



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CAMPUS CAMPINA GRANDE
PRÓ-REITORIA DE ENSINO MÉDIO, TÉCNICO E EDUCAÇÃO À DISTÂNCIA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM GESTÃO PÚBLICA TECNÓLOGO**

AUDANETE BRITO CRISPIM

**ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA: UM ESTUDO DE CASO NA
CIDADE DE TEIXEIRA-PB**

**CAMPINA GRANDE - PB
2022**

AUDANETE BRITO CRISPIM

**ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA: UM ESTUDO DE CASO NA
CIDADE DE TEIXEIRA-PB**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado a Pró - Reitoria de Ensino Técnico e Educação a Distância - PROEAD, da Universidade Estadual da Paraíba, UEPB – Campus I – Campina Grande - PB. Como requisito parcial à obtenção do título de Tecnólogo em Gestão Pública.

Orientador: Prof. Dr. Odilon Avelino da Cunha.

**CAMPINA GRANDE - PB
2022**

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.

C932a Crispim, Audanete Brito.
Acessibilidade e mobilidade urbana [manuscrito] : um estudo de caso na cidade de Teixeira-PB / Audanete Brito Crispim. - 2022.
40 p. : il. colorido.

Digitado.
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação EAD em Gestão Pública Tecnológica) - Universidade Estadual da Paraíba, EAD - Campina Grande, 2023.
"Orientação : Prof. Dr. Odilon Avelino da Cunha, Pró-Reitoria de Ensino Médio, Técnico e Educação à Distância. "
1. Acessibilidade. 2. Gestão pública. 3. Mobilidade urbana.
I. Título

21. ed. CDD 720.87


AUDANETE BRITO CRISPIM

**ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA: UM ESTUDO DE CASO NA
CIDADE DE TEIXEIRA-PB**

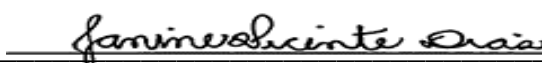
Trabalho de Conclusão de Curso apresentado a Pró - Reitoria de Ensino Técnico e Educação a Distância - PROEAD, da Universidade Estadual da Paraíba, UEPB – Campus I – Campina Grande - PB. Como requisito parcial à obtenção do título de Tecnólogo em Gestão Pública.

Aprovada em: 26/10/2022

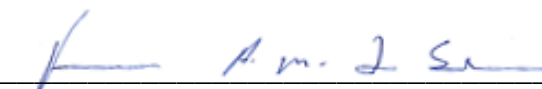
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Odilon Avelino da Cunha (Orientador)
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Profª. Me. Janine Vicente Dias
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Prof. Me. Felipe César da Silva Brito
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

Ao meu pai, pela dedicação,
companheirismo e amizade, DEDICO.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por realizar esse sonho, por todo zelo com minha vida, por nunca deixar de iluminar meus caminhos e reconheço que sem Deus nada seria possível.

Agradeço as pessoas que de diversas formas contribuíram para a realização deste trabalho seja de forma direta e/ou indiretamente.

Sou muito grata aos meus filhos por depositarem em mim tanta confiança, ajuda e incentivo no decorrer desse curso, contribuindo e motivando, sempre vibrando com minhas conquistas.

A meu querido orientador Dr. Odilon Avelino da Cunha, que teve paciência no decorrer do desenvolvimento desse trabalho, por todo comprometimento e carinho, por ser sempre solícito, com sua dedicação estava sempre disposto a corrigir, orientar e adequar os meus erros, sempre disposto a mostrar os melhores caminhos a trilhar.

A UEPB pela oportunizar minha qualificação profissional.

As minhas amigas e colegas de Curso que não deixaram desistir e pelos conselhos, ajudando superar as minhas dificuldades e iluminando os meus pensamentos.

Aos meus pais pela prova de luta e coragem, que sempre procuraram mostrar que o estudo é a base do sucesso profissional e foram em minha vida. (IN MEMORIAM)

A banca examinadora Prof^a. Me. Janine Vicente Dias e Prof. Me. Felipe César da Silva Brito, meus sinceros agradecimentos pelo compromisso e acolhimento, por cada orientação, conselho e receptividade, que se disponibilizaram a participar deste estudo e para conclusão do TCC.

“As calçadas são os elementos mais importantes de uma infraestrutura urbana”
PEÑALOSA, Enrique (2013).

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Localização do município de Teixeira – PB.....	19
Figura 2 – Proporção de pessoas com deficiência segundo as Grandes Regiões.....	24
Figura 3 – Proporção de pessoas com deficiência por sexo no Brasil.....	25
Figura 4 – Calçada da praça pública sem rampas de acesso.....	27
Figura 5 – Faixa de pedestre e rampas obstruídas.....	28
Figura 6 – Calçadas irregulares e obstruídas.....	31

LISTA DE TABELA E GRÁFICOS

Tabela 1 – Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU-Municipal) de Teixeira-PB.....	26
Gráfico 1 – Local de residência dos entrevistados.....	22
Gráfico 2 - Classificação dos entrevistados quanto à mobilidade reduzida.....	23
Gráfico 3 - A cidade possui mobilidade adequada?.....	25
Gráfico 4 - Principal meio de locomoção pela cidade.....	27
Gráfico 5 - Locais visitados com maior frequência pelos entrevistados.....	29
Gráfico 6 - Frequência de visita aos locais indicados.....	29
Gráfico 7 - Maior dificuldade de locomoção no centro da cidade.....	30
Gráfico 8 - Empecilho para andar nas calçadas das ruas centrais da cidade.....	31

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
Km ²	Quilômetro quadrado
NBR	Norma Brasileira
OMS	Organização Mundial de Saúde
PB	Paraíba

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	11
2	ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA: CONCEITOS	13
2.1	Mobilidade urbana	14
2.2	Mobilidade urbana: política e legislação	16
3	METODOLOGIA	19
3.1	Caracterização a área de estudo	19
3.2	Procedimentos metodológicos	20
4	RESULTADOS E DISCUSSÕES	22
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	32
	REFERÊNCIAS	33
	APÊNDICE A – INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS	35

ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA: UM ESTUDO DE CASO NA CIDADE DE TEIXEIRA-PB

ACCESSIBILITY AND MOBILITY URBAN: A CASE STUDY OF THE CITY OF TEIXEIRA-PB

Audanete Brito Crispim¹

RESUMO

O processo de desenvolvimento da urbanização brasileira muito difere do que ocorreu em outras nações, sobretudo, europeias, pois o ritmo foi muito mais acelerado no Brasil o que ocasionou uma desorganização desse espaço. Mediante esse contexto a acessibilidade não foi da forma como se deve, porém existe políticas voltadas a acessibilidade urbano, cuidado com juízos de valor o que emperrou o processo de mobilidade urbana dos grandes, médios e pequenos centros urbanos. Diante disso, a pesquisa se estrutura entorno do seguinte problema de pesquisa - a cidade de Teixeira – PB possui condições de acessibilidade para seus habitantes e visitantes? Este estudo surge com o propósito de analisar a atual situação do espaço urbano de Teixeira localizada no sertão paraibano. Para isso, realizou-se um estudo de caso onde foram realizadas entrevistas junto a transeuntes em dois pontos de alta movimentação na cidade com o intuito de verificar como eles veem a cidade no tocante a acessibilidade e mobilidade urbana. Para a larga maioria dos entrevistados (90%) da cidade não oferece as condições adequadas para a correta circulação de pessoas, sobretudo, pela irregularidade das calçadas das ruas centrais. Concluiu-se que, mesmo desconhecendo os seus direitos no tocante ao uso do espaço urbano, os cidadãos compreendem que o seu direito de ir e vir está comprometido na cidade mediante a ausência de medidas de acessibilidade que são escassas ou inexistentes.

Palavras-chave: Cidades. Mobilidade. Acessibilidade. Gestão pública.

ABSTRACT

The process of development of Brazilian urbanization is very different from what happened in other nations, especially European ones, as the pace was much faster in Brazil, which caused a disorganization of this space. Faced with this accelerated process, accessibility was not put into practice, which hindered the process of urban mobility in large, medium and small urban centers. Therefore, the research is structured around the following research problem - does the city of Teixeira - PB have accessibility conditions for its inhabitants and visitors? This study arises with the purpose of analyzing the current situation of the urban space of Teixeira located in the hinterland of Paraíba. For this, a case study was carried out where interviews were carried out with passers-by in two high-traffic points in the city in order to verify how they see the city in terms of accessibility and urban mobility. For the vast majority of respondents (90%) the city does not offer adequate conditions for the correct movement of people, especially due to the irregularity of the sidewalks of the central streets. It was concluded that even not knowing their rights regarding the use

¹ Estudante do curso de Gestão Pública – tecnólogo pela Universidade Estadual da Paraíba.

of urban space, citizens understand that their right to come and go is compromised in the city due to the absence of accessibility measures that are scarce or non-existent.

Keywords: Cities. Mobility. Accessibility. Public administration.

1 INTRODUÇÃO

As cidades constituem nos dias atuais no principal centro de aglomeração de pessoas superando o espaço rural. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística- IBGE (2017) cerca de 84% da população brasileira vivem em cidades e apenas 16% vivem na zona rural. Essa grande concentração de pessoas no mesmo espaço requer dos gestores públicos maior atuação na tentativa de manter a equidade entre eles.

Sabe-se que a grande maioria das cidades brasileiras não foi planejada. Essas surgiram a partir da evolução de pequenos vilarejos e foram ganhando amplitude à medida que os seus habitantes promoviam alterações das mais diversas ordens, principalmente, socioeconômicas. A ausência de planejamento inicial e de planejamento contínuo ao longo do tempo provoca sérios impactos aos seus habitantes, sobretudo, para aqueles que possuem alguma limitação de locomoção.

Diante dessa problemática este estudo surge com o intuito de analisar as dificuldades enfrentadas por pessoas com mobilidade reduzida no processo de circulação pelas vias e locais públicos da cidade de Teixeira – PB. Esta análise é de suma importância para o processo de construção do debate científico em torno desta problemática que, apesar de ser muito discutida no meio acadêmico, ainda é pouco executada pelos gestores públicos, sobretudo, de cidades pequenas e interioranas.

O tema é de suma relevância para a sociedade, para a esfera acadêmica e científica, uma vez que visa promover uma discussão acerca da temática para que a gestão pública e os demais indivíduos desta localidade enxerguem as pessoas deficientes e com mobilidade reduzida como merecedores de terem acesso a todos os espaços urbanos.

Diante disso, este estudo se estrutura em torno do seguinte problema de pesquisa: A cidade de Teixeira – PB possui condições de acessibilidade para seus habitantes e visitantes? O processo de acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida aos espaços físicos públicos se constitui na sua inclusão na sociedade? Assim sendo, levanta-se a hipótese de que as escolas, as praças, a câmara de vereadores, a prefeitura, e todos os outros prédios públicos municipais precisam disponibilizar os mecanismos necessários para a real inclusão destas pessoas.

Para realização desse estudo foi realizada uma pesquisa bibliográfica em torno de autores que retrataram esta temática em diferentes mecanismos, artigos científicos, livros, Trabalhos de Conclusão de Cursos, e em seguida, foi realizado um estudo de caso onde foi realizada uma entrevista para entendimento de como as pessoas veem a questão da acessibilidade e mobilidade urbanas na cidade de Teixeira-PB.

A escolha da temática se dá devido a grande relevância para o processo de entendimento de como a gestão pública pode atuar no sentido de promover a mobilidade urbana por meio do desenvolvimento de políticas públicas que preconizem a acessibilidade seja em prédios públicos ou privados da cidade.

Diante disso, este estudo está estruturado em seções que perpassam pelo entendimento do conceito de acessibilidade e mobilidade; as dificuldades geradas pela não realização destas no espaço urbano; a atuação na gestão pública na correção e melhoramento da acessibilidade com vistas à efetiva mobilidade; em seguida, aplicam-se os resultados a partir das informações que foram repassadas pelos entrevistados participantes.

Conclui-se, portanto, que é um estudo de grande relevância para o processo de entendimento, valorização e promoção do conhecimento acerca de uma temática que possui valor imensurável para os cidadãos que habitam esse espaço ou de outras localidades, pois no mundo global as cidades estão cada vez mais conectadas. O conhecimento é o melhor mecanismo para o estabelecimento de infraestruturas em locais públicos ou privados que respeitem a acessibilidade e promovam a mobilidade urbana.

2 ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE: CONCEITOS

O termo acessibilidade é utilizado frequentemente como sinônimo de mobilidade, porém ambos têm definições distintas. A acessibilidade está ligada a adequação dos espaços construídos para que estes permitam a mobilidade das pessoas, ou seja, a acessibilidade está na condição de facilitadora da mobilidade.

O conceito de mobilidade está ligado a capacidade que um indivíduo tem de deslocar-se pelo espaço. Outrossim, o conceito de acessibilidade está ligado a oportunidade de um indivíduo participar de uma atividade particular alcançando livremente qualquer espaço ou realizando qualquer atividade (SANTANNA, 1995). Assim, infere-se que um está ligado ao outro, ou seja, para que haja mobilidade se faz necessário que haja acessibilidade e vice-versa.

Nesse sentido, foi criada a Associação Brasileira de Norma Brasileira (ABNT) com o propósito de promover a acessibilidade das pessoas mediante o estabelecimento de normas, padrões para a construção de espaços tornando-os de fácil acesso a todos, especialmente os que apresentam mobilidade reduzida.

Assim sendo, a Norma Brasileira 9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT NBR 9050, 1994) orienta:

1.3. [...] visa proporcionar à maior quantidade possível de pessoas independentemente de idade, estrutura ou limitação de mobilidade ou percepção, a utilização de maneira autônoma e segura do ambiente, edificações, mobiliário, equipamentos urbanos e elementos.

1.3.1 Todos os espaços, edificações, mobiliário e equipamentos urbanos que vierem a ser projetados, construídos, montados ou implantados, bem como as reformas e ampliações de edificações e equipamentos urbanos, devem atender ao disposto nesta Norma para serem considerados acessíveis.

1.3.2 Edificações e equipamentos urbanos que venham a ser reformados devem ser tornados acessíveis. Em reformas parciais, a parte reformada deve ser tornada acessível (BRASIL, 1994).

A Norma Brasileira 9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT NBR 9050, 1994) também apresenta a definição de acessibilidade e acessível conforme consta a seguir:

3.1 acessibilidade: Possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos.

3.2 acessível: Espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento que possa ser alcançado, acionado, utilizado e vivenciado por qualquer pessoa, inclusive aquelas com mobilidade reduzida. O termo acessível implica tanto acessibilidade física como de comunicação (BRASIL, 1994).

A acessibilidade está ligada a padronização das construções ou as adaptações das obras já construídas visando o acesso das pessoas de tal modo que a sua mobilidade se torne mais fácil, segura e promova um fluxo contínuo e livre de quaisquer impedimentos.

2.1 Mobilidade Urbana

Ao falarmos de cidade imediatamente vem a nossa imaginação uma grande circulação de pessoas caminhando, correndo, pedalando, guiando motos, dirigindo carros, enfim, uma intensa movimentação. Porém, basta um olhar mais atencioso e veremos que muitos não estão inseridos neste processo, pois não possuem condições físicas para tal, ou melhor, muitas cidades não lhes oferecem as mesmas condições de locomoção.

Conceituar mobilidade urbana não é tarefa fácil dada a sua grande diversidade em que ela se estrutura. Nesse sentido, há várias definições e/ou conceitos que surgem para caracterizar a mobilidade urbana, porém para Florentino (2011) essa temática trata-se de algo consensual, caracterizando-se, portanto, como um termo polissêmico e interdisciplinar.

A discussão em torno da temática da acessibilidade e mobilidade urbanas não é nova, pelo contrário, há um bom tempo estas veem trilhando os debates nos diferentes espaços, porém pouco tem sido feito de concreto. Primeiro, se faz necessária uma discussão em torno do significado dos termos, pois acessibilidade e mobilidade são tratadas como sinônimos, porém tem significados e sentidos diferentes.

Há diversas variáveis em torno da mobilidade urbana que perpassam pela questão econômica, social, saúde pública, ocupação do solo, gestão pública, entre

outras tantas. Diante dessa problemática em torno do debate acerca da complexidade da conceituação da mobilidade urbana utiliza-se neste trabalho a ideia de mobilidade urbana a partir da movimentação física, ou seja, da circulação das pessoas pelo espaço urbano, sobretudo, pelos espaços públicos da cidade.

Nesse caso, nos vem à mente a ideia de transporte público, pois as cidades vão sendo gradativamente formadas, transformadas, reformadas a partir das necessidades humanas que surgem ao longo do tempo. Neste aspecto, um dos fatores que mais avançam nesse espaço é o setor de transportes. A este respeito, Magagnin e Silva (2008) relatam que:

Historicamente, questões de planejamento urbano encontram-se associadas de forma intrínseca a aspectos de transporte, isto é, o crescimento das cidades influencia e é influenciado pelos meios de transporte disponíveis à sua população. (MAGAGNIN; SILVA, 2008, p. 25)

O setor de transporte público é apontado como sendo de extrema relevância para o processo de desenvolvimento do espaço urbano, porém se caracteriza como sendo um dos principais problemas a serem solucionados frente ao desenvolvimento desse espaço.

Esse, por sua vez, é muito comum em grandes cidades, porém em cidades de médio e pequeno porte as deficiências nesse setor são proporcionalmente graves o que emperra o processo de locomoção dos habitantes pela cidade. Em grandes cidades brasileiras nota-se que há um desequilíbrio entre o número de habitantes e a disponibilidade de transportes públicos para o seu correto atendimento, porém em cidades menores e interioranas há uma escassez desse serviço. Diante disso, Magagnin e Silva (2008) dizem que:

Cabe mencionar que a inexistência de uma política de transportes explícita e coerente no país e nos municípios pode dificultar, ou mesmo inviabilizar, o estabelecimento de um planejamento de transportes que incorpore os conceitos de “mobilidade urbana” e da “sustentabilidade”. (MAGAGNIN; SILVA, 2008, p. 25).

Para Morris *et al.* (1979. p. 10) a mobilidade urbana “é interpretada como sendo a capacidade do indivíduo de se locomover de um lugar ao outro e

dependente principalmente da disponibilidade dos diferentes tipos de modos de transporte, inclusive a pé”.

Nessa linha de raciocínio, a mobilidade urbana perpassa por uma concepção de que o indivíduo, independente da sua condição física, social, cultural ou econômica consiga circular pelo espaço urbano de forma plena em condições de igualdade com todos os habitantes desse espaço.

2.2 Mobilidade urbana: política e legislação

Como forma de estabelecer a devida implantação da acessibilidade nos municípios foi criada a Lei Nº 12.587/12 que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana. A lei preconiza que a União deve instituir as diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive transportes, além de tratar de questões da política urbana estabelecida pelo Estatuto da Cidade.

O Estatuto das Cidades Lei Nº 10.257, de 10 de Julho de 2001 é um conjunto de normas que orientam o estabelecimento das diretrizes para a devida ocupação do espaço urbano. Na execução da política urbana, de que tratam os Arts. 182 e 183 da Constituição Federal serão aplicados o previsto nesta Lei. Assim, sendo consta na nestes artigos:

Parágrafo único. Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental. (BRASIL, 2001).

No seu artigo Art. 2º o Estatuto das Cidades detalha o processo de desenvolvimento das políticas públicas voltadas ao atendimento da organização urbana:

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana,

ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

II – gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

III – cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social;

IV – planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

V – oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais. (BRASIL, 2001).

Verifica-se, portanto, que o Estatuto das Cidades orienta a organização da cidade mediante o desenvolvimento e estruturação do espaço urbano que perpassa pelo estabelecimento de políticas públicas que envolvem vários setores sejam ambientais, sociais, transportes, políticas, entre outros fatores que estão ligados à Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Tabela 1: Objetivos da Política Nacional de Mobilidade

<ul style="list-style-type: none"> • Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
<ul style="list-style-type: none"> • Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
<ul style="list-style-type: none"> • Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
<ul style="list-style-type: none"> • Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;
<ul style="list-style-type: none"> • Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Fonte: BRASIL, 2001.

De acordo com o que preconiza a Política Nacional de Mobilidade Urbana as cidades devem constituir num espaço de inclusão mediante o estabelecimento de uma série de medidas que preconizam a livre circulação dos seus habitantes bem como o desenvolvimento sustentável.

Tabela 2: Princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana

<ul style="list-style-type: none">• Acessibilidade universal;
<ul style="list-style-type: none">• Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
<ul style="list-style-type: none">• Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
<ul style="list-style-type: none">• Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
<ul style="list-style-type: none">• Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
<ul style="list-style-type: none">• Segurança nos deslocamentos das pessoas;
<ul style="list-style-type: none">• Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
<ul style="list-style-type: none">• Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
<ul style="list-style-type: none">• Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Fonte: BRASIL, 2001.

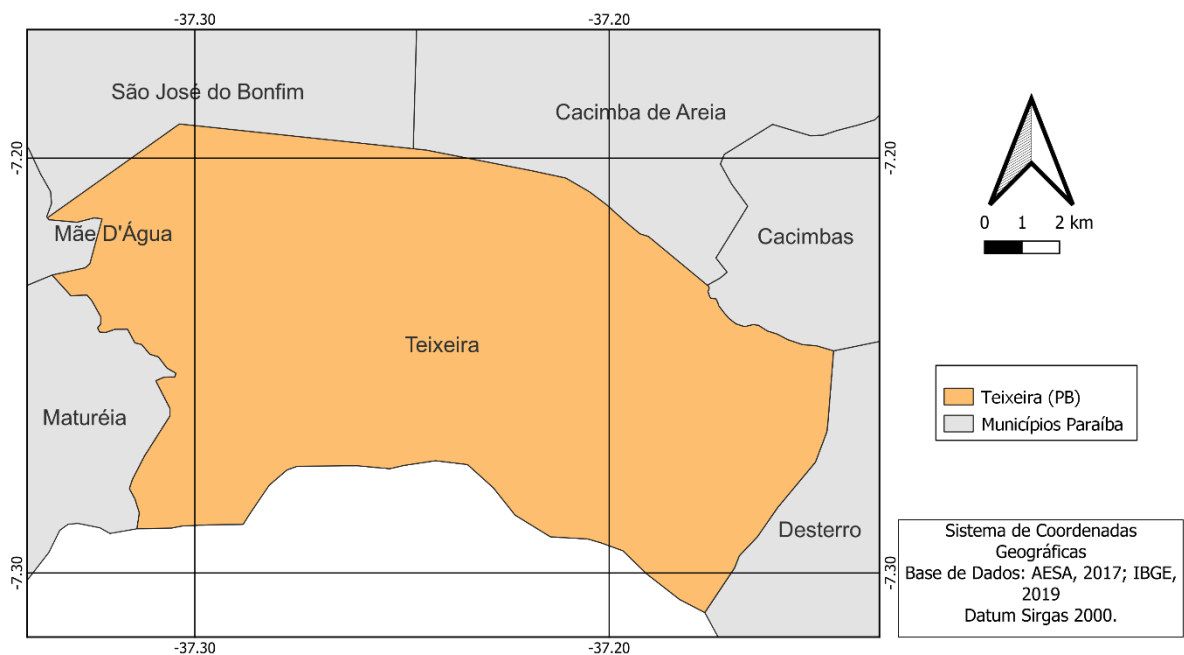
Conclui-se que cabe aos municípios o papel de planejar e executar a política de mobilidade urbana e organizar e prestar os serviços que promovem a acessibilidade e a mobilidade urbana levando-se em consideração os diferentes aspectos que envolvem os seus habitantes tendo como princípio norteador a inclusão de todos.

3 METODOLOGIA

3.1 Caracterização da área de estudo

O estudo em questão foi realizado na cidade de Teixeira – PB que está localizada de acordo com a regionalização do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2017) na Região Geográfica Imediata de Patos e integrante da Região Metropolitana de Patos. Limita-se a leste com o município de Desterro, ao norte com São José do Bonfim, ao sul com Brejinho e a oeste com Maturéia.

Figura 1: Localização do município de Teixeira - PB



De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no ano de 2017 sua população foi estimada em 15.191 habitantes distribuídos em uma área territorial é de 114 km². O número de habitantes é considerado como sendo de médio porte quando comparado aos padrões demográficos do estado da Paraíba e, portanto, é de relevância grandiosa a análise sobre a mobilidade urbana das pessoas que apresentam mobilidade reduzida, mas também para as pessoas que não possuem mobilidade física reduzida.

3.2 Procedimentos metodológicos

A presente pesquisa surge com o propósito de analisar as dificuldades enfrentadas pelos habitantes do município de Teixeira – PB no tocante ao uso dos espaços públicos mediante a questão da mobilidade urbana. Este aspecto envolve a gestão pública como sendo o organismo principal para o processo de estabelecimento destes mecanismos de acessibilidade e mobilidade urbanas.

Para tal foi realizado um estudo de cunho bibliográfico para fundamentação da pesquisa que perpassou pela definição, evolução e as alterações que são necessárias no ambiente urbano que visem a efetiva inclusão dos habitantes e de todos que circulam nesse espaço. De acordo com Gil (2002, p. 44) a “pesquisa bibliográfica é desenvolvida com base em material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos”. Embora em quase todos os estudos seja exigido algum tipo de trabalho dessa natureza, há pesquisas desenvolvidas exclusivamente a partir de fontes bibliográficas.

Após a realização da pesquisa bibliográfica realizou-se um estudo de caso que segundo Assis (2009, p. 20) “ocorre quando envolve o estudo profundo e exaustivo de um ou poucos objetos de maneira que se permita o seu amplo e detalhado conhecimento”. Nesse sentido, buscou-se entender à percepção por parte dos transeuntes que circulavam em dois pontos específicos da cidade: a praça pública Cassiano Rodrigues e a feira livre no dia 18 de setembro de 2021.

A escolha desses locais se deu pelo fato de serem pontos de grande movimentação o que favoreceria a precisão dos dados, devido a diversidade do público entrevistado.

Assim, realizou-se uma entrevista com questões semiestruturadas – objetivas e subjetivas – aos participantes que foram abordados de forma aleatória na medida em que transitavam pelos locais já citados. No horário matutino a entrevista foi realizada na feira livre e onde foram entrevistados 10 transeuntes e o no turno vespertino realizou-se na praça central da cidade onde se obteve 10 participantes totalizando 20 participantes.

Estes, por sua vez, foram entrevistados mantendo-se todos os cuidados e orientações de saúde recomendadas pela Organização Mundial de Saúde (OMS) devido a pandemia da Covid-19, ou seja, uso de máscaras, distanciamento de 1

metro e meio e uso de álcool a 70% para higienização das mãos. Por esta razão, o número de participantes não foi maior.

Assim sendo, as questões voltaram-se ao entendimento dos entrevistados sobre o conceito de mobilidade urbana, as dificuldades encontradas no local, as alterações percebidas por elas ao longo do tempo e o papel da gestão pública no desenvolvimento desse mecanismo. Os resultados encontrados na pesquisa realizada foram analisados por meio de uma abordagem quali-quantitativa e foram dispostos em gráficos, tabelas e figuras para uma melhor compreensão dos resultados obtidos conforme consta na seção a seguir.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

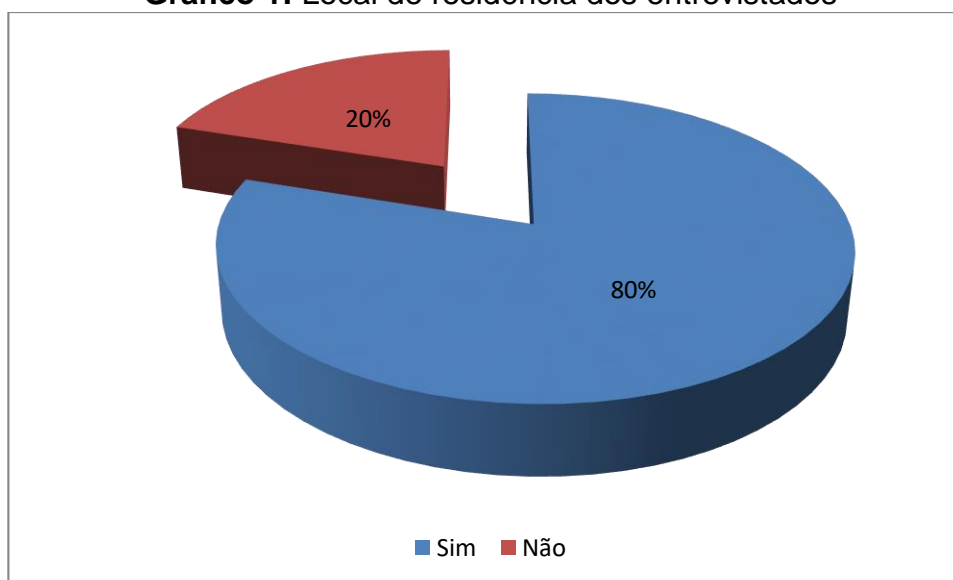
O espaço urbano da grande maioria das cidades brasileiras não oferece condições adequadas para a efetiva circulação das pessoas, sejam elas pedestres, motoristas, pessoas com mobilidade reduzida ou não. Este problema está diretamente ligado ao rápido e desordenado processo de crescimento das cidades.

É interessante destacar que os problemas decorrentes do processo de urbanização no Brasil estão ligados diretamente a forma como elas se organizaram no tempo e no espaço. As cidades europeias passaram por um processo de urbanização muito lento, cerca de 100 a 200 anos; já no Brasil esse processo se deu de forma acelerada cerca de 50 anos e sem o mínimo de planejamento acompanhando o processo de industrialização nascente (RAIA JÚNIOR, 1995).

Compreende-se, no entanto, que a cidade se configura num “espaço vivo”, ou seja, está constantemente sendo alterado de tal modo que a acessibilidade deve ser implantada reduzindo os empecilhos que geram danos ao povo e emperram o fluxo de seus habitantes e/ou visitantes.

Nesse aspecto, procurou-se num primeiro momento identificar o local de residência dos participantes da pesquisa, pois a cidade deve obedecer a uma estrutura mínima para os seus habitantes, mas também para todos aqueles que dela precisem.

Gráfico 1: Local de residência dos entrevistados

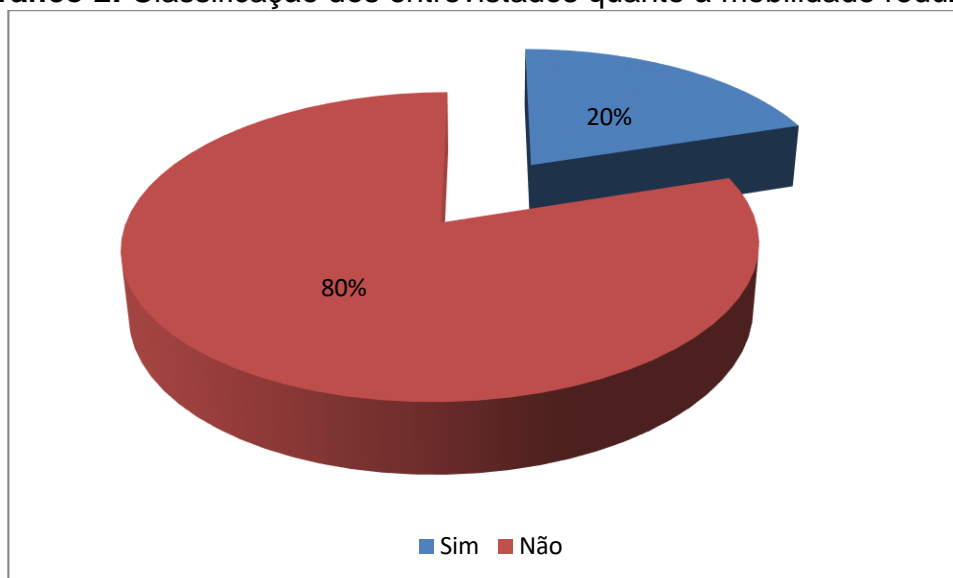


Fonte: A autora, 06 nov. 2021.

A larga maioria dos entrevistados (80%) é de habitantes do município de Teixeira-PB e, portanto são conhecedores da realidade local o que fortalece ainda mais as respostas que foram repassadas ao longo da entrevista, pois apenas 20% deles são de outros municípios e se dirigem a Teixeira apenas para resolver problemas pessoais, saúde, comércio, bancos, entre outros.

Visando o entendimento da condição física dos entrevistados no tocante à mobilidade foi questionado se eles apresentavam mobilidade reduzida, pois para estas pessoas a acessibilidade é ainda mais importante. Nesse aspecto, apenas 10% dos entrevistados afirmaram possuir alguma mobilidade reduzida e 90% afirmaram não possuir mobilidade reduzida.

Gráfico 2: Classificação dos entrevistados quanto à mobilidade reduzida



Fonte: A autora, 06 nov. 2021.

De acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2019) há um número grande de pessoas que apresentam algum tipo de deficiência e a região Nordeste aparece no topo da lista entre as regiões com 9,9% do total de brasileiros que apresentam tais deficiências conforme pode-se verificar na figura a seguir.

Figura 2: Proporção de pessoas com deficiência segundo às Grandes Regiões

Fonte: Pesquisa Nacional de Saúde (IBGE, 2019)

A análise dos dados dessa pesquisa é fundamental para que haja o desenvolvimento de políticas públicas voltadas ao atendimento correto desse público. Nesse sentido, a acessibilidade se enquadra como sendo uma medida urgente e necessária para a promoção da mobilidade urbana desses brasileiros.

Nessa mesma pesquisa o IBGE aponta os indicadores existentes entre homens e mulheres que possuem deficiências e constatou-se que há um percentual maior de pessoas do sexo feminino totalizando 9,9% do total e as pessoas do sexo masculino aparecem com 6,9% de um total de 8,4% da população brasileira.

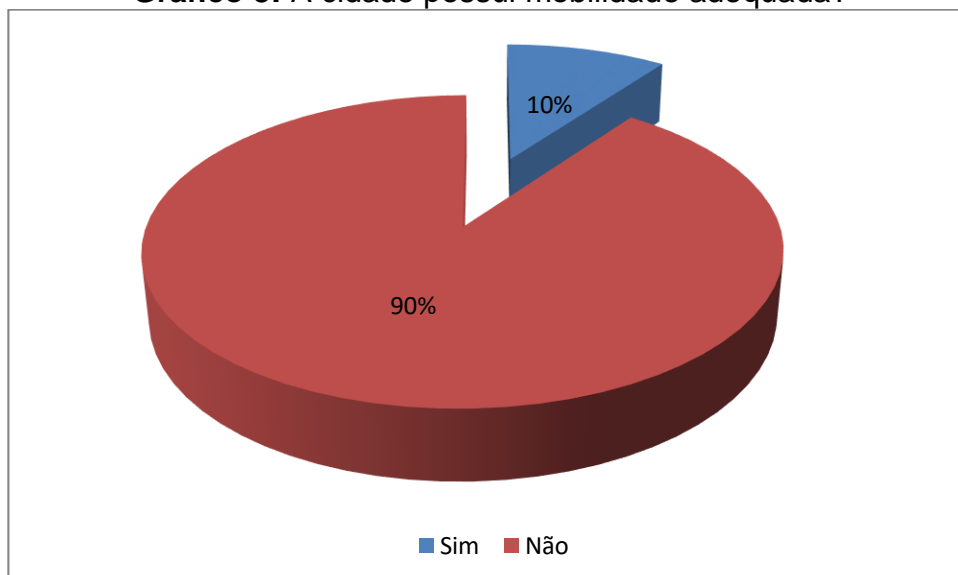
Figura 3: Proporção de pessoas com deficiência por sexo no Brasil



Fonte: Pesquisa Nacional de Saúde (IBGE, 2019)

Por outro lado, se faz necessário destacar que o fato de não possuir nenhuma mobilidade reduzida não significa dizer que o espaço urbano não deva ser adequado oferecendo acessibilidade a todos, pois a mobilidade é um direito de todos, assim, se uma mulher não possui problemas físicos que impeçam sua locomoção, mas em um momento ela vai precisar se locomover com um carrinho de bebê, por exemplo. Diante disso, foi questionado se eles percebem que a cidade oferece boas condições de mobilidade urbana conforme consta no gráfico 3.

Gráfico 3: A cidade possui mobilidade adequada?



Fonte: A autora, 06 nov. 2021.

De acordo com os dados presentes no gráfico 3 verifica-se que os entrevistados não conseguem visualizar estruturas urbanas que ofereçam a acessibilidade necessária para a correta locomoção das pessoas pelo espaço urbano, sobretudo, em áreas centrais de Teixeira-PB.

Há um indicador que analisa a qualidade do Bem-Estar Urbano que é o IBEU – Municipal que dar notas aos municípios seguindo alguns parâmetros entre eles o de mobilidade urbana. Nesse aspecto, Teixeira-PB aparece muito bem avaliada.

Tabela 1: Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU-Municipal) de Teixeira-PB

Mobilidade Urbana	0,963
Condições ambientais urbanas	0,846
Condições Habitacionais	0,870
Infraestrutura	0,744
Serviços Coletivos Urbanos	0,475
Nota IBEU	0,780
Ranking Nacional	2748º

Fonte: Observatório das metrópoles (2020)

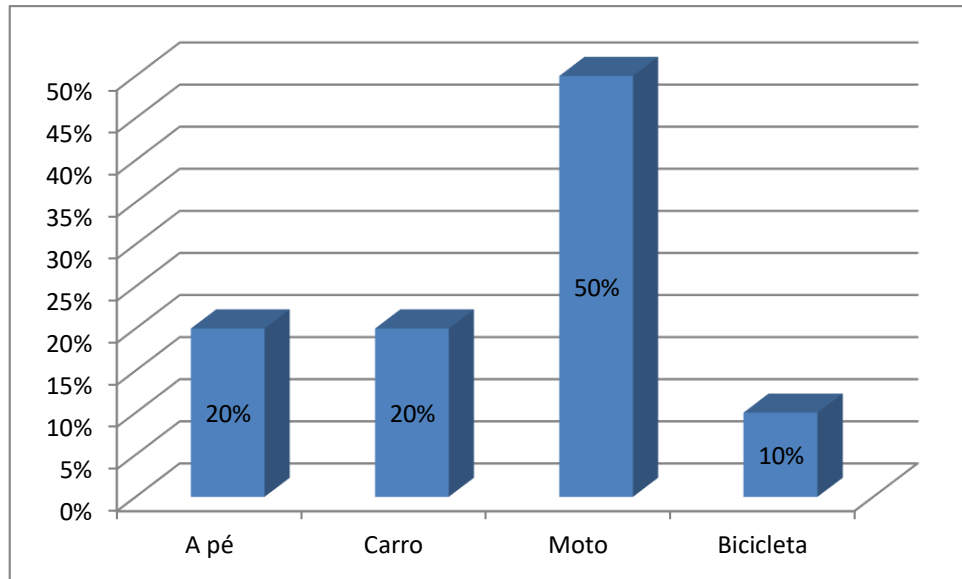
Por meio da análise da tabela verifica-se que o Índice de Bem-Estar Urbano dos Municípios Brasileiros (IBEU-Municipal) é um indicador que tem o objetivo de oferecer mais uma ferramenta de suma importância para o processo de avaliação da situação do município e para o desenvolvimento de políticas públicas.

O município de Teixeira – PB, ao contrário do que mostraram os entrevistados e das imagens utilizadas no estudo que apontam a falta de mobilidade no espaço urbano da cidade, uma vez que o município aparece com média considerada alta com 0,963 no ranking de mobilidade urbana de uma média que chega a 1.

Outro questionamento que é relevante para o entendimento da mobilidade urbana que se refere ao meio de transporte utilizado, pois a forma como as pessoas circulam pelo espaço urbano deve ser cuidadosamente entendida para que haja uma perfeita circulação e o desenvolvimento de políticas públicas que promovam a

acessibilidade de todos. A partir disso, os entrevistados apontaram a principal forma por eles utilizada para locomoção na cidade (ver gráfico 4).

Gráfico 4: Principal meio de locomoção pela cidade



Fonte: A autora, 06 nov. 2021.

Verificou-se que 20% dos participantes se locomovem pelo espaço urbano a pé. Para outros 20% o carro é o principal meio de locomoção na cidade; para 50% dos entrevistados a moto constitui no principal meio para locomoção e apenas 10% apontam a bicicleta como principal mecanismo para locomoção na cidade.

Figura 4: Calçada da praça pública sem rampas de acesso



Fonte: A autora (ago, 2022)

Cabe à gestão pública municipal o dever de ofertar políticas públicas que promovam a sua locomoção, tais como, o estabelecimento de faixas de pedestres, calçadas livres e regulares, rampas de acesso com corrimão, ruas largas, semáforos, vagas de estacionamento, ciclovias, entre outros que promovam a sua mobilidade de forma efetiva.

Por outro lado, é interessante destacar que os cidadãos também têm deveres, entre eles o dever de não obstruir os espaços dedicados à mobilidade dos demais cidadãos, respeitando assim, a sinalização, as faixas de pedestres e as rampas de acesso para cadeirantes, porém esta realidade ainda é muito distante da prática no espaço analisado.

Figura 5: Obstrução de espaços exclusivos para especiais

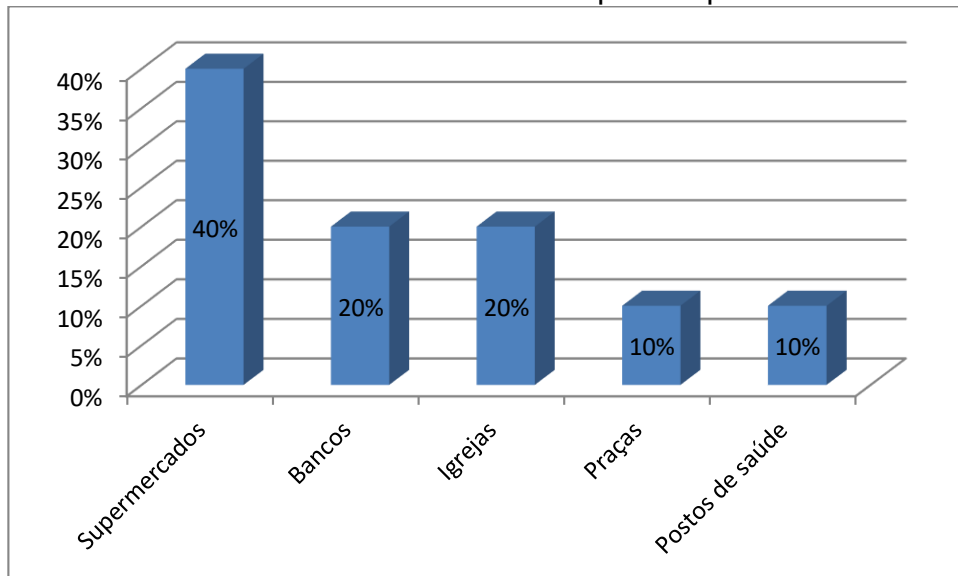


Fonte: A autora (ago, 2022)

Para a gestão pública entender os pontos que merecem maior investimento no processo de desenvolvimento das políticas públicas destinadas ao estabelecimento da acessibilidade e da mobilidade urbana se faz necessário identificar os pontos mais frequentados pelas pessoas e não só nestes, mas em todos os demais investir em infraestrutura que respeitem o que recomendam as leis de acessibilidade.

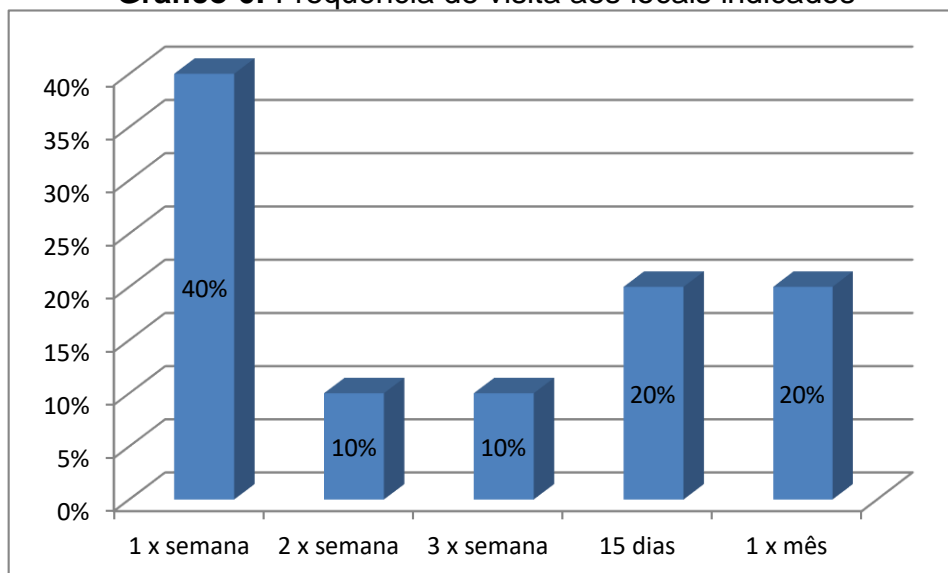
Diante dessa análise foi solicitado aos participantes que eles indicassem os pontos da cidade em que eles frequentam com maior frequência e os dados foram dispostos no gráfico 5.

Gráfico 5: Locais visitados com maior frequência pelos entrevistados



Fonte: A autora, 06 nov. 2021.

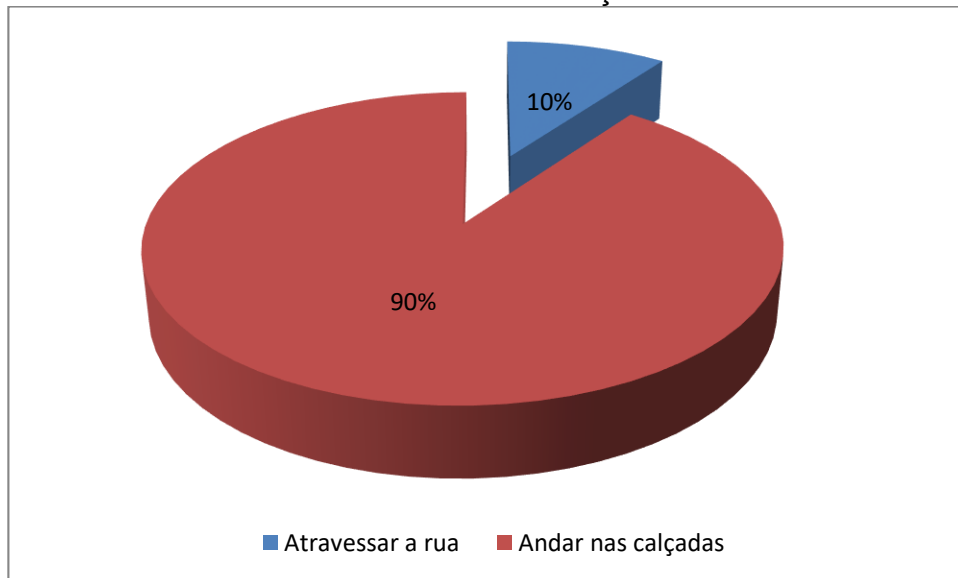
De acordo com as informações que foram repassadas 40% dos entrevistados afirmaram frequentar de forma mais assídua os supermercados da cidade; 20% deles frequentam os bancos com maior frequência; outros 20% frequentam as igrejas; 10% deles frequentam com maior assiduidade as praças públicas da cidade e 10% frequentam postos de saúde. Ao mesmo tempo em que informaram os locais que visitam com maior frequência eles apontaram também a assiduidade em que visitam estes pontos conforme consta no gráfico 6.

Gráfico 6: Frequência de visita aos locais indicados

Fonte: A autora, 06 nov. 2021.

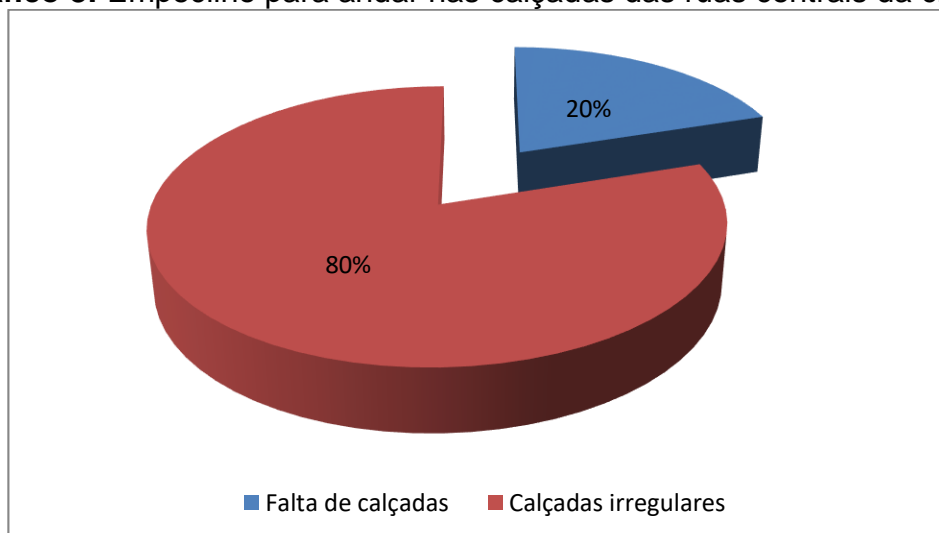
De acordo com os dados levantados 40% dos participantes se dirigem aos locais indicados no gráfico 5 ao menos uma vez por semana; 10% vão a estes locais duas vezes por semana; outros 10% vão aos locais indicados três vezes por semana; 20% deles frequentam os locais indicados a cada 15 dias e outros 20% frequentam apenas uma vez ao mês.

Outro dado de extrema relevância é identificar a maior dificuldade enfrentada pelos habitantes no tocante a circulação destes pelo espaço urbano. Diante disso, foi perguntado aos participantes quais são os maiores empecilhos encontrados por eles para se locomoverem pelas ruas centrais de Teixeira-PB e dois pontos apenas foram citados: atravessar a rua e andar pelas calçadas conforme consta no gráfico 7.

Gráfico 7: Maior dificuldade de locomoção no centro da cidade

Fonte: A autora, 06 nov. 2021.

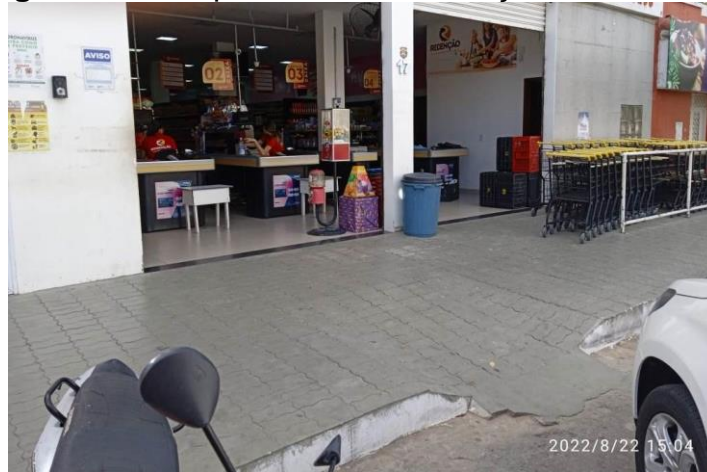
Para a larga maioria dos entrevistados (90%) a maior dificuldade encontrada por eles para a devida circulação nas ruas centrais da cidade está relacionada a dificuldade que se tem de andar nas calçadas. Para 10% deles a maior dificuldade está em atravessar a rua. Assim sendo, questionou-se aos entrevistados quais os pontos principais que causam este empecilho, ou seja, porque andar nas calçadas constitui em uma das maiores dificuldades? Os dados foram dispostos no gráfico 8.

Gráfico 8: Empecilho para andar nas calçadas das ruas centrais da cidade

Fonte: A autora, 06 nov. 2021.

Para os que apontaram que andar nas calçadas constitui no principal ponto de dificuldade encontrada para a livre circulação de pessoas pelas ruas centrais a principal causa é a irregularidade das calçadas que apresentam desníveis de proporções gigantescas e que emperram a circulação das pessoas sem mobilidade reduzida e ainda mais de pessoas com mobilidade reduzida.

Figura 06: Rampas de acesso à calçadas obstruídas



Fonte: A autora (ago, 2022)

A imagem acima indica mais uma vez que a questão da acessibilidade e da mobilidade urbana não é uma tarefa apenas da gestão pública. Esta prática requer a participação de todos os cidadãos para o devido cumprimento das leis e de todas as outras situações que exigem a liberação da calçada, pois este é o espaço que deveria ser dedicado exclusivamente aos pedestres.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os termos acessibilidade e mobilidade se tornam mais comuns nos dias atuais, porém apesar de verificar que há um maior conhecimento das pessoas em torno da conceituação destes e da importância que eles têm para bom desenvolvimento da cidade percebe-se que para uma parcela da população estes ainda são desconhecidos.

A partir da análise do referencial teórico levantado foi possível compreender que as discussões sobre esta temática não são nova, porém ainda é bastante necessária, pois na larga maioria das cidades brasileiras a acessibilidade e a mobilidade ainda são inexistentes ou aparecem de forma superficial.

A baixa mobilidade urbana está intimamente ligada ao processo de desenvolvimento da urbanização no Brasil que se deu de forma muito mais rápida do que em outros países da Europa. Assim, questões muito importantes como a livre circulação de pessoas independentemente do meio de transporte utilizado não foi levado em consideração.

Diante do estudo de caso realizado pode-se verificar que a mobilidade urbana não é uma prática comum no local principalmente em decorrência da grande irregularidade das calçadas que emperram o processo de circulação de pedestres, pessoas com mobilidade reduzida, mães com carrinhos de bebês, cadeirantes, entre outros.

Conclui-se, portanto, que a mobilidade urbana é uma atribuição da gestão pública que ao realizar estas políticas públicas torna o seu município mais igualitário, justo e coerente com os direitos humanos, pois coloca todos os seus cidadãos em condições de equidade podendo circular e usufruir de tudo que a cidade dispõe sem barreiras. Mas, também deve consistir em uma prática de todos os cidadãos no sentido de respeitar os espaços dedicados a pessoas que possuem mobilidade reduzida.

REFERÊNCIAS

BRASIL, **LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012**. A Política Nacional de Mobilidade Urbana Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm Acesso em: 20 nov. 2021.

_____, **LEI No 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001**. Estatuto das Cidades. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm Acesso em: 25 nov. 2021.

_____, Norma Brasileira 9050 da **Associação Brasileira de Normas Técnicas** (ABNT NBR 9050, 1994).

FLORENTINO, R. (2011). Como transformar o direito à mobilidade urbana em indicadores de políticas públicas? Uma contribuição. e-metropolis. **Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais**, 2(7), 44- 56.

IBGE. Aspectos demográficos. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/teixeira/panorama> Acesso em: 08 dez. 2021.

MAGAGNIN, Renata Cardoso; SILVA, Antônio Néelson Rodrigues da. A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. **TRANSPORTES**, v. XVI, n. 1, p. 25-35, junho 2008.

MORRIS, J.M.; Dumble, P.L.; Wigan, M.R. 1979. **Accessibility indicators for transport planning**. *Transportation Research*, Part A, v.13, n.2, p.91-109.

RAIA JÚNIOR, Archimedes Azevede (1995) **Uma avaliação do modelo META para cálculo de custos de transportes e seu uso na tributação de terrenos ociosos urbanos**. São Carlos, Dissertação (Mestrado) 144 p. Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo.

SANTANNA, Jisela Aparecida (1995) **Uma avaliação da influência da acessibilidade no valor de terrenos urbanos ociosos**. São Carlos. Trabalho de Graduação Integrado. Universidade Federal de São Carlos.

**APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO SOBRE A ACESSIBILIDADE/MOBILIDADE
URBANA EM TEIXEIRA-PB**

1. Você reside em Teixeira-PB?

Sim ()

Não ()

2. Você possui algum tipo de mobilidade reduzida?

Sim ()

Não ()

3. Você sabe o que é mobilidade urbana?

Sim ()

Não ()

3.1 Se sim, defina:

4. A cidade de Teixeira-PB possui acessibilidade necessária para uma boa mobilidade urbana?

Sim ()

Não ()

4.1. Se sim, dê exemplos:

5. Principal meio de locomoção que você utiliza na cidade:

A pé

Ônibus

Carro

Moto

Bicicleta

Cadeirante

Outros

6. Quais locais você frequenta com maior frequência na cidade:

Bancos

Igrejas

Praças
Postos de saúde
Farmácias
Supermercados
Outros

7. Com que frequência você vai a estes locais?

Todos os dias
Uma vez por semana
Duas vezes por semana
A cada 15 dias
Uma vez ao mês

8. Maior dificuldade para andar no centro da cidade:

Atravessar a rua
Andar na calçada

9. Principal problema para andar nas ruas centrais:

Falta de calçadas
Calçadas irregulares
Obstáculos nas calçadas

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus pelo dom da vida e por todas as bênçãos que são a mim concedidas em todos os dias da minha vida.

A família pelo companheirismo de sempre, por sempre estarem ao meu lado sejam em momentos felizes ou tristes.

Aos amigos pelo compartilhamento dos momentos vividos, pelos conselhos, abraços e carinhos dispensados.

Aos meus colegas de turma que dividiram comigo todos os momentos de aprendizado.

A minha orientadora por ter acolhido a proposta e, por meio dos seus ensinamentos ter apresentado melhorias por meio de suas orientações.

Na pessoa dela eu agradeço a todos os meus professores e a universidade pelas oportunidades concedidas.

A todos o meu muito obrigado!