



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA - CAMPUS I
CENTRO DE EDUCAÇÃO – CEDUC
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
CURSO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA**

DINERIA TALVANIA DE OLIVEIRA

**UMA ANÁLISE DAS DIFICULDADES ENFRENTADAS PELOS ESTUDANTES
DA UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA PARA UTILIZAÇÃO DO
TRANSPORTE COLETIVO DA LINHA 333 EM CAMPINA GRANDE-PB.**

**CAMPINA GRANDE-PB
2019**

DINERIA TALVANIA DE OLIVEIRA

**UMA ANÁLISE DAS DIFICULDADES ENFRENTADAS PELOS ESTUDANTES
DA UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA PARA UTILIZAÇÃO DO
TRANSPORTE COLETIVO DA LINHA 333 EM CAMPINA GRANDE-PB.**

Artigo de Conclusão de Curso apresentado ao Programa de Graduação em Geografia da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito à obtenção do título de Licenciada em Geografia.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Maria Jackeline Feitosa Carvalho.

**CAMPINA GRANDE-PB
2019**

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

O48a Oliveira, Dinéria Talvania de.
Uma análise das dificuldades enfrentadas pelos estudantes da universidade estadual da paraíba para utilização do transporte coletivo da linha 333 em Campina Grande-PB [manuscrito] / Dinéria Talvania de Oliveira. - 2018.
30 p. : il. colorido.
Digitado.
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Educação, 2019.
"Orientação : Prof. Dr. Maria Jackeline Feitosa Carvalho, Coordenação do Curso de Geografia - CEDUC."
1. Transporte coletivo. 2. Acessibilidade. 3. Mobilidade urbana. I. Título

21. ed. CDD 388.4

DINERIA TALVANIA DE OLIVEIRA

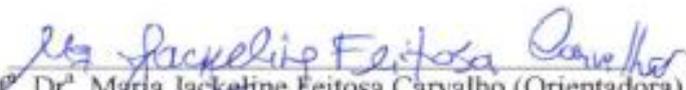
**UMA ANÁLISE DAS DIFICULDADES ENFRENTADAS PELOS ESTUDANTES
DA UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA PARA UTILIZAÇÃO DO
TRANSPORTE COLETIVO DA LINHA 333 EM CAMPINA GRANDE-PB.**

Artigo de Conclusão de Curso apresentado ao Programa de Graduação em Geografia da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito à obtenção do título de Licenciada em Geografia.

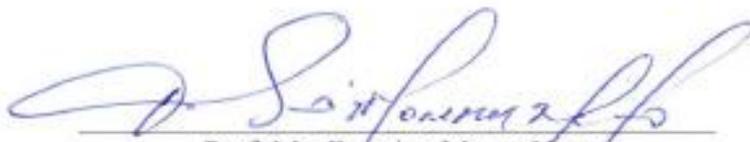
Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Maria Jackeline Feitosa Carvalho.

Aprovada em: 29/03/2018.

BANCA EXAMINADORA


Prof. Dr.ª Maria Jackeline Feitosa Carvalho (Orientadora)
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)


Prof. Dr. Antônio Albuquerque da Costa
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)


Prof. Ms. Faustino Moura Neto
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

Aos meus pais, pela dedicação,
companheirismo e amizade, DEDICO.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, agradecer a Deus pela oportunidade de aprendizagem adquirida ao longo desses anos. Bem como, pela força que me deu para que, apesar de todas as dificuldades nunca ter desanimado nessa longa caminhada.

Aos meus pais Antônio Nilson de Oliveira e Maria Vandeci de Oliveira por todo carinho, dedicação e incentivo que me deram desde o início da minha vida acadêmica, dando-me oportunidade de estudo que os mesmos nunca tiveram.

Ao meu tio e sua esposa por terem me acolhido durante todo período incentivando-me, obrigado pela amizade e carinho.

A todos os meus amigos que sempre estiveram ao meu lado em todo decorrer do curso, são pessoas que levarei para toda vida.

A todos os professores que passaram por minha vida acadêmica na Universidade Estadual da Paraíba, em especial à Professora Maria Jackeline Feitosa Carvalho, por todo carinho e dedicação. Aos professores Faustino Moura Neto e Antônio Albuquerque da Costa, que participaram da banca, pela leitura e colaboração no trabalho.

Por fim gostaria de agradecer a UEPB de uma forma geral, a todos os funcionários, por participarem de uma fase tão importante em minha vida, que me deixou boas experiências e vivências que sempre serão lembradas.

LISTA DE FIGURA

Figura 1 - Localização Da Cidade De Campina Grande-PB.....	18
Figura 2 - Mapa Do Itinerário Da Linha De Ônibus 333 - Tic- UEPB.....	19

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1 - Área Externa Terminal De Integração	18
Imagem 2 - Área Interna Terminal De Integração	20
Imagem 3 - Acesso Dos Usuários Ao Ônibus 333	21

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Percentual De Avaliação Do Serviço De Transporte Coletivo	18
Gráfico 2 - Dificuldade Ao Utilizar A Linha 333	24

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	10
2. ESPAÇO GEOGRÁFICO E ESPAÇO URBANO	13
3. CIDADE E MOBILIDADE URBANA	15
4. CAMPINA GRANDE EM SUA MOBILIDADE URBANA.	17
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	26
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	28
APÊNDICES	30

UMA ANÁLISE DAS DIFICULDADES ENFRENTADAS PELOS ESTUDANTES DA UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA PARA UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO DA LINHA 333 EM CAMPINA GRANDE-PB.

Dinéria Talvania de Oliveira
Universidade Estadual da Paraíba
E-mail: talvaniaOliveira123@gmail.com

RESUMO

O presente artigo objetivo analisar como os estudantes usuários que utilizam o transporte coletivo da linha 333, que realiza o percurso Centro-Universidade Estadual da Paraíba, avaliam o serviço ofertado e quais as melhorias o transporte coletivo necessita. Quanto à Metodologia, trabalhamos com a pesquisa de campo, a técnica da Entrevista Semidiretivas com a aplicação de questionários. Como nas demais cidades brasileiras de médio à grande porte, em Campina Grande se observa diariamente dificuldades enfrentadas pelos moradores em relação à mobilidade urbana, principalmente nos horários de pico. Além dessa problemática o artigo realiza uma reflexão a partir do conceito de espaço geográfico, espaço urbano, e as dificuldades enfrentadas por estudantes da UEPB que fazem usos do transporte coletivo na linha 333.

Palavras-Chave: transporte coletivo, acessibilidade, mobilidade urbana.

ANALYSIS OF THE DIFFICULTIES FACED BY STUDENTS OF THE STATE UNIVERSITY OF Paraíba FOR THE USE OF COLLECTIVE TRANSPORT OF LINE 333 IN CAMPINA GRANDE-PB.

ABSTRACT

This article aims to analyze how the students who use the public transport of line 333, which performs the Paraíba State Center-University route, evaluate the service offered and what improvements the public transport needs. As for the Methodology, we worked with field research, the technique of the Semi-Directional Interview with the application of questionnaires. As in the other medium to large Brazilian cities, in Campina Grande there are daily difficulties faced by residents in relation to urban mobility, especially at peak hours. In addition to this problematic, the article reflects on the concept of geographic space, urban space, and the difficulties faced by UEPB students who make use of public transport on line 333.

Keywords: collective transportation, accessibility, urban mobility.

1. INTRODUÇÃO

O Brasil é um país predominantemente urbano, de acordo com o Censo Demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2010, 84% da população brasileira vive na zona urbana, conseqüentemente aumenta as cidades e seus problemas também, como por exemplo, podemos observar as dificuldades que os habitantes de cidades de médio à grande porte enfrentam com relação ao transporte público, segurança, entre outros fatores.

O artigo faz UMA ANÁLISE DAS DIFICULDADES ENFRENTADAS PELOS ESTUDANTES DA UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA PARA UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO DA LINHA 333 EM CAMPINA GRANDE-PB. A partir dos fluxos urbanos, diagnosticados através de entrevistas com os usuários, algo possui elevada importância ao encabeçar um meio de mobilidade urbana de extrema importância pois atende toda a população, em especial, nosso locus de pesquisa, os estudantes da Universidade Estadual da Paraíba, pois é o único da região.

Comumente as cidades são vistas como um espaço de concentração de oportunidades de satisfação, que varia desde necessidades básicas como moradia, saúde ou emprego, como também cultura e educação. É notório que algumas cidades, localizadas principalmente no interior, não possuem estrutura adequada para suprir as necessidades dos seus habitantes, então estes se deslocam para cidades vizinhas e de porte maior. Muitas vezes esses serviços estão relacionados a melhores condições de educação, trabalho ou atendimento médico.

Dentro desse crescimento populacional e a expansão das cidades, surgem as dificuldades principalmente no setor de mobilidade urbana, pois com o aumento da população também vem o aumento da frota de veículos, muitas pessoas fazem uso do transporte público, este por sua vez, necessita de diversas melhorias, para que seus usuários tenham um serviço de qualidade.

Visto as dificuldades enfrentadas pelos moradores de Campina Grande- Paraíba para utilização do transporte público esse estudo busca analisar o transporte coletivo oferecido pela linha 333 e como seus usuários avaliam se necessita de alguma melhoria no setor, entre outros fatores. Como nas demais cidades brasileiras de médio à grande porte, em Campina Grande se observa diariamente dificuldades enfrentadas pelos moradores em relação à mobilidade urbana, principalmente nos horários de pico.

Algumas metas, tais como: adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de acessibilidade universal; garantia de cobertura espacial e

temporal para atendimento aos usuários de transporte público, na qual foram traçados com o intuito de melhorar a qualidade do serviço na cidade, a saber: Promover a melhoria da mobilidade urbana; estruturar o sistema viário, priorizando o uso de vias pelo transporte público de passageiros; promover a melhoria do tráfego, pelo aperfeiçoamento das atividades de fiscalização, operação, educação e engenharia do tráfego; priorizar a acessibilidade cidadã (pedestres, ciclistas, pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida) sobre o transporte coletivo. O Plano de Mobilidade - PLAMOB/CG foi instituído através da Lei Federal nº 12.587/2012, o Plano prioriza a fluidez do tráfego e, em especial, o transporte coletivo, com o uso de faixas e vias exclusivas para os ônibus onde se torne necessário, de forma a reduzir os tempos de viagens de toda a população e a poluição ambiental.

O PlanMob/CG foi desenvolvido pela Autarquia Municipal de Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos-STTP. Seu principal objetivo é estabelecer políticas, diretrizes e planos de ações, para os próximos 20 anos, com revisões periódicas com prazos não superiores há 10 anos, relativos a mobilidade urbana por meio da inclusão social, cidadania, aperfeiçoamento de processos e regulações de gestão institucional, assim como, por ações integradas com o desenvolvimento urbano e meio ambiente.

Melhorar as condições de transporte público nos centros urbanos tem como consequências favoráveis, a melhoria da qualidade de vida da população residente na cidade e redução das desigualdades sociais. Porém, essa melhoria só será possível se o poder público passar a ver o transporte coletivo como prioridade. Desse modo é essencial que a Prefeitura desenvolva políticas e tracem metas que organizem planos de priorização no sistema de transporte público.

De acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PlanMob/CG) o transporte é um importante instrumento de direcionamento do desenvolvimento urbano das cidades, a mobilidade urbana bem projetada, com sistemas integrados e sustentáveis, garante o acesso dos cidadãos às cidades e proporciona qualidade de vida e desenvolvimento econômico. A política foi fundamentada a partir de alguns princípios, como por exemplo, acessibilidade nacional; equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; segurança no deslocamento das pessoas; eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços do transporte urbano. De tal modo, a política define que dentre os seus principais objetivos está redução das desigualdades a partir da integração e inclusão social. Como também a melhoria nas condições urbanas da população com relação à acessibilidade e mobilidade.

O programa inicial do Plano de Mobilidade de Campina Grande consistiu em uma proposta de hierarquização do sistema viário na cidade e orientações de áreas institucionais

que asseguram a instalação de equipamentos elementar ao desenvolvimento do sistema de mobilidade urbana da cidade.

É necessária, sobretudo a preservação das áreas públicas que possibilitem uma estruturação da rede de transportes, com futuros terminais de integração. Além da implantação de corredores exclusivos para transporte coletivo, como também o uso de uma rede ciclo viária. É primordial a ampliação do plano municipal de educação no trânsito, para que os motoristas e pedestres tenha uma visão mais consciente do trânsito na cidade.

Em Campina Grande a cidade já enfrenta diversas dificuldades relacionadas ao meio urbano, podemos citar congestionamentos, superlotação dos ônibus, baixa qualidade asfáltica das vias, elevado número de assaltos entres outros fatores. Tendo em vista todas essas necessidades de melhoria no setor, esse trabalho objetiva analisar as dificuldades enfrentadas pelos estudantes que utilizam a linha 333, como meio de deslocamento à Universidade Estadual da Paraíba.

Esse estudo tem como objetivo analisar o serviço do transporte coletivo da linha 333, que realiza o percurso do Terminal de Integração, localizada no centro da cidade até a UEPB. No decorrer do trabalho iremos demonstrar como seus usuários avaliam o serviço oferecido pelo mesmo.

A metodologia utilizada na pesquisa seguiu uma abordagem quantitativa pois evidencia através de dados as opiniões e subsídios para obter a apreciação dos dados e, chegar a uma conclusão. A abordagem qualitativa, também utilizada na pesquisa, explicada como algo imensurável, pois a realidade e o sujeito são elementos indissociáveis.

Segundo Silva e Menezes (2005, p. 23), “Metodologia científica aqui entendida como um conjunto de etapas ordenadamente dispostas que você deve vencer na investigação de um fenômeno”, diante dessa abordagem, esta pesquisa será segmentada em 3 partes principais: De início será feito uma pesquisa bibliográfica, buscando artigos, monografias e estudos relacionados ao tema com o objetivo de através dos trabalhos encontrados servirem como base para elaboração de todo conteúdo desta pesquisa, a seguir, a segunda parte consiste em aplicação de questionário (Apêndice A) com seis questões objetivas e uma discursiva.

Na terceira parte será feita a apuração e análise dos dados obtidos através da aplicação do questionário com os alunos., a pesquisa tem caráter descritivo, pois segundo Gil (2002, p.42) “tem como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou, então, o estabelecimento de relações entre variáveis”. Tendo como característica a utilização do questionário como fonte principal de coleta de dados.

Através de uma análise mais profunda sobre o tema, estudando a essência do tema e fazendo uso de dados estatísticos ao mesmo tempo em que são interpretados e organizados os assuntos subjetivos da pesquisa, podemos atribuir a esta pesquisa o termo de quanti-qualitativo (BERNARDI, 2005).

A motivação deste estudo partiu da percepção de que a questão do transporte coletivo reflete diretamente na mobilidade urbana dos estudantes da Universidade Estadual da Paraíba que utilizam a rota 333 no Município de Campina Grande-PB.

2. ESPAÇO GEOGRÁFICO E ESPAÇO URBANO

No decorrer do processo de organização da sociedade, podem-se observar grandes transformações da natureza em campos, cidades, estradas de ferro, shopping Center entre outras mudanças ocorridas neste espaço natural ao longo do tempo. Essas obras organizadas espacialmente, pelo homem demonstra uma constituição do seu espaço geográfico, a partir de suas necessidades, verifica-se uma ação de intervenção na natureza. Para Corrêa (2007), a organização espacial é o resultado do trabalho humano acumulado ao longo do tempo.

No capitalismo, este trabalho realiza-se sob o comando do capital. Ou seja, podemos compreender que essa ação é realizada por meio do Estado capitalista e ele é responsável por essa organização espacial.

Dessa forma, a organização espacial é um reflexo social, consequência do trabalho, que transforma a natureza primitiva. Corrêa destaca em sua obra *Região e Organização espacial* que: “O papel da organização espacial como condição para a reprodução social é mais evidente quando se consideram as diferentes classes sociais e suas frações em um meio urbano. É, em grande parte, através da segregação residencial que estas se reproduzem” (CORRÊA, 2007, p.73). Portanto, é no meio urbano que mais se destaca a reprodução social, através das condições de moradias, emprego e renda, transportes, saúde e educação. Sobretudo nas cidades de médio a grande porte, onde essas questões estão mais evidentes.

Para Santos (1988) o meio urbano é cada vez mais um meio artificial, fabricado com restos da natureza primitiva crescentemente encobertos pelas obras dos homens. Podemos observar a partir da afirmação Santos que, o espaço está diretamente interligado com as ações humanas, fazendo assim com que o mesmo esteja adequado as suas necessidades e sempre determinado pelo movimento da sociedade.

Desta maneira, com a produção humana há a produção do espaço. O trabalho manual foi sendo relegado a segundo plano, e a maquinaria foi sendo cada vez mais

usada até se chegar à automação. A produção do espaço é resultado da ação dos homens agindo sobre o próprio espaço, através dos objetos, naturais e artificiais. Cada tipo de paisagem é a reprodução de níveis diferentes de forças produtivas, materiais e imateriais, pois o conhecimento também faz parte do rol das forças produtivas. (SANTOS, 1988, p.64).

O espaço é formado de subespaços sejam eles: agrícolas, urbanos, estratégicos etc. De todos podemos afirmar que somente o subespaço urbano tem as condições necessárias para manter relações com os outros subespaços, que são as relações interurbanas. Desse modo a rede urbana exerce um papel essencial na organização do espaço, pois é através da mesma que se assegura a integração entre fixos e fluxos, ou seja, entre a configuração territorial e as relações sociais.

A mobilidade espacial da população é um processo social marcante na composição do espaço urbano, pois cada vez mais os deslocamentos populacionais ocorrem de uma cidade para outra, devido ao predomínio da população urbana. Além disso, existem outros fenômenos que decorrem das transformações da sociedade, como os modelos econômicos, o acesso aos bens e serviços públicos e privados, a localização das atividades produtivas, entre outros fatores.

Os movimentos migratórios constituem um processo social, que varia desde os deslocamentos em áreas próximas, ou seja, de um município á outro, dentro de uma mesma região, ou até mesmo aqueles a qual ocorrem de uma região para outra, e também à migração internacional. Esses processos ocorreram principalmente no período de grande expansão industrial, gerando assim uma redistribuição espacial da população, no Brasil esses movimentos migratórios ocorreram principalmente para a região Sudeste entre os anos de 1960/1970.

Podemos observar que, além da migração que sabemos que é a mudança de endereço, é possível destacar o deslocamento temporário, que é aquele proveniente de trabalho ou estudo, que ocorre de um município para outro, mas com o retorno ao seu local de origem.

O movimento pendular está relacionado à expansão de uma determinada região que exerce influência em termos de centralidade econômica e mercado de trabalho. Os movimentos populacionais apresentam de certa forma uma duplicidade, pois estão direcionados tanto ao movimento de deslocamento, com grandes eixos de movimento e fluxos migratórios massivos, pode-se observar uma diversidade, com origens e destinos diferenciados.

A propósito, Silva (2013) a respeito dos fluxos populacionais afirma que:

Os fluxos populacionais realmente se distribuem distintamente conforme se considere os núcleos ou as periferias das metrópoles, pois apesar dos movimentos

que envolvem outras regiões de seus respectivos estados e até de outros estados serem ainda bastante expressivos, o que se observa em linhas gerais é uma diminuição da imigração de longa distância, embora para este tipo de movimento, os núcleos metropolitanos ainda exerçam maior poder de atração (SILVA, 2013, p. 112).

De acordo com o que se observa na citação logo acima, os fluxos populacionais apesar de terem diminuído de certa forma sua intensidade, os mesmos não deixaram de existir, pois a imigração ainda persiste, sobretudo dentro de uma mesma região, que ocorre do interior para principalmente as capitais e regiões metropolitanas.

A mobilidade urbana é um elemento fundamental na constituição e consolidação dos espaços urbanos, pois ela está relacionada à forma pela qual a população está distribuída nesse meio. Como ocorre seu deslocamento de uma localidade para outra e quais principais dificuldades enfrentadas diariamente com relação ao transporte público, localização, acessibilidade, tempo de percurso, preço etc.

As cidades médias nordestinas exercem um papel fundamental de influência, principalmente na questão econômica, a partir de diversas mudanças ocorridas no território brasileiro, ou seja, a cidade média é um centro urbano com condições de atuar como suporte para as atividades econômicas, exercendo influência sobre áreas rurais próximas, como também cidades de porte menor que estão localizadas nas proximidades.

Nesta perspectiva destacamos

As cidades médias nordestinas exercem um papel fundamental de influência, principalmente na questão econômica, a partir de diversas mudanças ocorridas no território brasileiro, ou seja, a cidade média é um centro urbano com condições de atuar como suporte para as atividades econômicas, exercendo influência sobre áreas rurais próximas, como também cidades de porte menor que estão localizadas nas proximidades. (DANTAS, 2015, pag. 132)

No Brasil, alguns autores também enfatizam a função de centro intermediário exercida pelas cidades médias. De acordo com Amorim Filho e Serra (2001), as cidades médias continuam a ser valorizadas como fator de equilíbrio para as redes e hierarquias urbanas, bem como por exercer as funções de relação e intermediação com as grandes cidades e com as pequenas cidades e o meio rural. Para os autores, o papel de articulação e intermediação são fundamentais para a implantação, desenvolvimento e a expansão dos corredores de transporte e comunicações.

3. CIDADE E MOBILIDADE URBANA

Nota-se que a cidade é o principal elemento constituinte do espaço urbano e toda dinâmica populacional que a compõe, nela estão diversos grupos sociais integrados entre si. No Brasil podemos observar que o país ainda precisa avançar neste setor relacionado a mobilidade e planejamento urbano, então foi criado em 2003 o Ministério das Cidades, que tem como principal missão:

melhorar as cidades, tornando-as mais humanas, social e economicamente justas e ambientalmente sustentáveis, por meio de gestão democrática e integração das políticas públicas de planejamento urbano, habitação, saneamento, mobilidade urbana, acessibilidade e trânsito de forma articulada com os entes federados e a sociedade (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015).

Em Campina Grande, como em inúmeras cidades brasileiros passam por dificuldades urbanas, no setor de mobilidade e transporte coletivo, como o regime de chuvas e a topografia de Campina Grande, a rede viária, mal planejada, o tempo dos percursos, a superlotação dos veículos, demora na espera, além da insegurança que é bastante presente entre os usuários. Além de outras dificuldades que foram observadas no decorrer da pesquisa no setor dos abrigos dos passageiros, que em sua grande maioria não possuem cobertura, fazendo com que os mesmos aguardem o ônibus expostos a intempéries e vulneráveis a insegurança.

Conforme mostra Lopes (2005) em sua obra intitulada ABC do desenvolvimento urbano que o sociólogo Max Weber definiu em 1922, a cidade como essencialmente um local de mercado, apesar de que nem todo local de mercado é uma cidade, basta pensar em aldeias e assentamentos não urbanos, mas que também existe um mercado local, toda cidade é um local de mercado, onde se dá um intercâmbio regular de mercadorias.

As cidades possuem centralidade econômica, sua área de influência pode muitas vezes não ir além dos limites territoriais da unidade político-administrativa, local da qual ela é sede (Município). No entanto, basta polarizar economicamente as cidades vizinhas, para que sua área de influência seja notada sobre as demais. A cultura também desempenha um papel crucial na produção do espaço urbano e na importância de uma cidade para fora de seus limites físicos, assim como o poder econômico, além de sediar empresas, existem outros fatores importantes no espaço urbano, como poder religioso e político. (2005, p. 25).

Entre outros fatores os centros urbanos, sejam de médio à grande porte, acarretam diversos problemas, principalmente no setor de mobilidade e deslocamento. Isso se deve a uma defasagem nas políticas públicas voltada para o setor de transporte coletivo, tendo em vista que houve um aumento na renda e política de créditos para aquisição de veículos particulares, o que gerou uma diminuição da procura por este tipo de serviço. Porém, não se realizou uma política de mobilidade urbana correspondente à demanda de veículos, tendo como consequência diversos problemas, principalmente relacionados a engarrafamentos.

Podemos observar que algumas vezes ocorrem reivindicações da população por meio de manifestações populares, para que esse problema que afeta diversas cidades brasileiras seja revisto.

Diante disto citamos o PlanMob/CG (2015);

Devido a importância do transporte coletivo para melhoria da mobilidade urbana é necessário tornar o transporte público uma alternativa viável e atraente para os usuários atuais e futuros em Campina Grande. Devido a importância do transporte coletivo para melhoria da mobilidade urbana é necessário tornar o transporte público uma alternativa viável e atraente para os usuários atuais e futuros em Campina Grande. A solução será a criação de medidas de priorização do sistema. Quando o transporte coletivo atingir demanda significativa, ou estiver operando em vias que provoquem atrasos em desatendimento aos princípios instituídos na Lei de Mobilidade Urbana e capítulo do Plano de Mobilidade sobre Transporte Público, o Poder Público Municipal desenvolverá projeto de implantação de faixas de rolamento exclusivas do tipo BRS ou BRT nas: vias estruturantes, arteriais principais, arteriais secundárias, ou naquelas que impliquem conexão entre centralidades urbanas e pontos de interesse específico. O tipo de priorização será determinado por estudo de viabilidade técnica para cada região que sofrerá intervenção. (PLANMOB/CG, 2015, pag. 35).

Entre as principais contestações estão os aumentos constantes das passagens e a precariedade na prestação de serviço, muitos ônibus estão sucateados e não possuem acessibilidade para os usuários com necessidades especiais de locomoção.

A problemática em relação a tarifa de ônibus requer uma reflexão mais profunda e crítica ao que diz respeito à eficácia do serviço ofertado, é necessário atrair as pessoas que fazem uso do transporte particular para o sistema de transporte coletivo, para que dessa forma haja uma diminuição de veículos e isso possa repercutir de forma positiva, tendo em vista a quantidade de veículos presentes nas ruas diariamente. É necessário que sejam executadas ~~melhorias~~ melhorias no setor, como uso de corredores exclusivos, ampliação de metrô além de investimentos por meio dos órgãos responsáveis em planejamento, gestão e fiscalização.

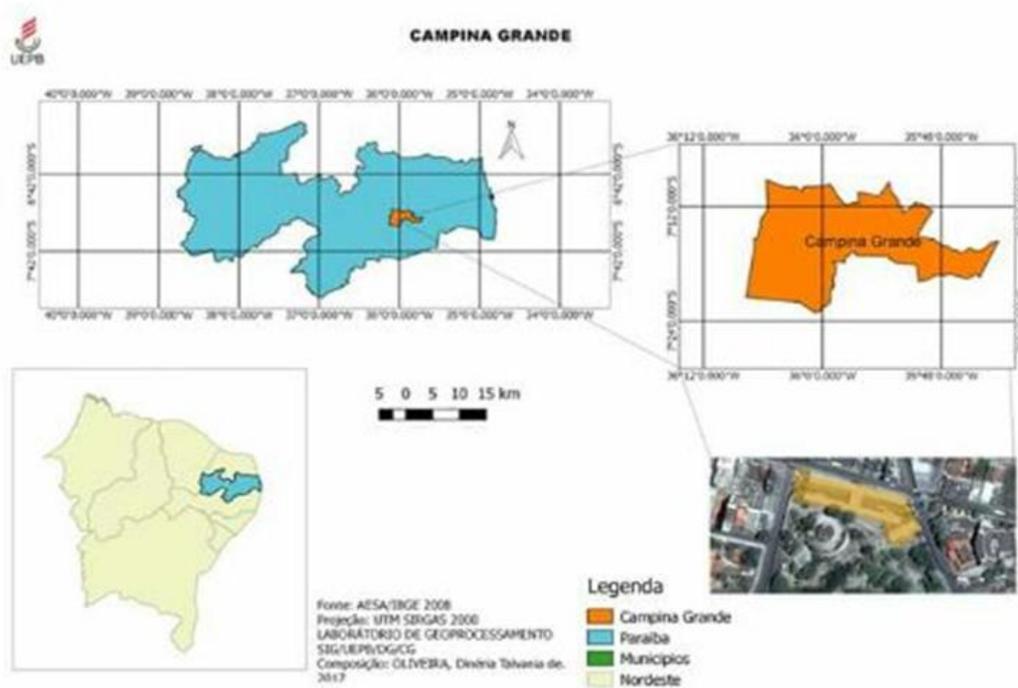
4. CAMPINA GRANDE EM SUA MOBILIDADE URBANA.

A metodologia utilizada foi pesquisa bibliográfica e observação direta, além de uma abordagem reflexiva sobre as categorias geográficas espaço, como também o espaço urbano e mobilidade. A aplicação de questionários deu-se entre os estudantes usuários da linha 333, que faz o percurso Terminal de Integração até a Universidade Estadual da Paraíba, entre os dias 01 a 20 de dezembro de 2016, o mesmo conta com dez perguntas objetivas (VIDE

APÊNDICE 01), os estudantes puderam expor suas opiniões sobre a qualidade do serviço prestado e que apresentado no decorrer deste capítulo.

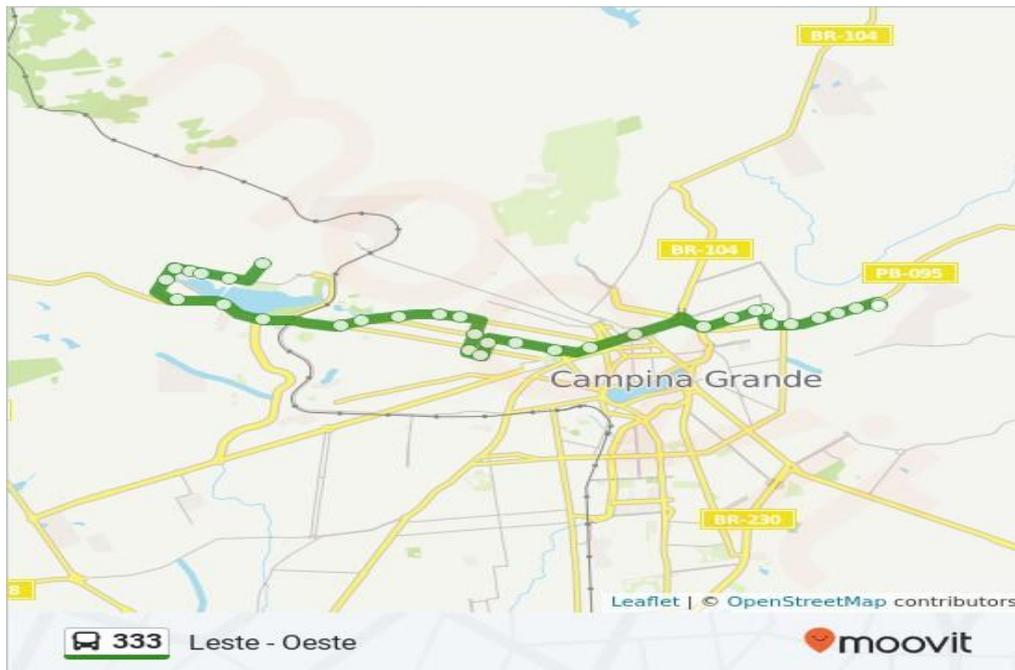
Podemos observar a seguir a Figura 01 que demonstra a localização geográfica do *Terminal de Integração*, a nível de Nordeste, Paraíba e Campina Grande. Como também a Figura 02 que traz uma rota detalhada de todo percurso realizado pela linha 333 e suas principais ruas atendidas:

Figura 1 - Localização Da Cidade De Campina Grande-PB



Adaptação: Oliveira, 2017.

Figura 2 - Mapa do itinerário da linha de ônibus 333 - TIC- UEPB



Fonte: https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%ABablico-line-333-Campina_Grande-3737-894570-476550-0

De acordo com o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Campina Grande, o transporte coletivo teve origem legal através da Lei Municipal nº 46, de 08 de julho de 1948, sancionada pelo então Prefeito Dr. Elpídio de Almeida. A partir dessa Lei vários meios de locomoção se desenvolveram na cidade, além do transporte coletivo, também outras modalidades como táxi e veículos de cargas ao longo de três décadas esses foram os principais meios de locomoção.

No final da década de 1970 a Prefeitura em parceria com outros órgãos públicos realizou um estudo para avaliar e propor diretrizes no transporte urbano municipal. No decorrer dos anos várias medidas e mudanças no setor viário de Campina Grande foram ocorrendo, um novo sistema de transportes públicos foi implantado em 1984, com o intuito de melhorar a serviço oferecido aos usuários.

Em 2008 o Terminal de Integração na área central da cidade, com o intuito de racionalizar o sistema de transporte coletivo e diminuir os custos para os usuários por meio da eliminação do pagamento de uma nova passagem. Desse modo, o passageiro desce no terminal de integração e pode fazer uso do serviço para outra localidade sem ter a necessidade de pagar outra passagem.

Podemos observar a seguir as imagens 01 e 02, que demonstram o terminal de integração área externa e também a área interna, onde os usuários realizam o acesso aos ônibus.

Imagem 4 - Área Externa Terminal Do Terminal de Integração



Fonte: www.portalonibusdaparaiba.com

imagem 5 - Área Interna Terminal Do Terminal de Integração



Fonte: Oliveira, 2017

Imagem 6 - Acesso Dos Usuários Ao Ônibus 333 no Terminal de Integração



Fonte: Oliveira, 2017

Podemos observar que cada vez mais o número de veículos que circulam em Campina Grande tem aumentado, chegando a 162.368 em junho de 2019 segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito da Paraíba (Detran-PB). Com isto, a cidade registrou um aumento de 125%, quando comparado ao ano de 2016. Este número de veículos traz como consequência uma piora no trânsito, além de estresse para os condutores, sejam veículos particulares ou transporte coletivo de passageiros, pois de acordo com a demanda da população, consequentemente a necessidade de meios de locomoção irão surgir, além dos meios de transportes irregulares que também circulam no município.

São constantes as situações de demora nos horários de pico, trazendo entre outras consequências atrasos e dificuldades de estacionamento para embarque e desembarque de passageiros, além de transtornos aos usuários, é notável também o grande número de acidentes de trânsito.

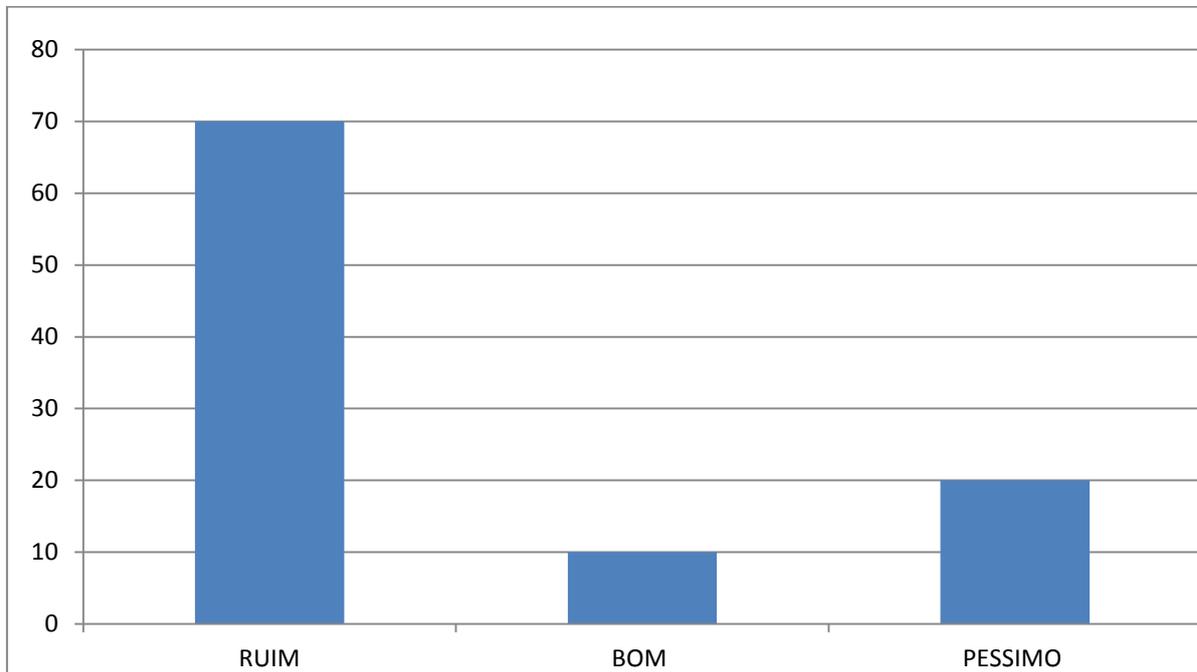
O sistema de transportes urbanos do Município é gerenciado pela Superintendência de Transportes Públicos- STTP, que entre outras atribuições exerce o papel de planejar, coordenar e administrar o sistema viário de Campina Grande, como também controlar o sistema de transporte coletivo e taxi no âmbito municipal.

O trânsito em Campina Grande tem apresentados pontos, tais como o Centro, em trechos próximos a Praça da Bandeira, Rua Índios Cariris, avenida Almirante Barros com elevados níveis de congestionamento, principalmente nos horários de pico, uma das principais causas é aumento da frota de veículos na cidade, que segundo dados do Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito- DENATRAN 2016, a frota de veículos automóveis na cidade chega a 79.466 mil. Para uma população de 410.332 mil habitantes, segundo dados do IBGE 2017. Com isso, observa-se que um dos principais problemas relacionados à mobilidade em Campina Grande está ligado à locomoção dos veículos nas ruas em diversos pontos da cidade, como por exemplo, ruas sem condições de locomover ou ausência de faixas exclusivas, dificultam o trajeto tanto para os pedestres quanto para os motoristas.

Dessa maneira, visto os estudantes que fazem uso do transporte coletivo que realiza o percurso da linha 333, que vai do Terminal de Integração, localizado na área central da cidade, até a Universidade Estadual da Paraíba-UEPB (Vide Apêndice 01), este estudo analisa a oferta do serviço de transporte público para os usuários. Além de observações in loco, também foi aplicado um questionário com 10 questões entre os usuários. Dentre os questionamentos abordados estavam à questão de segurança no transporte coletivo, atrasos em consequência do trânsito, dificuldades a utilizar o transporte coletivo, acessibilidade para portadores de necessidade especiais, entre outros.

O processo de aplicação de questionários entre os usuários teve início no dia 01 de dezembro de 2016, na própria parada do ônibus localizada do campus da Universidade, como também no Terminal de Integração entre os estudantes que estavam aguardando o mesmo ao todo foram aplicados 20 questionários, em dias alternados entre 01 a 20 de dezembro de 2016. A escolha da rota 333 surgiu a partir de experiências vivenciadas no dia a dia dos estudantes, e como uma forma de apresentar suas indagações a respeito do serviço de transporte coletivo que utilizam.

Pode-se observar que a linha 333 é composta principalmente por ônibus com um grande desgaste e sem nenhuma rampa de acessibilidade para aqueles usuários com necessidades especiais, sendo esta uma das principais reclamações apresentadas pelos usuários. Pois em sua grande maioria os ônibus da linha 333 não possuem a rampa de acesso para cadeirantes ou se possuem os motoristas não utilizam. Outro ponto que merece destaque foi no que diz respeito a como o usuário define o transporte público desta linha abordada e como podemos observar no gráfico a seguir 70% dos usuários avaliam como ruim o serviço oferecido:

Gráfico 3 - Percentual De Avaliação Do Serviço De Transporte Coletivo

Fonte: Oliveira, 2017.

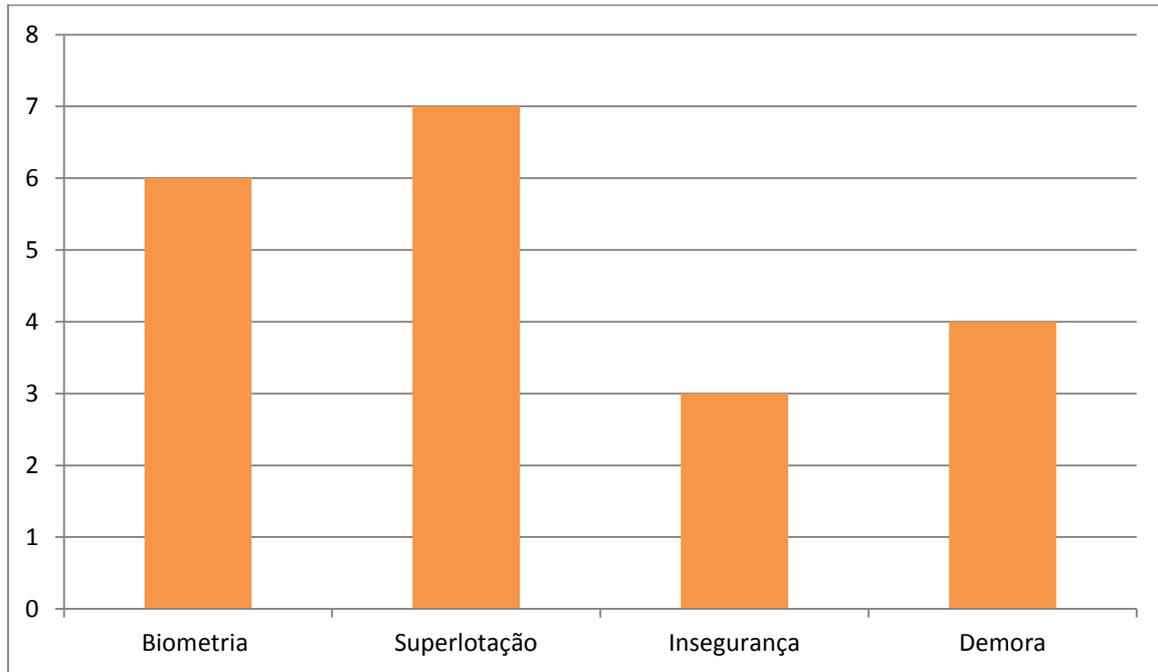
Quando questionado aos estudantes, participantes da pesquisa, se os mesmos se sentem seguros ao utilizar o transporte coletivo dos 20(vinte) entrevistados, apenas 02(dois) disseram sentir-se seguros utilizando o transporte público. A partir de conversas informais no decorrer da pesquisa, constatou-se que, a maioria já foi vítima ou presenciou algum fato relacionado a insegurança, como por exemplo, roubos e furtos dentro dos ônibus. E como são estudantes, muitos utilizam essa linha diariamente para se deslocarem até a Universidade, além de outros meios, como carona, moto taxi ou mesmo a pé, para aqueles que residem nas proximidades do Campus I da UEPB.

Entre as dificuldades expostas pelos usuários a utilização do transporte coletivo, está o uso da identificação biométrica, que segundo os mesmos atrasa bastante a entrada nos ônibus, outra objeção por parte dos usuários é que alguns motoristas são imprudentes na direção e ao darem a partida no veículo saem em alta velocidade, dificultando a locomoção dentro do mesmo. A superlotação principalmente nos horários de início e final das aulas foram destacados também pelos estudantes.

Outro ponto evidenciado por 01(um) dos usuários foi a facilidade para utilizar o transporte coletivo após a criação do Terminal de Integração. Uma usuária destacou: “Dependendo do local a dificuldade que encontro para utilizar o transporte coletivo é a

superlotação e a demora por causa da desorganização do trânsito”. Podemos observar a seguir de forma geral e de acordo com as respostas apresentadas pelos usuarios um gráfico demonstrando quais são as principais dificuldades enfrentadas pelas pessoas que fazem uso deste transporte coletivo:

Gráfico 4 - Dificuldade Ao Utilizar A Linha 333



Fonte: Oliveira, 2017.

Em respeito ao acesso a linha 333 é proporcional para o número de usuários, todos os entrevistados responderam que não, pois os ônibus estão sempre lotados e alguns só passam a cada uma hora(1h), o que acarreta em uma demora no decorrer do trajeto. Ocasionalmente muitas vezes uma superlotação. Essas e outras dificuldades estão presentes não só em Campina Grande, uma cidade que a cada dia vem crescendo e se desenvolvendo em diversos setores, mas em várias cidades brasileiras de médio a grande porte, principalmente no setor de serviço de transporte público e mobilidade urbana, reflete a ausência de um planejamento urbano que possa dialogar mais de perto com as demandas e necessidades dos estudantes e setores que fazem uso diário do serviço.

De acordo com informações colhidas no decorrer da pesquisa com uma Fiscal da Empresa Nacional responsável pelo consórcio pela qual a linha faz parte, a mesma informou no Terminal de Integração, local onde exerce a função de registrar os horários do ônibus. A rota é composta por 10 veículos para atender aos usuários, ou seja, são 05 ônibus indo e 05 voltando diariamente no sentido bairro-centro e todos passam pelo terminal. Nos finais de

semana, com a diminuição do fluxo de passageiros a frota de veículos é reduzida, contando dessa forma com oito ônibus, quando questionada a respeito do tempo de espera entre um veículo e outro, a fiscal explicou que essa espera dura em torno de aproximadamente 15 minutos, dependendo das condições do trânsito, mas que geralmente não ultrapassa esse tempo.

A partir das análises apresentadas verificamos que Campina Grande, assim como outros centros urbanos de médio porte, apresenta uma necessidade de melhoria no setor urbano, dando dessa forma, suporte para seus habitantes utilizarem os serviços deste meio. Melhorias do setor de transporte coletivo e mobilidade urbana, são alguns que podemos destacar, a cidade apresenta um crescimento populacional significativo, de acordo com o IBGE passou de 385.213 em 2010 para 407.472 em 2018, sendo a segunda cidade mais populosa da Paraíba, além da demanda de pessoas vindas de cidades vizinhas para fazer uso de algum serviço oferecido na cidade, seja no setor de saúde, educação, trabalho ou passeio.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através desta pesquisa pode-se constatar que o serviço de transporte público da linha 333 a qual foi analisada necessita de modificações e melhorias, tais como: um transporte adequado para aqueles usuários que necessitem fazer uso da rampa de acesso, ônibus com melhores estruturas e que deem mais segurança para os usuários e motorista. Além da necessidade de paradas adequadas, com assentos e coberta, pois como foi apontado por usuários estudantes da UEPB no decorrer da pesquisa, nota-se que a maioria localizadas nos bairros periféricos da cidade, não possuem nenhuma comodidade mínima para os usuários.

Outra alternativa de locomoção devem ser oferecidas a população, através de ações de incentivo dos órgãos competentes, como por exemplo, ciclovias para que aqueles estudantes que residem nas proximidades da Universidade Estadual da Paraíba possam ter essa alternativa de se transportar até a mesma de uma forma economicamente mais barata, mas que necessita de uma estrutura de segurança adequada. Para que dessa forma diminua o número de veículos motorizados na cidade e polua menos o meio ambiente.

Conclui-se que é necessário que haja um engajamento dos órgãos competentes para abrir discussões e formas de melhorias, para que a população de um modo geral seja ouvida e possam realizar suas reivindicações de forma que todos participem e

busquem soluções em conjunto, amenizando esse problema de grandes metrópoles, mas que também é crescente em Campina Grande.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMORIM FILHO, O.; SERRA, R. V. **Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional**. In: ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. Cidades médias brasileiras. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. p. 1-34.

ARAÚJO, M. M. S.; MOURA, R.; DIAS, P. C. **Cidades Médias: uma categoria em discussão**. In: PEREIRA, R.H. M.; FURTADO, Bernardo A. (Org.). Dinâmica urbano-regional: rede urbana e suas interfaces. Brasília: IPEA, 2011. p. 61-77.

CARLOS, Ana Fani Alessandi. **A cidade**. 8 ed. São Paulo: Contexto, 2007. (Repensando a geografia).

CORREIA, Roberto Lobato. **Região e organização espacial**. 8. ed. São Paulo: Ática, 2007.

Cidades Brasil. Disponível na Internet.

<http://www.cidade-brasil.com.br/municipio-campina-grande.html>. Acesso em: 19 de mar. 2018

DANTAS, J. R. Q. **As cidades médias no desenvolvimento regional: um estudo sobre Paul dos Ferros (RN)**. Natal, 2014, 260p. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2014. Disponível em:<

[http://www.redbcm.com.br/arquivos/bibliografia/tese%202010_rovaineribeiro\[1\].pdf](http://www.redbcm.com.br/arquivos/bibliografia/tese%202010_rovaineribeiro[1].pdf) . Acesso em 20 de jun. 2019.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística- IBGE. Disponível na Internet.

<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/campina-grande/panorama>. Acesso em 25 de mar. 2019.

Ministério das cidades. Disponível na Internet.

<<http://www.cidades.gov.br/index.php/institucional/o-ministerio>> Acesso em: 30 de mar. 2019.

PEREIRA, Phablo Barbosa. **PLANEJAMENTO URBANO E MOBILIDADE DO BAIRRO UNIVERSITÁRIO EM CAMPINA GRANDE – PB**. 2015. 77f. Monografia de Especialização- Universidade Federal de Campina Grande, Campina Grande, 2015.

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA. Campina Grande: 2012. Disponível em:< http://engemausp.submissao.com.br/18/anais/download.php?cod_trabalho=447> Acesso em 23 de jun de 2019.

SANTOS, Milton. **Metamorfose do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.

SILVA, Érica Tavares. **Estrutura urbana e mobilidade espacial nas metrópoles**. 2013. 288 f. Tese de doutorado – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOBARZO, Oscar (org.). **Cidades médias: produção do espaço**. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

APÊNDICES

**APÊNDICE A- QUESTIONÁRIO ENTRE OS USUÁRIOS DE TRANSPORTE
COLETIVO LINHA 333 EM CAMPINA GRANDE.**

UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
ALUNA: DINERIA TALVANIA DE OLIVEIRA

QUESTIONÁRIO

- 1- Você usa o transporte público diariamente?
- 2- Você se sente seguro no ônibus?
- 3- Geralmente o ônibus demora a chegar ao seu destino por causa do trânsito?
- 4- Como você define o transporte coletivo em Campina Grande?
() Bom () Ruim () Péssimo
- 5- Você sente dificuldades quando vai utilizar o transporte público? Quais?
- 6- Os ônibus possuem acessibilidade para os portadores de necessidades especiais?
- 7- Em sua opinião, a quantidade de ônibus está proporcional para o número de usuários?

Justifique.