



CENTRO EDUCACIONAL TRÊS MARIAS EIRELI
FACULDADE TRÊS MARIAS – FTM
BACHAREL EM ADMINISTRAÇÃO

JOSIVALDO DA SILVA BARBOSA

**PERCEPÇÃO COMPORTAMENTAL DOS TRABALHADORES RELACIONADA A
MOBILIDADE URBANA: ANÁLISE DOS USUÁRIOS DE TRANSPORTE NA
CIDADE DE JOÃO PESSOA/PB**

João Pessoa/PB

2021

JOSIVALDO DA SILVA BARBOSA

**PERCEPÇÃO COMPORTAMENTAL DOS TRABALHADORES RELACIONADA A
MOBILIDADE URBANA: ANÁLISE DOS USUÁRIOS DE TRANSPORTE NA
CIDADE DE JOÃO PESSOA/PB**

Monografia apresentada, como pré-requisito para conclusão do curso de graduação em Administração, do Centro Educacional Três Marias.

Orientadora: Professora, Gleicy Kelly.

João Pessoa/PB

2021



Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

B238p Barbosa, Josivaldo da Silva.

Percepção comportamental dos trabalhadores relacionada a mobilidade urbana: análise dos usuários de transporte na cidade de João Pessoa/ PB. / Josivaldo da Silva Barbosa. – João Pessoa: Faculdade Três Marias, 2021. 35f.

Orientador: Prof^o. Ma. Gleicy Kelly da Silva Costa Laurentino.

Monografia (Graduação em Administração) – FTM.

1. Mobilidade urbana. 2. Usuário. 3. Transporte. 4. Comportamento. 5. Trabalhador. I. Título.

FTM

CDD 354.769

Ficha Catalográfica elaborada por

Dayse de França Barbosa

CRB 15-553

JOSIVALDO DA SILVA BARBOSA

**PERCEPÇÃO COMPORTAMENTAL DOS TRABALHADORES RELACIONADA A
MOBILIDADE URBANA: ANÁLISE DOS USUÁRIOS DE TRANSPORTE NA
CIDADE DE JOÃO PESSOA/PB**

Monografia apresentada ao Centro Educacional
Três Marias como requisito final para obtenção
do título de Bacharel em Administração do
curso de Administração.

Aprovado(a) em: _____/_____/_____.

Professora Mestre: Gleicy Kelly da Silva Costa Laurentino (orientadora)

Centro Educacional Três Marias

Professor Mestre: Gilberto Cristiano da Silva Junior (Examinador Interno - 1)

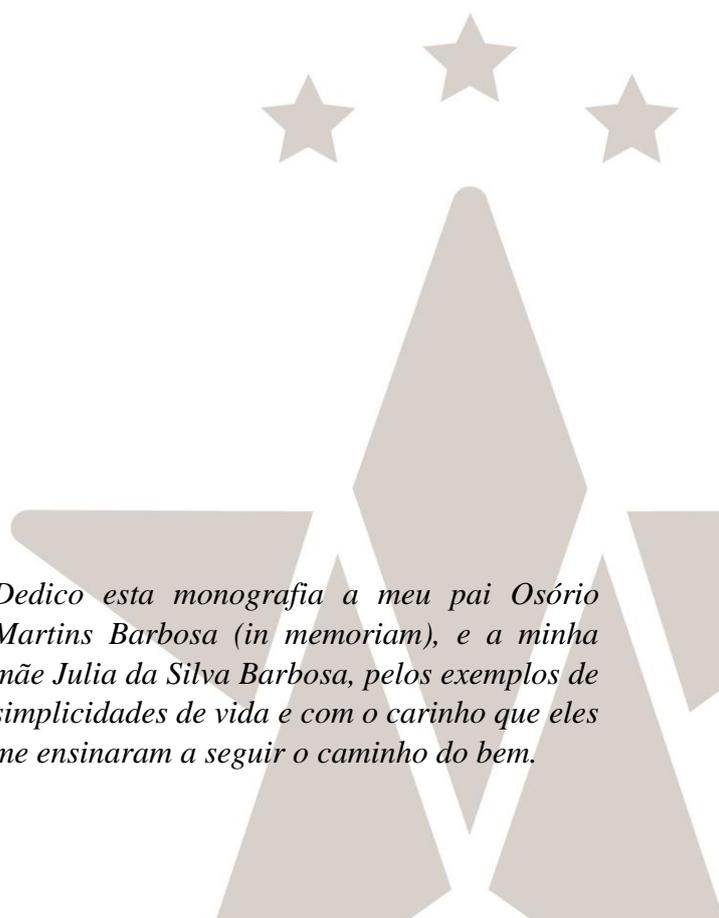
Centro Educacional Três Marias

Professor Mestre: Eudo Jansen Neto (Examinador Interno - 2)

Centro Educacional Três Marias

João Pessoa/PB

2021



Dedico esta monografia a meu pai Osório Martins Barbosa (in memoriam), e a minha mãe Julia da Silva Barbosa, pelos exemplos de simplicidades de vida e com o carinho que eles me ensinaram a seguir o caminho do bem.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a DEUS, por ter me dado a vida, e ter me guiado para fazer este curso, me ajudando a enfrentar os obstáculos durante o decorrer da formação.

A minha mãe Julia, ela foi importantíssima para me dá apoio e ajudar nas despesas no decorrer da formação.

A minha orientadora professora Gleicy Kelly, que além de inteligente é muito carismática, abraça os alunos com garra e determinação mostrando o caminho correto a seguir.

A Diretora Acadêmica Emília Pimenta, pelo incentivo para que eu não desistisse do curso no 1º período.

A coordenadora Ana Cristina, pela paciência e carinho que têm com todos.

A professora Rebeca de Sá, por ter me incentivado a não desistir do curso superior.

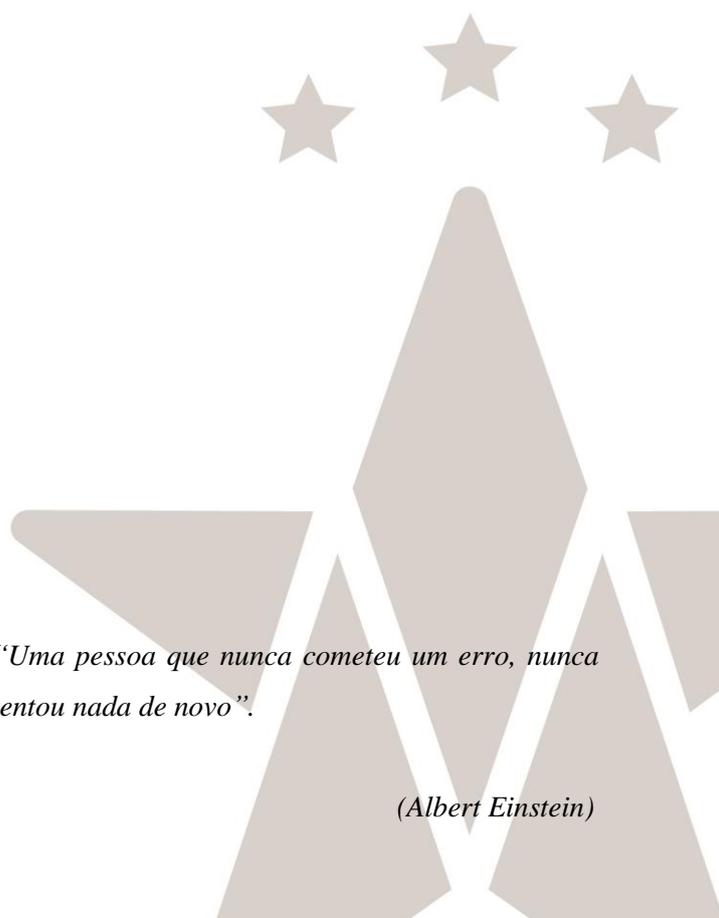
A todos os Professores e Professoras, da Faculdade Três Marias, que contribuíram para o meu crescimento e aprendizado.

Aos meus Irmãos e Irmãs, alguns contribuíram me dando força, e auxiliando na minha casa ficando com a minha mãe por conta da idade dela.

Aos meus Colegas, de curso, onde muitos desistiram mais os que ficaram enfrentaram o caminho árduo, superando todos os limites, se ajudando no intuito de vencer.

Aos Funcionários, da Faculdade Três Marias, em geral, que direto ou indiretamente contribuíram com os seus serviços em prol de atender as necessidades dos formandos.





“Uma pessoa que nunca cometeu um erro, nunca tentou nada de novo”.

(Albert Einstein)

RESUMO

Com aumento da população em regiões metropolitana sempre há necessidade de melhorias na questão de mobilidade urbana. A mobilidade urbana tem por finalidade a se reinventar na estrutura da cidade, não somente no aspecto de paisagismo, mas como um todo em geral, no sentido de trazer conforto, segurança e qualidade de vida para todos os cidadãos e cidadãs que residem e circulam em determinadas localidades, principalmente a classe de trabalhadores que mais se deslocam constantemente pelos grandes centros brasileiros. Os colaboradores da capital paraibana têm a urgência de melhoramento, por questão de percepção onde escolhe o melhor tipo de veículo para se trafegar, ao qual se dirige para sua organização. João Pessoa conduz a modernização das grandes capitais do Brasil, acompanhando exemplos de desenvolvimento de mobilidade urbana, com afogamento das rodovias, utilizando vias de acesso de viadutos que levam grupos de trabalhadores nos transportes de suas preferências ao seu destino para executarem as suas tarefas do dia a dia. A metodologia teve objetivos da pesquisa descritiva com bases bibliográfica e explicativa que visa identificar os resultados, em que transporte o trabalhador usa para ir ao trabalho, com procedimentos bibliográficas a partir de material publicado em: livros, artigos e sites, e procedimentos com levantamentos online para preenchimento de questionários. Em que trouxe os principais resultados preferência por transportes públicos, maior numero de respostas do público masculino, e solução transitável estacionamento vertical e liberação de calçadas com punições mais rígidas, e que os trabalhadores (as) não estão satisfeitos com a mobilidade urbana, e aspectos que trouxe desenvolvimento viaduto do Geisel e Trevo de mangabeira. Os colaboradores optam pelo meio de transporte que seja mais viável, com baixo custo, que os levem de uma localidade para outra, e assim poderem executar as suas tarefas funcionais e pessoais.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana; Trabalhador; Transporte.

ABSTRACT

With an increase in the population in metropolitan regions there is always a need for improvements in the issue of urban mobility. Urban mobility aims to reinvent itself in the structure of the city, not only in the aspect of landscaping, but as a whole in general, in order to bring comfort, safety and quality of life to all citizens who live and circulate in certain locations, especially the class of workers who constantly move the most through the great Brazilian centers. The employees of the capital of Paraíba have the urgency of improvement, for the sake of perception where chooses the best type of vehicle to travel, to which they went to your organization. João Pessoa leads the modernization of the major capitals of Brazil, following examples of urban mobility development, with drowning of highways, using viaduct access routes that take groups of workers in the transport of their preferences to their destination to perform their day-to-day tasks. The methodology had objectives of descriptive research with bibliographic and explanatory bases that aims to identify the results, in which transport the worker uses to go to work, with bibliographic procedures from material published in: books, articles and websites, and procedures with online surveys to fill out questionnaires. In which brought the main results preference for public transport, greater number of responses from the male public, and solution passable vertical parking and release of sidewalks with stricter punishments, and that workers (as) are not satisfied with urban mobility, and aspects that brought viaduct development of Geisel and Clover Mangabeira. Employees choose the most viable means of transport, with low cost, that take them from one locality to another, and thus be able to perform their functional and personal tasks.

KEYWORDS: Urban Mobility; Worker; Transport.

LISTA DE ABREVIATURAS

EIRELI – Empresa Individual De Responsabilidade Limitada.

FTM – Faculdade Três Marias.

PNMU – Política Nacional De Mobilidade Urbana.

DER-PB – Departamento De Estradas De Rodagem Da Paraíba.



LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - Multar os pedestres é um grande equívoco.	17
FIGURA 2 - João Azevedo, anuncia pacote de mobilidade urbana, mas só inclui carros no orçamento.	19
FIGURA 3 - De turistas a moradores, novo letreiro de João Pessoa faz sucesso entre os visitantes.	21
FIGURA 4 - Trevo das Mangabeiras.....	22
FIGURA 5 - Novos trechos do viaduto do Geisel.....	23



LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 - Gênero	26
GRÁFICO 2 - Idade	26
GRÁFICO 3 - Transportes públicos.....	27
GRÁFICO 4 - Transportes próprio	27
GRÁFICO 5 - Frota de transportes públicos.....	28
GRÁFICO 6 - Infraestrutura da mobilidade urbana de João pessoa/PB.....	28
GRÁFICO 7 - Tipo de transportes	29
GRÁFICO 8 - Economiza com transportes próprio.....	29
GRÁFICO 9 - Economia em transportes públicos.....	30
GRÁFICO 10 - Condições de ruas e avenidas	30
GRÁFICO 11 - Satisfação dos trabalhadores (as) na mobilidade urbana de João Pessoa/PB	31
GRÁFICO 12 - Acessibilidade, viaduto do Geisel e trevo de Mangabeira	31
GRÁFICO 13 - Estacionamento vertical	32
GRÁFICO 14 - Proibir estacionar veículos em calçadas.....	32
GRÁFICO 15 - Classificação dos melhores resultados da pesquisa.....	33



SUMÁRIO

1 Introdução	14
2 Referencial Teórico.....	17
2.1 Aspectos da mobilidade urbana na Paraíba.....	17
2.2 Regularização das vias públicas	18
2.3 Visão voltada para transportes.....	19
2.4 Desenvolvimento urbano da cidade de João Pessoa	21
2.5 Acessibilidade urbana pessoense	22
3 Metodologia.....	24
3.1 Tipo de pesquisa.....	25
4 Análise e Discussão de Dados da Pesquisa	26
4.1 Perfil dos Respondentes.....	25
4.2 Discussão dos Resultados.....	26
5 Considerações Finais	34
Referências	35



1 Introdução

O dilema descrito à mobilidade urbana é um assunto muito presente na realidade da população de grandes centros urbanos. As capitais brasileiras passam por transtornos de mobilidade urbana. Cotidianamente os colaboradores se expandem a se deslocarem para as suas organizações, em busca de se manterem e sustentar os seus familiares, os cidadãos (ãs) da capital paraibana, também parte para essa batalha, muito embora enfrentando o diversos contratempo da mobilidade urbana que é um problema contínuo das cidades grandes.

Com aumento do comércio se expandindo para outras regiões, conseqüentemente aumenta a necessidade da população em se deslocarem para: clínicas, hospitais, colégios, faculdades, trabalhos, lazer e para executarem outras tarefas profissionais e pessoais.

É notório que, em toda cidade grande a exemplos das capitais brasileiras, em direção aos relevantes centros urbanos, o fluxo de veículos das cidades modernas, são enormes, gerando um tráfego cheio e congestionado no horário de pique.

Conforme Banov (2004), compreende-se que a mente dá importância a imagem do que é visto, no caso do ruído, acaba desconcentrando dando lugar a imagem, assim desviando a atenção. Entende-se que esse tipo de ruído está ligado a barulhos de máquinas, veículos, agitação de trânsito, e que a população acaba se estressando desviando o foco da realidade dos problemas enfrentado pela mobilidade urbana, deixando passar despercebido o que visualizam, o trânsito em si motiva prejuízo de ordem social e tem seus custos, por fim o tempo gasto nele poderia ser aproveitado em outras atividades pessoais, acaba que a audição engana a visão.

Inúmeros prejuízos poderão ser identificados desde os estresses populacional quanto a insatisfação referente a gestão pública que não trabalham na eficácia da organização da mobilidade urbana, e como a diminuição sonora dos centros das cidades.

A mobilidade urbana de João Pessoa apresenta melhorias para os pedestres e ciclovias. Identifica-se ciclofaixas no José Américo a Mangabeira e com boa extensão da principal da Torre beira rio, Epitácio Pessoa a praia está reformando para isso. Estamos longe de ter muitas ciclovias, mas estamos evoluindo neste sentido pelo fato de encontrar em avenidas principais da cidade.

Araújo e Garcia (2009), cita que ruídos não está ligado somente a barulho de equipamentos, mas também a falta de entendimento por parte de mensagens corretas, havendo dupla interpretação do que é passado. Essa falta de comunicação, é percebida por parte dos setores organizacionais políticos, contribuindo para uma perda direta e indiretamente, na mobilidade urbana, nas esferas: (Federais, Estaduais e Municipais), por falta de decisões concisa e mensagens claras. No campo de atuação do Presidente, Governadores e Prefeitos, se tivesse mais clareza nos processos das mensagens entre esses três poderes, a questão da mobilidade urbana certamente poderia sair do atraso.

Conforme Moraes e Santos (2020), questiona se, os locais de transportes urbano, estão em conformidade com a gestão estabelecidas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Diante desse questionamento, a mobilidade urbana, vê-se que tem um longo caminho a percorrer, caminho esse que passa por vários gestores, no âmbito federal, estadual, municipal e privados. Esses gestores trabalham com as suas melhorias momentânea, até outros governantes assumirem e iniciarem os seus novos projetos de infraestrutura, assim gera novas soluções, mas continua distante para se alcançar os seus resultados, objetivos e o bem-estar da população e a sociedade como um todo, pelo simples motivo de estarem constantemente adiando, passando de gestor para gestor.

No problema de pesquisa, com a percepção comportamental dos trabalhadores em relação a mobilidades urbana de João Pessoa, surgiu a necessidade de conhecer o meio de transporte mais utilizado pela classe trabalhadora?

Sendo assim os objetivos norteadores foram: objetivos geral, identificar o transporte que fica mais viável para o trabalhador da capital paraibana, nos objetivos específicos: analisar a preferência do transporte para se deslocar ao trabalho; apresentar uma solução transitável para mobilidade urbana; identificar aspecto da mobilidade urbana de João Pessoa que represente desenvolvimento para capital paraibana.

O presente trabalho se torna relevante em razão das causas dos problemas relatados de mobilidade urbana dos grandes centros, a cidade de João Pessoa, capital da Paraíba, vereda por essas percepções desses constrangimentos, além de interferir diretamente no bem-estar social da população regional.

A relevância acadêmica sobre esse tema proposto, irá contribuir para que os colaboradores da capital paraibana ou de outras capitais tomem o conhecimento do transporte que seja mais viável para se deslocarem até a sua organização. Diante disso o trabalho se propõe a deixar a sua contribuição, no sentido de percepção dos trabalhadores na mobilidade urbana, em fase ao deslocamento de transportes.

A importância científica da pesquisa, trata-se sobre os meios de transportes para a locomoção, que as pessoas podem se deslocarem de um local para outro em curto espaço de tempo, com isso tendo agilidade para chegarem aos seus setores de trabalho.



2 Referencial Teórico

2.1 Aspectos da mobilidade urbana na Paraíba

A capital da Paraíba é uma cidade que detém um solo benéfico, sem muitos relevos, para que seja colocado em prática uma política pública de mobilidade urbana, voltada para melhorias e conforto da população como um todo, que requerem trafegar com segurança para chegar aos seus destinos, A Figura 1 apresenta uma trajetória de mobilidade urbana do dia a dia, da população de grandes centros urbanos.

Figura 1 - Multar os pedestres é um grande equívoco.



Fonte: Silva (2017)

Conforme Silva (2017), semáforos regularizam a vez de passar e parar, servindo para educar tanto o motorista como o cidadão (ã) que se locomovem nas vias públicas a pé ou em diversos tipos de transportes, assim respeitando essas regularizações não correm o risco de serem multados, facilitando a locomoção dos veículos e das pessoas, faixas de pedestres e ciclovias fazem parte de um dos trabalhos facilitadores para agregarem modelos e valores de mobilidade urbana.

Com enfrentamento dessas complicações diariamente da mobilidade urbana, vêm o confronto com diversos tipos de transportes, entre eles os transportes públicos que muitas vezes não supre as necessidades dos trabalhadores (as) que precisam se deslocarem para o trabalho e após cumprir a sua jornada, retornarem aos seus recintos. As imensas cidades, a exemplos das capitais brasileiras, tentam constantemente pôr em prática os planos e programas de

acessibilidade e mobilidade urbana, com intuito de incluir os variados modelos de transportes, para que atenda as diversas classes de colaboradores, de maneira que, esses planos contribuam para o desenvolvimento dos espaços urbanos em toda sua capacidade de sustentabilidade.

2.2 Regularização das vias públicas

Boreato (2008), declara que, a prioridade pela utilização do transporte público, não acontece ineficiência dos poderes públicos e passagens com preços elevados em um sistema falido. Partindo desse raciocínio, implica que mesmo com deficiências nos setores organizacionais, evidencia uma preferência pelo tipo de transporte, mesmo passando por determinadas dificuldades a exemplo do valor de R\$ 4,15 pago pela passagem que ainda assim é mais em conta do que o valor de R\$ 6,00 a R\$ 7,00 por litro de gasolina.

Embora a implementação de mobilidade sustentável também envolve o reconhecimento dos meios de transportes não motorizado, pode-se dizer que nos macros centros urbanos estão engatilhando aos poucos nesse sentido, sendo observado algumas mobilizações que se deixem os transportes motorizados em casa e se desloquem de bicicletas ou a pé, assim contribuindo com a sustentabilidade e o meio ambiente, frisando que na teoria o setor público faz sua parte, os colaboradores procuram outros meios de transportes que não seja o público, podendo ter uma certa economia por conta de passagens com altos custos e transportes com má conservação para transportar os trabalhadores.

Como aponta Fonseca (2016), que dá mesma forma que o cidadão e cidadã segue regras, a administração pública por sua vez também tem que seguir essas mesmas regras. Partindo desse pressuposto, o direito de ir e vir é assegurado pela Constituição Federal, regida pela lei do Brasil. Seguindo por exemplo de uma das regras, os trabalhadores (as) têm essa compreensão, após alcançar a idade adulta ganham o mercado em busca dos seus sustentos e sustento de seus familiares, obedecendo as normas administrativas. Muitas dessas idas e vindas são em seus próprios veículos, para se locomoverem nos seus transportes passam pela legislação de trânsito, para que fiquem habilitados, legalizados e assegurados pelos órgãos competentes.

Nas palavras de Hommerding (2021), cita que, quando se cria valores culturais, passasse a fazer parte do patrimônio cultural, criadores de um bem. Partindo desse contexto do autor, ao que tudo indica, a valorização cultural passa despercebida, muitas vezes o criador desse bem não imagina o feito que ele produziu para a cultura sem ambicionar o seu real valor. Na questão de mobilidade urbana, por sua vez criada, trabalhada, organizada, passa a fazer parte do patrimônio cultural e histórico da humanidade de um micro ou macro cidade, ressaltando que, a população no decorrer das semanas, dos meses, dos anos, das décadas e etc. poderão usufruir daquelas estruturada paisagens e acessibilidade urbana.

2.3 Visão voltada para transportes

Como demonstra Tavares e Rossi (2021), na Figura 2, fica visível, que realmente não existe uma logística por parte dos gestores na questão de ter uma melhoria na mobilidade urbana em geral, os órgãos públicos fica com essa visão voltada somente para o transporte, mobilização urbana é um conjunto de bens e serviços, para atender as reais necessidades de uma população, e inclui outras premências, como por exemplo: melhorias de calçadas, ampliação de ciclovias, faixas de pedestres, passarelas, controlar construções, para não fazerem em locais inapropriados, e etc.

Figura 2 - João Azevedo, anuncia pacote de mobilidade urbana, mas só inclui carros no orçamento.



Fonte: Tavares; Rossi (2021)

De acordo com Barcellos e Schelela (2012), cita que as empresas que tem uma orientação voltadas para o marketing, buscam muito mais a atenção e os interesses dos clientes. Por esse sentido é de fundamental importância que seja usada estratégias semelhantes as estratégias do marketing para uma possível evolução das pessoas, referente a adaptabilidade regionais, tendo em vista que tal evolução, tem que estar de acordo com as necessidades e os anseios da população, trabalhando as partes externas mudando o cenário do que é visto nas vias públicas, almejando a recuperação no requisito da mobilidade urbana, para isso, conta-se com inovação tecnológica nos setores públicos e privados em serviços de transportes compartilhados, para que assim o trabalhador tenha uma boa qualidade em seu deslocamento.

Segundo Xavier e Rocha (2019), diz que, diante da razão conhecerás o bem, mas a vontade pode rejeitar, subentende que a vontade é uma diferenciação da razão. Nesse sentido, pode-se constatar a existência de má vontade de organizar uma cidade, dentro da razão de querer fazer o melhor, seja: um calçamento, uma calçada, um asfalto para circulação de ônibus, e etc.

Alflen (2007), afirma que, o Brasil não fluiu do chão, o solo sempre esteve no seu determinado lugar, o que veio a existir após o aparecimento do Brasil foi o seu território. Faz entender que hoje o soberano país brasileiro está dividido por territórios, por sua vez teve a necessidade de ocupação, por conta do crescimento populacional, e assim que entra a migração de pessoas vinda do campo, dos interiores, transformando os espaços rurais em urbanos, todavia esse processo acelerado de forma intensa passa a se chamar de êxodo rural, havendo o inevitável de trabalhos reguladores na questão da mobilidade urbana. Mudando por completo esses ambientes com aumento da população, requerendo um olhar mais preciso das autoridades governamentais na melhoria dessas localidades para que venha atender as suas necessidades.

Borba (2015), cita que, Sócrates foi ao tribunal, enfrentando e desmascarando as farsas contra ele próprio e indiretamente a farsa da democracia. Neste sentido de farsa existente em meios políticos na democracia é que muitas necessidades populacionais não são atendidas, seria preciso mais interesse das organizações, para resolver as questões da mobilidade urbana, no sentido democraticamente do gosto popular, não tem senso de argumentação com a classe trabalhadora, o que de fato eles precisaria para ter uma boa comodidade nos transportes e vias públicas para se deslocarem até o seu trabalho.

Segundo Alflen (2007), fala que, os problemas existentes por alguns podem levar a invasão de outras áreas territoriais. Subtende-se que o ritmo acelerado de pessoas vindas de outras cidades para residirem em uma localidade em desenvolvimento, crescem também o número de comunidades carentes, visível por qualquer senhor ou senhora, residentes da região.

2.4 Desenvolvimento urbano da cidade de João Pessoa

Qualidade de vida se vincula a mobilidade urbana, em um contexto social de uma população, que acompanha o desenvolvimento de uma cidade que tende a crescer com melhorias na urbanização, os trabalhadores procuram esses avanços, tanto no lado pessoal como profissional, buscando levar uma vida saudável para que possa desfrutar e amar os ambientes em que vivem.

João Pessoa, capital da paraíba é contemplada com um belíssimo litoral, A Figura 3, fica visível que a modernização não para de avançar com o amor que os paraibanos têm a sua cidade, e a tendência ao desenvolvimento não é só da parte litorânea, mais de todos os bairros.

Figura 3 – De turistas a moradores, novo letreiro de João Pessoa faz sucesso entre os visitantes.



Fonte: Euzébio; Ramos; Oliveira (2021)

De acordo com Euzébio, Ramos e Oliveira (2021), apresenta na Figura 3, o novo letreiro da cidade de João Pessoa, resgatou o seu nome original, que foi inaugurado no último dia 05 de agosto de 2021, mostrando as suas cores fortes que faz referências ao primeiro sol das Américas. Presenciamos o desenvolvimento na parte do litoral, que indica progresso na questão dos avanços da urbanização, com calçadas bem feitas, com espaço para pratica de exercícios, espaços para ciclistas, e locais para práticas de lazeres esportivos, porém tem a necessidade de se estender para os bairros periféricos, não ficando somente em áreas nobres para receber os turistas, para se trabalhar em mobilidade urbana, o trabalho terá que ser feito para atingir todas as localidades da cidade e classes sociais: alta, média e baixa.

2.5 Acessibilidade urbana pessoense

Da mesma maneira que os gestores antecessores, atuais e sucessores, tentam fazer o seu papel no que toca as melhorias da mobilidade urbana, Na Figura 4, fica configurado uma dessas tentativas de melhorias.

Figura 4 - Trevo das Mangabeiras.



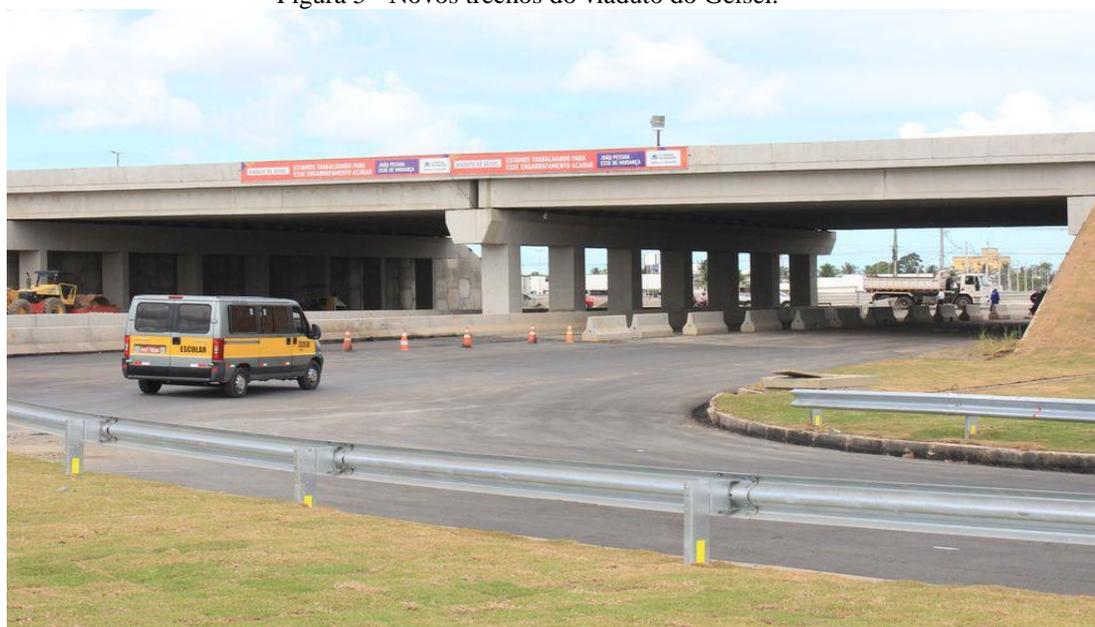
Fonte: Clickpb (2015)

Conforme publicação no Clickpb (2015), cita que, o diretor Hélio Cunha Lima, do Departamento de Estradas de Rodagem da Paraíba (DER-PB), fala que o trevo das Mangabeiras contribuirá para o desenvolvimento sócio econômico da cidade paraibana. Essa nova acessibilidade só veio a somar positivamente na estrutura da mobilidade urbana da grande João Pessoa, tendo em vista que o bairro de Mangabeira é um dos maiores bairros da cidade, e o

trevo garantiu a fluidez do tráfego naquela região, permitindo a acessibilidades para outras localidades.

É trabalhado a política da mobilidade urbana no estado paraibano, A Figura 5, fica notório os esforços concentrados dos gestores dos órgãos públicos em trazer melhorias para a população, com fluidez de locomoção nas vias públicas.

Figura 5 - Novos trechos do viaduto do Geisel.



Fonte: Clickpb. (2016)

Clickpb (2016), cita que, a população será contemplada com a inauguração do Viaduto do Geisel, considerando uma das maiores obras da capital paraibana. Diante dessa informação, empolga-se os paraibanos, com acessibilidade de novas alças para fluidez do trânsito naquela localidade, irá trazer desenvolvimento, um alívio na parte da mobilidade urbana, onde os trabalhadores poderão ter um aspecto melhor no tráfego para chegarem em seus setores de trabalhos.

Está se tornando cada vez mais difícil ignorar a deficiência da mobilidade urbana de uma cidade, em especial a capital paraibana, que não é diferente das demais cidades brasileiras, a população que tem que arcar com as consequências de enfrentar os problemas urbanos.

Diante do que Kotler e Keller (2012), relata que, a valorização do conceito do marketing é a soma dos benefícios tangíveis e intangíveis. Trazendo esse contexto para mobilidade urbana, subentende-se, que o cidadão (ã), não encontra na sua cidade um valor de satisfação no uso da acessibilidade no espaço urbano e em transporte, certamente se deslocará para outras cidades, para implementar o seu negócio, buscando um custo benefício acessível e conforto e qualidade de vida, para si e para os seus clientes, agregando os bons benefícios para ambas partes.

Conforme Eker (2006), cita que, não conseguimos enxergar a eletricidade, mas necessitamos da sua utilidade, e caso duvide, corre o risco de levar um choque. Compreende-se que mesmo você sem ver a eletricidade, você a utiliza. Como base nesse sentido a realidade da falta da infraestrutura direcionada a mobilidade urbana dos grandes centros são notáveis.

No cotidiano, os colaboradores sofrem com vários problemas, entre eles com a falta de acessibilidade em frotas de veículos conservados, tudo que é visto em propaganda não condiz com a realidade, no cotidiano dos trabalhadores (as), a realidade é que fazem as suas viagens em supostas latas velhas para chegarem ao seu destino, sem conforto e sem segurança.



3 Metodologia

Este tópico relata o entendimento da realidade e como a pesquisa foi realizada, fundamentando o estudo em vários livros, artigos metodológicos e sites periódicos de pesquisa mencionado em referências bibliográficas.

Essa pesquisa tem o objetivo de identificar o tipo de transporte que o trabalhador de João Pessoa se desloca para seu trabalho, no intuito de entender o porquê da escolha por aquele tipo de veículo.

3.1 Tipo de pesquisa

Quanto à abordagem da pesquisa, do ponto de vista do problema, o método utilizado quantitativo, para obter a quantidade e amostra dos dados.

Quanto aos objetivos, a pesquisa é descritiva, que relaciona bases bibliográfica e para conhecer o perfil do trabalhador de João Pessoa/PB.

A pesquisa também é explicativa, visa identificar os elementos que determinam o resultado, que é o transporte que o trabalhador usa para ir ao trabalho.

Quanto aos procedimentos técnicos, a pesquisa é constituída por levantamento online para preenchimento de questionários, e, bibliográfica para referencial teórico e para fundamentação teórica.

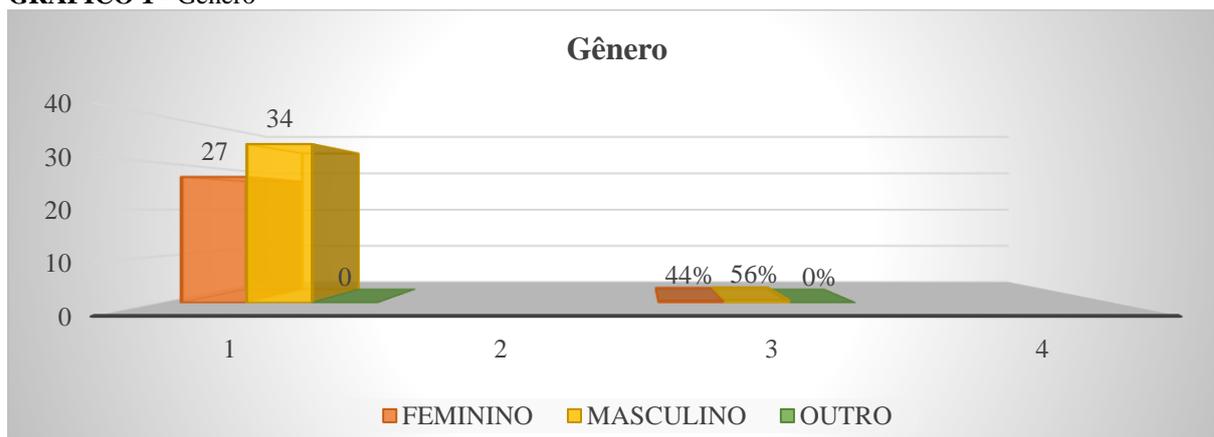
A pesquisa foi aplicada no período de 25 dias, que iniciou dia 20 de setembro e encerrou dia 15 de outubro, feita com base no tema: Percepção Comportamental dos Trabalhadores Relacionadas a Mobilidade Urbana: Análise dos Usuários de Transportes na Cidade de João Pessoa/PB, foram elaboradas 14 questões com 3 tipos diferenciadas, de múltipla escolha, caixa de seleção e escala linear, foram aplicadas no Google Forms com público voluntario, em que obteve 61 respostas.

4 Análise e Discussão de Dados da Pesquisa

4.1 Perfil dos Respondentes

Na questão referente a gênero, a pesquisa nos mostrou que a maior parte dos respondentes foram do gênero masculino, tomando posse de 56% como é mostrado no Gráfico 1, concluindo que foram os que mais se propuseram a responder.

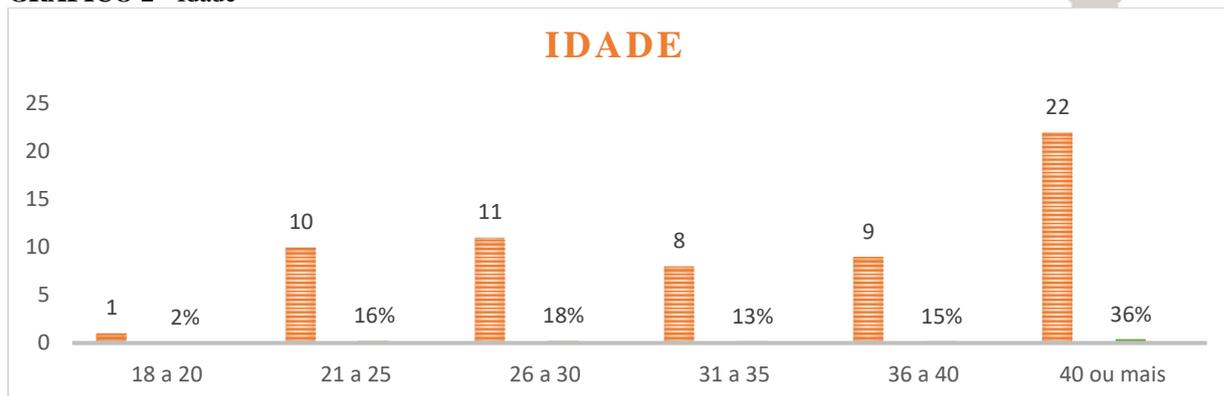
GRÁFICO 1 - Gênero



Fonte: Dados da pesquisa (2021)

Na questão referente a idade, constatamos no gráfico 2, que a maioria dos respondentes são jovens trabalhadores de 18 a 40 anos, que juntos somaram uma considerável parte de 39 dos que responderam, no total de 64%.

GRÁFICO 2 - Idade



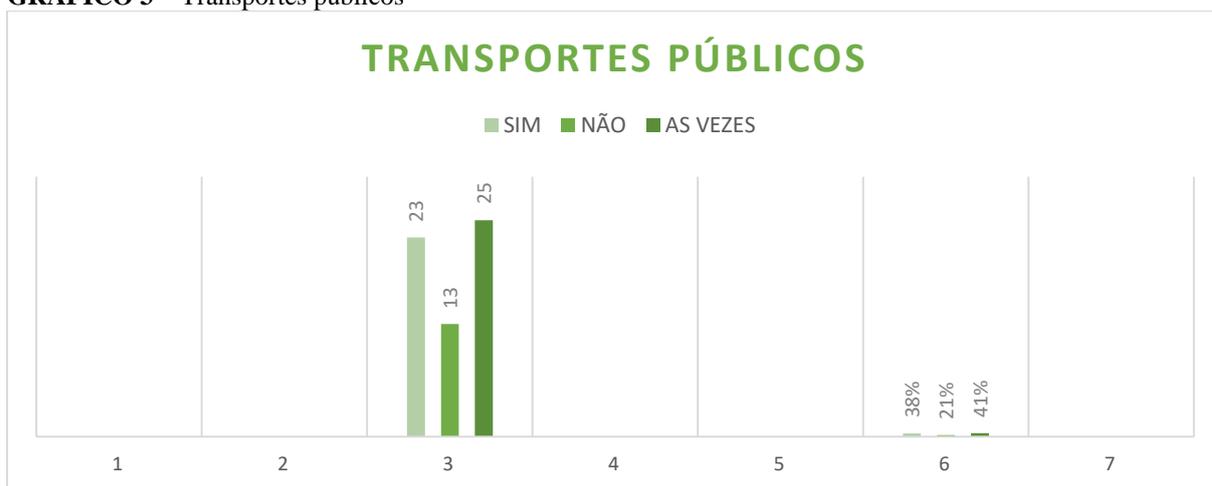
Fonte: Dados da pesquisa (2021)

Mas os de 40 anos ou mais somou 36% superando as demais idades no individual. Um ponto muito relevante para a pesquisa, tendo em vista que esses respondentes estão a mais tempo no mercado enfrentando a mobilidade urbana e suas dificuldades de transportes.

4.2 Discussão dos Resultados

Nessa questão dos que costumam usar transportes públicos, de acordo com o resultado mostrado no Gráfico 3, ficou com a posse de 41%, dos que as vezes usam os transportes públicos.

GRÁFICO 3 – Transportes públicos

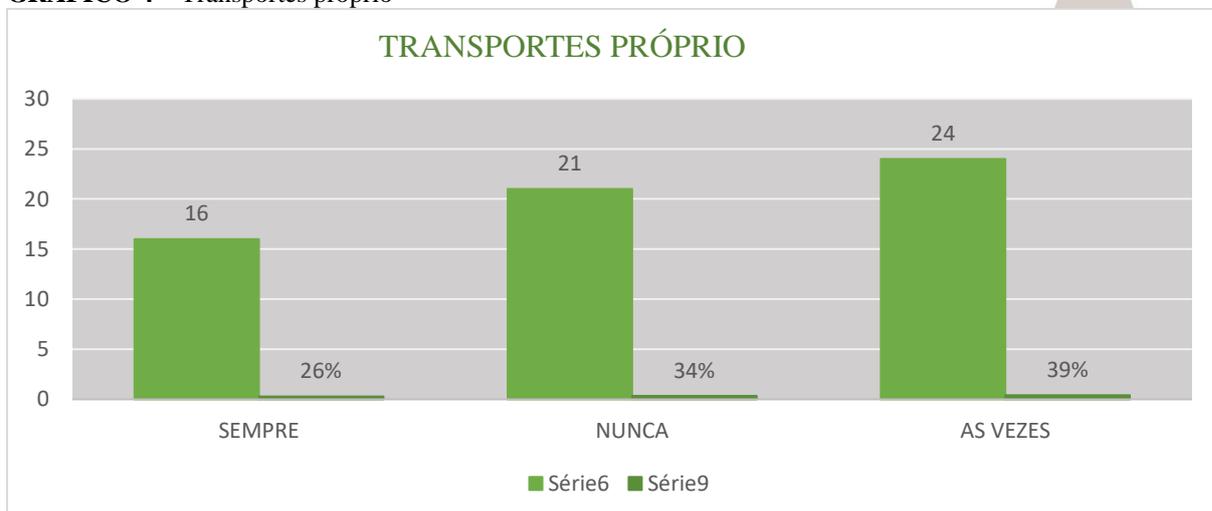


Fonte: Dados da pesquisa (2021)

Subentende-se que muitos dos que as vezes usam os transportes públicos optam por essa prática, até por que subtrai uma certa economia no seu orçamento com passagens caras, embora o valor do combustível seja bem maior.

Na questão referente a usar transportes próprio para ir ao trabalho, pode-se entender que diante deste resultado do gráfico 4, os respondentes optam por as vezes usarem o seu transporte próprio para irem ao trabalho, com posse de 39% das respostas.

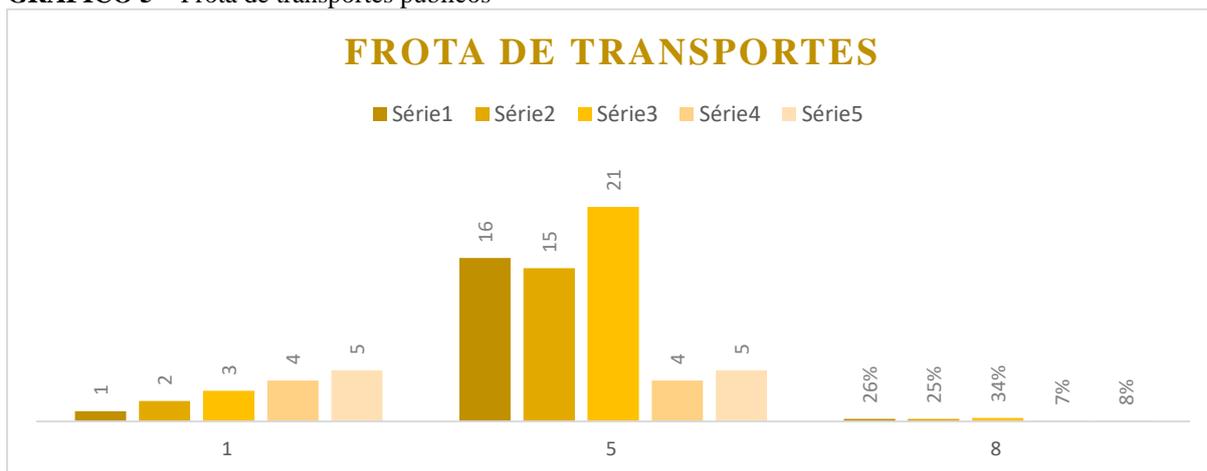
GRÁFICO 4 – Transportes próprio



Fonte: Dados da pesquisa (2021)

Na questão referente a frota de transportes públicos atender as necessidades dos trabalhadores da grande João Pessoa, na escala de 1 a 5 onde 1 refere-se a discorda totalmente e 5 concorda totalmente, as respostas de 21 participantes optaram pela resposta da escala número 3, ficando no meio termo, como identifica o Gráfico 5, tomando posse de 34%.

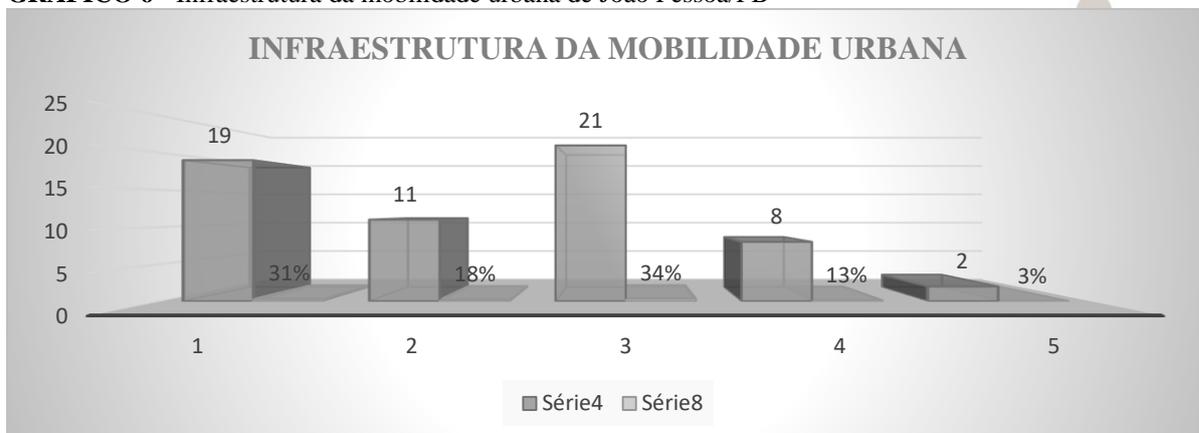
GRÁFICO 5 – Frota de transportes públicos



Fonte: Dados da pesquisa (2021)

Na questão referente no seu ponto de vista, a infraestrutura da mobilidade urbana de João Pessoa, são satisfatórias, de acordo com o resultado, em que 1 pouco satisfatória e 5 muito satisfatória, 21 dos respondentes optam pelo número 3 da escala, ficando com 34% dos resultados, como se ver no Gráfico 6, indica que os participantes não estão satisfeitos nesta questão.

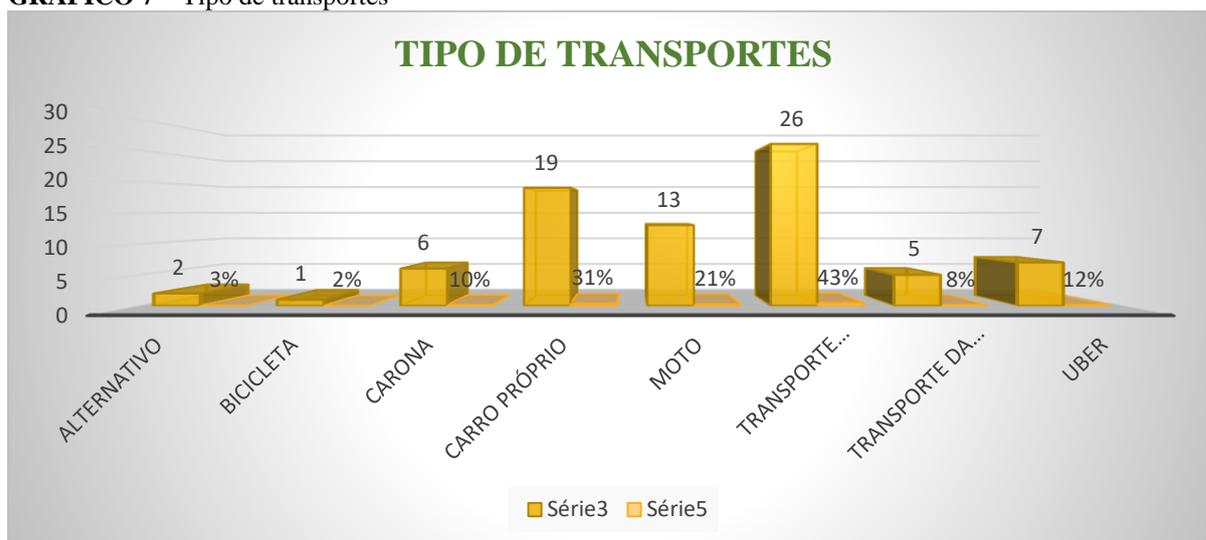
GRÁFICO 6 - Infraestrutura da mobilidade urbana de João Pessoa/PB



Fonte: Dados da pesquisa (2021)

Nessa questão referente a qual tipo de transporte que você se dirige para o seu trabalho, de acordo com os resultados dessa pergunta, no Gráfico 7 os respondentes optaram por responder mais de uma das perguntas, de 61 respondentes da pesquisa, totalizou 79 respostas com 130%, é notório a superação dos trabalhadores pela preferência por transportes públicos, em posse de 43%.

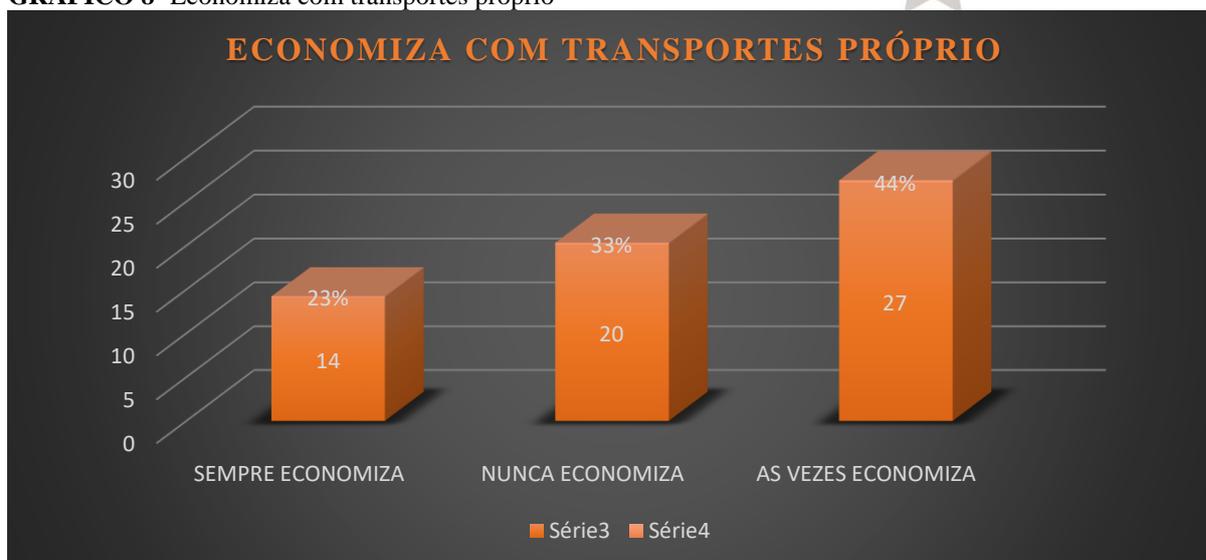
GRÁFICO 7 – Tipo de transportes



Fonte: Dados da pesquisa (2021)

Referente a questão se economiza, se usar apenas transporte próprio, de acordo com este resultado da pesquisa, 44% dos respondentes, responderam que as vezes tem economia no seu orçamento, utilizando o transporte próprio, identificado no Gráfico 8.

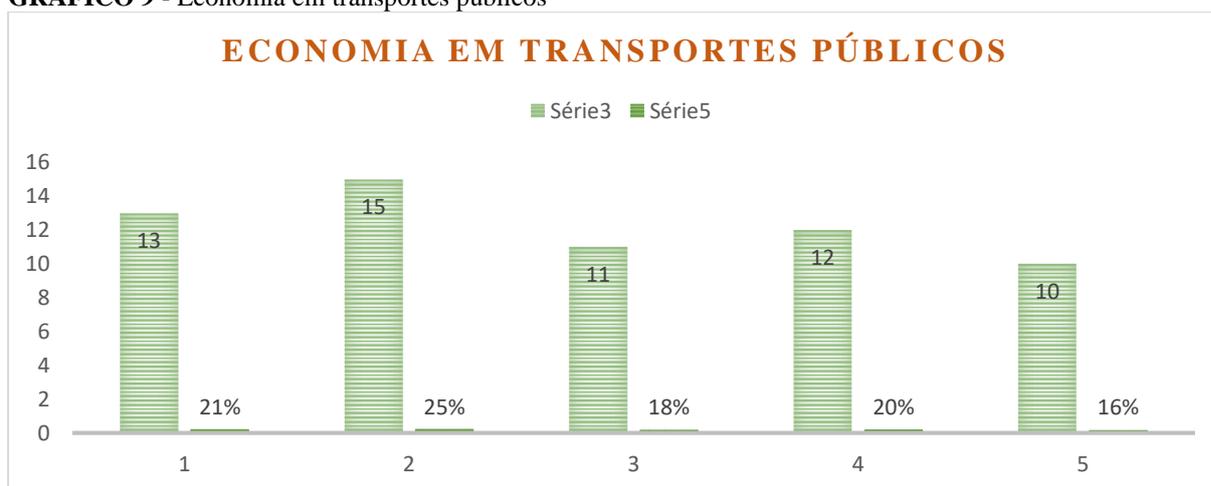
GRÁFICO 8 -Economiza com transportes próprio



Fonte: dados da pesquisa (2021)

Na questão referente a se teria economia se você usasse apenas transportes públicos, diante desse resultado no Gráfico 9, podemos ver que foram respostas balanceadas, onde a escala de 1 a 5, o que tomou posse foi o número 2 desta escala, com 25% dos resultados, e 16% acreditam que tem essa economia usando apenas o transporte público.

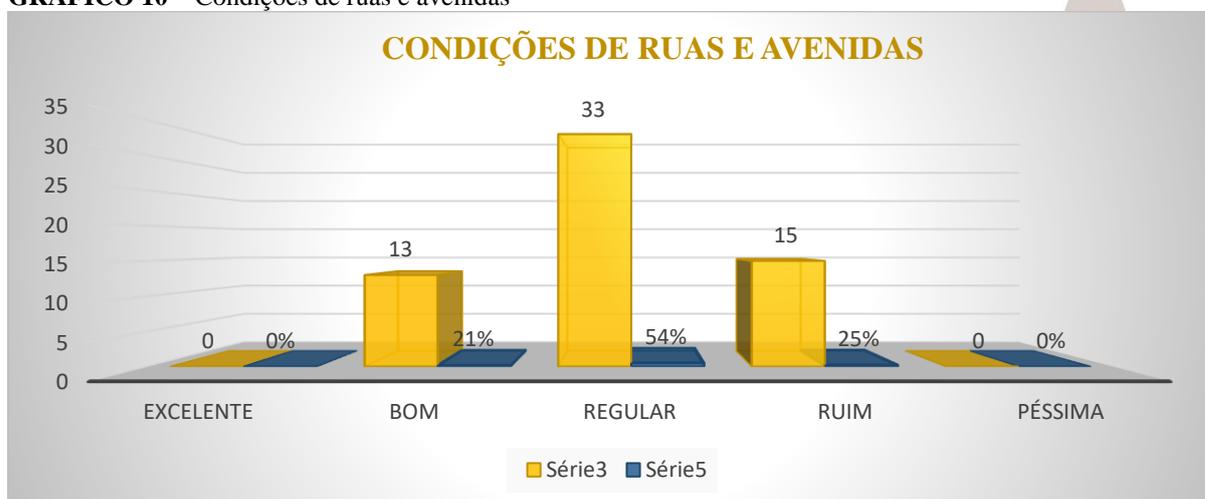
GRÁFICO 9 - Economia em transportes públicos



Fonte: Dados da pesquisa (2021)

Nessa questão referente no trajeto ao trabalho, independente do transporte, as ruas e avenidas estão em boas condições para locomoção dos veículos na grande João Pessoa, subentende-se por este resultado do Gráfico 10, que as ruas e avenidas estão em condições regular, por ter o resultado de 54%, em que indica não está excelente mais também não está péssima.

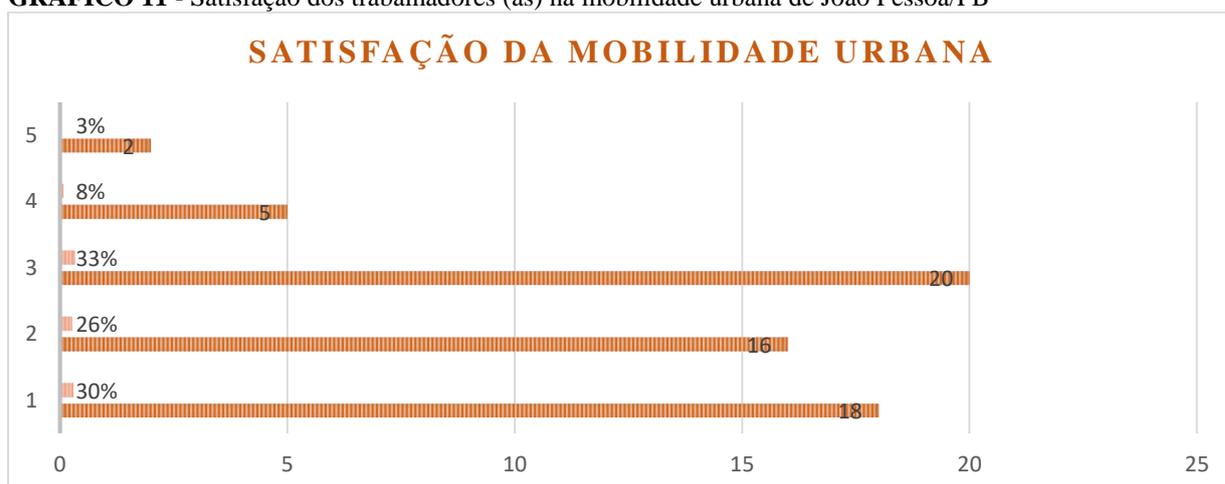
GRÁFICO 10 – Condições de ruas e avenidas



Fonte: dados da pesquisa (2021)

No que se refere a essa questão se você se sente satisfeito com a mobilidade urbana de João Pessoa, esse resultado apresentado no Gráfico 11, 20 respondentes optaram pela resposta 3 na escala de 1 a 5, obtendo 33% dos que estão no meio termos, nem pouco satisfeito e nem muito satisfeito.

GRÁFICO 11 - Satisfação dos trabalhadores (as) na mobilidade urbana de João Pessoa/PB



Fonte: Dados da pesquisa (2021)

Na questão referente se o viaduto do Geisel e o Trevo de Mangabeira, contribuiu para o desenvolvimento da mobilidade urbana de João Pessoa, em pouca contribuição e muita contribuição, o ponto 4, responderam 39% no Gráfico 12, houve quase empate técnico com o ponto 5 com 38% dos respondentes, concluindo que a maioria aceita que houve muita contribuição para o avanço e desenvolvimento da mobilidade urbana.

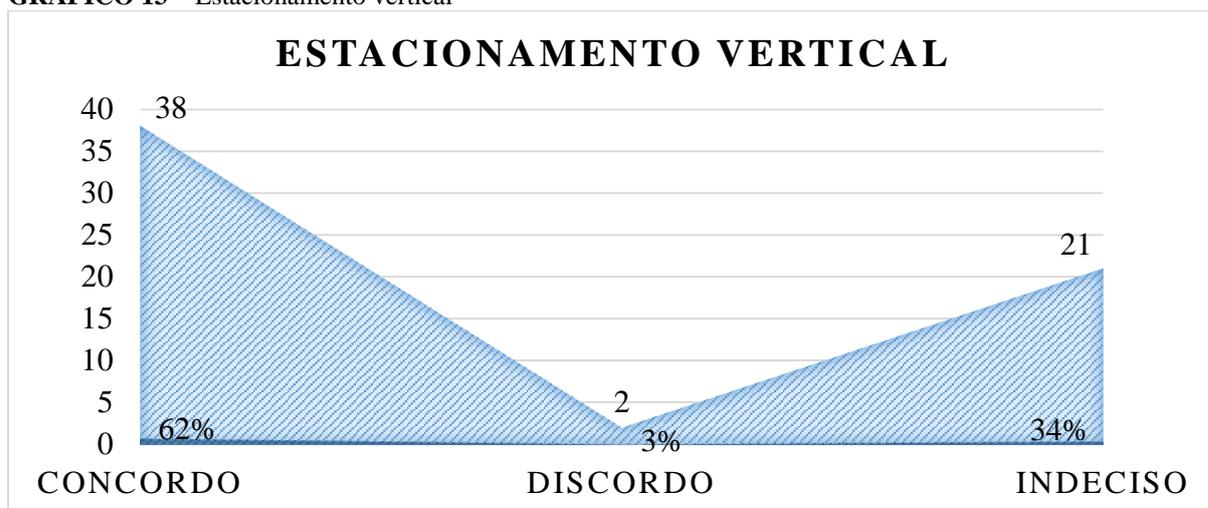
GRÁFICO 12 – Acessibilidade, viaduto do Geisel e trevo de Mangabeira



Fonte: dados da pesquisa (2021)

Nessa questão referente, para folgar o fluxo de veículos estacionados em vias públicas de João Pessoa, você concordaria de investir em estacionamento vertical, tipo um condomínio só para estacionar veículos, de acordo com os dados das respostas no Gráfico 13, que tomou posse com 62% foi a maioria dos pesquisados, que 38 respondentes concordam com estacionamento vertical.

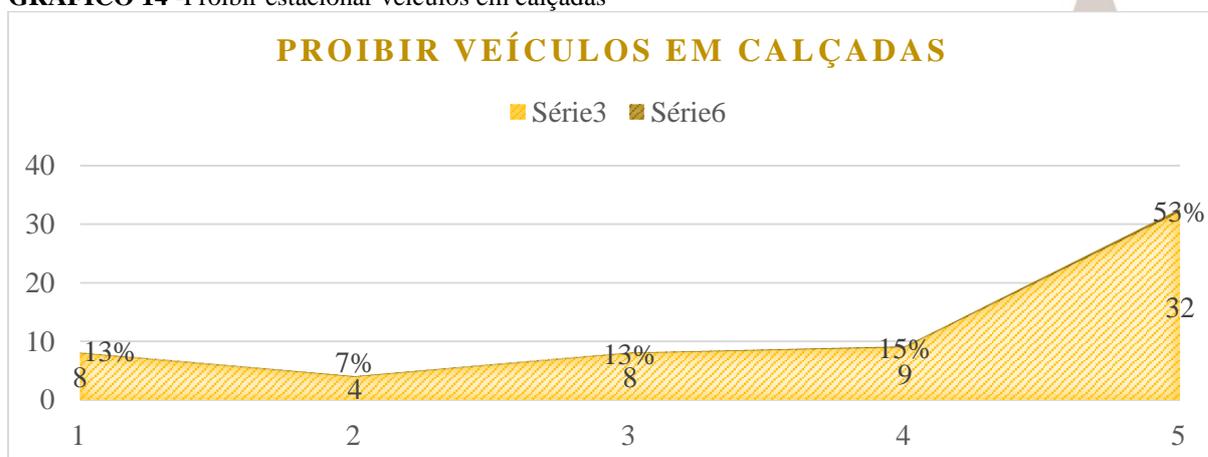
GRÁFICO 13 – Estacionamento vertical



Fonte: Dados da pesquisa (2021)

Na questão referente, como você avalia a proibição de estacionar veículos em cima de calçadas, com punição mais severas, o aspecto da mobilidade urbana para locomoção dos pedestres em João Pessoa, seria positivo, diante dos resultados com 53%, percebe-se que os respondentes opinam que seja muito positivo.

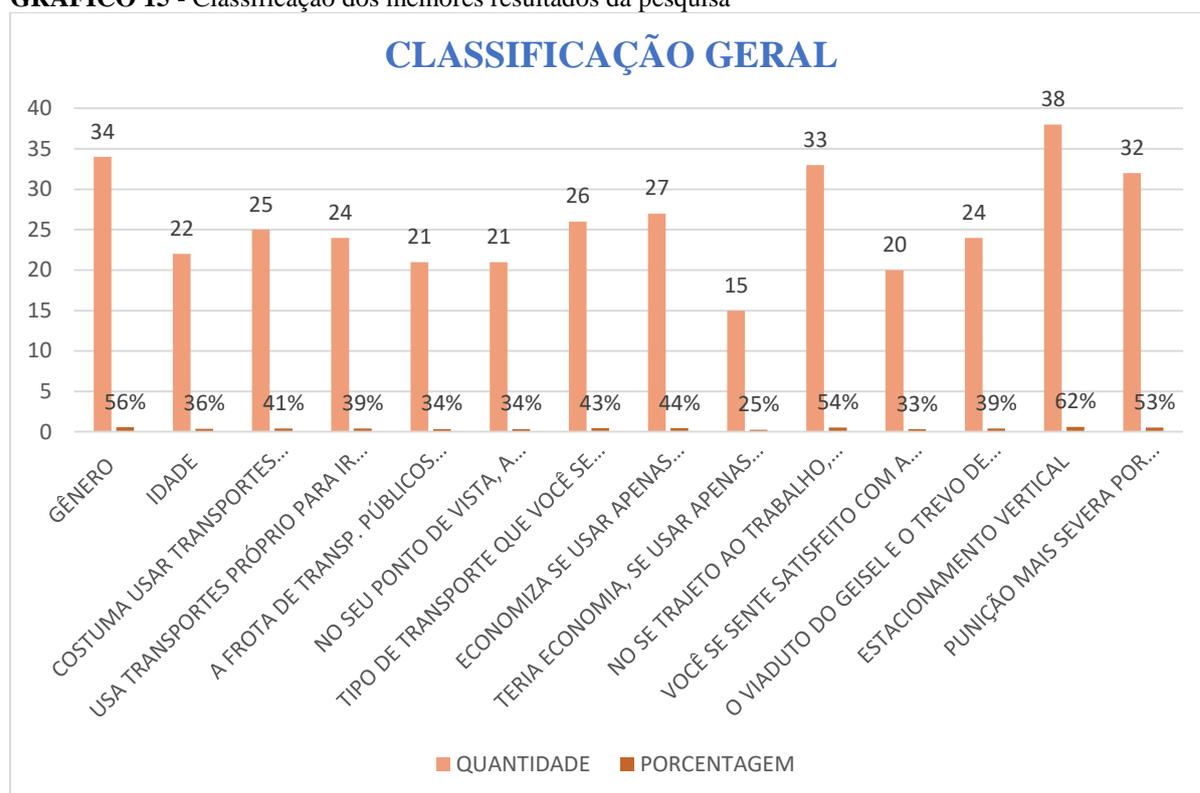
GRÁFICO 14 -Proibir estacionar veículos em calçadas



Fonte: Dados da pesquisa (2021)

Este gráfico foi elaborado para efeito de visualização dos melhores resultados da pesquisa, em que mostra o melhor resultado com 62% para o estacionamento vertical, em seguida com 56% foi o gênero masculino que mais se disponibilizaram a responder a pesquisa, logo após veio as boas condições de ruas e avenidas com 54%, as demais respostas quase houve empate técnico, a visivelmente menor votação dos melhores resultados foi na economia se usasse apenas transportes públicos com 25%.

GRÁFICO 15 - Classificação dos melhores resultados da pesquisa



Fonte: Dados da pesquisa (2021)

O resultado encontrado sobre a percepção dos respondentes a respeito do Trevo de Mangabeira e o Viaduto do Geisel confirma o que foi publicado no Clickpb (2015) e publicado em Clickpb (2016).

De acordo com os respondentes, estacionar veículos em cima de calçadas, com punição mais severas, condiz com o que o autor Silva (2017), relata em multar como maneira de conscientização por parte das pessoas.

5 Considerações Finais

Sendo assim, os resultados encontrados revelaram que os 61 trabalhadores (as) da grande João Pessoa, com números maior do sexo masculino e com idade entre 18 anos a 40 anos ou mais têm uma preferência significativa por transportes públicos, seguidos a escolha por carros próprios, e por motos, diante a face da mobilidade urbana, em que se requer uma atenção maior por parte dos órgãos públicos para trazer uma melhoria neste tipo de acessibilidade urbana de veículo, para a classe trabalhadora trafegar com segurança, e foi constatado o interesse por estacionamento vertical, para que assim traga mais avanços e desenvolvimentos, e liberação das calçadas para circulação dos pedestres com mais segurança, e punições mais severas para os infratores da ordem e da lei.

Considerando os objetivos propostos:

- ✓ Preferência pelos Transportes Públicos;
- ✓ Solução transitável de Estacionamento vertical e liberação das Calçadas com punições mais rígidas;
- ✓ Trouxe desenvolvimento para João Pessoa capital da Paraíba o Trevo de Mangabeira e o Viaduto do Geisel.

Assim a percepção comportamental dos trabalhadores relacionadas a mobilidade urbana e análise dos usuários de transportes na grande João Pessoa foram respondidas.

Diante das limitações da pesquisa foram identificados um receio para responder por parte dos voluntários, por pensarem que fosse pesquisa com foco político, em se tratando da mobilidade urbana e transportes, dificuldades em acessos a dados, dificuldades de assimilação dos métodos com aplicação da pesquisa, e a quantidade de respondentes que foi baixa.

Predominam na Paraíba o direcionamento positivo em função da alavancagem da mobilidade urbana. Para pesquisas futuras, sugere-se uma análise com abrangência nacional, priorizando as capitais com maior flexibilização por parte do contingente populacional, e sugestão de aprofundar a pesquisa no Google Maps e JampaBUS, sugerindo uma metodologia qualitativa/quantitativa para melhor aprofundamento do tema.

Referências

ALFLEN, A. A.; ZAMBORE, G.; RUIZ, J. C.; MOURA, L. M. C.; GARCIA, M. R.; LOCH, R. M. S. **Geografia: Ensino Médio**. - Secretaria de estado da educação - 2. ed. Cap. 1, p. 20. Curitiba-PR. 2007. Acesso em: 03 mai. 2021.

ALFLEN, A. A. *et al.* **Geografia: Ensino Médio**. - Secretaria de estado da educação - 2. ed. cap. 2, p. p. 42/43. Curitiba-PR. 2007. Acesso em: 03 mai. 2021.

ARAÚJO, L. C. G.; GARCIA, A. A. - **Gestão de Pessoas: Evolução e Estágio Atual** – Introdução, Etapas para um processo de comunicação. cap.1, p.6. São Paulo, 2009. (ABRASHOFF, M. Get your ship together. New York: Penguin, 2005). Acesso em: 20 mai. 2021.

BANOV, M. R. **Ferramentas da psicologia organizacional**. 2. ed. cernaun, Psicologia na mediação: inovando a gestão de conflitos interpessoais e organizacionais. 2. ed. São Paulo, 2004. p.70. Acesso em: 18 mai. 2021.

BARCELLOS, R.; SCHELELA, S.S. – Orientação **do Marketing**, Rede e-tec - Brasil. p. 23, Curitiba-PR, 2012. Marketing e Vendas. Acesso em: 07 mai. 2021.

BOARETO, R. - **A política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis**. Revista dos Transportes Públicos, ANTP, vol. 30, p.31, 2008. Acesso em: 27 mai. 2021.

BORBA, P. J. - **A morte de Sócrates e a Alegoria da Caverna**. Projeto quem < www.projetoque.com.br > p. 34 – 2015. Acesso em: 17 mai. 2021.

CLICKPB - **Com show de Flávio José, Ricardo entrega à população 'Trevo das Mangabeiras'**. <<https://www.clickpb.com.br/paraiba/com-show-de-flavio-jose-ricardo-entrega-a-populacao-trevo-das-mangabeiras-191130.html>>. Publicado em 31 de ago. 2015 – Acesso em 13 out. 2021.

CLICKPB. - **Governo libera novos trechos do viaduto do Geisel a partir desta quinta-feira.** <<https://www.clickpb.com.br/paraiba/governo-libera-novos-trechos-do-viaduto-do-geisel-partir-desta-quinta-feira-214363.html>>. Publicado em 08.12.2016 – Acesso em 13 ago. 2021.

EKER, T. H. **Os segredos da mente milionária.** Tradução Pedro Jorgensen Junior. p. 15. Rio de Janeiro, 2006. Acesso em 05 mai. 2021.

EUZÉBIO, D; RAMOS, K; OLIVEIRA, M.- **De turistas a moradores, novo letreiro de João Pessoa faz sucesso entre os visitantes.** <<https://www.joaopessoa.pb.gov.br/noticias/de-turistas-a-moradores-novo-letreiro-de-joao-pessoa-faz-sucesso-entre-os-visitantes/>>. Publicado em 11 de ago. 2021. Acesso em: 13 out. 2021.

FONSECA, G. - **Como Recorrer a multas de trânsitos** - Doutor Multas /2016 – N° de Páginas: 017 Tipo: Livro Digital. Acesso em: 31 mai. 2021.

HOMMERDING, A. N. - **História do Direito: reflexões histórico-compreensivas sobre o fenômeno jurídico** [recurso eletrônico] / -- p.99. Porto Alegre, 2021. RS: Editora Fi. Acesso em: 22 mai. 2021.

KOTLER, P.; KELLER, K. L. **Administração de Marketing.** p.9. 14ed. São Paulo, 2012. Pearson Education do Brasil, Marketing para o século XXI. Acesso em: 18 mai. 2021.

MORAIS, A. C. M.; SANTOS, E. M. - **Avaliação das estruturas organizacionais dos organismos gestores da mobilidade da política nacional de mobilidade urbana.** Revista Scielo,2020.<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S217533692020000100213&lang=pt>. Acesso em: 24 abr. 2021.

SILVA, T. - **Multar os pedestres é um grande equívoco** – São Paulo, 31/10/2017 <<https://plamurblog.wordpress.com/2017/10/31/multar-os-pedestres-e-um-grande-equivoco/>> Acesso em 08 jun. 2021.

TAVARES, F.; ROSSI, P. – **João Azevedo, anuncia pacote de mobilidade urbana, mas só inclui carros no orçamento** – Brasil fato – João Pessoa, 10/04/2021.<<https://www.brasildefatopb.com.br/2021/04/10/joao-azevedo-anuncia-pacote-de-mobilidade-urbana-mas-so-inclui-carros-no-orcamento>>. Acesso em: 04 jun. 2021.

XAVIER, V. F. G.; ROCHA, O. S. - Orgs. - **As duas problemáticas agostinianas: O Mal e O Tempo** [recurso eletrônico] Rocha -- p.36, Porto Alegre - RS, 2019. Editora Fi. Acesso em: 20 mai. 2021.