



CURSO TÉCNICO EM ADMINISTRAÇÃO

MÁRCIA REGINA FURLAN

MOBILIDADE URBANA

**AURIFLAMA – SP
2022**

MÁRCIA REGINA FURLAN

MOBILIDADE URBANA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado no Curso Técnico em Administração da Etec de Araçatuba – Classe Descentralizada de Auriflama/SP, orientado pela Prof. Esp. Adriana Luiza Pivaro, como requisito parcial para obtenção do título de Técnico em Administração.

**AURIFLAMA – SP
2022**

RESUMO

O presente trabalho, será realizado no município de Aurifloma, situado na região do noroeste do Estado de São Paulo, onde existe a centralização do comércio, característica própria de cidades com baixo volume de habitantes, como por exemplo, farmácias, lanchonetes, quitandas, escritórios e bancos. O presente trabalho trata-se de uma pesquisa qualitativa e também fez uso do método de estudo de caso da cidade de Aurifloma do estado de São Paulo, a pesquisa será por meio de um formulário via internet, onde pretende-se constatar como a mobilidade urbana sem planejamento pode causar problemas na rotina das cidades e quais as soluções de melhorias podem ser propostas e executadas. Tendo como objetivo geral identificar as possibilidades de melhoria na logística de entrada e saída de mercadorias no comércio e garantir mais mobilidade para quem se encontra no local. Com a pesquisa ficou notável que a maior parte das pessoas se encontra insatisfeitas em relação ao estacionamento público disponibilizado no centro da cidade. Foi possível compreender que muitos encontram dificuldade em estacionar seu veículo, independentemente de ser moto ou carro e que por este fato muitos acabam desistindo da compra, ou perdem muito tempo dando várias voltas até finalmente encontrarem um lugar para poder estacionar. Muitos também concordaram com a sugestão de que fosse possível ficar disponível o estacionamento apenas para clientes de algum comércio do local, pois assim seria possível encontrar vagas para estacionar com maior facilidade, proporcionando maior comodidade, além de agilizar o tempo.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade, acessibilidade, logística, comércio e consumidor

ABSTRACT

The present work will be carried out in the municipality of Aurifloma, located in the northwest region of the State of São Paulo, where there is a centralization of commerce, characteristic of cities with low volume of inhabitants, such as pharmacies, snack bars, greengrocers, offices and banks. The present work is qualitative research and also made use of the case study method of the city of Aurifloma in the state of São Paulo, through a form via the internet, where it is intended to verify how urban mobility causes problems in the routine of cities and how planning solutions can be proposed and without which solutions. With the general objective to identify possibilities of improvement in the inbound and outbound logistics of goods in the commerce and more mobility for those who are in the place. With the research it was notable that most people are dissatisfied with the public parking available in the city center. It was understandable that many places find it difficult to park their vehicle, regardless of whether it is a motorcycle or a car, and that, in the end, many end up giving up on the purchase, or waste a lot of time giving several people to find one again to be able to park. With a parking suggestion that would make it possible for customers to be closer to the location, as it would be possible to find parking spaces to provide the greatest ease, also provide greater convenience, in addition to speeding up time.

KEYWORDS: Mobility, accessibility, logistics, trade and consumer

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Calçada regular	14
Figura 2 - Primeira pergunta.....	16
Figura 3 - Segunda pergunta.....	17
Figura 4 - Terceira pergunta.....	17
Figura 5 - Mapa de Auriflama.....	19

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	7
2. METODOLOGIA.....	9
3. REFERENCIAL TEORICO	10
3.1 Mobilidade Urbana Sustentável	10
3.2 Mobilidade Urbana e Acessibilidade	11
3.3 Importância das Ruas e Calçadas	12
3.3.1 Estrutura e organização das calçadas.....	13
3.4 Estacionamento	14
4. RESULTADOS E DISCUSSÃO	16
5. CONCLUSÃO	19
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	20

1. INTRODUÇÃO

O padrão de mobilidade no Brasil, com o passar dos anos vem sofrendo por grandes mudanças desde o século anterior, espelho especialmente do intenso e rápido processo de urbanização e desenvolvimento tumultuado das cidades, devendo acrescentar também a quantidade de uso cada vez mais intenso do transporte motorizado privado pela população (IPEA, 2010).

O aumento do transporte individual motorizado e conseqüente redução das viagens do transporte público vêm contribuindo para a deterioração das condições de mobilidade da população dos grandes centros urbanos, principalmente em função do crescimento dos acidentes de trânsito com vítimas, dos congestionamentos urbanos e também dos poluentes veiculares (CARVALHO; PEREIRA, 2011, s.p.).

Compreende-se que essa situação de desordem na mobilidade urbana continuara por um tempo, devido que a crescente venda de veículos tanto pra uso privado ou comercial só aumenta. Porém, os governantes, estão sendo cada vez mais cobrados para que eles pensem em um método efetivo que seja capaz de prover melhorias para as condições de mobilidade urbana.

A mobilidade pode ser atribuída a pessoas ou a bens e, quando este movimento corresponde ao ato de percorrer determinados percursos ou caminhos dentro do espaço físico da cidade, estamos falando de mobilidade urbana. O conceito é mais amplo que as condições existentes de circulação e utilização dos meios de transporte, pois compreende a forma como as pessoas se relacionam com seus espaços públicos, estabelecida pela disposição espacial das muitas atividades urbanas, assim como os suportes e meios empregados para seus deslocamentos (ENAP, 2020, p. 6).

Existem dois tipos de deslocamento, podendo ser os não-motorizados que é quando faz uso de esforço direto para se locomover, como por exemplo andar de bicicleta, a pé, entre outros. E os motorizados que faz uso de alguma fonte de energia, como eletricidade, combustíveis etc. Sendo válido destacar que a mobilidade urbana também introduz os conceitos de acessibilidade, sustentabilidade e inclusão, ou seja, não reduz apenas a soluções técnicas para os diferentes tipos de deslocamento (ENAP, 2020).

Uma dificuldade muito comum quando se trata de mobilidade dos motorizados comerciais e encontrada praticamente em todo lugar, é questão de encontrar uma vaga de estacionamento nas vias de fácil acesso, para que assim seja

possível fazer a descarga do material sem gerar um tumulto no trânsito ali no local. Diante do que foi exposto este estudo tem como questão problema: “ Como melhorar a logística de entrada e saída de mercadorias no comércio, para que deste modo seja possível garantir um trânsito mais acessível a todos?”.

O presente trabalho trata-se de uma pesquisa qualitativa e também fez uso do método de estudo de caso da cidade de Auriflora do estado de São Paulo, tendo como objetivo geral identificar as possibilidades de melhoria na logística de entrada e saída de mercadorias no comércio e garantir mais mobilidade para quem se encontra no local. E como objetivo específico identificar e analisar as dificuldades encontradas por ambos para o acesso as ruas centrais, onde estão localizadas a maioria das lojas, através de uma pesquisa realizada aos consumidores e proprietários de comércio local e analisar a acessibilidade e possíveis dificuldades para um atendimento de qualidade, que não sobrecarregue as ruas centrais e permita acomodar os visitantes de maneira segura.

2. METODOLOGIA

Esta pesquisa caracteriza-se como qualitativa e segundo Dalfovo (2008, p.06),

A pesquisa qualitativa, por sua vez, descreve a complexidade de determinado problema, sendo necessário compreender e classificar os processos dinâmicos vividos nos grupos, contribuir no processo de mudança, possibilitando o entendimento das mais variadas particularidades dos indivíduos (DALFOVO, 2008, p. 06).

Segundo Minayo (2009), a pesquisa qualitativa lida com o universo das doutrinas, definições, dos anseios, causas, estimas e das atitudes cumpridas pelo sujeito, onde esse grupo de fenômenos é compreendido como parte da realidade social, já que o ser humano se distingue por operar e pensar e explicar suas ações de acordo com a realidade acostumar-se com seus semelhantes.

Será empregado como método deste trabalho o estudo de caso, que de acordo Ventura (2007, p. 385),

Como qualquer pesquisa, o estudo de caso é geralmente organizado em torno de um pequeno número de questões que se referem ao como e ao porquê da investigação. É provável que questões como essas estimulem também o uso de experimentos e pesquisas históricas (VENTURA, 2007, p. 385).

O método de pesquisa escolhido para este trabalho foi o estudo de caso. Que segundo (GIL, 2002, p. 54), “[...] é encarado como o delineamento mais adequado para a investigação de um fenômeno contemporâneo dentro de seu contexto real, onde os limites entre o fenômeno e o contexto não são claramente percebidos”.

Os procedimentos para a realização desta pesquisa foi inicialmente a realização de uma pesquisa bibliográfica sobre o conteúdo abordado e também foi realizada uma coleta de dados sobre a acessibilidade da cidade Auriflora do estado de São Paulo. A pesquisa teve como participantes alguns dos consumidores e proprietários do comércio ali existente podendo assim identificar e analisar quais são as dificuldades encontradas por eles. A escolha das questões formuladas para a pesquisa, foram elaboradas pela pesquisadora da pesquisa e o questionário foi disponibilizado por meio do Google Doc.

3. REFERENCIAL TEORICO

3.1 MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

Segundo Costa (2003), o quesito urbano é a questão principal para a promoção do incremento sustentável, entretanto, impossibilidades e dúvidas são recorrentes quando o argumento é a influência com o desígnio de volver a cidade sustentável. Não existindo uma única aceção para sustentabilidade urbana, todo município irá alargar seu próprio julgamento, proveniente de suas condições econômicas, sociais, ambientais e de seus habitantes, entretanto, qualquer que seja o conceito, é forçoso alargar estratégias para sua prática no nível das cidades.

De acordo com Miranda (2010, p.6),

A palavra sustentabilidade está em alta na atualidade, é considerada um conceito que coloca as pessoas a pensarem sobre suas ações com o meio ambiente e o consumo. Esse termo, no entanto, vem sendo discutido há muito tempo, em 1987 a Comissão Mundial de meio Ambiente e Desenvolvimento através de seu Relatório de Meio Ambiente, deliberou o desenvolvimento sustentável como “aquele que atende às necessidades da geração atual sem pôr em risco a capacidade das gerações futuras de atender às suas próprias necessidades”. Com essa definição é possível entender a necessidade sobre o controle e emissão de gases, uma questão que é de interesse global e uma ação possível é adotar a mobilidade urbana sustentável (MIRANDA, 2010, p.6).

Costa (2005) destaca que o conceito de mobilidade vem sendo arquitetado sobre a junção e aderência de políticas responsáveis pelo transporte, acessibilidade, circulação e trânsito ao lado com a política de incremento urbano. Esse resultado é alicerce para cultivar diretrizes de uma política-síntese, que tem como desígnio primordial acomodar-se o acesso total e público ao ambiente urbano, com segurança e inclusão social.

Atualmente a busca pela mobilidade urbana sustentável constitui em um dos interesses bases dos órgãos públicos, devido a insustentabilidade proveniente dos sistemas de transporte e uso do solo, que causam o espalhamento urbano, poluição, alto consumo de recursos não renováveis, congestionamentos e o alto número de mortos em acidentes de trânsito. Com isso o planejamento urbano tem se tornado cada vez mais complexo, ressaltando a importância de instrumentos de apoio para que os objetivos mundiais de sustentabilidade sejam atingidos (LOPES, 2010 p.2).

O transporte urbano é estimado sustentável quando admite o acesso às necessidades básicas das pessoas, em conjunto com a saúde da população e a preocupação com a estabilização do ecossistema, precisando haver valores

admissíveis e redução de emissões de escórias e poluentes para o meio ambiente. Os acréscimos da frota veicular, especialmente dos automóveis, requerem adulterações na intervenção e gestão do sistema viário, contribuindo para que exista energização dos impactos ambientais nos centros urbanos (ALVES; JUNIOR, 2007).

Para a promoção da mobilidade urbana, segundo Oliveira *et al.*, (2005), necessita-se de uma solenidade no transporte público coletivo e não no transporte privado, resultando em inclusão social e racionabilidade de aquisições públicas, por conseguinte minimizando os incisos alegados antes, engarrafamentos, poluição e acidentes.

A base de transporte e aparelhamentos de circulação e distribuição improvisam da mobilidade urbana um artifício terminante no desenvolvimento de uma cidade. Cidades que agregam políticas amparáveis de mobilidade abonam mais dinamismo nas funções urbanas, uma melhor circulação que estima o ambiente público (OLIVEIRA *et al.*, 2005).

Se as pessoas que planejam as cidades dessem mais atenção à movimentação dos pedestres e ciclistas, de acordo com Gehl (2010), promoveria ao indivíduo trocar o veículo particular para se volver usuário dos novos meios de transporte sustentável. Quanto mais as pessoas caminhar e pedalar, maior a distância cursada a pé ou de bicicleta, maior constituirá os acrescentamentos para com a qualidade de vida, da cidade e do meio ambiente.

Para Santos (2009) o significado de mobilidade centrado nas pessoas que se locomovem a pé é o ponto principal a se ponderar em uma política de desenvolvimento urbano que permaneça em procura de cidades justas, para todos, acatando a liberdade de ir e vir autorizando contentamento individual e coletivo em chegar ao destino almejado, as precisões e aos prazeres habituais.

3.2 MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE

Ao estuar mobilidade urbana com o foco em pedestres, é necessário focar mais nas pessoas que possuem deficiência ou que de alguma forma possuem uma menor mobilidade, e por conta de suas particularidades necessitam de uma melhor infraestrutura urbana planejada com o objetivo de proporcionar mais segurança e independência para as pessoas.

Ou seja, para a mobilidade urbana ser considerada mais acessível e também inclusiva, necessita abranger a necessidade de todos que ali frequentam,

proporcionando mais segurança e autonomia, independentemente do tipo de deslocamento que esteja fazendo uso, atendendo assim o direito de ir e vir de toda a população (ENAP, 2020).

As formas como as vias urbanas se configuram estão em constante evolução. Temos atualmente os conceitos de ruas completas e ruas compartilhadas, as quais de uma forma geral contêm: faixas para rolamento, passeios para pedestres, ciclovias e ciclofaixas. As ruas completas buscam equilibrar os diferentes fluxos e dar qualidade aos modais coletivos e ativos (ônibus, bicicletas) para que a dependência dos modais motorizados individuais seja atenuada. Já nas ruas compartilhadas as faixas são utilizadas por vários modais de forma coletiva, e são configurações mais contemporâneas de nossos conhecidos calçadões. Ambos os modelos devem necessariamente possuir acessibilidade espacial para todos seus usuários, independentemente do seu modal de deslocamento. (ENAP, 2020, p. 8)

Ou seja, a mobilidade urbana está conexa com a acessibilidade, oferecida de acordo com a infraestrutura apropriada das calçadas e das ruas.

3.3 IMPORTÂNCIA DAS RUAS E CALÇADAS

Muitas vezes as ruas e as calçadas não recebem a devida importância, claramente são locais que oferecem passagem, tanto de trânsito quanto aos pedestres, porém não se limita a apenas isso.

Não se trata simplesmente de um lugar de passagem e circulação [...]. A rua? É o lugar (topia) do encontro, sem o qual não existem outros encontros possíveis nos lugares determinados (cafés, teatros, salas diversas). Esses lugares privilegiados animam a rua e são favorecidos por sua animação, ou então não existem. Na rua, teatro espontâneo, torno-me espetáculo e espectador, às vezes ator. Nela efetua-se o movimento, a mistura, sem os quais não há vida urbana, mas separação, segregação estipulada e imobilizada (LEFEBVRE, 1999, p. 259)

As ruas são as responsáveis pelo atrelamento das localidades na cidade, e é através delas que as pessoas caminham e conseguem chegar em múltiplos lugares. São elas, em conjunto com as calçadas, que oferecem vida nas cidades. Sendo assim, justifica-se que

As ruas das cidades servem a vários fins além de comportar veículos; e as calçadas - a parte das ruas que cabe aos pedestres - servem a muitos fins além de abrigar pedestres. Esses usos estão relacionados, à circulação, mas não são sinônimos dela, e cada um é, em sim, tão fundamental quanto à circulação para o funcionamento adequado das cidades (JACOBS, 2011, p. 29).

As ruas e as calçadas são meios para a circulação, e podem desenvolver

outras colocações na cidade, especialmente para os indivíduos que ali se encontram. Deste modo,

a calçada só significa alguma coisa junto com os edifícios e os outros usos limítrofes a ela ou as calçadas próximas. Pode-se dizer o mesmo das ruas, no sentido de servirem a outros fins, além de suportar o trânsito sobre rodas em seu leito. As ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais (JACOBS, 2011, p. 29).

As ruas e as calçadas são os organismos mais importantes, em relação a mobilidade da cidade porque é através delas as pessoas se relacionam ou se deparam propositalmente ou casualmente, partilham vivências sendo elas breves ou duradouras. Esses dois itens urbanos comumente não são entendidos e não recebem a relevância que lhes cabe, as ruas e as calçadas são espaços públicos que oferecem mais do que apenas a qualidade de vida as pessoas, colaboram também para a qualidade das cidades (JACOBS, 2011).

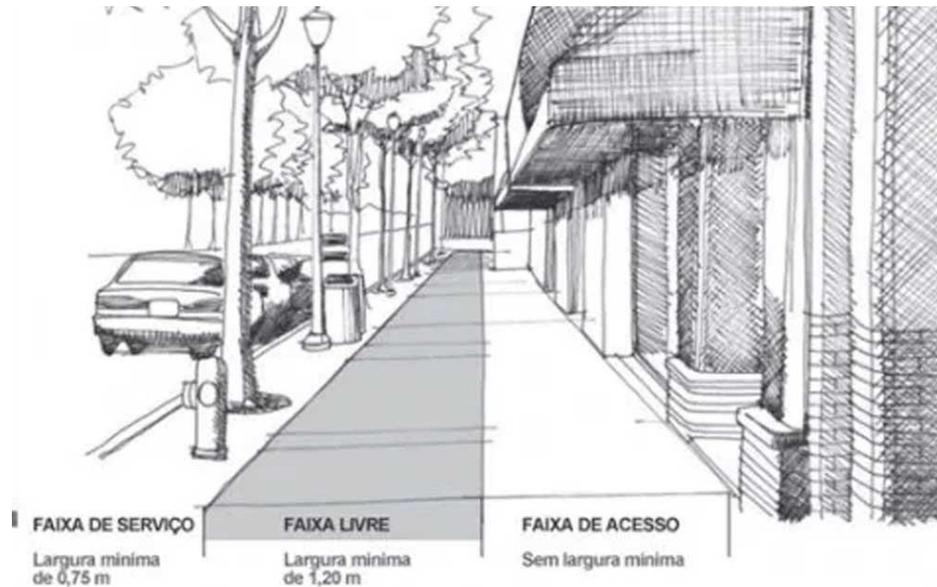
3.3.1 Estrutura e organização das calçadas

De acordo (TORRES, 2006, p. 10): “calçada parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos e sim destinada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins”.

A calçada tem três seções e cada uma delas desempenha uma função assinalada dentro do arranjo urbano:

i) a faixa livre refere-se à faixa da calçada destinada à livre circulação de pedestres, desobstruída de mobiliário e equipamentos urbanos e demais obstáculos permanentes ou temporários; ii) a faixa de acesso é destinada ao acesso às edificações, localizada entre o alinhamento das edificações e a faixa livre, desde que não interfira nesta última. Existentes somente em calçadas mais largas e iii) a faixa de serviço ou mobiliário urbano faixa localizada entre a faixa livre e a pista de rolamento, destinada a implantação do mobiliário urbano e demais elementos autorizados pelo poder público (TORRES, 2006, p.10).

Figura 1 - Calçada regular



Fonte: Google Imagens, 2022.

As normas da ABNT constituem que os calçamentos das calçadas precisam ter superfície regular, firme e antiderrapante sob toda calçada, para que não cause tremor na terra, em carrinhos de bebê, cadeira de rodas, entre outros. Podendo ser aceita inclinação transversal da superfície de até 3% para pisos externos e inclinação predisposição máxima de 5%. E é válido ressaltar que se aconselha prevenir o uso de padronagem na superfície do piso que possa acarretar algum tipo de insegurança (ABNT, 2004).

3.4 ESTACIONAMENTO

Em todos os campos de estacionamento de veículos, centradas em vias ou em ambientes públicos e grupais, precisarão ser abrigadas vagas adjuntas dos acessos de circulação de pedestres, corretamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoas com deficiência ou com menos mobilidade. Outras limitações que improvisam parte do anexo de obras para os estacionamentos carecerão ser lembrados:

- Deve-se observar a declividade e o material utilizado do piso adjacente, no qual a pessoa em cadeira de rodas irá se locomover até a edificação ou equipamento público;
- deverá ser executada a ROTA ACESSÍVEL entre o estacionamento e a entrada da edificação que abriga este estacionamento.
- De acordo com o Decreto Federal nº 5.296/2004: nos estacionamentos externos ou internos das edificações de uso público ou de uso coletivo, ou naqueles localizados nas vias públicas, serão reservados, pelo menos, dois

por cento, com no mínimo uma vaga, para veículos que transportem pessoa com deficiência física ou visual. As vagas devem ser em locais próximos à entrada principal, de fácil acesso à circulação de pedestres, com especificações técnicas de desenho e traçado conforme o estabelecido nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT (BRASIL, 2004).

As vagas nas vias públicas precisam ser regulamentadas em áreas onde o estacionamento é aceito, de acordo os discernimentos do órgão de trânsito com competência em relação a via, considerado o Código de Trânsito Brasileiro. Segundo a Norma Brasileira ABNT NBR 9050/2004, as vagas para estacionamento de veículos que transportem ou sejam transportados por pessoas com deficiência carecem:

- a) Ter sinalização horizontal e largura mínima de 2,50m; b) Contar com um espaço adicional de circulação com no mínimo 1,20m de largura. Esse espaço pode ser compartilhado por duas vagas; c) Ter sinalização vertical; d) Quando afastadas da faixa de travessia de pedestres, estar associadas à rampa de acesso à calçada localizada junto ao espaço adicional citado no item b; e) Estar vinculadas à rota acessível que as interligue aos pólos de atração; f) Estar localizadas de forma a evitar a circulação entre veículos; g) O número de vagas reservadas para deficientes é de pelo menos 1 vaga para estacionamentos com capacidade entre 10 e 100 vagas e um por cento do total de vagas acima de 100 vagas, considerando o arredondamento sempre para o número interior maior (BRASIL, 2004).

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Como já citado anteriormente, o presente trabalho trata-se de um estudo de caso realizado na cidade de Auriflama no estado de São Paulo. Esta cidade é uma cidade pequena, possuindo em média 14.202 de acordo os dados disponibilizados pela IBGE (2010).

Foi realizada uma pesquisa, tendo os cidadãos da cidade como participantes da pesquisa, para que eles respondessem um questionário disponibilizado através do Google Doc, três questões, sendo elas :

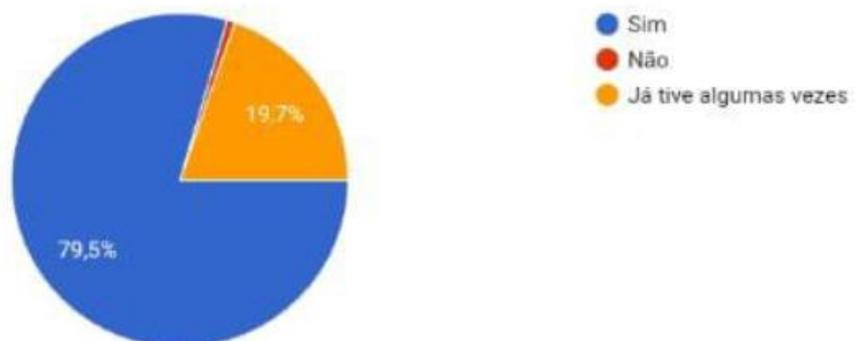
- Você tem dificuldades em estacionar seu veículo (carro ou moto) no centro de Auriflama – SP?
- Como resolve este problema?
- Caso as vagas do centro da cidade ficassem disponíveis para os clientes você...?

Em média 132 pessoas responderam ao questionário. Na primeira pergunta em 79,5% das respostas foram que sim, que a maioria das pessoas possui dificuldade para estacionar, 19,7% algumas vezes e o restante não possui dificuldade.

Figura 2 - Primeira pergunta

Você tem dificuldades em estacionar seu veículo (carro ou moto) no centro de Auriflama-SP?

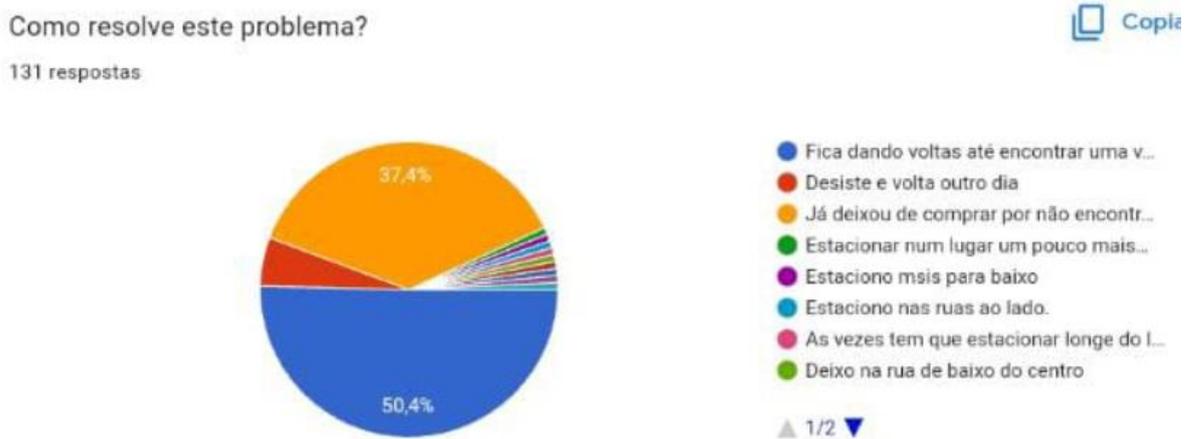
132 respostas



Fonte: Autoria do autor, 2022.

Na segunda questão, a maioria das pessoas equivalente a 50,4% responderam que fica dando voltar até encontrar uma vaga para poder estacionar, 37,4 % responderam que já deixou de comprar por não encontrar uma vaga e o restante do percentual ficou dividido entre pessoas que citaram que desiste e volta outro dia, estaciona em um local mais longe ou nas ruas ao lado, entre outros.

Figura 3 - Segunda pergunta



Fonte: Aatoria do autor, 2022

Na terceira questão, a maioria das pessoas equivalente a 77,3 % responderam que apoiaria que as vagas do centro da cidade deveriam ficar disponíveis para os clientes dos comércios que ali se encontram, 20,5 % respondeu que sempre apoiou que ficasse disponível e apenas o restante, que no caso seria a minoria, marcou que não apoiaria.

Figura 4 - Terceira pergunta



Fonte: Aatoria do autor, 2022.

Com a pesquisa ficou notável que a maior parte das pessoas se encontra insatisfeitas em relação ao estacionamento público disponibilizado no centro da cidade. Foi possível compreender que muitos encontram dificuldade em estacionar seu veículo, independentemente de ser moto ou carro e que por este fato muitos acabam desistindo da compra, ou perdem muito tempo dando várias voltas até finalmente encontrarem um lugar pra poder estacionar.

Muitos também concordaram com a sugestão de que fosse possível ficar disponível o estacionamento apenas para as pessoas que fossem clientes de algum comércio encontrado ali naquela rua, afinal, ao menos assim seria possível encontrar vagas para estacionar com maior facilidade, proporcionando maior comodidade além de agilizar o tempo, por conta que não seria mais necessário ficar tanto tempo dando voltas na expectativa de encontrar uma vaga, estacionar mais longe ou em outra rua ou até mesmo desisti da compra e voltar no dia posterior para fazer uma nova tentativa.

Figura 5 - Mapa de Auriflama



Fonte Google maps, 2022

Como solução do problema, acredita-se que seria uma opção os motoristas assumirem a responsabilidade de utilizar as vagas com responsabilidade e solidariedade e abrir estacionamento de 45 graus nas ruas Alfredo Dainezzi e José Matarézio, entre as ruas João Pacheco de Lima e Feliciano Sales Cunha, acredito que abriria em média 50 vagas. Hoje é o suficiente.

5. CONCLUSÃO

O presente trabalho tratou-se de uma pesquisa qualitativa e fez uso do método de estudo de caso da cidade de Auriflamma do estado de São Paulo, tendo como objetivo geral identificar as possibilidades de melhoria na logística de entrada e saída de mercadorias no comércio e garantir mais mobilidade para quem se encontra no local.

Com este estudo foi possível compreender que a infraestrutura tanto das ruas quanto das calçadas, influenciam na acessibilidade e na mobilidade urbana, principalmente quando se trata da acessibilidade e mobilidade das pessoas com deficiência e menor mobilidade.

Com a pesquisa realizada com os cidadãos da cidade, notou-se que boa parte da população está insatisfeita com a questão do estacionamento público da cidade, mostrando assim neste quesito, não encontra-se organização e nem uma mobilidade mais estruturada no município, e como solução muitos votaram na pesquisa que acreditam que caso o estacionamento público das ruas fosse voltado apenas para as os pessoas que querem frequentar a loja que ali se encontram, ou seja clientes, que melhoraria muito a questão de vaga de estacionamento no local e conseqüentemente melhoraria também a acessibilidade e a mobilidade urbana no local.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, P., JUNIOR, A. A. R. **Mobilidade e acessibilidade urbanas sustentáveis: A gestão da mobilidade no Brasil.** Artigo – Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana, São Carlos, 2007.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **Norma Brasileira (ABNT NBR 9050:2004).** Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. 2004.

BRASIL. **Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004.** Regulamenta as Leis nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

CARVALHO, C. H. R.; PEREIRA, R. H. M. **Efeitos da variação da tarifa e da renda da população sobre a demanda de transporte público coletivo urbano no Brasil.** Brasília: Ipea, 2011.

COSTA, M. S. **Mobilidade urbana sustentável: Um estudo comparativo e as bases de um sistema de gestão para Brasil e Portugal.** 2003. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil – Transportes) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos.

DALFOVO, M. S.; LANA, R. A.; SILVEIRA, A. **Métodos quantitativos e qualitativos: um resgate teórico.** Revista Interdisciplinar Científica Aplicada, v.2, n.4, p.01- 13, Sem II. ISSN 1980-7031. Blumenau-SC, 2008.

ENAP. Fundação Escola Nacional de Administração Pública. **Mobilidade Urbana e Acessibilidade.** Mod 2. Brasília – DF. 2020.

GEHL, J. **Cidades para pessoas.** São Paulo: Editora Perspectiva, 2013.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4. ed. - São Paulo: Atlas, 2002.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Mobilidade urbana no Brasil. In: _____. **Infraestrutura social e urbana no Brasil: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas.** Brasília: Ipea. 2010a. p. 549-592.

LOPES, S. B. **Uma ferramenta para planejamento da mobilidade sustentável com base em modelo de uso do solo e transporte.** Dissertação (Mestrado em Ciências, Programa de Pós-graduação em Engenharia de Transportes) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos. 2010.

MINAYO, M. C. S. **O desafio da pesquisa social.** DESLANDES, S. F.; GOMES, R.; MINAYO, M. C. S. (Org.). Pesquisa social: teoria, método e criatividade. 28. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009. p. 9-29.

MIRANDA, H. F. **Mobilidade urbana sustentável e o caso de Curitiba.** Dissertação

(Mestrado em Ciências, Programa de Pós-graduação em Engenharia de Transportes)
– Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos. 2010.

OLIVEIRA, F. L. et al., **Mobilidade e Política Urbana**: Subsídios para uma Gestão Integrada. Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2005.

OLIVEIRA, M. F. S., OLIVEIRA, O. J. R., OLIVEIRA, J. F. S. **Mobilidade Urbana e Sustentabilidade**. In: V Encontro Nacional da Anppas, 2010, Florianópolis.

SANTOS, O, B. **Indicadores de Mobilidade Urbana** – Uma Avaliação de Sustentabilidade em Áreas de Salvador – Bahia. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal da Bahia, Escola Politécnica, 2009.

TORRES, F. P. T. **Cartilha de Acessibilidade Urbana – CREA**. 2006.

VENTURA, M. M. **O Estudo de Caso como Modalidade de Pesquisa**. Rev. SOCERJ. 2007;20(5):383-386 setembro/outubro. Pedagogia Médica. Universidade Estácio de Sá – Rio de Janeiro, 2007.