

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

Josivaldo da Silva Barbosa¹
Gleicy Kelly da Silva Costa²
Ana Cristina de Oliveira Borba Paulino³
Joaquim Monteiro Reis Pacheco⁴
Eudo Jansen Neto⁵
Gilberto Cristiano da Silva Júnior⁶

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

¹ Graduando do curso bacharelado em administração pela Faculdade Três Marias

² Docente pela Faculdade Três Marias

³ Docente pela Faculdade Três Marias

⁴ Docente pela Faculdade Três Marias

⁵ Docente pela Faculdade Três Marias

⁶ Docente pela Faculdade Três Marias

procedimentos com levantamentos online para preenchimento de questionários. Em que trouxe os principais resultados preferência por transportes públicos, maior número 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.

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: clinicas, hospitais, colégios, faculdades, trabalhos, laser, 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 modestas, 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. A população que visualizam os excessos de veículos e ouvem os seus barulhos, terminam sentindo uma irritabilidade e se estressando, 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, acabam por desviar o foco atrelado a mobilidade urbana.

De alguma forma o deslocamento poderá ser feito, a pé, de bicicleta, de carro, de ônibus ou com qualquer outro meio de transporte, de uma cidade para outra, mesmo

enfrentando as complicações existentes da mobilidade urbana.

A mobilidade urbana de uma cidade ideal parece distante de João Pessoa. Uma cidade feita para veículos e não para pedestres, até caminhar pelas calçadas é desconfortável, observa-se buracos, calçadas impróprias, raramente encontramos uma ciclovia para pedalar de bicicleta, ou até mesmo se deslocar para o trabalho, em que alguns ciclistas trabalhadores, arriscam as suas próprias vidas disputando as rodovias com os modais de pequenos e grandes portes.

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 Morais 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.

Tendo como problema de pesquisa as dificuldades da percepção comportamental dos trabalhadores em relação a mobilidades urbana em João Pessoa, que enfrenta diariamente os problemas do tráfego de variados veículos, surgiu a necessidade de

conhecer o meio de transporte utilizado pela classe trabalhadora?

Sendo assim os objetivos norteadores foram: objetivos geral, analisar a percepção comportamental dos colaboradores referida a mobilidade urbana, 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, mensurar perfil sócio demográfico dos trabalhadores de João Pessoa, apresentar uma solução transitável para mobilidade urbana, analisar a satisfação do trabalhador (a) referente a questão da 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, que se deu início a

identificar transportes que se dirige cotidianamente em direção à capital paraibana, diante desse fato trata-se os tipos de veículos que os homens e mulheres utilizam para ter acesso ao seu trabalho, enfrentando as dificuldades da mobilidade urbana.

A importância científica da pesquisa, 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 relevância social desta pesquisa trata 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 detêm 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 pago pela passagem.

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.

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.

O setor público, tem uma visão de mobilidade urbana voltada somente para os transportes, deixando um pouco de lado as variadas necessidades de mobilização 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 cicloviarias, 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 as inovações tecnológicas dos setores públicos e privados em serviços de transportes compartilhados, para que assim o trabalhador tenha uma boa qualidade no 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, a exemplo da cidade João Pessoa, assim como é visto o crescente desemprego levando

algumas dessas pessoas a passarem por diversas privações, chegando a atrapalhar a mobilidade urbana.

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 realidades da falta da infraestrutura

direcionada a mobilidade urbana dos grandes centros são notáveis, e a grande João Pessoa não fica atrás, realmente tem que se ver para crer, principalmente quem não utiliza o transporte público.

Nos dias atuais, o trabalhador vem sofrendo com vários problemas, entre eles vem a falta de acessibilidade em frotas de veículos conservados, tudo que você ver em uma tela de televisão, é lindo e maravilhoso, mas não é a realidade do que se é visto no cotidiano dos trabalhadores (as), 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 será feita, 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 será explicativa, visa identificar os elementos que determinam o resultado, que é o transporte que o trabalhador usa para ir ao trabalho. E os procedimentos da pesquisa são bibliográficas, elaborada a partir de material publicado, como: livros, artigos, sites e periódicos.

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

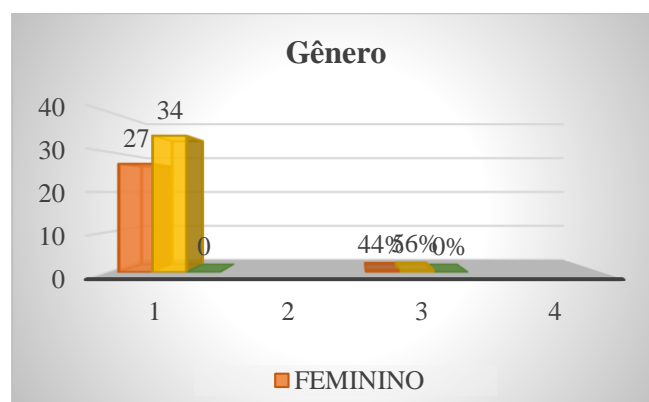
A pesquisa foi aplicada no período de 25 dias, que iniciou dia 20 de setembro e encerrou dia 15 de outubro, feita com base no tema: (Percepção Comportamental dos Trabalhadores Relacionadas a Mobilidade Urbana: Análise dos Usuários de Transportes na

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 DOS DADOS DA PESQUISA

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

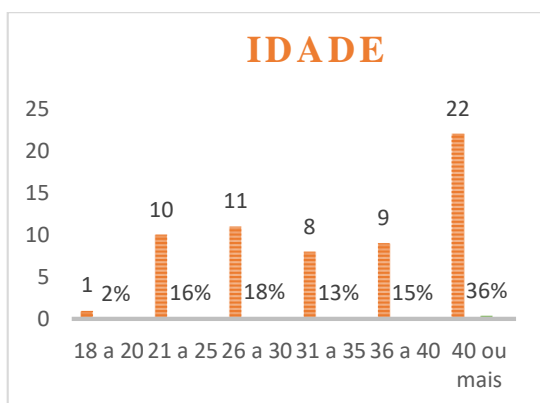


Fonte: Dados da pesquisa (2021)

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

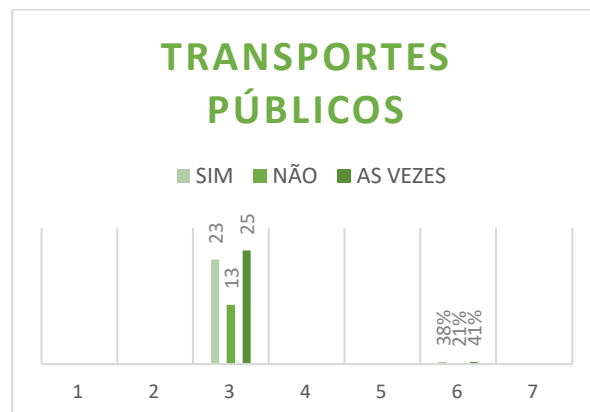


Fonte: Dados da pesquisa (2021)

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.

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

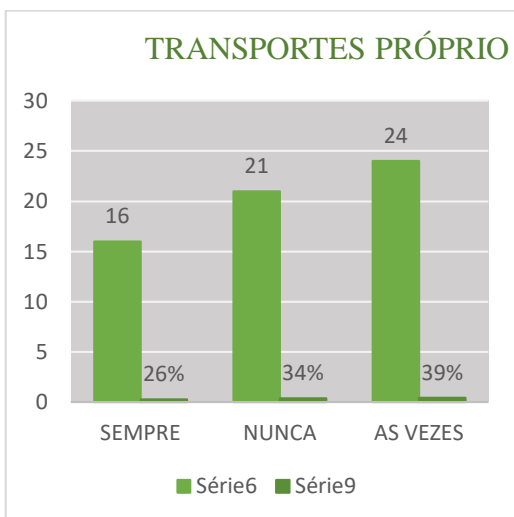


Fonte: Dados da pesquisa (2021)

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, em vista da alta dos combustíveis.

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 que discorda totalmente e 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

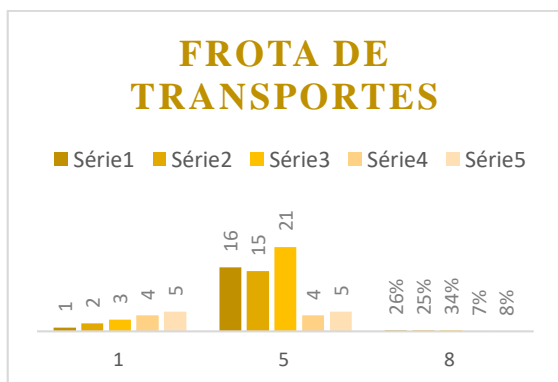
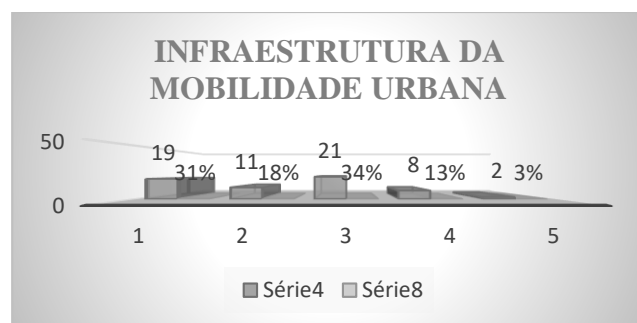


Gráfico 6 - Infraestrutura da mobilidade urbana de João Pessoa/PB

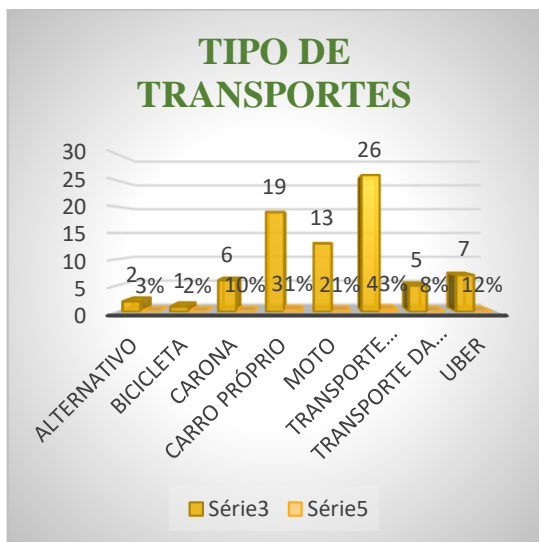


Fonte: Dados da pesquisa (2021)

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%.

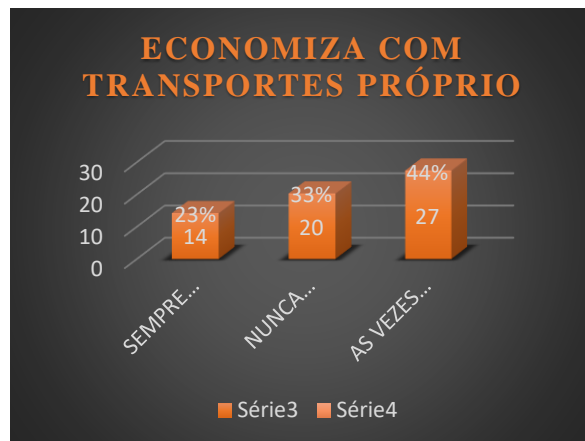
Gráfico 7 – Tipo de transportes



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.

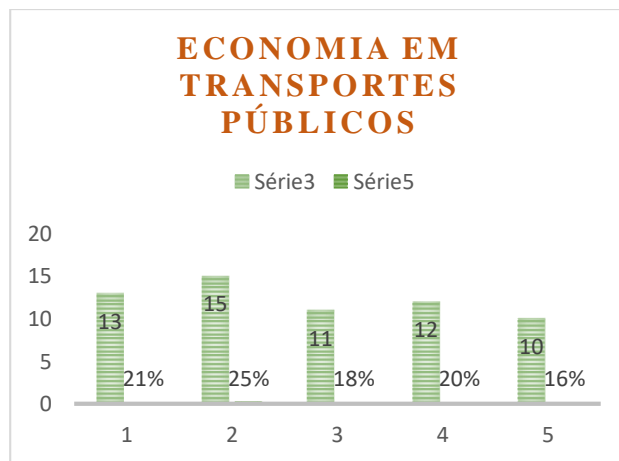
Gráfico 8 -Economiza com transportes próprio



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.

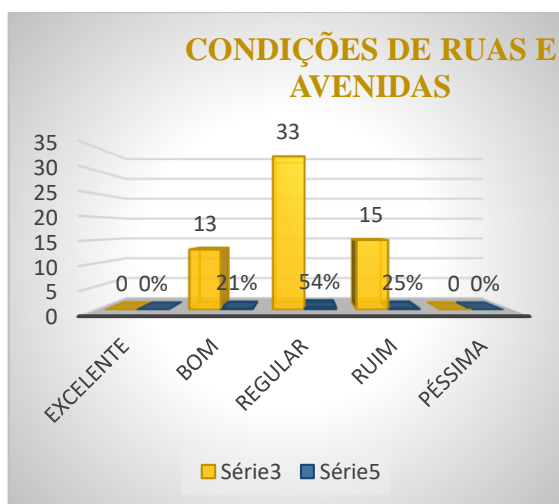
Gráfico 9 - Economia em transportes públicos



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

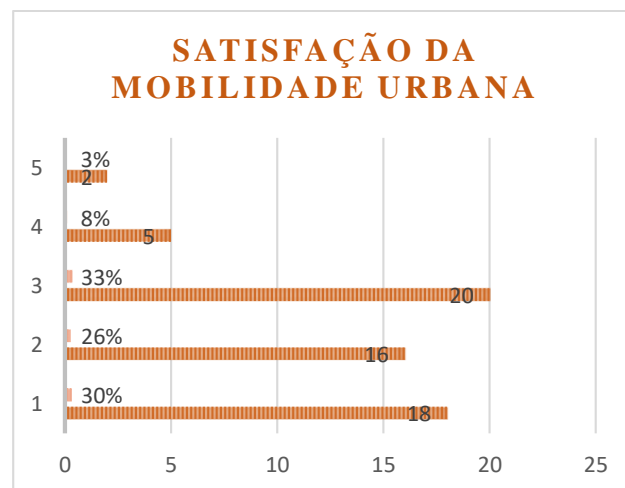


Fonte: dados da pesquisa (2021)

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.

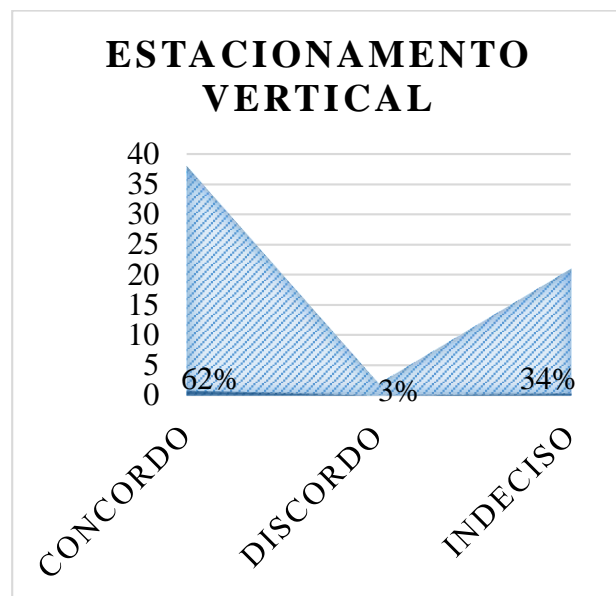
Gráfico 12 – Acessibilidade, viaduto do Geisel e trevo de Mangabeira



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.

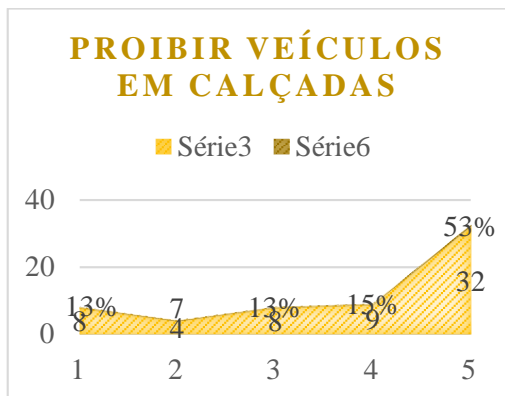
Gráfico 13 – Estacionamento vertical



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.

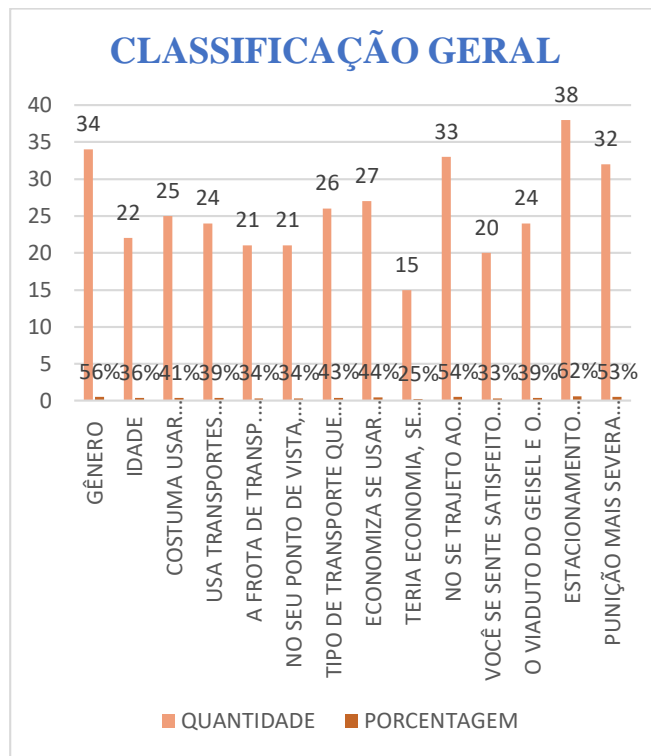
Gráfico 14 -Proibir estacionar veículos em calçadas



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)

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, a preferência pelos transportes para se deslocarem para o trabalho resultou nos transportes públicos, com o maior percentual do gênero masculino como optante, e apresentou a solução transitável de estacionamento vertical e liberação das calçadas com punições mais rígidas, e que os trabalhadores (as) não estão satisfeitos na questão da mobilidade urbana, subentende-se que precisa melhorar para abraçar uma satisfação por parte dos colaboradores, e foi identificado aspectos que trouxe desenvolvimento para João Pessoa capital da Paraíba na questão de fluidez e acessibilidade na mobilidade urbana, no trevo de Mangabeira e o viaduto do Geisel, e 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, 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.

BANOV, M. R. **Ferramentas da psicologia organizacional.** 2. ed. cenaun, 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.projetoquem.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 – Nº de Páginas: 017 **Tipo:** Livro Digital. Acesso em: 31 mai. 2021.

GARCIA, A. A.; ARAÚJO, L. C. G. - **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.

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://plamurbblog.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.