



UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE

CURSO DE ADMINISTRAÇÃO

AMANDA ANSELMO DE MEDEIROS

**AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE CAMINHABILIDADE NO BAIRRO DA
LIBERDADE EM CAMPINA GRANDE - PARAÍBA**

CAMPINA GRANDE

2022



AMANDA ANSELMO DE MEDEIROS

**AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE CAMINHABILIDADE NO BAIRRO DA
LIBERDADE EM CAMPINA GRANDE - PARAÍBA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Bacharelado em Administração, da Universidade Federal de Campina Grande, em cumprimento parcial das exigências para obtenção do título de Bacharel em Administração.

Orientadora: Profa. Ana Cecília Feitosa de Vasconcelos, Dra.

CAMPINA GRANDE

2022

AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE CAMINHABILIDADE NO BAIRRO DA LIBERDADE EM CAMPINA GRANDE - PARAÍBA

Amanda Anselmo de Medeiros¹

Ana Cecília Feitosa de Vasconcelos²

RESUMO

A necessidade de desenvolver cidades capazes de atender as demandas dos cidadãos tornou-se de grande importância nos estudos da gestão urbana. O conceito da mobilidade vem sendo discutido sob a perspectiva da caminhabilidade, buscando entender como os espaços urbanos e públicos estão sendo frequentados pela população. O presente trabalho tem como objetivo analisar as condições de caminhabilidade sob a ótica dos pedestres no bairro da Liberdade em Campina Grande - PB. Para tanto, utilizou-se do modelo proposto por Medeiros e Vasconcelos (2021), por meio de um roteiro semi-estruturado aplicado aos moradores do bairro analisado. A pesquisa classifica-se como qualitativa, utilizando-se como técnica a análise de conteúdo das respostas dos respondentes. Observou-se que as condições de caminhabilidade concentram-se em uma situação inadequada, os pedestres afirmam que o bairro da Liberdade carece de maiores investimentos para realizar um deslocamento seguro e inclusivo. Os principais problemas relatados pelos entrevistados foram a ocorrência de calçadas irregulares e/ou com buracos, falta de acessibilidade e inclusão, assim como precariedade no quesito segurança pública. A pesquisa realizada proporcionou uma melhor compreensão sob o ponto de vista dos pedestres, além de indicar os pontos de possíveis melhorias para o poder público municipal da cidade de Campina Grande nas tomadas de decisões, estimulando assim, as fiscalizações pelo território e, também, conscientizando as pessoas da importância da sua participação no planejamento urbano.

Palavras-chave: Gestão Urbana; Cidades; Pedestres.

EVALUATION OF WALKING CONDITIONS IN THE LIBERDADE NEIGHBORHOOD IN CAMPINA GRANDE - PARAÍBA

ABSTRACT

The need to develop cities capable of meeting citizens' demands has become of great importance in urban management studies. The concept of mobility has been discussed from the perspective of walkability, seeking to understand how the population frequents urban and public spaces. The present work aims to analyze walkability conditions from the perspective of pedestrians in the Liberdade neighborhood in Campina Grande - PB. For this purpose, the model proposed by Medeiros and Vasconcelos (2021) was used through a semi-structured script applied to the residents of the analyzed neighborhood. Therefore, the research is

¹ Graduanda em Administração, UFCG. E-mail: amandaanmedeiros@gmail.com

² Doutora em Desenvolvimento e Meio Ambiente pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Professora Efetiva da UFCG. E-mail: ana.vasconcelos@uaac.ufcg.edu.br

classified as qualitative, using the content analysis of the respondent's answers as a technique. It was observed that the walkability conditions are concentrated in an unsatisfactory situation. Pedestrians say the Liberdade neighborhood needs more significant investments to carry out a safe and inclusive movement. The main problems reported by the interviewees were the occurrence of uneven sidewalks and holes, lack of accessibility and inclusion, and precariousness in terms of public safety. The research provided a better understanding from the point of view of pedestrians, in addition to indicating the points of possible improvements for the municipal public power of the city of Campina Grande in decision-making, thus stimulating inspections by the territory and raising awareness people of the importance of their participation in urban planning.

Keywords: Urban Management; Cities; Pedestrians.

1 Introdução

A mobilidade urbana apresenta-se como uma temática essencial quando se discute desenvolvimento urbano e qualidade de vida da população. Essa área tem ganhado destaque ao longo dos anos, uma vez que traz a compreensão de pilares presentes na sustentabilidade urbana. Ao analisar as abordagens sobre esse campo de conhecimento pode-se entender o contexto das cidades e, sobretudo, observar alguns fatores que interferem diretamente na relação dos cidadãos com o espaço urbano.

Na segunda metade do século XX houve a consolidação de uma abordagem de planejamento urbano, apresentando em sua síntese um foco mais direcionado para os veículos motorizados (ANDRADE, LINKE; 2017). Com base nesse entendimento, percebe-se através das políticas de transporte que há um privilégio em relação ao transporte individual sob o coletivo, portanto, as cidades tornam-se espaços planejados para os carros ao invés de ser para as pessoas (FOLLADOR, 2011).

Apesar do ato de caminhar ser considerado uma forma universal de deslocamento de indivíduos, os planos e projetos realizados no Brasil, historicamente, ignoraram o ato de se deslocar a pé. A partir disso, pesquisas ressaltam a importância desse comportamento para o desenvolvimento mais responsável das cidades, uma vez que considera-se o caminhar como a forma mais democrática de locomoção (ANDRADE, LINKE; 2017).

Para Vasconcellos (2017) o deslocamento a pé é o modo mais usado pelos brasileiros para circular nas cidades, permitindo ao pedestre uma acessibilidade a diferentes partes da região. No entanto, de acordo com Piazza e Vieira (2017, p. 24), “na maioria das cidades brasileiras, os meios para realização de tais deslocamentos são inexistentes ou, quando existem se encontram inadequados ou em mau estado de conservação”. Para Sadik-Khan e Solomonow (2017) as calçadas são vistas como um espaço valioso, logo, é necessário

entender como as pessoas anseiam usá-las. Assim, facilita o processo de reativar as ruas e as cidades com o objetivo de torná-las mais vivas, seguras, saudáveis e sustentáveis.

As regiões que prezam por garantir em seu planejamento urbano condições de caminhabilidade satisfatórias para seus pedestres, os colocam como os verdadeiros protagonistas dos espaços públicos urbanos (VELOSO; FRANÇA; NETO, 2020). Assim, as pessoas são representadas pelas ruas, vielas, avenidas, calçadas, praças e parques, afinal, apresentando condições positivas refletem em um cenário de convite a caminhar, a ocupá-las socialmente.

Nesse sentido, a necessidade de avaliar as condições de caminhabilidade pela ótica dos pedestres, traz uma compreensão sobre as tendências de maiores investimentos em áreas centrais por possuírem uma maior visibilidade, sobretudo, por visitantes/turistas. Esse aspecto pode ser reafirmado através de Bittencourt e Faria (2021) na qual expõe que apesar do avanço em áreas mais periféricas da cidade, investimentos e retornos privados urbanos ainda se concentram em áreas centrais e que recebem continuamente intervenções públicas em infraestrutura. Posto essa necessidade de análise, os pedestres que conhecem essa realidade são considerados importantes instrumentos. Exemplo disso é o estudo e modelo proposto por Medeiros e Vasconcelos (2021), que nos revela a importância da ótica de quem caminha.

Com base nos apontamentos aqui apresentados, a premissa estabelecida para este estudo é, para fomentar melhores condições de caminhabilidade e favorecer os deslocamentos a pé no espaço urbano deve-se tomar como base a percepção dos pedestres. A partir dessa premissa, pode-se definir o problema da pesquisa sendo: como os pedestres avaliam as condições de caminhabilidade no bairro da Liberdade localizado na cidade de Campina Grande - PB?

O presente estudo tem como objetivo analisar as condições de caminhabilidade sob a ótica dos pedestres no bairro da Liberdade em Campina Grande - PB. Para tanto, utilizou-se do modelo proposto por Medeiros e Vasconcelos (2021). A escolha do bairro deve-se ao fato do seu desenvolvimento constante em diferentes setores econômicos e, também, que não foram encontrados estudos que tratem sobre a percepção dos indivíduos diante dos seus deslocamentos realizados.

Dessa forma, por meio das dimensões e indicadores propostos no modelo de Medeiros e Vasconcelos (2021), o artigo buscará identificar pontos de possíveis melhorias, fornecendo para o poder público um conjunto de informações que poderá auxiliar diretamente no planejamento urbano e, conseqüentemente, na gestão urbana da localidade/cidade, uma vez que essas análises possibilitará uma melhor distribuição de recursos.

Este artigo apresenta, além destas considerações iniciais que contextualizam a problemática do estudo, a segunda seção que apresenta a fundamentação teórica, logo após a metodologia utilizada para o alcance do objetivo e, em seguida, a apresentação e análise dos resultados e as considerações finais.

2 Fundamentação teórica

2.1 Mobilidade urbana e a caminhabilidade

A abordagem da mobilidade urbana é multifacetada pela presença de diferentes contribuições para o desenvolvimento responsável das cidades, uma vez que estas são reconhecidamente um sistema dinâmico e em constante transformação (RUFINO; MATSUOKA; COSTA, 2018). Com base nisso, entende-se que esse campo de conhecimento ultrapassa as questões relacionadas apenas ao meio de deslocamento, por esse motivo as cidades buscam medidas que auxiliem e, sobretudo, que sejam eficientes para diminuição de problemáticas nos âmbitos sociais e ambientais.

Nesse contexto, ao passo que os espaços urbanos crescem exponencialmente ao decorrer dos anos, cria-se uma relação direta com o aumento da utilização do veículo automotor, resultando em perda de espaço para os pedestres. Entretanto, o ato de caminhar ganha destaque por apresentar vantagens para os indivíduos e, conseqüentemente, para as cidades (VIEIRA; PACKER; MENESES, 2016).

Para Cambra (2012, p. 4) “caminhar é o meio mais elementar de deslocamento, de integração e de vivência do espaço urbano”. A caminhabilidade traz consigo elementos contributivos para os cidadãos, uma vez bem implementada e monitorada pelos poderes públicos, as cidades tornam-se espaços agradáveis de serem contemplados e vivenciados.

Diante deste cenário, Rogers (2016) enfatiza esse discurso de que o desenvolvimento das cidades devem ter um pensamento nos pedestres e ciclistas. A partir desse ato, poderá proporcionar um ambiente mais agradável e, sobretudo, seguro para incentivar as pessoas a se deslocarem a diferentes partes da região sem ser por meio de transportes automotivos particulares. Apoiando-se neste entendimento, observa-se a necessidade de se discutir os aspectos que envolvem as condições de caminhabilidade. Dessa forma, visando colaborar de forma eficiente no planejamento urbano, a seção a seguir apresenta modelos capazes de analisar a ótica da caminhabilidade de uma cidade/trecho.

2.2 Modelos de análise da caminhabilidade

Os estudos que abordam sobre a caminhabilidade têm sido amplamente utilizados com objetivos direcionados à análises e diagnósticos do espaço urbano sob o ponto de vista de quem se desloca a pé (BRADSHAW, 1993; DIXON, 1996; GALLIN, 2001; FRANK *et al.*, 2005; CLIFTON *et al.*, 2007; LESLIE *et al.*, 2007; SANDT *et al.*, 2008; PADILLO *et al.*, 2016; MOURA *et al.*, 2017). No entanto, nos últimos anos, autores têm enfatizado que apesar de boa parte dos índices de caminhabilidade desenvolvidos descreverem de maneira adequada o ambiente, os mesmos não são capazes de analisar de forma apropriada o modo como diferentes pessoas percebem o espaço urbano (MEDEIROS, 2020).

Com base nesse entendimento, as pesquisas sobre essa temática se intensificam cada vez mais visando a criação de modelos/ferramentas que possibilitem análises objetivas sobre o espaço urbano. Para tanto, alguns autores se baseiam em instrumentos que foram construídos com um maior direcionamento para arquitetos e urbanistas. Entretanto, pesquisadores estão buscando modernizá-los e direcioná-los para serem analisados sob a percepção dos pedestres, visto que são considerados os verdadeiros protagonistas da análise das condições de caminhabilidade.

Os modelos propostos sobre a temática nos mostram as adaptações e incorporações que vêm sendo implementadas nas estruturas de análise da caminhada. Logo, o quadro a seguir apresenta algumas ferramentas e seus respectivos autores.

Quadro 1: Métodos/Ferramentas de auxílio para a análise dos estudos da caminhabilidade.

| ESTUDO/ÁREA | OBJETIVOS | MÉTODOS/ FERRAMENTAS | RESULTADOS |
|--|--|---|---|
| (BRADSHAW, 1993) Ottawa - Canadá | Propôs pela primeira vez uma metodologia de mensuração da qualidade do ambiente urbano para o uso do pedestre. | Ferramenta para auxiliar a estimativa do valor dos imóveis com base na mensuração das características qualitativas e quantitativas do bairro. | Avaliação de indicadores relacionados a boa caminhabilidade. |
| (CERVERO; RADISH, 1996) São Francisco - EUA | Analisar a influência da forma urbana e a distribuição do uso do solo na escolha modal dos indivíduos. | Comparação entre bairros com diferentes configurações urbanas. | Pessoas caminham mais em bairros compactos e com maior diversidade de uso do solo. |
| (AMÂNCIO, 2005) São Carlos - SP | Analisar o impacto da forma urbana no modo de deslocamento dos cidadãos. | Correlação entre variáveis físicas e socioeconômicas. Aplicação de Modelo de Escolha Direta tipo <i>Logit</i> . | As características da forma urbana impactam fortemente o comportamento dos indivíduos quanto a forma de deslocamento. |

| | | | |
|--|---|--|--|
| (CERVERO; DUCAN, 2003) São Francisco - EUA | Analisar a influência de fatores como topografia, segurança, distância, tempo do trajeto e características demográficas do usuário na escolha modal do indivíduo. | Dados SIG, entrevistas e aplicação de Modelo de Escolha Direta tipo <i>Logit</i> . | A medida em que as características do ambiente urbano influenciam no modo de deslocamento dos indivíduos pode variar de acordo com a área de estudo. |
| (KIM <i>et al.</i> , 2014) Seul – Coréia do Sul | Avaliar o nível de satisfação do usuário em relação a vários aspectos do ambiente construído nas escalas meso e micro. | Aplicação de questionários, obtenção de dados SIG. | Em viagens utilitárias as características pessoais dos indivíduos têm maior influência, enquanto nas viagens a lazer características da meso escala causam maior impacto. |
| (ITDP, 2016) Rio de Janeiro - RJ | Estruturar um índice de caminhabilidade baseado em 21 indicadores. | Utilização de dados secundários coletados de fontes abertas (Google Earth, por exemplo) e informações obtidas junto a órgãos públicos. | - |
| (CAVALCANTI, 2016) Campina Grande - PB | Analisar as condições de caminhabilidade no centro de Campina Grande – PB. | Aplicação do índice de caminhabilidade simplificado. | Foram identificados os melhores e piores trechos na área de estudo, pondo-os em níveis de urgência de intervenção. |
| (MEDEIROS; VASCONCELOS, 2021) | Adaptar o modelo proposto pelo Manual ITDP (2016) para que o índice de caminhabilidade possa ser analisado tomando como base a percepção do pedestre. | Utilização de obras seminais que tratassem sobre a temática da mobilidade urbana e da caminhabilidade. | Modelo composto por seis dimensões e dezenove indicadores capazes de analisar as reais condições de caminhada pela ótica de quem caminha e conhece as reais condições: os pedestres. |

Fonte: Adaptado de Medeiros (2020).

Os métodos mais utilizados são algumas adaptações da ferramenta de Bradshaw (1993), uma vez que é vista como precursora de muitos trabalhos, no entanto, vai de encontro com a aplicabilidade de cada estudo proposto e, também, evidencia-se os indicadores que constam no instrumento desenvolvido pelo ITDP (2016), uma vez que permite inúmeras análises acerca das cidades brasileiras. Após analisar os métodos/ferramentas utilizados por tais pesquisadores, destaca-se o método proposto por Medeiros e Vasconcelos (2021) que está delimitado para o tópico a seguir, tendo em vista que sua construção baseia-se na adaptação do instrumento desenvolvido pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (2016).

2.2.1 Modelo escolhido para análise

O modelo adaptado por Medeiros e Vasconcelos (2021) destina-se a analisar as condições de caminhabilidade tomando como base a percepção dos pedestres. Ademais, o instrumento compõe um total de seis dimensões e dezenove indicadores capazes de mensurar

e, sobretudo, avaliar a qualidade do espaço urbano de maneira simples e objetiva por meio de um instrumento de coleta de dados.

Figura 1: Modelo proposto para análise de caminhabilidade de um trecho/cidade.



Fonte: Medeiros e Vasconcelos (2021).

As dimensões destacadas no modelo apresenta suas respectivas definições. A categoria **calçada** incorpora as abordagens da caminhabilidade e infraestrutura, buscando considerar a qualidade do percurso, superfície e manutenção do piso adequadas ao pedestre (ITDP, 2016). A categoria **mobilidade** apresenta variáveis capazes de analisar o contexto da acessibilidade do deslocamento do pedestre (MEDEIROS; VASCONCELOS, 2021). A categoria **atração** aborda características que potencializam a intensidade do uso das rotas de pedestres, bem como sua distribuição ao longo do dia ou semana (ITDP, 2016).

A categoria **segurança pública** discute sobre a utilização da rua e outros espaços públicos. Nesse contexto, a dimensão **segurança viária** garante uma proteção para o pedestre em relação ao tráfego de veículos motorizados, bem como promove a adequação de travessias a requisitos de conforto e acessibilidade universal. Por fim, entende-se que a categoria **ambiente** relaciona-se aos aspectos ambientais que possam afetar as condições de caminhabilidade de um espaço urbano (ITDP, 2016).

Com base nas discussões descritas acima, o presente artigo fará análises sob o ponto de vista de quem caminha e, contudo, identifica de forma mais incisiva as possíveis melhorias

de caminhabilidade da localidade a ser analisada. A seção a seguir apresenta os procedimentos metodológicos para o alcance do objetivo.

3 Metodologia

3.1 Caracterização da pesquisa

O presente trabalho se caracteriza como sendo uma pesquisa qualitativa, visto que esse tipo de análise apresenta uma abordagem analítica e comparativa dos fatos, dados ou teorias sobre um determinado problema ou inquietação. O pesquisador busca descrevê-los e, conseqüentemente, interpretá-los, sem a necessidade de mensurações ou de procedimentos estatísticos (RODRIGUES, 2007).

As técnicas de pesquisa adotadas foram a pesquisa bibliográfica e documental, levada em consideração para alcançar informações fundamentais sobre a cidade e o bairro, bem como dos modelos dos indicadores identificados e posteriormente escolhidos para a análise. Ressalta-se que as técnicas de amostragem classificaram-se como não-probabilística por intencionalidade. Ademais, fez-se uso de entrevistas como forma de coletar informações sobre as dimensões analisadas, logo, para escolha dos respondentes foi estabelecido o seguinte critério: moradores do bairro da Liberdade que com uma frequência diária se deslocam a pé para exercer qualquer tipo de atividade na localidade.

A realização das entrevistas se deu por meios das plataformas on-line e, também, in loco durante um período de oito dias consecutivos, começando sua aplicação no dia 08 de junho de 2022 e finalizando no dia 15 de junho de 2022. A análise de conteúdo transfigura-se na percepção de 15 pessoas entrevistadas, representada por nove mulheres e seis homens e que, em sua grande maioria, apresenta ensino superior ou pós-graduação no seu nível de escolaridade, sendo todos os entrevistados maiores de 18 anos.

As entrevistas foram gravadas e transcritas para posterior à análise de conteúdo na modalidade temática. A análise do roteiro permitiu a interpretação sob o enfoque da teoria que guia o estudo. Logo, a análise de conteúdo apresenta, segundo Laurence Bardin (1977, p. 42):

Um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter, por procedimentos, sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção [...] destas mensagens.

De acordo com a autora, entende-se que essa análise pode ser utilizada nas investigações qualitativas tanto em comunicações orais quanto escritas, tendo como objetivo a

mensagem. Portanto, pode ser utilizada a entrevista ou questionário para a obtenção dos dados.

O lócus de aplicação será o bairro da Liberdade, localizado na cidade de Campina Grande, no estado da Paraíba, buscando analisá-lo e descrevê-lo através de um roteiro de entrevista semi-estruturado adaptado do modelo de instrumento de coleta de dados construído por Medeiros e Vasconcelos (2021). Dessa forma, o roteiro elaborado apresenta em sua estrutura todas as dimensões: calçada, mobilidade, atração, segurança pública, segurança viária e ambiente. Assim como as suas respectivas variáveis mencionadas na figura 1.

3.2 Caracterização da cidade/bairro

A aplicação do modelo no bairro da Liberdade, localizado na cidade de Campina Grande, no estado da Paraíba, justifica-se pelo seu grande potencial econômico e populacional. Vale destacar que a cidade de Campina Grande está localizada na mesorregião do Agreste Paraibano, na Zona Centro-Oriental do estado, no trecho do planalto da Borborema, compondo o bioma da caatinga.

A mesma é caracterizada como um centro submetropolitano e destaca-se por compor o segundo maior município em população do estado da Paraíba, o qual abriga cerca de 413.830 habitantes, exercendo influência na dinâmica política e econômica sobre os demais municípios do estado (IBGE, 2021).

Ao observar os espaços territoriais desta cidade, destaca-se que a fundação do bairro da Liberdade tem forte vínculo com o desenvolvimento econômico da cidade de Campina Grande. No início do século XX, a cidade se apresenta no cenário nacional e internacional como grande exportadora de algodão. Nessa época, meados dos anos 1935, surgem às zonas industriais e com ela a instalação da empresa SANBRA (Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro) (MEIRA, 2020). Além disso, conforme expõe Andrade (2011) em seu perímetro espacial começa a ocorrer uma concentração de casas e comércios, dando origem a um núcleo habitacional que viria a formar o atual bairro da Liberdade.

Nesse sentido, o bairro da Liberdade localiza-se na zona sul da cidade de Campina Grande - PB, tem-se ao seu norte o bairro São José, ao sul o bairro Jardim Paulistano e Cruzeiro, ao leste os bairros da Estação Velha e Tambor, e a oeste o bairro do Quarenta. Ademais, o bairro apresenta-se com uma população e extensão física considerável, na qual desenvolve em seu espaço territorial importantes atividades econômicas e comerciais (ANDRADE, 2011). Conforme o censo de 2010 a população dessa unidade territorial é de

aproximadamente 15.836, essa quantidade representa 7.174 hab. homens, e a população feminina, 8.662 hab (IBGE, 2010).

A partir desta informação, ao salientar o lócus deste estudo é importante destacar que o bairro apresenta inúmeros espaços que continuam a movimentar o aspecto econômico e social da cidade. Destaca-se que o mesmo apresenta alguns pólos de atração em sua área e entorno imediato. Sendo eles os equipamentos urbanos diversos, centros de saúde, parques, praças, escolas, academias, bares, supermercados e outros, fazendo com que a área tenha fluxo substancial de pessoas e mercadorias.

Desse modo, destaca-se a necessidade de analisar as condições de caminhabilidade no bairro da Liberdade, para que os moradores e as pessoas que frequentam essa região tenham deslocamento a pé de forma segura para qualquer parte do território. Visando a transformação de espaços cada vez mais democráticos e, sobretudo, inclusivos, permitindo que o pedestre seja inserido de forma intensa na cidade.

3.3 Desenvolvimento do instrumento de pesquisa

Diante das discussões realizadas por Medeiros e Vasconcelos (2021), entende-se a necessidade de aplicação de metodologias que contribuam para a sociedade de forma efetiva. Considerando a escolha do modelo de avaliação das condições de caminhabilidade estabelecida nesta pesquisa, construiu-se um roteiro semi-estruturado (Anexo 1) tomando como base as dimensões e variáveis propostas pelas autoras e já apresentadas na fundamentação teórica.

Durante a aplicação das entrevistas, nota-se a gama de informações compartilhadas pelos respondentes. Uma vez que, permitiu-se atingir um nível de compreensão da realidade humana que se tornou acessível por meio dos discursos, sendo a entrevista uma forma apropriada para esse tipo de investigação, cujo objetivo é conhecer e, sobretudo, entender como as pessoas percebem o mundo ao seu redor (FRASER; GONDIM, 2004).

Após delimitado o percurso metodológico utilizado, a seção a seguir apresenta e discute as condições de caminhabilidade com base na percepção de pessoas que se deslocam diariamente no bairro.

4 Resultados e discussão

4.1 Análise das dimensões

As dimensões apresentadas a seguir, nos revela o cenário compartilhado por moradores que em algum período do seu dia se deslocam para realizar diferentes atividades. As análises atenderam as percepções dos respondentes, dessa forma, foram discutidos, analisados e comparados com base na literatura.

4.1.1 Dimensão Calçada

Constitui uma importância no contexto das cidades, uma vez apresentadas de modo conservado, torna-se possível o deslocamento de todas as pessoas a diferentes partes da cidade (MEDEIROS; VASCONCELOS, 2021).

A partir das entrevistas realizadas pôde-se analisar de forma mais aprofundada a visão dos moradores do bairro da Liberdade. Nesse sentido, compreende-se que a percepção dos entrevistados se torna essencial para guiá-los juntamente com a teoria abordada pelos autores, em que estes tratam da temática estudada no artigo.

Através dos resultados das entrevistas, notou-se uma grande concentração de respostas negativas que transcendem em vários problemas no que diz respeito à qualidade, superfície e pavimentação. Os respondentes expuseram as calçadas como escorregadias, muito estreitas ou com níveis fora do padrão e muitos buracos.

A pavimentação das calçadas do bairro da Liberdade é um ponto crítico citado pela grande maioria dos entrevistados. Ademais, destaca-se o fato dos pedestres se deslocarem para a rua, arriscando-se entre os automóveis. Logo, avalia-se um cenário preocupante.

Essas análises podem ser reafirmadas por meio dos comentários dos entrevistados, nas quais destacam o seguinte: *“As calçadas da Liberdade não possuem um padrão, muitas vezes são desniveladas. Em termos gerais, não possui calçadas adequadas... Obrigando, nós, pedestres, a andarmos pelo meio da rua”* (E6, 27a) ou ainda afirmam que: *“As calçadas são bastante precárias, com relevos, batentes e rampas, que nos impossibilita de caminhar tranquilamente, correndo o risco de toparmos e sofrermos algum acidente”* (E8, 22a).

Além disso, entende-se que o perigo torna-se maior ainda para pedestres idosos e/ou com limitações físicas, conforme exposto pelo (E2, 58a): *“Em termos de pavimentação são irregulares, algumas possuem cerâmicas que deslizam... Também tem muitas plantas que levantam as calçadas e, que dificultam o acesso das pessoas mais idosas”*.

Compreende-se através das falas a situação desagradável vivenciada pela grande maioria dos respondentes, em que estes enfatizam a dificuldade de permanecer seu trajeto nos espaços destinados ao pedestre, como pode ser evidenciado a seguir:

Não são boas, até porque tem locais que nem calçada tem, a percepção é ruim. Precisa melhorar muito, o poder público precisa olhar para isso, a gente fica andando pelas ruas... O calçamento também está esburacado, quando levo minha filha pra passear no carrinho, vou pela rua, porque não tem calçada, pelo menos o percurso que faço é bem complicado. Tem a questão do equilíbrio também; altura desproporcional entre as calçadas. A questão da pavimentação deixa muito a desejar (E13, 36a).

Diante o exposto, salienta-se que esses fatores podem ser de responsabilidade de donos de propriedades privadas. Uma vez que os moradores do bairro põe nas suas calçadas o tipo de material do seu interesse e gosto, sem maiores fiscalizações do poder público. De acordo com Carvalho, Silva e Castro (2022) considera-se que nestes casos a atuação do poder público municipal torna-se necessário, não apenas com fiscalizações, notificações ou multas, mas com a conscientização e divulgação das normas vigentes no município.

Com base nesses apontamentos, é válido ressaltar que os pedestres necessitam cada vez mais da sua inserção na cidade, dado que são os verdadeiros protagonistas do planejamento urbano (VELOSO; FRANÇA; NETO, 2020). Por consequência destes relatos, a compreensão dos estudos sobre a expansão desordenada das cidades atrelada à caminhabilidade surgem como uma importante contribuição para a academia, tendo em vista que é necessário entender a organização urbana da cidade/bairro.

Dessa forma, conforme expõe os autores Cunha e Helvecio (2013, p.14) em seu livro “Calçada: o primeiro grau da cidadania urbana”, admite-se que para entender o que acontece com as calçadas “basta que se tente caminhar pelo perímetro de uma mísera quadra, em qualquer lugar da cidade, para se ter ideia e sentimento sobre o drama dos que as utilizam constantemente”.

4.1.2 Dimensão Mobilidade

A dimensão revela cenários sobre a qualidade oferecida pela cidade/bairro sob o ponto de vista da acessibilidade, instrumentos de inclusão para a locomoção de pessoas com mobilidade reduzida e, também, trata dos pontos de acesso ao transporte público.

Ao analisar as entrevistas, entende-se por meio de todos os respondentes que o bairro da Liberdade se apresenta de forma negativa, visto que não oferece uma acessibilidade adequada, muito menos apresenta instrumentos de inclusão, por exemplo, rampas que possam facilitar a caminhabilidade de pessoas com deficiência. As calçadas em sua maioria apresentam desníveis e buracos, dificultando o deslocamento dos cadeirantes e das pessoas com deficiência visual.

Através das adversidades em que o bairro se encontra, os pedestres entrevistados enfatizam que o melhor acesso acaba sendo o Parque da Liberdade ou áreas centrais, tendo em vista que são espaços urbanos que apresentam maiores investimentos em relação à acessibilidade ou, ainda, apontam uma segunda opção, sendo ela: transitar pela rua. Essas análises podem ser confirmadas por meio da seguinte fala:

Péssima acessibilidade, as calçadas já não tem uma estrutura adequada para as pessoas que não tem alguma dificuldade... Imagine quem é portadora de algum tipo de deficiência, porque não tem rampas adequadas, os batentes das calçadas impedem de um cadeirante, por exemplo, de se deslocar pela calçada. Essas pessoas tem que ir pelo meio fio, correndo o risco de algum carro, moto ou até mesmo bicicleta lhe bater (E14, 35a).

Os respondentes revelam que: *“De todas as vezes que caminhei, vejo que não tem acessibilidade para os deficientes de forma geral. Deveria existir mais rampas no bairro”* (E5, 26a). Outro apontou o seguinte: *“Os pontos de acessibilidade são ruins, porque até então a gente só encontra nos supermercados como o Assaí, o Maia, Parque da Liberdade ou a praça da Odon Bezerra”* (E1, 34a).

Ao serem questionados a respeito dos pontos de acesso ao transporte público, os respondentes apresentaram-se divididos. O bairro da Liberdade em termos gerais é bem distribuído em suas rotas, mas carece de maiores investimentos no que se refere às sinalizações e aos abrigos nos pontos de ônibus. Além disso, destaca-se uma insatisfação perante a frequência com que são passados, podendo a pandemia da COVID-19 ser um dos potencializadores. Por consequência deste fato, algumas pessoas estão optando por aplicativos como o UBER e 99, tendo em vista que torna-se mais cômodo.

Um dos entrevistados relatou que: *“Temos um bom acesso e também uma frequência até que regular; devido ao bairro ter algumas ruas principais que o cortam e fazem com que sejam disponibilizadas mais opções de linhas de ônibus e, também, um fluxo maior de pessoas”* (E3, 28a). Questionado sob o mesmo aspecto, um dos entrevistados expôs o seguinte: *“De maneira geral, isso aí é bom, tipo a Getúlio Cavalcante, a Odon Bezerra, até mesmo a Espírito Santo. E tem bons pontos de acesso de ônibus sim, mas seria interessante que também tivesse em outros locais”* (E9, 26a).

Em contrapartida, cerca de quase todos os entrevistados apontaram questões de melhorias, essa análise pode ser compreendida através da fala do (E11, 23a): *“Acredito que falta mais investimento quanto aos abrigos e as sinalizações de forma visível. Quanto à frequência deve sim ser melhorada, para evitar maiores aglomerações dentro dos ônibus”*. Ainda destacam que: *“Faz tempo que andei de ônibus, mas pelos relatos de conhecidos meus,*

às vezes o transporte público demora a buscar os passageiros, o que faz com que a maioria apele para os apps, até pelos pontos de acesso não terem a qualidade desejada e segura” (E12, 22a).

Nessa perspectiva, integrar os conceitos de mobilidade urbana e acessibilidade no estudo da circulação em áreas urbanas, significa garantir melhores condições de deslocamento e liberdade para a população como um todo (Rodrigues *et al.*, 2020). Com base nas entrevistas, entende-se que as regiões mais centrais apresentam maiores investimentos em termos de infraestrutura e acessibilidade, no entanto, há uma preocupação em relação às áreas que interligam os pedestres a estes pontos do bairro.

Ambientes como parques e praças são considerados como espaços urbanos que disponibilizam de uma melhor qualidade para realização de caminhadas, devido a presença de instrumentos de inclusão para as pessoas com deficiência física ou visual. Desse modo, destaca-se a necessidade do poder público direcionar uma maior atenção no planejamento urbano do bairro da Liberdade, buscando integrar as pessoas e estimular um espaço de qualidade e democrático.

De acordo com Vergara *et al.* (2020) um ambiente público, que esteja adequado às normas de acessibilidade, tem o seu uso estimulado pela sociedade, independentemente das habilidades ou limitações dos distintos usuários. Essa discussão equivale para os sistemas de transporte público, que se direcionados a maiores investimentos, tanto no aspecto do veículo quanto nos pontos de acesso e abrigo, estimularia as pessoas a fazerem parte da cidade, bem como a optarem por sua utilização. Esse fato criaria políticas de estímulo ao transporte público, além de dar voz aos pedestres, minimizando problemas de um modelo de mobilidade estruturado no transporte individual (CARVALHO, 2016).

4.1.3 Dimensão Atração

As variáveis constituídas neste agrupamento buscam analisar os atributos que possuem um impacto decisivo na caminhabilidade. Nesta categoria, avalia-se os pontos de atratividade, o mobiliário urbano e o uso misto que o bairro da Liberdade proporciona aos pedestres.

Ao analisar as respostas dos entrevistados, percebe-se que todos os pedestres pronunciaram-se positivamente diante dos indicadores da dimensão atração. Nesse sentido, o bairro da Liberdade apresenta-se como uma localidade da cidade de Campina Grande com grande potencial econômico e social. O lócus estudado comporta uma série de construções que despertam o interesse das pessoas durante seu deslocamento a pé. Exemplo disso são os

estabelecimentos comerciais e os espaços urbanos que contribuem com a saúde, interação social e arborização na cidade.

A partir deste panorama, pode-se concluir através das falas dos entrevistados que o Parque da Liberdade e as praças presentes no bairro tornam-o mais arborizado e, sobretudo, embelezam a cidade como um todo. Sendo assim, a arborização é um potencializador de atratividade entre os entrevistados para a caminhada no bairro. Essa análise pode ser confirmada através do (E15, 74a): "*Avalio como bonito, tem muitas casas e prédios bonitos, a liberdade está crescendo muito. A gente tem tudo perto: supermercado, farmácias, lojas, academias, parques, feira... tem tudo que a gente quer. Eu prendo o olhar nisso mesmo*". Também enfatizam o seguinte: "*Quando eu tô caminhando, entendo a beleza como a arborização do bairro. O pessoal está plantando algumas árvores aqui na rua, e isso fica bem bonito. Essa beleza ainda me encanta, o que prende a questão do olhar*" (E13, 36a).

Através das entrevistas, o desenvolvimento do bairro é um ponto exposto por quase todos os entrevistados, conforme a seguir: "*O bairro é bonito comparando a alguns, a gente não vê tanto lixo nas ruas. Algumas ruas aqui tem bastante árvores. Acredito que o bairro está se tornando um centro, temos praticamente tudo em questão de lojas e restaurantes*" (E8, 22a).

Dessa forma, nota-se que o bairro da Liberdade é um espaço territorial compacto, um ambiente diversificado que promove e, sobretudo, motiva as pessoas para caminhada. Por meio das análises é possível reconhecer a importância que os pedestres dão para o parque e as praças na região. De acordo com Jacobs (1961, p.76) em seu livro "Morte e vida das grandes cidades" pode-se entender o seguinte:

Não é possível mentir para um parque de bairro nem argumentar com ele. "Concepções artísticas" e plantas persuasivas podem compor imagens vivas nos parques de bairro ou nas esplanadas arborizadas, e a argumentação pode invocar frequentadores que deveriam apreciá-los, mas na realidade somente uma vizinhança diversificada tem o poder efetivo de induzir uma fluência natural e permanente de vida e de usos. A variação arquitetônica superficial pode parecer diversidade, mas só uma conjuntura genuína de diversidade econômica e social, que resulta em pessoas com horários diferentes, faz sentido para um parque e tem o poder de conceder-lhe a dádiva da vida.

Embasado nesse entendimento, a análise da qualidade de vida urbana sob a ótica dos espaços públicos vem sendo pauta de diversos estudos que visam entender a relação com a sociedade e, como essas áreas públicas ajudam a promover o desenvolvimento social, econômico e ambiental.

4.1.4 Dimensão Segurança Pública

Tem-se explorado o desenho urbano das cidades, buscando compreender a sensação de segurança apontada pelos pedestres. As variáveis baseadas na iluminação, no quanto o ambiente possui vida e sobreposição de funções tornam-se capazes de analisar tal percepção.

Por meio das entrevistas percebe-se que a dimensão estudada se enquadra em um cenário negativo. A segurança pública é considerada um fator influenciador para a caminhada; os pedestres entrevistados enfatizam a diferença entre os horários do bairro da Liberdade, ressaltando o medo de se caminhar pelo turno da noite. É importante salientar que, devido ao crescimento do bairro no sentido de espaços urbanos públicos e setores comerciais, os respondentes criaram um maior estímulo para caminhar pelo bairro, dado que se sentem mais seguros pelo movimento de pessoas que algumas ruas possuem.

Dessa forma, nota-se que à noite, a iluminação, muitas vezes inadequada, aumenta a insegurança, essas análises podem ser compreendidas de forma mais específica através da seguinte fala:

Quando você está caminhando aqui no bairro da Liberdade, durante o dia a gente se sente mais confiante, porque o movimento na rua é bem maior. Mas quando vai ficando de noite que o movimento vai caindo mais, o pessoal está mais resguardado em casa, aí fica esquisito. E a iluminação em si, a gente já fica com medo, porque fica escuro e não tem muita segurança. Já é diferente quando a gente vê outras pessoas, vê o comércio aberto e tudo, ficamos mais confiantes. A noite deixa mais a desejar (E7, 53a).

Com base nos apontamentos, entende-se que os pedestres se sentem mais seguros em realizar um deslocamento a pé pelo bairro quando se tem a presença de outras pessoas. Essa sensação é compartilhada por todos os respondentes, conforme destacado por (E9, 26a): “É perceptível sim, essa diferença de horários, o horário mais seguro de andar é pela tarde, até por ter uma grande quantidade de deslocamento de pessoas indo pro Parque da Liberdade ou saindo dos colégios”. Assim como o entrevistado (E14, 35a) apontou: “O bairro ainda é carente em relação à iluminação, você só se sente seguro se o bairro estiver muito movimentado, até então você ainda fica com o pé atrás, infelizmente”.

Diante do exposto, considera-se a iluminação fator chave no que se refere à segurança pública. Dado que, permite com que o tráfego noturno dos pedestres aconteça com uma melhor qualidade, já que o aspecto da criminalidade muitas vezes está associada aos espaços pouco iluminados (LIMA; JERONYMO, 2021).

Através desta dimensão, nota-se que a falta de segurança pode influenciar no comportamento das pessoas. Ao passo que a cidade e o poder público não contribui para a

vitalidade dos ambientes e, principalmente, deixa de lado a ideia de torná-los em espaços mais iluminados e seguros; permite que as pessoas em horários noturnos acabem alterando a escolha do seu modo de transporte. Segundo os autores Santos, Andurand, Maia e Meira (2020) a segurança pública é um assunto importante à sociedade. A influência que esta dimensão tem na vida das pessoas deve ter a atenção necessária na elaboração das políticas públicas e, especialmente, nos estudos de mobilidade.

4.1.5 Dimensão Segurança Viária

As variáveis analisam o contexto de suporte das calçadas em situações de alto fluxo de pedestres, assim como qualifica as condições das sinalizações que garantem uma melhor segurança durante o percurso realizado.

Com base nos entrevistados, percebe-se que a dimensão se destacou negativamente. A partir das respostas obtidas, entende-se que as condições ainda não são satisfatórias para quem caminha frequentemente pelo bairro da Liberdade, isso pode ser justificado e, principalmente, atrelado às análises realizadas na dimensão calçada.

Em síntese, os respondentes apresentaram que as calçadas conseguem atender a alta demanda de fluxo de pessoas que há no bairro, mas esse caminho é realizado com muita dificuldade. Ademais, salienta-se a presença de obstáculos, materiais de baixa qualidade na pavimentação e os desníveis que influenciam nesta percepção.

Nessa perspectiva, devido ao contexto negativo em que se apresenta o bairro, as pessoas optam por seguir sua caminhada na rua, logo, cria-se um risco. Além disso, outro aspecto que se destacou de forma negativa, ou melhor, insuficiente, por quase todos os entrevistados, refere-se às sinalizações. Em que apenas nas regiões e trechos mais centrais possuem maiores investimentos.

Essas análises podem ser compreendidas através da fala do seguinte entrevistado: “[...] como as calçadas tem esses altos e baixos, meio que atrapalha se tiver um grande fluxo de pessoas. Tem que está pulando batente e se afastando...” (E8, 22a). Outro respondente expôs que: “As calçadas para andar muita gente é mais complicado, porque acho elas estreitas” (E4, 67a). Em relação aos aspectos das sinalizações, os entrevistados destacaram que: “[...] de um modo geral, apenas as vias asfaltadas, as vias principais do bairro possuem sinalizações para os pedestres, fora isso, nenhuma mais” (E3, 28a). Essa análise é reafirmada por meio da seguinte fala:

Em termos de sinalizações para os pedestres, na parte de cima da Liberdade, no caso ali onde envolve a rua Acre para o sentido do colégio Cacildiva, ali é todo

sinalizado. Tanto com placas, como faixas de pedestres, já aqui nessa parte de baixo da Odon Bezerra até a Aprígio Nepomuceno onde você acha mais sinalizado é de frente ao Parque da Liberdade (E1, 34a).

Em virtude destas análises, nota-se a necessidade de investir na capacidade e qualidade das calçadas de modo geral, assim como nas sinalizações do bairro da Liberdade. No entanto, ao passo que o lócus estudado cresce exponencialmente, torna-se fundamental entender as consequências do seu desenvolvimento, para assim, o poder público criar projetos de melhorias dentro do planejamento urbano.

Nesse sentido, promover essas melhorias e, conseqüentemente, buscar criar cidades mais caminháveis, por meio de atuações que minimizem os riscos que a cidade está gerando, vai além da compreensão dos dados. A segurança viária surge com o objetivo de criar métodos que possam reduzir o risco de acidentes de trânsito. Segundo Jesus e Santos (2022, p.14) entende-se que:

A segurança viária municipal é exercida pelo órgão municipal de trânsito, com competência para fiscalizar as infrações elencadas no art. 24 do CTB, como: circulação, estacionamento, parada, dimensões, excesso de peso e lotação. Além destas atribuições, são conferidas aos órgãos municipais a competência para fiscalizar a circulação de veículo que tem como infração relacionada o avanço de sinal vermelho, uso do celular etc.

Com base nestes apontamentos, compete ao poder público municipal direcionar uma maior atenção sobre a ocupação dos espaços urbanos. Isso implica em observar o comportamento das pessoas a pé ou a ausência delas; estabelecendo sua relação com o modo de uso dos automóveis pelo bairro.

4.1.6 Dimensão Ambiente

Os indicadores avaliados fornecem informações no que se refere à sombra e abrigo; ótimas vistas; mobiliário urbano com disposições para conversas e, proteção das intempéries.

O bairro da Liberdade se apresentou com o quadro positivo diante da dimensão analisada. Os respondentes expuseram o quanto a arborização beneficia o bairro em vários aspectos, uma vez que promove sombra e, da mesma forma, serve como abrigo durante a caminhada realizada. Além disso, atua como fator de atratividade e embelezamento, como citado anteriormente na categoria atração.

Observou-se por meio dos discursos que, quase todos os entrevistados, apontaram o Parque da Liberdade como um espaço extremamente significativo. O local beneficia não só os moradores do bairro da Liberdade, mas também os pedestres dos bairros circunvizinhos. É importante ressaltar que muitas pessoas optam, inclusive, por caminhar nas pistas do parque,

tendo em vista que sentem uma maior segurança, isso pode ser justificado por causa da iluminação e, também, da grande quantidade de moradores do bairro que frequentam para realizar diferentes atividades.

Através deste espaço e das praças contidas no perímetro da Liberdade, é possível encontrar todas as variáveis que constituem o ambiente. Tomando como base essas discussões, pode-se reafirmar essas análises por meio das seguintes falas: “*A estrutura de arborização do bairro da Liberdade é um ponto positivo, isso permite que a gente tenha uma boa vista...*” (E6, 27a). Outro respondente compartilha sua percepção expondo que: “*Muito boa, nós temos o Parque da Liberdade que serve como exemplo de ambiente bem arborizado e de fácil socialização entre as pessoas*” (E11, 23a).

Os entrevistados enfatizam o quanto os espaços urbanos públicos exercem o papel multifuncional na cidade, esse fato pode ser percebido através da seguinte fala:

No bairro da Liberdade tem arborização, tem o Parque da Liberdade que é muito bom, onde as pessoas se reúnem para fazer exercício, conversar e dançar. Também tem a praça próxima a feira da Liberdade, onde o pessoal coloca comércio e fica ali conversando. Tem também aqui perto do posto, onde tem outra praça que o pessoal se reúne de tardezinha, fica conversando, gente de idade coloca um tabuleiro para jogar dominó... (E7, 53a).

Ao analisar o contexto das respostas obtidas, nota-se o quanto investimentos em construções e, também, revitalizações em locais como parques e praças públicas, são fundamentais. De acordo com Neto e Palacios (2012) ao observar os parques entende-se que estes precisam de vitalidade, ou seja, as pessoas devem querer estar neles e no seu entorno, atribuindo-lhe utilidade. Ademais, Jacobs (1961) defende que os parques urbanos são diretamente afetados pela maneira como a vizinhança interfere. Logo, percebe-se o quanto a percepção dos pedestres em relação a caminhabilidade é primordial nos processos de planejamento urbano.

Nessa perspectiva, atributos que proporcionam uma melhor experiência do caminhar ao redor do parque, tornam-se essenciais para que essa conduta saudável e sustentável vire rotina no dia-a-dia das pessoas. As áreas bonitas (ótimas vistas) citadas pelos entrevistados, proporcionam ao mesmo tempo sombra e abrigo, e proteção às intempéries.

4.2 Análise da Hierarquização das Dimensões

Ao final de cada entrevista, foi classificado o grau de importância no que tange às dimensões: calçada, mobilidade, atração, segurança pública, segurança viária e ambiente.

Analisando os discursos, percebe-se que quase todos os respondentes consideraram como maior grau de importância a categoria: segurança pública. Essa classificação pode ser justificada através da análise de conteúdo realizada na presente pesquisa, em que consta um cenário negativo para o bairro da Liberdade.

Em segundo lugar, a dimensão mobilidade, que se destacou negativamente no bairro da Liberdade, entende-se que há uma preocupação referente às suas variáveis, principalmente, no quesito acessibilidade. O terceiro lugar é ocupado pela categoria calçada, tendo em vista que as condições de caminhada no bairro carecem de investimentos e de maior atenção por parte do poder público municipal e dos moradores. Nesse sentido, os entrevistados expuseram segurança viária em quarto lugar, apontando como mais importante que as dimensões: atração e ambiente.

A categoria atração classificou-se em quinto lugar, logo, a dimensão ambiente foi apontada como de menor prioridade na análise hierárquica. Em linhas gerais, essas duas categorias foram apontadas de menor importância e, ao analisar o contexto das condições de caminhabilidade em que se apresenta o lócus estudado, observa-se que as mesmas foram consideradas positivas no bairro da Liberdade. Desse modo, os pedestres entrevistados demonstraram que a prioridade, no momento, não são questões relacionadas às suas respectivas variáveis.

Com base nas análises das dimensões e variáveis elencadas por Medeiros e Vasconcelos (2021) e da análise hierárquica, observou-se que as condições de caminhabilidade concentram-se em uma situação inadequada, uma vez que os pedestres afirmam que o bairro da Liberdade carece de maiores investimentos para realizar um deslocamento seguro e inclusivo. Os principais problemas relatados pelos entrevistados foram a ocorrência de calçadas irregulares e/ou com buracos, falta de acessibilidade e inclusão, assim como precariedade no quesito segurança pública.

5 Considerações finais

Este trabalho objetivou analisar as condições de caminhabilidade no bairro da Liberdade, localizado na cidade de Campina Grande, na Paraíba, pela percepção de pessoas que se deslocam a pé durante algum horário do seu dia. A partir disso, os resultados dessa pesquisa nos levou a conclusões sobre as dimensões analisadas: calçada, mobilidade, atração, segurança pública, segurança viária e ambiente.

As análises de conteúdo realizadas neste artigo, são capazes de gerar reflexões importantes sob o ponto de vista dos pedestres quanto a situação dos deslocamentos a

diferentes partes do lócus estudado, permitindo uma maior compreensão quanto às necessidades destes cidadãos. Pôde-se observar que o bairro apresenta inúmeras problemáticas de mobilidade urbana e acessibilidade, em que estas abordagens afetam diretamente as pessoas que necessitam se locomover com segurança, principalmente, os idosos e as pessoas com alguma limitação física ou visual.

O contexto das condições e realidade da dimensão calçada são esferas que merecem atenção, uma vez que impactam significativamente na qualidade de vida das pessoas que optam pelo ato de caminhar. A mobilidade é analisada como um ponto que carece de investimentos, assim como as questões que envolvem segurança pública e viária, logo, faz-se necessário a construção de planejamentos que tragam à tona a inclusão dos cidadãos ao espaço das cidades de forma segura, acessível e democrática.

Percebe-se, portanto, que o bairro da Liberdade está crescendo exponencialmente, apresentando em seu território novas construções comerciais e espaços urbanos que beneficiam a cidade como um todo, especialmente, aqueles que moram na região ou em seu entorno. Exemplo disso são os restaurantes, supermercados, bancos, academias, farmácias, parques e praças. Em vista disso, torna-se um local compacto, completo e, sobretudo, conectado, incentivando a vida em comunidade.

Destaca-se os espaços verdes (parques e praças) que estimulam a convivência entre as pessoas e fortalecem conexões entre os que residem ou frequentam o local. Ademais, este cenário contribuiu para que as dimensões atração e ambiente se tornassem positivas no bairro.

Apoiado nesse entendimento, a presente pesquisa pretende instigar o poder público municipal, no sentido de direcionar melhor os recursos para setores prioritários determinados pelos pedestres entrevistados. Além de alertá-los para a importância da fiscalização e conscientização junto com os moradores do bairro.

Por fim, os resultados obtidos ressaltam a importância de estudos que incluam a participação dos pedestres sob as análises das condições de caminhada e usabilidade da cidade. Como limitação do estudo, salienta-se que os resultados refletem a percepção dos entrevistados, logo, em outra amostra poderá apresentar análises de forma diferenciada. Ressalta-se a relevância de trabalhos futuros analisando outros bairros da cidade de Campina Grande, Paraíba, adotando essa e outras metodologias, buscando entender que a cidade é para ser vivida, não apenas transitada.

Referências

- AMÂNCIO, M. A. **Relacionamento entre a forma urbana e as viagens a pé**. Dissertação (Mestrado em Ciências Exatas e da Terra) - Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2005. 100 f.
- ANDRADE, D. S. **Um olhar geográfico do espaço urbano: a funcionalidade da praça pública Ubiratan de Moraes – Campina Grande – PB**. Artigo (Trabalho de Conclusão de Curso em Geografia) – Centro de Educação, Universidade Estadual da Paraíba, Campina Grande, 2011.
- ANDRADE, V.; LINKE, C. C. **Cidades de pedestres: A caminhabilidade no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilônia Cultura Editorial, 2017.
- BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 1977.
- BITTENCOURT, T. V.; FARIA, J. R. V. Distribuição de investimentos públicos, infraestrutura urbana e desigualdade socioespacial em Curitiba. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, 13, e20190300, 2021.
- BRADSHAW, C. **Creating and using a rating system for neighbourhood walkability: towards na agenda for local heroes**. In: 14th International Pedestrian Conference, 1993.
- CAMBRA, P. J. M. **Pedestrian Accessibility and Attractiveness Indicators for Walkability Assessment**. Dissertação (Mestrado em Urbanismo e Ordenamento do Território) - Universidade de Lisboa, 2012.
- CARVALHO, C. H. R. Mobilidade Urbana: avanços, desafios e perspectivas. In: COSTA, M. A. **O Estatuto da Cidade e a Habitat III: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a nova agenda urbana**. Brasília: IPEA, 2016, cap. 14, p. 345-361.
- CARVALHO, R. B.; SILVA, J. C.; CASTRO, D. R. Análise sobre a percepção dos pedestres quanto às condições de acessibilidade e mobilidade urbana dos passeios e calçadas do município de Abaetetuba, Pará, Brasil. **Research, Society and Development**, v. 11, n. 8, e4611830646, 2022.
- CAVALCANTI, G. E. **O prazer da caminhada: avaliando a caminhabilidade no centro histórico de Campina Grande-PB**. TCC (Trabalho de conclusão de curso) - UFCG. Campina Grande, 2016.
- CERVERO, R.; DUNCAN, M. Walking, Bicycling, and Urban Landscapes: Evidence from the San Francisco Bay Area. **American Journal of Public Health**, v. 93, n. 9, p. 1478-1483, 2003.
- CERVERO, R.; RADISCH, C. Travel choices in pedestrian versus automobile oriented neighbourhoods. **Transport Policy**, v. 3, n. 3, p. 127-141, 1996.
- CLIFTON, K. J.; LIVI SMITH, A.; RODRIGUEZ, D. The development and tesng of an audit for the pedestrian environment. **Landscape and Urban Planning**, v. 80, n. 1-2, p. 95-110, 2007.
- CUNHA, F., HELVECIO, L. **Calçada: o primeiro degrau da cidadania urbana**. Recife: INTG, 2013.
- DIXON, L. Bicycle and Pedestrian Level-of-Service Performance Measures and Standards for Congeson Management Systems. **Transportaon Research Record**, n. 1538, p. 1-9, 1996.

FRANK, L. D.; SCHMID, T. L.; SALLIS, J. F.; CHAPMAN, J. SAELENS, B. E. Linking objectively measured physical activity with objectively measured urban form: Findings from SMARTRAQ. **American Journal of Preventive Medicine**, v. 28, n. 2, p. 117-125, 2005.

FRASER, M. T. D.; GONDIM, S. M. G. Da fala do outro ao texto negociado: discussões sobre a entrevista na pesquisa qualitativa. **Paidéia (Ribeirão Preto)**, v. 14, n. 28, 2004.

FOLLADOR, D. P. **Constituição do plano diretor de transporte e da mobilidade: estudo comparativo Belo Horizonte e Curitiba**. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) - Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2011.

GALLIN, N. Quantifying pedestrian friendliness - Guidelines for assessing pedestrian level of service. **Road and Transport Research**, v. 10, n. 1, p. 47-55, 2001.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/campina-grande/panorama>>. Acesso em: 11 de out. de 2021.

ITDP. **Índice de Caminhabilidade**. 2016. Disponível em: <<https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/03/TOD-2017-v3.pdf>>. Acesso em: 15 de out. de 2021.

JACOBS, J. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. 1 ed. Random House: New York, 1961.

JESUS, D. K.; SANTOS, L. A. **Segurança viária no contexto da segurança pública**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) – Centro Universitário Ages, Paripiranga, 2022.

KIM, S.; PARK, S.; LEE, J. S. Meso- or micro-scale? Environmental factors influencing pedestrian satisfaction. **Transportation Research Part D: Transport and Environment**, v. 30, p. 10-20, 2014.

LESLIE, E.; COFFE, N.; OWEN, N.; BAUMAN, A.; HUGO, G. Walkability of local communities: Using geographic information systems to objectively assess relevant environmental attributes. **Health & Place**, v. 13, n. 1, p. 111-122, 2007.

LIMA, S.; JERONYMO, C. A caminhabilidade como medida da mobilidade urbana: análise do centro de Brejo Santo, Ceará. **Revista Principia**, 2021.

MEDEIROS, A. A.; VASCONCELOS, A. C. F. Índice de caminhabilidade: uma proposição de análise a partir da percepção dos pedestres. In: **Encontro Internacional sobre Gestão Empresarial e Meio Ambiente**, 2021, São Paulo, Anais do XXIII Encontro Internacional sobre Gestão Empresarial e Meio Ambiente, 2021.

MEDEIROS, G. E. C. **Avaliação da importância da perspectiva do pedestre na análise da caminhabilidade: aplicação de um modelo multicritério**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2020. 124 f.

MEIRA, R. G. Configuração urbana e sensação de segurança: um estudo em Campina Grande – PB. **VII Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo**, 2020.

MOURA, F.; CAMBRA, P.; GONÇALVES, A. B. Measuring walkability for distinct pedestrian groups with a participatory assessment method: A case study in Lisbon. **Landscape and Urban Planning**, v. 157, p. 282-296, 2017.

NETO, E. F.; PALACIOS, M. G. L. S. Vitalidade urbana em Jane Jacobs. In: **Seminário Internacional Urbicentros**, Salvador: Urbicentros, 2012.

PADILLO, A. R.; LARRANAGA, A. M.; PASQUAL, F. M. Aplicação de um modelo multicritério difuso para a ponderação das características do ambiente construído que influenciam na caminhabilidade. **XXX Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes**, 2016.

PIAZZA, G. A.; VIEIRA, R. Espacialização do Índice de Caminhabilidade (IC) como ferramenta de planejamento para mobilidade urbana dos bairros Centro e Badenfurt em Blumenau (SC). **Curitiba**, v. 40, p. 23-34, 2017.

ROGERS, R. **Cidades para um pequeno planeta**. 2 ed. Barcelona: Gustavo Gili, 2016.

RODRIGUES, M. S., SANTOS, L. A. O; FONSECA, L. F. S. Acessibilidade urbana: Análise das condições de acesso à pessoa com deficiência e mobilidade reduzida em via pública no centro da Cidade de Gurupi-TO. **Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento**, v. 3, n. 9, p. 81-101, 2020.

RODRIGUES, W. C. **Metodologia científica**. Paracambi: FAETEC/IST, 2007.

RUFINO, G. H. S.; MATSUOKA, J. V.; COSTA, E. S. Avaliação do índice de caminhabilidade urbana no centro de Monte Carmelo - MG. **GETEC**, v. 7, n. 19, p. 40-71, 2018.

SADIN-KHAN, J.; SOLOMONOW, S. Seguindo os passos. In: ANDRADE, V.; LINKE, C. C. **Cidades para pedestres**. Rio de Janeiro: Babilônia Cultura Editorial, 2017. cap 2, p. 19-29.

SANDT, L. et al. **A resident's guide for creating safe and walkable communities**. Washington: FHWA, 2008.

SANTOS, P. R.; ANDURAND, T. T., MAIA M.; MEIRA, L. A influência da segurança pública nos deslocamentos a pé: estudo de caso na região metropolitana do Recife. Conference: **7º Congresso Luso-Brasileiro Para o Planejamento Urbano. Regional, Integrado e Sustentável (PLURIS)**, Maceió, AL, 2020.

VASCONCELLOS, E. A. Andar nas cidades do Brasil. In: ANDRADE, V.; LINKE, C. C. **Cidades para pedestres**. Rio de Janeiro: Babilônia Cultura Editorial, 2017. cap. 4, p. 43-53.

VELOSO, A. L.; FRANÇA, I. S.; NETO, N. F. O pedestre no protagonismo da mobilidade urbana: um breve passeio pelos aspectos teóricos acerca da caminhabilidade. **XXXIV Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET**, 2020.

VERGARA, L. G. L.; MERINO, G. S. A. D.; MERINO, E. A. D.; TISSOT, J. T.; MODESTI, I. B. Usabilidade do espaço público: a percepção ao risco de quedas em usuários idosos no município de Balneário Camboriú / SC. **Revista Projetar Projeto e Percepção do Ambiente**, v. 5, n. 3, 64-78, 2020.

VIEIRA, R.; PACKER, G.Z.; MENESES, R. N. Índice de caminhabilidade de Blumenau em Santa Catarina/Brasil: uma análise do Centro e do bairro Badenfurt. In: **VIII Seminário Internacional de Investigaçõem em Urbanismo**. Balneário Camboriú. Balneário Camboriú: UNIVALI, 2016. p. 1-15.

Anexo 1 - Roteiro semi-estruturado

Você, **nome do entrevistado**, permite que essa entrevista seja gravada?

Esta pesquisa intitulada de Avaliação das condições de caminhabilidade no bairro da Liberdade na cidade de Campina Grande está sendo desenvolvida por Amanda Anselmo de Medeiros, aluna do Curso de Administração da UFCG para fins do Trabalho de Conclusão de Curso, sob orientação da Professora Dra. Ana Cecília Feitosa de Vasconcelos.

O objetivo dessa entrevista é obter o máximo de informações possíveis para que possamos entender o atual cenário da caminhabilidade no bairro da Liberdade, a partir disso, propor ações e projetos de melhoria que possam ser desenvolvidos na unidade territorial.

Idade: _____

Gênero:

- 1 Masculino
 2 Feminino
 3 Prefiro não informar

Escolaridade:

- | | |
|--|---|
| 1 <input type="checkbox"/> Sem Instrução | 6 <input type="checkbox"/> Ensino Superior Incompleto |
| 2 <input type="checkbox"/> Ensino Fundamental Incompleto | 7 <input type="checkbox"/> Ensino Superior Completo |
| 3 <input type="checkbox"/> Ensino Fundamental Completo | 8 <input type="checkbox"/> Pós-Graduação Incompleta |
| 4 <input type="checkbox"/> Ensino Médio Incompleto | 9 <input type="checkbox"/> Pós-Graduação Completa |
| 5 <input type="checkbox"/> Ensino Médio Completo | |

De acordo com o objetivo, com qual frequência você caminha no bairro da Liberdade?

Considerando sua atuação direta no bairro, gostaríamos que saber:

1 - Qual é a sua percepção sobre a infraestrutura/condições das calçadas que você costuma caminhar no bairro? (Calçada)

2 - Qual é a sua percepção sobre a acessibilidade que o bairro possui? Na sua opinião, como as pessoas com deficiência conseguem realizar o seu deslocamento pelas calçadas? (Mobilidade)

- 3** - Como você avalia os pontos de acesso e a frequência do transporte público no bairro? (Mobilidade)
- 4** - Ao caminhar, como você avalia a beleza do bairro? O que costuma prender seu olhar durante o percurso? (Atração)
- 5** - Quais são as suas percepções sobre a segurança para caminhar no bairro durante o dia e a noite? Há uma diferença nos horários? Você se sente mais seguro quando há outras pessoas ou quando se tem a presença de espaços urbanos como praças/parques? (Segurança Pública)
- 6** - Qual é a sua opinião sobre a capacidade de suporte das calçadas? Como você avalia as sinalizações que garantem a segurança do pedestre? (Segurança Viária)
- 7** - Como você avalia a arborização do bairro da Liberdade? O bairro apresenta alguma estrutura que facilite a conversação entre pessoas que frequentam/moram nessa região? (Ambiente)
- 8** - Se estabelecermos um grau de importância para as seguintes dimensões: Calçada, Mobilidade, Atração, Segurança Pública, Segurança Viária e Ambiente. Qual delas você daria o 1º lugar? O 2º lugar? O 3º lugar? 4º lugar? 5º lugar? 6º lugar? (Hierarquização)

Agradeço sua colaboração com a pesquisa, estarei disponível para eventuais esclarecimentos que se fizerem necessários.