início do fim de semana como o ápice da semana (Quadro 7).

Quadro 7: Distribuição de acidentes por dia de semana. Ano: 2018.

| Dia da semana | Frequência | Porcentagem |
|----------------------|-------------------|--------------------|
| Segunda | 4 | 9,1 |
| Terça | 7 | 15,9 |
| Quarta | 6 | 13,6 |
| Quinta | 4 | 9,1 |
| Sexta | 9 | 20,5 |
| Sábado | 11 | 25 |
| Domingo | 3 | 6,8 |
| Total | 44 | 100 |

Fonte: Anuário Estatístico da STTP- 2018.

A partir desses dados, sinalizamos que a sexta-feira e o sábado são os dias que mais ocorreram acidentes, sendo responsáveis por 20,5% e 25% dos acidentes, respectivamente, sendo um condicionante condutores alcoolizados. Perante, os dados que obtivermos, buscamos saber que tipo de acidentes ocorrem nesse corredor (Quadro 8).

Quadro 8: Distribuição de acidentes por tipo.

| Tipo de acidentes | Frequência | Porcentagem |
|----------------------------------|-------------------|--------------------|
| Queda de moto | 9 | 20,5 |
| Atropelamento de pedestre | 7 | 15,9 |
| Colisão lateral | 5 | 11,4 |
| Colisão Traseira | 2 | 4,5 |
| Atropelamento de animal | 1 | 2,3 |
| Colisão Frontal | 1 | 2,3 |
| Não identificado | 19 | 43,2 |
| Total | 44 | 100 |

Fonte: Anuário Estatístico da STTP- 2018.

Evidenciou-se pela pesquisa que o tipo de acidentes mais recorrente na avenida Francisco Lopes de Almeida são os que envolvem motocicletas, como: queda de moto (20,5%) e os atropelamentos de pedestres (15,9%). Perante os dados obtidos na pesquisa, analisamos que a via estudada apresenta problemas estruturais que prejudicam a qualidade de vida das pessoas que utilizam deste trajeto, desde do comércio irregular presente no local, até a própria questão desta via ser duplicada porém, não apresentar esta formação devido ao descaso do poder público, que permitiu várias intervenções na área, contudo é uma importante via de acesso à cidade, e deveria ser vista com um olhar mais atento do poder público.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Uma cidade com um sistema de locomoção qualificado proporciona diversos benefícios aos seus moradores. Com a redução no tempo indesejado em trânsito, as distâncias relativas diminuem, de maneira a permitir melhor acesso aos diferentes serviços oferecidos pela urbe. Desse modo, o planejamento urbano é facilitado, para o mercado e para o estado, além da evidente melhoria de bem-estar. Além disso, uma série de externalidades positivas são observadas ao se prover transportes públicos qualificados.

Ademais, a via estudada é importante para o município de Campina Grande, pois é um importante elo entre o sertão e nossa cidade, sendo também uma via de acesso que possibilita minimizar o fluxo em outras vias, principalmente da Avenida Floriano Peixoto. No entanto, quando falamos em um órgão público que possa proporcionar melhorias nessas, no caso a prefeitura, a priori verificamos que realizou-se a pavimentação asfáltica possibilitando uma melhor agilidade a esse fluxo de veículos, porém na via se faz por merecer a duplicação no sentido da palavra, visto que sabemos que a duplicação existe no papel, porém não na realidade.

Diante disso, a nossa pesquisa demonstrou a necessidade da intervenção do poder público para uma ação efetiva para que a via não fique só no papel como uma duplicação, que assuma essa tipologia para possibilitar mobilidade de acesso à cidade, como também a construção de calçadas acessíveis aos diversos tipos de pedestres.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

IBGE. **INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA.**

Disponível em:

<http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/painel.php?lang=&codmun=330420&search=%7Cresende%7C>. Acesso em: 10 Fev.2019.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço-Tempo na Metrópole: a fragmentação da vida cotidiana.** São Paulo: Contexto, 2001.

_____. **O lugar no/do mundo.** São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, Milton. **Pensando o espaço do homem.** 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1997

_____. **Metamorfoses do espaço habitado.** 3^o ed. São Paulo: Hucitec, 1994

_____. **Da totalidade ao lugar.** São Paulo: Edusp, 2005.

Ministério das cidades (2006a). Curso Gestão Integrada da Mobilidade Urbana. *Módulo II: Cidade, Cidadão e Mobilidade Urbana Sustentável.* Ministério das cidades, *Programa Nacional de Capacitação das cidades, Brasília, Março, 2006.*

Ministério das cidades (2006b). *Guia PlanMob para elaboração dos planos diretores de transporte e mobilidade.* Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana, Brasília, Maio, 2006.

PRN. **Plano Rodoviário Nacional.** Aprovado pelo decreto-Lei nº.222/98 de 17 de Julho (D.R.I Série-A nº. 163), retificado pela Declaração de retificação nº.252), pela Lei nº. 98/99 de Julho (D.R.I Série-A nº. 172) e pelo decreto- Lei nº. 182/2003 de 16 de Agosto (D.R.I Série- A nº.188).