



**Universidade Estadual da Paraíba
Centro de Ciências Exatas e Sociais Aplicadas
Curso de Bacharelado em Administração
Campus VII – Patos - Paraíba**

RAVENA MIRELLY BARROS COSTA

**A CENTRALIDADE DE PATOS-PB: um estudo sobre os estudantes que utilizam o
Transporte Universitário Intermunicipal (TUI)**

Patos – PB

RAVENA MIRELLY BARROS COSTA

A CENTRALIDADE DE PATOS-PB: um estudo sobre os estudantes que utilizam o Transporte Universitário Intermunicipal (TUI)

Monografia apresentada ao Curso de Bacharelado em Administração da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito para obtenção do Grau de Bacharel em Administração.

Orientadora: Prof^ª Dr^ª Aretuza Candeia de Melo

**Patos – PB
2020**

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.

C837c Costa, Ravena Mirelly Barros.
A centralidade de Patos-PB [manuscrito] : um estudo sobre os estudantes que utilizam o Transporte Universitário Intermunicipal (TUI) / Ravena Mirelly Barros Costa. - 2020.
48 p. : il. colorido.
Digitado.
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Administração) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Ciências Exatas e Sociais Aplicadas , 2020.
"Orientação : Profa. Dra. Aretuza Candeia de Melo , Coordenação do Curso de Administração - CCEA."
1. Transporte Universitário. 2. Centralidade de Patos. 3. Administração pública. 4. Planejamento urbano. I. Título
21. ed. CDD 371.872

Elaborada por José E. da S. Eugênio - CRB - 15/591

BSC7/UEPB

RAVENA MIRELLY BARROS COSTA

RAVENA MIRELLY BARROS COSTA

**A CENTRALIDADE DE PATOS-PB: um estudo sobre os estudantes que utilizam o
Transporte Universitário Intermunicipal (TUI)**

Aprovada em 28 de novembro de 2020.

BANCA EXAMINADORA

Aretuza Candeia de Melo

Prof^ª. Dr^ª. Aretuza Candeia de Melo (UEPB)
Orientador

Alana

Prof^ª. MSc. Alana Candeia de Melo (UFCG/UNIFIP)
1º Examinador

Janine Vicente Dias

Prof^ª. Dr^ª. Janine Vicente Dias (UEPB)
2º Examinador

RESUMO

O presente discute a centralidade da Cidade de Patos-PB e a importância da mesma enquanto polo universitário, considerando que a mesma possui diversas Instituições de Ensino Superior (IES), que oferecem este serviço a vários estudantes de variados municípios, sendo considerada uma rede de policentralidade os quais fazem parte o Sertão Paraibano e os Estados do Pernambuco e Rio Grande do Norte. O objetivo desta pesquisa foi realizar um estudo sobre a importância da centralidade urbana da Cidade de Patos-PB, a partir de um levantamento com estudantes universitários da UEPB, UFCG, UNIFIP e IFPB, que diariamente utilizam o Transporte Universitário Intermunicipal (TUI) e os processos de fornecimento, concessão e custeio por parte das prefeituras municipais. O procedimento metodológico deste trabalho teve como método o quantitativo, e a técnica utilizada foi a investigativo-descritiva incluindo pesquisa bibliográfica e de campo. Pesquisa de Campo foi realizada com os estudantes da UEPB, UFCG, UNIFIP e IFPB que moram em outros municípios e estudam em Patos. Os resultados e discussão consistiram da pesquisa de campo, com a aplicação de um questionário composto de 17 perguntas (fechadas), no qual as informações foram quantitativas. A coleta de dados foi realizada utilizando-se 80 questionados semiestruturados elaborado através da plataforma *Google Forms*, realizada no período de 13 de agosto a 29 de setembro de 2020, tipo aleatório. As informações consistiram sobre o Transporte Universitário Intermunicipal (TUI), condições socioeconômicas e educacionais na perspectiva da centralidade urbana de Patos diante de mais de 60 municípios que a mesma polariza. Utilizou-se a plataforma *Google Forms*, considerando nosso atual cenário de pandemia da Covid-19. Conclui que, os resultados encontrados puderam-se ser analisados e discutidos, compreendendo os mesmos a partir dos objetivos levantados para ser feita análise acerca do conteúdo abordado, a qual se buscou trazer ganhos para o conhecimento de toda comunidade acadêmica, bem como, para aqueles que querem ter acesso a uma universidade e/ou faculdade. O papel do TUI nesses casos é de suma importância, como ferramenta na busca da diminuição das desigualdades sociais.

Palavras chave: Centralidade. Polo. Universitário. Estudantes. TUI.

ABSTRACT

The present study deals with a discussion of the centrality of the City of Patos-PB and the importance of it as a university center, considering that it has several Higher Education Institutions (HEIs), which offers this service to several students who move from their municipalities to come to study, being considered a network of polycentrality which are part of the Paraíba Hinterland and the States of Pernambuco and Rio Grande do Norte. The objective of this research was to carry out a study on the importance of the urban centrality of the City of Patos-PB, based on a survey with university students from UEPB, UFCG, UNIFIP and IFPB, who daily use the Intermunicipal University Transport (TUI) and the supply, concession and costing processes by municipal governments. The methodological procedures of this work used the quantitative method. The technique used was investigative-descriptive including bibliographic and field research. Field research was carried out with students from UEPB, UFCG, UNIFIP and IFPB who live in other municipalities and study in Patos. The results and discussion consisted of the field research, with the application of a questionnaire composed of 17 questions (closed), in which the information was quantitative. Data collection was performed using 80 semi-structured questionnaires elaborated through the Google Forms platform, carried out from August 13 to September 29, 2020, random type. The information consisted of Intermunicipal University Transport (TUI), socioeconomic and educational conditions in the perspective of the urban centrality of Patos in front of more than 60 municipalities that it polarizes. The Google Forms platform was used, considering our current Covid-19 pandemic scenario. It concludes that, the results found could be analyzed and discussed, comprising them from the objectives raised to be made analysis about the content covered, which sought to bring gains to the knowledge of the entire academic community, as well as, for those who want access to a university and / or college. The role of TUI in these cases is of paramount importance, as a tool in the search for the reduction of social inequalities.

Keywords: Centrality. Pole. University. Students. TUI.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Administração pública sob o enfoque direto e indireto.....	13
Figura 2 - Enfoques da cidade enquanto planejamento, gestão e governança urbana.....	15
Figura 3 - Classificação de tipos de centro.....	21
Figura 4 - Localização do Município de Patos no Estado da Paraíba.....	24
Figura 5 - Administração pública sob o enfoque direto e indireto.....	29

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Instituições de Ensino Superior que os alunos frequentam em Patos.....	33
Gráfico 2 - Tipo de TUI utilizado pelos estudantes.....	33
Gráfico 3 - Número de estudantes transportados diariamente para Patos.....	34
Gráfico 4 - Tempo que estudam em Patos e utilizam o TUI.....	34
Gráfico 5 - Tempo utilizado pelos estudantes entre os municípios de origens até a chegada às instituições de ensino.....	35
Gráfico 6 - Disponibilidade de TUI por parte das administrações públicas municipais para os estudantes que residem fora de Patos.....	36
Gráfico 7 - Disponibilização por turno (manhã, tarde e noite) diário do TUI, por parte da administração pública municipal.....	36
Gráfico 8 - Quantos dias da semana que os estudantes utilizam o TUI.....	37
Gráfico 9 - Nível de responsabilidade da administração municipal diante dos custos de manutenção do TUI.....	38
Gráfico 10 – Como se encontra a conservação dos TUI na concepção dos estudantes.....	38
Gráfico 11 - Localização da parada do TUI no município de origem, enquanto a residência.....	39
Gráfico 12 - Distância percorrida pelos estudantes até o TUI	39
Gráfico 13 - Local de saída do TUI para à Cidade de Patos.....	40
Gráfico 14 - Escolha da Cidade de Patos para Estudos.....	41
Gráfico 15 – Estudante que possuem renda própria.....	43
Gráfico 16 - Valor gasto diariamente pelos estudantes na Cidade de Patos.....	43
Gráfico 17 - Serviços comerciais utilizados pelos alunos em Patos.....	44

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
1. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	11
1.1 Administração Pública na Perspectiva do Urbano.....	11
1.2 Planejamento Urbano, Gestão Urbana e Governança Urbana.....	15
1.3 Teoria da Centralidade Urbana.....	19
2 MATERIAL E MÉTODOS	24
2.1 Delimitação da Área de Estudo.....	24
2.2 Procedimentos Metodológicos.....	26
3 RESULTADOS E DISCUSSÃO	29
3.1 A Centralidade de Patos: utilização do Transporte Universitário Intermunicipal (TUI) pelos estudantes dos municípios ligados a Cidade de Patos-PB.....	29
3.2 Descrições do Modo Como os Universitários Fazem Uso do Transporte Universitário Intermunicipal (TUI).....	32
3.3 Análise do Perfil Socioeconômico dos Universitários no Âmbito da Centralidade de Patos.....	41
CONSIDERAÇÕES FINAIS	46
REFERÊNCIAS	47
APÊNDICE	

INTRODUÇÃO

O Município de Patos é considerado atualmente como uma das maiores economias do Estado da Paraíba, superada apenas por João Pessoa, Campina Grande e Santa Rita. Representa a quarta maior economia de consumo do Estado e a primeira do Sertão, como bens e serviços. Em razão de sua privilegiada localização geográfica, proporciona fácil acesso pelo entroncamento rodoviário federal e/ou estadual aos Estados do Pernambuco e Rio Grande do Norte. Além disso, distanciando 301 quilômetros da Capital do Estado - João Pessoa. (IBGE, 2019)

Patos, sendo considerada como um lugar central se enquadra na definição do IBGE como uma área de malha da rede urbana, que exerce a centralidade no perímetro da Microrregião, Mesorregião e da Região Metropolitana de Patos, onde se encontra localizada, exercendo influência administrativa, política, econômica, social, educacional, nas adjacências do raio da policentralidade. De acordo com Clemente (2000, p. 88), *lugares centrais são vistos como fornecedores de bens e serviços, tanto para si mesmos, como para lugares de menor centralidade. A oferta de bens e serviços centrais, para lugares que não são encontrados em toda parte, empresta centralidade a alguns lugares.*

O objetivo desta pesquisa foi realizar um estudo sobre a importância da centralidade urbana da Cidade de Patos-PB, a partir de um levantamento com estudantes universitários da UEPB, UFCG, UNIFIP e IFPB, que diariamente utilizam o Transporte Universitário Intermunicipal (TUI) e os processos de fornecimento, concessão e custeio por parte das prefeituras municipais. Os objetivos específicos buscaram: 1. Avaliar como o TUI tem sido fornecido para os estudantes universitários com destino à Cidade de Patos pelo poder público municipal; 2. Identificar suas falhas e contribuições positivas aos estudantes, na forma de fornecimento e uso; 3. Delimitar até que ponto é obrigação do município com o custeio e manutenção.

A partir da concepção do sistema de transporte, considerando os aspectos quantitativos destes atores sociais que na prática cotidiana permanecem em condições vulneráveis ao sistema das políticas públicas educacionais do Brasil, e em especial do Estado da Paraíba. Este trabalho justifica-se, pelo o interesse da realização da pesquisa com a Cidade de Patos-PB, que apresenta características de um lugar central, no qual no decorrer desta temática - “A Centralidade de Patos-PB: um estudo sobre os estudantes que utilizam o Transporte Universitário Intermunicipal (TUI)”, que esclarecem a relevância das segregações municipais existentes no âmbito do arco que Patos exerce sua influência.

A problemática desta pesquisa versa sobre a preocupação com os estudantes universitários que não são contemplados com cursos superiores, ou seja, universidades e/ou faculdades, nas suas cidades de origem. O TUI surgiu como um forte aliado no acesso rodoviário entre as espacialidades geográficas (entre um município a outro), tanto do Estado da Paraíba, como do Pernambuco e Rio Grande do Norte (vários municípios), convergindo para a Cidade de Patos, na qual os estudantes passaram a ter um melhor ingresso garantido numa Instituição de Ensino Superior. O papel do TUI, nesses casos, é de suma importância, como ferramenta na busca da diminuição das desigualdades sociais e educacionais.

O estudo se deu por meio dos princípios trabalhados na Teoria dos Lugares Centrais de Walter Christaller, analisando a influência direta da cidade, uma vez que, a mesma compreende uma considerável constituição de uma economia voltada à oferta de bens e serviços oferecidos a mais de 60 municípios, que convergem e/ou dependem de Patos, correlacionados a essas ofertas, o que se torna atrativo para a população das cidades circunvizinhas do Sertão da Paraíba e das adjacências do Pernambuco e do Rio Grande do Norte.

Sendo assim, delimitou-se no decorrer da elaboração da pesquisa, refletir sobre as relações existentes entre Patos e os demais municípios que dependem da policentralidade da mesma, a fim de compreender a sua centralidade exercida por meio das Instituições de Ensino Superior, uma vez que, demandam de um público externo. Para a comprovação da centralidade de Patos, procedeu-se a um levantamento de dados, especificamente com estudantes no âmbito do ensino superior, avaliando o grau de centralidade da cidade em questão e quais os principais fatores e motivos que levam os alunos a se deslocarem de suas cidades de origem, em busca de estudos na cidade.

1 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

1.1 Administração Pública na Perspectiva do Urbano

A palavra administração vem do latim *ad* (direção) e *minister* (obediência), ou seja, o administrador dirige obedecendo à vontade de quem o contratou. Administração pública, segundo Bächtold (2012, p. 31) citando Daniel O’Connell (s/d) *é o planejamento, organização, direção e controle dos serviços públicos, segundo as normas do direito e da moral, visando ao bem comum. Nada pode ser politicamente certo se for moralmente errado.* Meirelles (2004, p. 841) define assim, administração pública como *todo o aparelhamento do Estado, preordenado à realização de seus serviços, visando à satisfação das necessidades coletivas.*

Araújo (2012) se refere à administração pública como:

A Administração Pública de forma ampla é um sistema complexo, composto de instituições e órgãos do estado, normas, recursos humanos, infraestrutura, tecnologia, cultura, entre outras, encarregado de exercer de forma adequada a autoridade política e suas demais funções constitucionais, visando o bem comum (p. 4).

Administração Pública é a execução minuciosa e sistemática do Direito Público. É a ciência da Administração que se refere ao governo e se ocupa principalmente do poder executivo. Assim, se os bens e interesses geridos são individuais, realiza-se a administração particular; se são coletivos, realiza-se a administração pública (p.6).

Para Sanabio; Santos e David (2013, p. 13), a expressão administração pública pode ser empregada em diferentes contextos, com diferentes significados no sistema do espaço urbano, tais como: a) A administração pública brasileira passa por um processo de ajuste estrutural nas cidades; b) As filas nos postos de saúde nos centros urbanos são produto da ineficiente administração pública; e c) Aprofundar os estudos em administração pública no âmbito da cidade, enquanto fatores conjunturais e estruturais.

No primeiro caso, a expressão se refere ao aparelho do Estado, isto é, ao conjunto formado por um governo, por um corpo de funcionários que se ocupa da gestão e por uma força policial e militar que busca assegurar a proteção contra inimigos externos, bem como a ordem interna (BRESSER PEREIRA, 1995). No segundo caso, a expressão denota um processo ou atividade da administração dos negócios públicos (WALDO, 1964). No terceiro caso, a expressão se refere a uma área de investigação intelectual, isto é, a uma parte do saber humano (como a biologia, a história ou a matemática), que podemos conhecer e que evolui com o passar do tempo, por meio da prática e do método científico (WALDO, 1964) – (SANABIO; SANTOS; DAVID (2013, p. 13).

A administração pública pode ser entendida como a força que estabelece o objeto pelo qual uma organização e seus gestores devem se esforçar e estabelecer políticas ampliadas

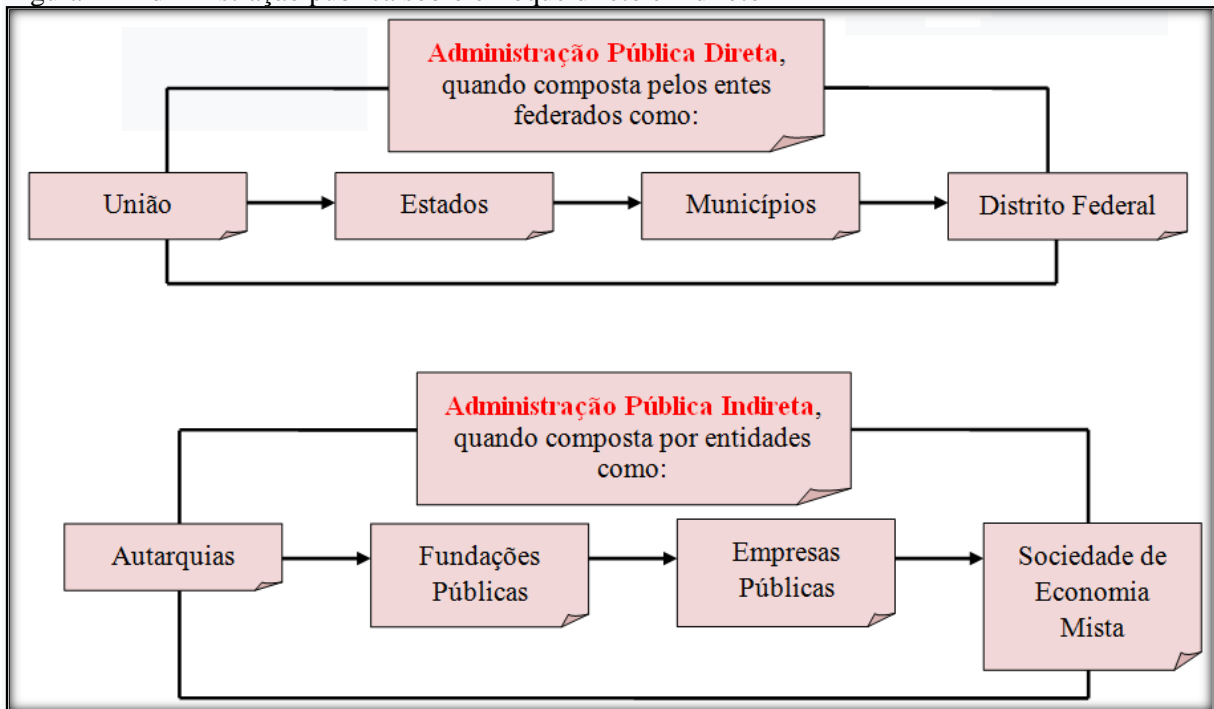
sob as quais devem operar no aparelho do Estado, buscando promover seu redimensionamento por meio da redução de impactos administrativos autoritários, ou seja, cumprimento dos princípios democráticos, seja nos entes federal, estadual, municipal e Distrito Federal.

A organização pública é uma combinação de seres humanos, materiais, ferramentas, equipamentos e espaço de trabalho necessários, reunidos em uma relação sistemática e eficaz para realizar algum objeto desejado democraticamente. O Art. 37 da Constituição da República Federativa do Brasil, cita alguns dos principais princípios que norteiam a administração pública brasileira (BRASIL, 2002).

- Legalidade: está presa aos mandamentos da lei, sob pena de invalidade do ato e responsabilização do seu autor;
- Impessoalidade: qualquer atividade da gestão pública deve ser dirigida a todos os cidadãos, sem discriminação de qualquer natureza;
- Moralidade: devem obedecer aos princípios morais, deve buscar o melhor e mais útil ao interesse público;
- Publicidade: divulgação dos atos (Diários Oficiais);
- Finalidade: impõe-se a Administração Pública a prática de atos voltados para o interesse público;
- Continuidade: os serviços públicos não podem parar. Existem dispositivos legais que dão direitos ao consumidor de ser ressarcido por empresas prestadoras de serviços públicos na falta ou na inadequação dos serviços;
- Indisponibilidade: o detentor da disponibilidade dos bens e direitos públicos é o Estado, e não seus servidores;
- Igualdade: todos os cidadãos são iguais perante a lei e, portanto, perante a administração pública.

A administração pública brasileira dispõe de um complexo sistema que se estende em administração direta e indireta, descentralizando as competências relativas ao Estado, com o intuito de responder às necessidades indispensáveis da sociedade, tais como, educação, saúde, segurança, transporte, lazer, moradia e outros, como pode ser observado na Figura 1. Conforme afirma Meirelles (2004, p. 843), a finalidade precípua da administração é a promoção do bem-estar social.

Figura 1 - Administração pública sob o enfoque direto e indireto



Fonte: Adaptado Araújo, 2012.

A administração, tanto direta como indireta, tem a responsabilidade de gerenciar os recursos públicos disponíveis com a finalidade de satisfazer o que é essencial à sociedade. Acontece que essas necessidades são complexas e progressivas, com competência aos gestores públicos distinguir e dar prioridades às de maior impacto social através de uma formulação de programas e atividades de políticas públicas que reduzam ou aniquilem os transtornos sociais. Atualmente, a administração pública no âmbito urbano é habitualmente mencionada como uma inclusão da responsabilidade de serviços que venham atender a população pela determinação das políticas e programas dos entes governamentais (federal, estadual e municipal).

Notadamente, é o planejamento, a gestão, a organização, a direção, a coordenação e controle das operações do governo, que deve sobressair ao interesse da sociedade como um todo, em que as perspectivas morais e civis devem ser aceitas por todos, além da prerrogativa dos direitos públicos, do bem estar do cidadão e serviços públicos disponíveis prestados, sejam de qualidade prioritárias, tais como acessibilidade, transporte, infraestrutura, saneamento básico, habitação, saúde, educação entre outros.

O processo da globalização e a livre concorrência no ambiente organizacional foi intensificado, implicando em grandes modificações nas corporações, em especial, nas áreas do conhecimento, produção e processos, causando uma procura contínua por desenvolvimento

que possibilite vantagens competitivas à organização administrativa. Assim, a administração pública passou cada vez mais a planejar e gerenciar os recursos públicos disponíveis de forma estratégica, conciliando com as necessidades da coletividade de modo mais adaptável no planejamento público, ou seja, Poder Público X Sociedade X Cidade = administração pública justa e corporativista.

A Sociedade Urbana trabalha paralelamente com a Administração Pública com a ressalva da urbanização completa da sociedade é preciso compreender a transição da sociedade e da racionalidade industrial para a sociedade urbana, o momento na história no qual há a passagem da racionalidade industrial para o urbano, que se anuncia (LEFEBVRE, 2006). Para entendê-lo, retomando o urbano como horizonte e como problemático, Lefebvre (2004, p.103) diz que: *é preciso considerar as contradições que marcam este período de transição (concentração e dispersão, centralidade e segregação, uso e troca, habitar e habitat, obra e produto, historicidade e história, desenvolvimento e crescimento, apropriação dos espaços públicos e dominação...).*

Ainda citando Lefebvre (2004, p.78), a sociedade urbana atual encontra-se:

Submetida à cegueira da racionalidade industrial, também é sujeitada aos constrangimentos impostos pelo Nível Global, – marcado pelas “relações mais abstratas e, no entanto, essenciais: mercado de capitais, política do espaço” – que se sustenta pelos mitos e ideologias, reproduzindo o modo capitalista de produção.

Portanto, Lefebvre (2006, p. 12) define o direito à cidade como um direito de não exclusão da sociedade urbana das qualidades e benefícios da vida urbana. Com base nos estudos o autor citado conceitua o planejamento urbano, como:

[...] A metodologia administrativa que permite diagnosticar e analisar situações atuais da cidade, de estabelecer resultados pelas organizações e de delinear ações, estratégias para alcançar estes resultados, bem como estabelecer leis e normas políticas, que servem de sustentação a esse procedimento administrativo urbano.

Conforme sintetizam Andrade e Amboni (2011, p. 5), *planejar o urbano representa no contexto empresarial o estabelecimento de um conjunto de providências que o executivo deve tomar para as situações em que o futuro tende a ser diferente do passado.* Deste modo, planejar urbanisticamente é uma atividade intrínseca ao homem, em que as pessoas usam do planejamento para delinear seus objetivos pessoais, sua ocupação profissional, e outras funções do cotidiano. No que tange ao planejamento no setor público, potencializando a excelência na gestão urbana pública, colaborando assim, para o gerenciamento adequado dos recursos públicos disponíveis, permitindo resultados positivos, no que concerne a incorporação dos serviços urbanos prestados pela administração.

1.2 Planejamento Urbano, Gestão Urbana e Governança Urbana

A dinâmica acelerada do crescimento das cidades, os variados enfoques e contradições existentes sobre planejamento, gestão e governança urbana, sob uma visão holística de que todos esses vocábulos, apesar de serem diferentes, apresentam algo em comum - o objeto de estudo é a cidade dentro da administração pública. Segundo Borges (2000, p. 3), quer como objeto de conhecimento, quer como meio de trabalho. *Saber interpretar, cruzar, avaliar, analisar a correlação entre as diversas variáveis existentes em um determinado local é de extrema importância para o gerenciamento e avaliação do impacto das políticas públicas sobre cidade.*

No Brasil, a veiculação do debate teórico-conceitual do planejamento, gestão e governança urbana teve início nos anos 1990, pela contraposição entre as concepções dos modelos gerencial-democrático-participativo. Com base em Frey (2007, p. 138),

As recentes transformações, ocorridas em função da globalização, da imposição do modelo neoliberal de desenvolvimento e das crescentes demandas por participação pela população e pela sociedade civil, levaram, no entanto, a transformações importantes que tentamos apreender com os conceitos de planejamento urbano, gestão urbana e governança urbana em rede, uma perspectiva ainda recente, pouco estudada, tanto teórica quanto empiricamente, mas com potencial de contribuir para a compreensão da gestão urbana na emergente sociedade em rede.

Os enfoques da cidade enquanto planejamento, gestão e governança urbana representam o sistema organizacional da cidade, que se baseia em uma divisão tripartida, territorial-administrativo-político, na qual cada escala é interdependente, exercendo entendimentos exclusivos e conjunturais. Nesse modelo, demonstrado pela Figura 2, abarcam aspectos sociais e relações políticas, culturais, econômicas e ambientais, cujos conteúdos e elementos influenciadores se constituem e se configuram ideologicamente nos anseios das lideranças populacionais dos processos decisórios da cidade, enquanto definições.

Figura 2 - Enfoques da cidade enquanto planejamento, gestão e governança urbana



Fonte: Adaptado, Search?biw=planejamento+gestão+governança. Melo, 2019.

Dentre as expressões acima, pode-se definir o:

– *Planejamento Urbano* é um processo de tomada de decisão com o objetivo de alcançar metas econômicas, sociais, culturais e ambientais, por meio do desenvolvimento de visões, estratégias e planos territoriais (Plano Diretor)¹ e da aplicação de um conjunto de princípios de políticas, ferramentas, mecanismos institucionais e participativos de procedimentos regulatórios” (UNO-HABITAT, 2015, p. 7).

– *Gestão Urbana* pode ser vista como o processo de planejamento, intervenção, regulação e mediação que se aplica para o desenvolvimento dos espaços públicos. O uso racional do espaço urbano deve ser gerido no sentido de conferir possibilidades de uma existência segura, confortável, saudável e democrática. A participação popular e cidadã são essenciais para se ampliar o alcance das políticas públicas que devem ser estabelecidas ao administrar as cidades. Mas, para que a sociedade participe de maneira efetiva, a democracia é fundamental (SARTORI, 2017, s./p.).

– *Governança Urbana* é a capacidade das áreas urbanas (metropolitanas) estabelecerem ferramentas, mecanismos, instrumentos, ordenamentos e processos pelos quais a sociedade apresenta seus interesses, necessidades e exerce seus direitos e deveres, para que sejam governáveis. É o estado de um território onde é possível executar políticas públicas e ações coletivas capazes de resolver problemas e contribuir para seu desenvolvimento, buscando oferecer transparência, prestação de contas e melhorar a capacidade de resposta dos governos perante a sociedade (LEFEBVRE, 2004, p. 37).

Com o surgimento da Revolução Industrial na Europa e a migração da população do campo para as cidades, a sociedade passou a ser basicamente urbana, concebendo conseqüentemente complicações resultantes da concentração populacional, com problemas sanitários, alta densidade demográfica, falta de espaço para a mobilidade, áreas ilegais têm sido especialmente vulneráveis devido à falta de infraestrutura, uma quantidade demasiada de lixo, construções irregulares de estabelecimentos residenciais, comerciais e industriais entre outros. Com essas adversidades ocorrendo nas cidades, manifestam-se os primeiros reformadores sociais que iniciam suas reflexões nos desastres urbanos e a preparar propostas para a situação, é a partir daí que surge a necessidade do planejamento, gestão e governança urbana.

Oliveira Junior (s/d), diz que:

¹ Não cabe nesse trabalho relatar o Plano Diretor de forma sistemática.

Planejamento urbano é um processo cíclico e prático das determinações do plano, o que lhe garante continuidade, havendo uma constante realimentação de situações, propostas, resultados e soluções, lhe conferindo assim dinamismo, baseado na multidisciplinaridade, interatividade, num processo contínuo de tomada de decisões. Enquanto, *gestão urbana* por sua vez, é a administração ou governança, é a prática e a ação do planejamento, na ciência administrativa, relaciona-se com o conjunto de recursos e a aplicação de atividades destinadas ao ato de gerir. Gestão é fazer administração nas organizações. Pode-se concluir que planejamento é a preparação para a gestão futura, buscando-se evitar ou minimizar problemas e ampliar margens de manobra; e a gestão é a efetivação, ao menos em parte das condições que o planejamento feito não passado ajudou a construir.

Lefebvre (2004) diz que governança urbana é:

Considerando a realidade das cidades, além de incentivos do governo central, cabe, principalmente, ao governo estadual criar incentivos à governança metropolitana. Ou seja, a gestão da "cidade metropolitana" requer a elaboração e implementação de um projeto metropolitano, que é um orientador da ação coletiva que se desenvolve nesses territórios, construídos a partir de elementos institucionais, financeiros e fiscais, políticos, geográficos e econômicos e elementos sociológicos e históricos.

Todas essas concepções acima, apesar de serem distintas, têm algo em comum: o seu objeto de estudo é a cidade, considerada tanto em relação as suas características políticas, quanto sociais e econômicas. No entanto, a fragilidade da administração pública e a inexistência de políticas públicas de planejamento, gestão e governança são capazes de gerar uma ação coletiva diante do ente municipal.

Castells (1984, p.209-210) considera que o surgimento do planejamento urbano está de certo modo, atrelado às sociedades industriais avançadas e ao agravamento dos "*problemas urbanos, isto é, processos sociais de consumo coletivo*". Nas últimas décadas, com o alvoreço das relações urbanas o ambiente se transformou em um ritmo muito acelerado. A rapidez com que o espaço evoluiu, a imprecisão da economia, da maneira que a sociedade encara o futuro, comprova-se a necessidade do valor em planejar. É necessário dizer que, tanto o planejamento individual quanto o planejamento coletivo estão estabelecendo um novo modo de raciocinar e agir.

Segundo Spósito (2001, p. 315) *apud* Ferreira (1999, p.4), o planejamento urbano é:

[...] Uma ferramenta de governo e pode ser entendida como uma técnica para a organização e o gerenciamento de serviços é considerada essas características (objetivos, metodologia, organização e atores sociais), que o planejamento precisa ser considerado a partir das estratégias que possibilitam o alcance das ações coletivas, vencendo resistências e conquistando apoio e colaboração, em tempos imediatos e mediatos, articulados no presente e com ações futuras e transcendentais.

Para elaborar medidas de planejamento os planejadores possuem como instrumento diversas metodologias, e possuem como intuito melhor analisar a área, intervir e transformar a realidade (SPÓSITO, 2001, p. 315). O planejamento urbano é uma ação periódica, visto

que, uma interferência em uma determinada área, se torna relevante o controle e a solução de transformações que possam acontecer na realidade.

A gestão urbana está associada à administração de eventos, utilizando-se de recursos disponíveis, dando importância às necessidades urgentes. A gestão é o cumprimento do planejamento, observando os ajustes imprescindíveis ao longo de todo o procedimento. Desta forma, fica exposto que *o planejamento é a preparação para a gestão futura, e a gestão é a efetivação das condições que o planejamento realizado no passado ajudou a construir* (ROLNIK, 1997).

Neste sentido, com propriedade, Souza enfatiza (2006, p.46):

Planejamento e gestão não são termos intercambiáveis, por possuírem referenciais temporais distintos e, por tabela, por se referirem a diferentes tipos de atividades. Até mesmo intuitivamente, planejar sempre remete ao futuro: planejar significa tentar prever a evolução de um fenômeno ou, para dizê-lo de modo menos comprometido com o pensamento convencional, tentar simular os desdobramentos de um processo, com o objetivo de melhor precaver-se contra prováveis problemas ou, inversamente, com o fito de melhor tirar partido de prováveis benefícios. De sua parte, gestão remete ao presente: gerir significa administrar uma situação dentro dos marcos dos recursos presentemente disponíveis e tendo em vista as necessidades imediatas.

Para Rezende e Castor (2006), a gestão urbana pode ser entendida como a gestão da cidade. Está relacionada com o conjunto de recursos e instrumentos da administração aplicados na cidade como um todo, visando à qualidade da infraestrutura e dos serviços urbanos, propiciando as melhores condições de vida e aproximando os cidadãos nas decisões e ações da governança pública municipal. Para Frey (2007, p. 139) há uma tendência que caracteriza tanto as concepções da boa governança como da governança participativa *é a crescente ênfase dada à necessidade de aumentar o grau de interação dos diversos atores sociais, o que se faz necessário para enfrentar um ambiente de turbulências e incertezas públicas no ente municipal*.

Por esse ângulo, em consequência da globalização, dos avanços tecnológicos e do agravamento dos problemas socioambientais, a gestão das cidades e modelos de gestão urbana passou por mudanças relevantes, em virtude da crescente impotência do Estado em efetivar políticas públicas apropriadas às responsabilidades de um Estado de Direito². Portanto, sem gestão não existe planejamento. Centralizamos exclusivamente as decisões públicas nas mãos de gestores e planejadores do aparelho administrativo do Estado, fazendo enfraquecer a

² Estado de Direito é aquele em que o poder exercido é limitado pela Ordem Jurídica vigente, que irá dispor, especificamente, desde a forma de atuação do Estado, suas funções e limitações, até às garantias e direitos dos cidadãos. Dessa forma, tanto Estado, quanto seus indivíduos são submetidos ao Direito (BRASIL/CFB, 1988).

governança urbana, já que o Estado passa ser uma organização decisória, antipopular e democrática.

1.3 Teoria da Centralidade Urbana

A centralidade urbana refere-se à importância conceitual dos centros urbanos e descreve a organização dos sistemas urbanos. Este se tornou um conceito central no planejamento do ambiente físico das cidades nos últimos 70 anos. Contudo, a ambiguidade em sua definição permanece apesar do fato de que conceitos têm sido amplamente utilizados em pesquisa e na prática administrativa. A importância de um centro pode ser expressa como uma nodalidade com base nas características internas dos centros, ou pode ser definido como centralidade a proeminência relativa dos centros com relações externas dos centros.

Ao abordar a interação entre as características internas e externas dos centros para dar uma compreensão mais abrangente dos centros no complexo sistema urbano, o conceito de centralidade evoluiu para sua versão avançada, acessibilidade e aproximando as relações externas dos centros, usando as distribuições das características internas das cidades. Para Lopes Junior e Santos (2009, p. 1), a centralidade pode ocorrer através da relação centro-periferia:

A formação de novas centralidades está vinculada a importante questão centro – periferia decorrente da alteração na configuração espacial urbana, como na dinâmica da cidade. Considerando-se a dinâmica do desenvolvimento da cidade, existem os elementos que configuram a produção do espaço urbano e a sua reestruturação num processo que evidencia as áreas de concentração do espaço urbano, enfim a centralidade. A centralidade torna-se explícita, através das mudanças espaciais da cidade relacionadas às áreas de atividades comerciais e de serviços que apresentam a descontinuidade assim como novos espaços fragmentados e sustentados na relação centro – periferia. A relação centro-periferia é questão relevante no estudo centro – centralidades uma vez que a morfologia urbana é alterada diante da definição de novas centralidades e a formação de outras periferias. A cidade através de seu tecido urbano possui uma dinâmica contraditória de concentração e descentralização dos espaços urbanos numa constante redefinição da relação centro-periferia, que evidencia novas centralidades.

A centralidade urbana é caracterizada pelo o fluxo de pessoas, mercadorias, automóveis, informações e ideologias, além da presença dos consumidores, contudo, prevalecem empreendimentos voltados ao comércio e serviços. Em geral, existem duas dimensões principais no conceito moderno de centralidade: o espacial e o funcional (BURGER & MEIJERS 2012). O *espacial*, refere a dimensão fixa, ou seja, o tamanho, a forma e a localização dos centros; enquanto o *funcional* significa os fluxos que interligam os centros. A discriminação nos modos de conceituar e medir os elementos espaciais e

funcionais do sistema urbano leva a duas correntes principais: uma perspectiva geográfica e uma perspectiva configuracional.

O encadeamento do crescimento econômico e seus estágios variam de localidade para localidade, adquirindo um maior ou menor grau de crescimento, a partir da sua localização geográfica ou da distância em que se encontra dos grandes lugares centrais de consumo. Baseado nessas afirmativas é que surgiram diversos trabalhos no campo científico, como a Teoria de Christaller ou Teoria da Centralidade.

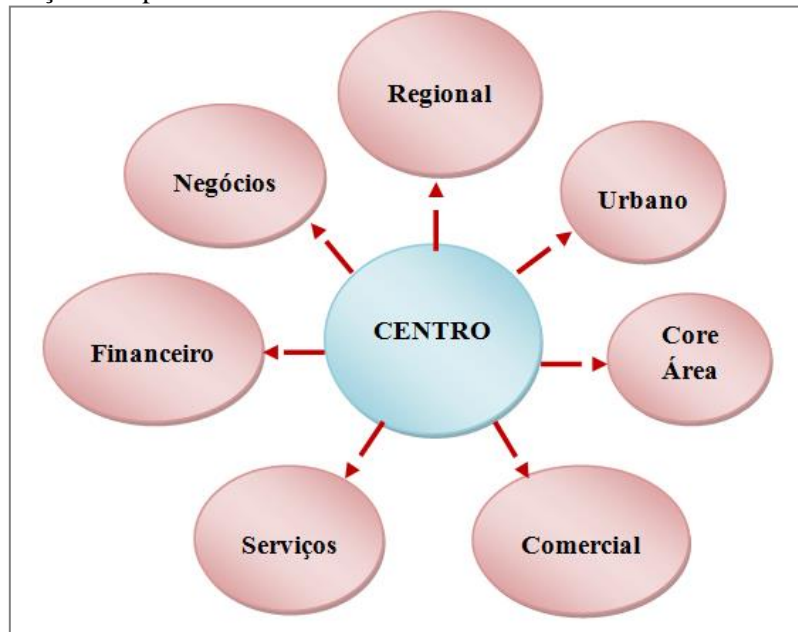
Em 1933, o geógrafo alemão Walter Christaller publicou a Teoria dos Lugares Centrais, a partir de sua tese de doutorado, intitulada "Os Lugares Centrais no Sul da Alemanha", que buscou esclarecer a causa da imensa desproporção entre as cidades, isto é, porque existem grandes e pequenas cidades e qual o motivo de uma distribuição tão desigual entre elas. Esta teoria empenhou-se em compreender a dinâmica urbana a partir dos conceitos de centralidade, localidade central e região de influência das cidades centralizadas.

Christaller (1966) potencializou de maneira dedutiva a teoria, a fim de esclarecer a quantidade de centros urbanos, a sua dimensão e distribuição no espaço. O pressuposto do alemão era de que o consumidor optaria pelo lugar central de maior hierarquia, que estivesse mais próximo a ele, para adquirir os bens e serviços que desejasse. Ele afirmava que lugares centrais de alta hierarquia, com grau de centralidade alta, desempenham magnetismo sobre os consumidores. O referido autor conceitua que:

A teoria baseia-se, portanto, no caráter central dos lugares de distribuição de bens, ou seja, no princípio da centralidade dos lugares, na distribuição de bens que se agruparam em funções e na definição de uma área de influência desses lugares na distribuição de bens. Sob o nosso presente sistema econômico, estes bens e serviços são oferecidos centralmente nas cidades, ou noutros lugares centrais, por que é mais vantajoso de um ponto de vista econômico. (CHRISTALLER, 1966, p. 19)

Em conformidade com Clemente e Higachi (2000), Christaller provinha do pressuposto de que os lugares econômicos exerciam uma lógica hierárquica, consoante com uma rede de interdependência que geralmente causaria de forma natural à centralização. No que diz respeito à centralização, ela seria os lugares centrais (grandes núcleos urbanos), aqueles fornecedores de bens e serviços, seja para seu próprio mercado interno, seja para lugares de menor centralidade (municípios ao redor da área central). Portanto, o centro pode ser classificado como centro regional, urbano, core área, comercial, serviços, financeiro, negócios, entre outros (Figura 3).

Figura 3 - Classificação de tipos de centro



Fonte: Melo, 2019.

– *Centro Regional* - é uma cidade que possui influência econômica, política, cultural ou social, sobre uma determinada região. Em sua maioria, são cidades médias, com população de 100 a 500 mil habitantes, apesar de existirem cidades grandes (com mais de 500 mil habitantes), que também recebem o título de centro regional (IBGE, 2019).

– *Centro Urbano* – É a região mais ativa de uma cidade, onde se concentra a atividade comercial e financeira (FERREIRA, 1986).

– *Centro como Core Área* - Refere-se à porção territorial onde predominam as características principais de um determinado sistema econômico-financeiro, comercial e de serviços, ou seja, é o coração econômico de uma cidade (IBGE, 2019).

– *Centro Comercial* - Em inglês, *shopping center* é uma edificação que contém um conjunto de estabelecimentos de varejo de diferentes bens de consumo, além de prestação de serviços e lazer (lanchonetes, restaurantes, salas de cinema, teatro, parques infantis etc.), constituindo-se em uma grande área comercial fechada, praticamente independente e isolada do seu entorno imediato, dotada de climatização, escadas rolantes, estacionamento e, eventualmente, atrações musicais e outras. Os centros comerciais de médio e grande porte funcionam como pequenas cidades, possuindo uma estrutura governamental (a administração) e seus serviços de polícia e bombeiros (segurança), de limpeza, de abastecimento de água, de manutenção de infraestruturas etc. Trata-se de um espaço planejado para estimular e facilitar o consumo (DICIONÁRIO (2008); PADILHA (2006)).

– *Centro de Serviços* – Ou Centros de Serviços Compartilhados consistem em ambientes nos quais diversas atividades de *BackOffice* (de volta ao escritório) são concentradas dentro de uma nova e semiautônoma unidade de negócio, que tem uma estrutura gerencial designada para promover eficiência, geração de valor, redução de custos e melhoria nos serviços para clientes internos da empresa (MALAQUIAS; MEDEIROS FILHO; OLIVEIRA, 2017).

– *Centro Financeiro* - É uma área urbana que funciona como principal polo financeiro e comercial de uma cidade. Geralmente, a área do centro financeiro é pequena, em comparação com o tamanho total da cidade ou da região metropolitana. Na maioria das vezes, concentra os arranha-céus mais altos de uma cidade e possui as maiores taxas de densidade populacional de uma região metropolitana (REVISTA EXAME, 2007).

– *Centro de Negócios* - Normalmente situado em locais estratégicos e de referência, os centros de negócios são complexos empresariais que estão preparados com toda a infraestrutura necessária para que as empresas possam estabelecer suas bases. Alguns centros de negócios são de uso misto, agregando facilidades de mobilidade, tais como: comércio de itens do dia a dia e até morar no próprio conjunto (NEXO NET, 2019).

Conforme esclarecem Almeida et al. (2009, p. 109):

A centralização da oferta de bens e serviços não pode ser explicada apenas por fatores geográficos, como constatou Walter Christaller, pois como ele mesmo afirma o centro geográfico frequentemente não é um lugar central. Dessa forma, o conceito de distância geográfica deve ser substituído pelo de distância econômica, que leva em conta o custo de frete e seguro, embalagem, armazenamento e tempo necessário que leva a mercadoria até chegar ao local de destino.

No que tange ao centro Balsas (1999, p. 53) explica:

O que distingue o centro das cidades das zonas periféricas é a sua multifuncionalidade e a sua mistura orgânica de funções, podendo encontrar-se mercados públicos, centros de negócios, escolas e universidades, instituições de saúde e salões de beleza, locais para reuniões, galerias de arte, cultura e lazer; locais para visitar, transportes e áreas residenciais. No entanto, o seu principal papel é a venda a retalho. Um centro de cidade é mais que um centro comercial. No entanto, se perder a sua atratividade como centro de comércio, dificilmente pode sobreviver como um centro em sentido lato. O centro se distingue pela multifuncionalidade de elementos e obras que o compõe, afirmando seu valor como centralidade também pelo aglomerado de várias funções distintas que aí se encontra, contudo, as temporalidades diferentes não ofuscam a importância competida ao comércio por varejo que sustenta a dinâmica do centro formando uma teia urbana.

Já para Spósito (2004, p. 181), [...] *a centralidade de um núcleo, refere-se ao seu grau de importância a partir de suas funções centrais: maior número delas, maior a sua região de*

influência, maior a população externa atendida pela localidade central, e maior a sua centralidade.

Segundo Clemente e Higachi (2000), esses lugares centrais concedem bens e serviços para outros lugares de centralidade mais baixa e, esses lugares de menor centralidade ofertam bens e serviços para a zona rural conceituada em seu município. Sendo assim, o lugar de centralidade mais alta, representa uma hierarquia sobre estes lugares de centralidade baixa, pois de acordo com os autores, isso se trata de uma relação de interdependência entre os lugares, cuja centralização deles torna-se uma predisposição natural.

O esforço combinado da população também é responsável pela relevância de cada lugar central. Quanto maior for esse esforço, maior será a capacidade da cidade de ser um lugar central, desse modo, abrangendo outras cidades, que estarão dependentes de seus bens e serviços, mantendo assim as cidades interligadas umas com as outras, estabelecendo uma rede organizada de subordinação em cidades centrais e cidades complementares.

Evidentemente, como o esforço combinado dos cidadãos não é análogo em todas as cidades, algumas cidades passam a ter bens e serviços que estão ausentes em outras cidades, ou podem passar a possuir um bem ou serviço que está presente em outra cidade, no entanto, de modo mais qualificado, rápido e um melhor custo-benefício. Portanto, essas cidades tornam-se mais importantes que as outras, vindo a ser o centro da prestação de serviços ou comercialização de bens, e firmando-se como um lugar central em relação aos outros locais.

Em consonância com Gama (1983, p.49), o mesmo relata que para Christaller (1966),

A cidade é um centro de uma comunidade regional e o centro mediador das relações comerciais desta comunidade. A sua função é por isso, ser o lugar central da comunidade. Os lugares centrais variam em sua importância. Os de ordem alta dominam regiões maiores que os de menor ordem, desempenham um maior número de funções centrais e, por conseguinte, têm uma maior centralidade.

O estudo de Christaller buscou edificar uma hierarquia entre os centros urbanos baseado na oferta de bens e serviços, particularizando desde aquelas menores aglomerações onde são encontrados exclusivamente em empreendimentos econômicos ou instituições simples, até grandes centros urbanos que oferecem os serviços mais complexos. Através desta hierarquização, procurou-se avaliar a área de influência desses centros, ou seja, para quais as populações, bens e serviços estão sendo oferecidos, além da própria população local.

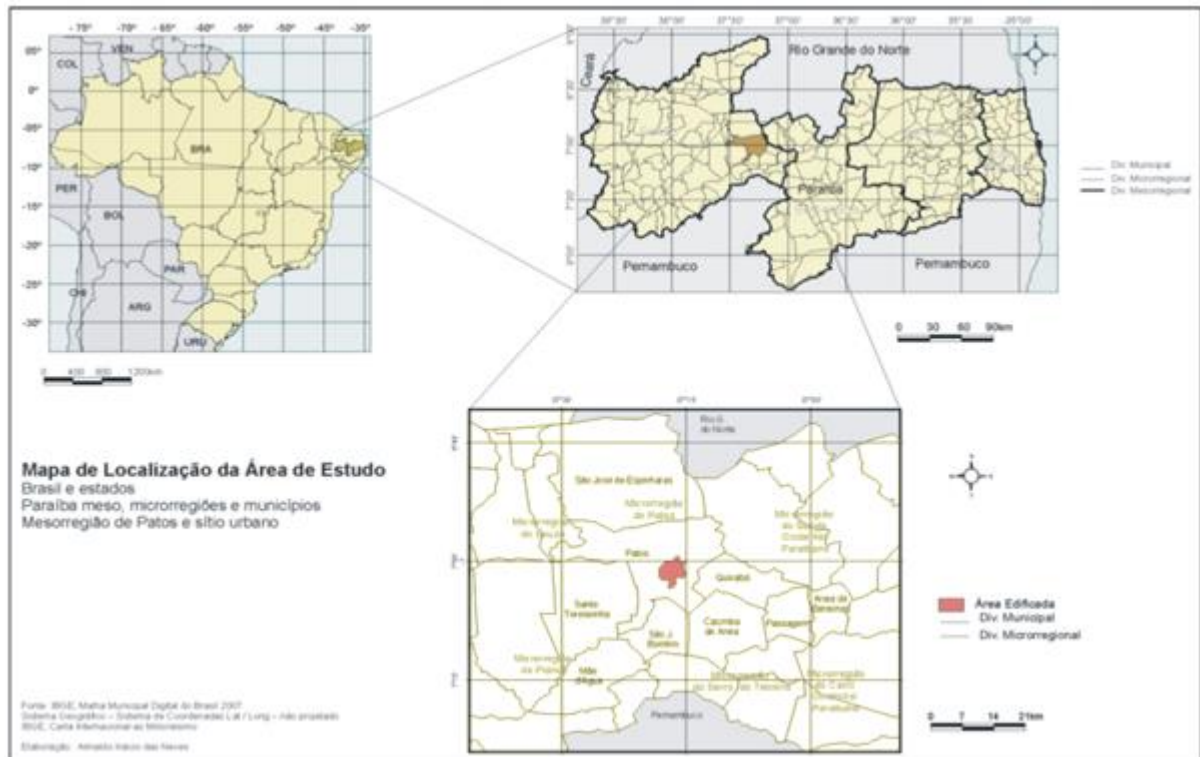
2 MATERIAL E MÉTODO

2.1 Delimitação da Área de Estudo

O Município de Patos situa-se na Região Nordeste, no Estado da Paraíba, na Região Metropolitana de Patos, Mesorregião do Sertão Paraibano e na Microrregião de Patos, distante 301 Km de João Pessoa – Capital do Estado. Sua sede localiza-se no coração do estado com vetores viários interligando toda a Paraíba e viabilização de acesso aos Estados do Rio Grande do Norte, Pernambuco e Ceará.

Faz fronteira com os seguintes municípios ao Norte: São José de Espinharas e São Mamede; ao Sul: Santa Terezinha e Cacimba de Areia; a Leste: Quixaba e Cacimba de Areia e a Oeste: Santa Terezinha e Malta. Apresentando as seguintes coordenadas geográficas: Latitude 7° 01' 28'' Sul e Longitude 37° 16' 48'' Oeste, apresentando uma altitude 242 m; com uma extensão territorial de 512,791 Km² (Figura 4).

Figura 4 - Localização do Município de Patos no Estado da Paraíba



Fonte: Cavalcante, 2008, p. 23.

Patos está inserido climaticamente no domínio semiárido subequatorial e tropical que constitui o chamado Polígono das Secas. Em razão do seu clima, pelas elevadas temperaturas é popularmente conhecida como “Morada do Sol” (CAVALCANTE, 2008, P. 23). O município apresenta uma população de 107.605 habitantes e uma densidade demográfica de

209,84 hab./Km², corresponde ao 4º lugar na hierarquia das cidades do Estado da Paraíba, ficando atrás de João Pessoa, Campina Grande e Santa Rita, segundo a estimativa populacional de 2019 (IBGE, 2019). O município apresenta a maior população do Sertão Paraibano, bem superior aos municípios como Sousa, Cajazeiras, Pombal, Catolé do Rocha e Itaporanga, que se destacam também nesta região.

A Região Metropolitana de Patos (RMP), Região Metropolitana do Sertão da Paraíba ou Grande Patos, é uma região metropolitana brasileira que é integrada 24 municípios: Areia de Baraúnas, Cacimba de Areia, Cacimbas, Catingueira, Condado, Desterro, Emas, Junco do Seridó, Mãe D'Água, Malta, Maturéia, Passagem, Patos, Quixaba, Salgadinho, Santa Luzia, Santa Teresinha, São José de Espinharas, São José do Bonfim, São José do Sabugi, São Mamede, Teixeira, Várzea e Vista Serrana. Essa integralização, torna-se um dos fatores, juntamente com a sua posição geográfica privilegiada, relevante para o fortalecimento da sua centralidade e sua relação de interdependência com as cidades do Sertão Paraibano.

A cidade de Patos funciona como polo econômico e educacional, atraindo um contingente significativo de pessoas oriundas de municípios vizinhos, buscando oportunidades de emprego e melhores condições de vida. Tal fato concorre para que a cidade apresente uma demanda por habitação, notadamente para a população de baixa renda. O crescimento da construção civil e o aumento da procura por financiamentos refletem a existência de uma demanda habitacional para a população de classe média. A crescente demanda por habitação temporária, advinda da expressiva população flutuante, caracterizada principalmente, por estudantes e pequenos comerciantes vindos de outras cidades.

A base econômica de Patos hoje é o setor comercial. Favorecido pela sua localização geográfica, no centro do Estado da Paraíba, além de ser servida de boas estradas e rodovias, a cidade se transformou num grande polo de distribuição de mercadorias e serviços para toda a Região Metropolitana do mesmo nome, abrangendo, inclusive, vários municípios dos estados do Rio Grande do Norte e Pernambuco. Além de o comércio apresentar-se bem diversificado, o segmento de prestação de serviços é bastante dinâmico.

2.2 Procedimentos Metodológicos

Dentre os eminentes enfoques relacionados à Cidade de Patos, a questão do fluxo de ônibus escolares que adentram diariamente a *urbs* vem se destacando como um dos mais importantes processos de fluxos de carros, que objetiva levar o estudante por meio do transporte, no qual se permeia a origem e destino, devido ao intenso número de carros que circulam diariamente as ruas e avenidas da Cidade de Patos-PB, principalmente, nos turnos da manhã e noite. Toda essa complexidade urbana foi objeto de estudo desta pesquisa, os quais se destacam os transportes que transladam os estudantes para as universidades e faculdades educacionais por meio dos ônibus, micro-ônibus e vans.

Segundo Cavalcante (2008), este constante crescimento de carros no espaço urbano de Patos provém, da expansão e exigência do mercado que atualmente exige profissionais mais qualificados. Como a Educação Básica (Fundamental e Médio) estão presentes hoje em todos os municípios, a procura por este serviço nestes níveis vem diminuindo, e concentrando-se atualmente, no ensino superior, que representa um papel expressivo no fenômeno da centralidade de Patos, pela expansão das Instituições de Ensino Superior (IES) e de outros cursos profissionalizantes.

Este trabalho teve como meta a pesquisa de caráter quantitativo. A pesquisa quantitativa por amostragem (coleta de dados semidetalhado) vem sendo utilizada de forma corrente nos trabalhos acadêmicos, bem como os instrumentos de constituição de dados de análise metodológica, de modo a evidenciar se os pesquisadores estão articulando a pesquisa para a compreensão dos fenômenos da área estudada.

A técnica utilizada foi a investigativo-descritiva incluindo pesquisa bibliográfica e de campo. O uso do Transporte Universitário Intermunicipal (TUI) de alunos para uma área definida como centralidade urbana ainda é pouco estudado no Brasil. As informações foram selecionadas de acordo com os questionamentos relacionados ao sistema de Transporte Escolar Universitário para a Cidade de Patos.

Para obter os dados dos atores envolvidos, foi necessário um instrumento de coleta específico para cada classe de atores, a partir do objetivo da pesquisa, tendo como aporte os estudantes oriundos de outros municípios, tanto do Estado da Paraíba, como, de Pernambuco e Rio Grande do Norte, que vêm realizar seus estudos em nível superior na Cidade de Patos.

Para a realização da pesquisa, o trabalho desenvolveu-se em três etapas:

a) Pesquisa Bibliográfica teve por base o levantamento em livros, periódicos, artigos, teses, dissertações, revistas, sistema on-line e a Superintendência de Trânsito e Transportes de Patos (STTRANS).

b) Pesquisa de Campo realizada com os estudantes da Universidade Estadual da Paraíba (UEPB), Universidade Federal de Campina Grande (UFCG), Centro Universitário de Patos (UNIFIP) e o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba (IFPB) em Patos.

c) Os resultados e discussão desta pesquisa consistiram de uma pesquisa de campo, ou seja, da aplicação de um questionário objetivo composto de 17 perguntas (fechadas), no qual as informações foram quantitativas. A coleta de dados foi realizada utilizando-se 80 questionários semiestruturados apresentados por meio da plataforma *Google Forms*, assim discriminado:

- 20 questionários com os estudantes da UEPB;
- 20 questionários com os estudantes da UFCG;
- 20 questionários com os estudantes da UNIFIP;
- 20 questionários com os estudantes do IFPB.

A aplicação dos questionários foi realizada no período de 13 de agosto a 29 de setembro de 2020, utilizando-se o método quantitativo, e a aplicações foi do tipo aleatório. As informações consistiram sobre o Transporte Universitário Intermunicipal (TUI), condições socioeconômicas e educacionais na perspectiva da centralidade urbana da Cidade de Patos diante de mais de 60 municípios que a mesma polariza hierarquicamente.

Quanto às técnicas utilizadas neste trabalho:

1. Foram utilizados dois mapas elaborados por Cavalcante (2008), um representando a localização do Município de Patos no Estado da Paraíba, e o outro, as vias de acesso à Cidade de Patos-PB.
2. A elaboração do questionário por meio da plataforma *Google Forms*, em decorrência da Pandemia da Covid-19. Num primeiro momento, a aplicação dos mesmos seria realizada presencialmente, mas em virtude da Covid-19 optou-se por realizar a pesquisa remotamente. Mesmo tendo sido utilizada a presente técnica o trabalho teve um resultado satisfatório.
3. A tabulação dos gráficos foi realizada por meio da Planilha Excel – Versão 2016. Os dados coletados foram tabulados e analisados, com o objetivo de analisar o conteúdo do discurso.

4. Não foi possível elaborar um registro fotográfico em decorrência da Covid-19, e todo o trabalho tem sido desenvolvido através do sistema *online*, com o público alvo participante.

A estrutura do trabalho está dividida em seis partes, conforme descrito abaixo.

Na primeira a Introdução que relata brevemente o tema e relevância do trabalho, os objetivos gerais e específicos, o problema da pesquisa, as hipóteses, a justificativa.

A segunda corresponde a Fundamentação Teórica, abordando os seguintes assuntos: 1. Administração Pública na Perspectiva do Urbano; 2. Planejamento e Gestão Urbana; 3. Teoria da Centralidade Urbana.

A terceira parte fundamenta-se no Material e Método, tais como a delimitação da área de estudo e os procedimentos metodológicos.

A quarta parte apresenta os Resultados e Discussões, que foi realizada em campo com os universitários da Universidade Estadual da Paraíba (UEPB), Universidade Federal de Campina Grande (UFCG), Centro Universitário de Patos (UNIFIP) e o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba (IFPB) em Patos. Esta parte foi subdividida em: 1. A Centralidade de Patos: utilização do Transporte Universitário Intermunicipal (TUI) pelos Universitários dos municípios ligados a Cidade de Patos-PB; 2. Descrições do Modo Como os Universitários Fazem Uso do Transporte Universitário Intermunicipal (TUI); e 3. Análise do Perfil Socioeconômico dos Universitários no Âmbito da Centralidade de Patos

A quinta parte retrata as Considerações Finais, elaborada com base na recapitulação sinóptica do decorrer do trabalho desenvolvido.

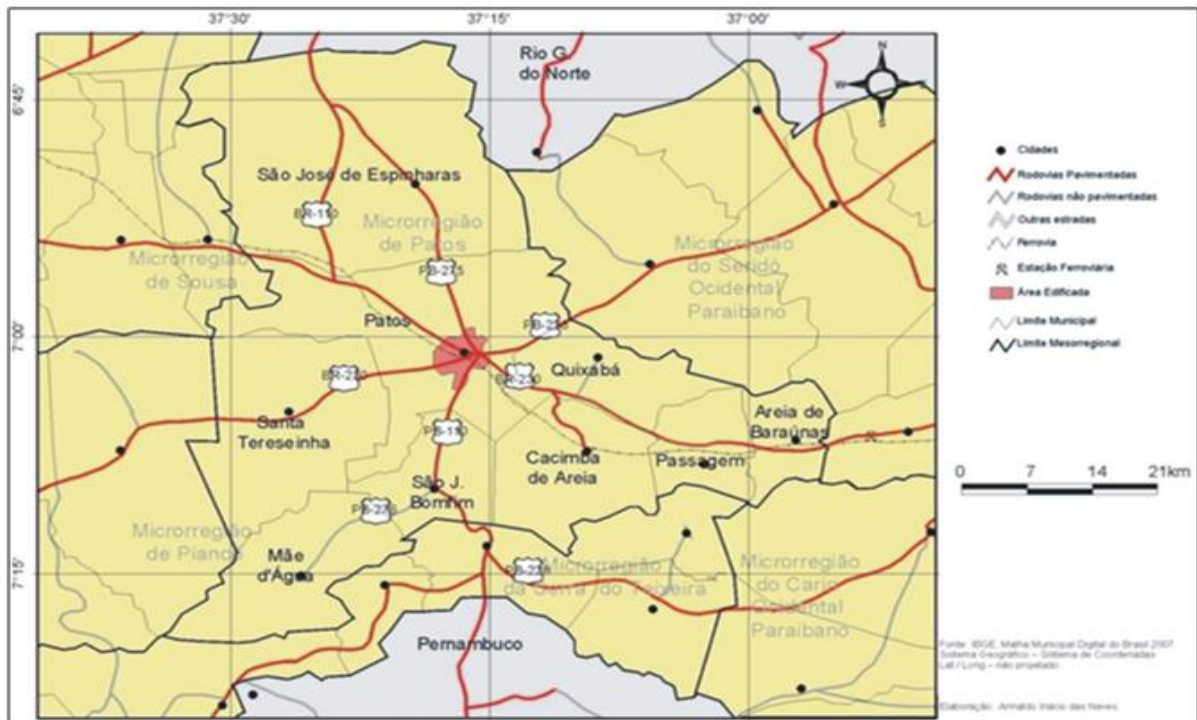
E por fim, a sexta parte consistiu das Referências, que foram utilizadas neste trabalho de maior relevância referencial quanto ao assunto tratado.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

3.1 A Centralidade de Patos: utilização do Transporte Universitário Intermunicipal (TUI) pelos estudantes dos municípios ligados a Cidade de Patos-PB

Considerando as segregações municipais existentes no território brasileiro, que não são contemplados com cursos em nível superior, ou seja, universidades e/ou faculdades, o Transporte Universitário Intermunicipal (TUI) surgiu como um forte aliado no acesso rodoviário entre as espacialidades geográficas (entre um município a outro), tanto do Estado da Paraíba, como do Pernambuco e Rio Grande do Norte (Figura 5).

Figura 5 - Vias de acesso rodoviário à Cidade de Patos-PB



Fonte: Cavalcante, 2008.

O processo de construção da singularidade da de Patos no Sertão Paraibano aponta que esse lugar geográfico esteve sujeito às contingências históricas, às condições econômicas e políticas, processos que são gerados tanto em nível local, como também global. O seu espaço foi construído com base na sua posição privilegiada e na produção de bens e serviços, num processo iniciado no lombo dos burros dos tropeiros ou nos cascos das boiadas, indo ou voltando do litoral, num movimento de trocas que visava complementar as necessidades de consumo das populações das diversas áreas do Estado. Patos foi se configurando como um espaço favorável para oferecer bens e serviços à sua população local como também para aquela que se encontra em seu entorno. Esta característica revela o fenômeno que enseja este estudo: a questão da centralidade. Os arranjos espaciais selecionados para medir esta centralidade no âmbito desta pesquisa foram: educação, saúde, transporte (alternativo) e órgãos administrativos. Entre os arranjos espaciais selecionados, a Educação é um elemento de relevância para o fortalecimento desta centralidade porque atraem pessoas de todo o sertão, de outros estados da Região Nordeste e do país (CAVALCANTE, 2008. p. 67).

Caracterizando-se como uma importante ferramenta veicular e necessária para a viabilização do deslocamento dos alunos da Universidade Estadual da Paraíba (UEPB), Universidade Federal de Campina Grande (UFCG), Centro Universitário de Patos (UNIFIP) e do Instituto Federal da Paraíba (IFPB) até a Cidade de Patos, já que estes se deslocam diariamente de seus municípios de origens, em busca de fazer um curso superior.

O Transporte Universitário Intermunicipal representa 95% gratuito para os alunos da UEPB, UFCG, UNIFIP e IFPB, estes sendo custeados pelas administrações públicas municipais, enquanto 5% dos alunos são responsáveis pela locação e pagamento com os transportes particulares. Nos últimos anos os alunos das referidas instituições têm debatido sobre a questão do TUI gratuito para a Cidade de Patos, quando em determinadas gestões os seus representantes não querem ou dizem não poderem mais oferecer esse tipo de transporte, já que o presente serviço não está contemplado na Constituição de 1988 de forma explícita.

Analisando, como pode ser observar no Art. 6º da Constituição Federal Brasileira de 1988, a mesma refere-se à Educação como Direito Fundamental, *verbis*: “Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição Federal”. Discorre, todavia, no inciso V do Art. 23, *como comum a competência da União, Estados, Distrito Federal e Municípios de proporcionar os meios de acesso a Educação*.

Conforme o Jornal A União (BRASIL, 2013, p. 1), a Presidente Dilma Rouseff através da Lei Federal Nº 12.816/2013 autorizou o uso de veículo escolar municipal para universitários em todo o território nacional. Como segue abaixo:

A presidente Dilma Rouseff, promulgou a Medida Provisória nº 593/2012, transformando-a na Lei Federal nº 12.816/2013, que dispõe sobre o apoio da União às redes públicas de educação básica na aquisição de veículos pra o transporte escolar. A medida visa autorizar os municípios a utilizarem o transporte escolar municipal por estudantes universitários. Teor da Lei: Art. 5º - A União, por intermédio do Ministério da Educação, apoiará os sistemas públicos de educação básica dos Estados, Distrito Federal e Municípios na aquisição de veículos para transporte de estudantes, na forma do regulamento. Parágrafo Único - Desde que não haja prejuízo às finalidades do apoio concedido pela União, os veículos, além do uso na área rural, poderão ser utilizados para o transporte de estudantes da zona urbana e da educação superior, conforme regulamentação a ser expedida pelos Estados, Distrito Federal e Municípios.

Tal discussão ocorre a cada início de semestre ou ano, quando vem à tona declarações de alguns governantes municipais, na pessoa do Prefeito ou do Secretário de Transportes, questionando os altos custos com esse serviço por parte da prefeitura, tendo em vista que a prerrogativa constitucional, na área da educação aos municípios, se limita apenas ao Ensino

Fundamental, o Ensino Médio ao estado e o Ensino Superior não depende nem da esfera municipal e nem estadual. Ficando a cargo do próprio estudante universitário a responsabilidade pelo seu deslocamento, tal custo pessoal. No entanto, alguns alunos afirmaram que algumas Prefeituras instituíram Projeto de Lei (PL) que regulamenta o fornecimento de transporte universitário gratuito intermunicipal para a Cidade de Patos.

Segundo a Superintendência de Trânsito e Transportes de Patos (STTrans/Patos-PB) (Obs.: relato informal de um dos agentes de transito), os transportes universitários que circulam pela cidade de Patos vêm de vários municípios da Paraíba, Rio Grande do Norte e Pernambuco, os quais representam uma fluidez mais intensa no turno da manhã e tendo uma maior intensificação no período noturno. De acordo com o Agente da STTrans, circula de segunda a sábado mais de 70 ônibus, micro-ônibus e vans.

Na busca de atender a uma melhor organização na *urbs* de Patos, a Secretaria de Planejamento juntamente com a STTrans, destinou um espaço reservado para esses veículos na antiga Rodoviária Municipal e nas proximidades da UEPB, UFCG e IFPB, cuja finalidade é organizar o transito na espacialidade geográfica da zona urbana de Patos, sendo um importante meio para a circulação de outros veículos que circulam pela cidade, principalmente, pela manhã e à noite, uma vez que a cidade não dispõe de grandes corredores, ou seja, de espaço suficiente para a locação destes sem áreas específicas, gera o agravamento de trânsito, isto é, processos coletivos entre os transportes universitários intermunicipais e os veículos particulares que circulam pela cidade.

Quanto à questão da administração pública na perspectiva urbana, planejamento urbano, gestão urbana e governança urbana e a teoria da centralidade urbana, referente ao estudo desenvolvido, se diz que a Cidade de Patos as dinâmicas das questões citadas devido a sua localização geográfica, que se apresenta como um centro regional e metropolitano, ou seja, uma cidade polo, em função de se situar em uma determinada porção do espaço paraibano, no qual a prestação de serviços e as condições socioeconômicas encontram-se mais fortalecida do que os municípios adjacentes, não só paraibano, mas também, do Pernambuco e do Rio Grande do Norte.

Desta forma percebe-se que a cidade de Patos dispõe de uma gama de serviços e equipamentos urbanos como meios de comunicação (emissoras de rádios, rádios amadores, empresas telefônicas no sistema convencional e móvel celular, não só na zona urbana, como na zona rural, jornais, revistas, retransmissoras de TV), que fazem comunicação com todas as partes do estado, da região, do país e com o exterior, várias clínicas, consultórios, hospitais, instituições de ensino e um comércio diversificado. É ligada a todas as regiões do Estado da Paraíba e do País através de linhas regulares de transportes. O transporte varia entre o formal, o alternativo e a particular conta com o serviço de táxis, mototáxis e veículos de

pequeno porte com destino a cidades circunvizinhas. A cidade ocupa a posição de um lugar central, ou seja, um aglomerado populacional que exerce determinadas funções e que sua importância está relacionada com o tipo de bens e serviços por ela disponibilizados. Devido a um desenvolvimento e crescimento decorrente da administração pública, planejamento, gestão e da centralidade urbana (CAVALCANTE, 2008, p. 65-66).

Depreende-se desse fato, a importância que Patos detém no conceito de uma cidade que apresenta uma centralidade urbana, ao ponto de ser classificada como capital regional de nível três, conforme a divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas. Exerce influência direta sobre os municípios circunvizinhos, através da oferta de variados serviços, dentre eles a assistência médico-hospitalar (hospitais, clínicas e consultórios médicos), educacional, além de um polo comercial, o que justifica a sua influência no contexto micro e macrorregional.

O fato da centralidade urbana de Patos ser constituída por uma extensão dos serviços prestados e do aumento populacional por agentes externos, ou seja, pela população flutuante que chega a atingir mais de 300 mil pessoas mensalmente, a estrutura administrativa o planejamento e a gestão urbana ainda apresentam uma grande deficiência no âmbito da administração pública municipal, mas mesmo assim, a cidade deve ser analisada com mais precisão quando se considera uma escala de centralidade urbana (saindo na década de 1980 da monocentricidade para a policentricidade).

Isso representa que, importância que, a rede urbana de Patos tem fornecido muitas medidas de crescimento econômico em oposição a de outros municípios. A sua estrutura da malha urbana passou a desenvolver no decorrer das 3 últimas décadas algumas interações de destaque e tais medidas foram de uso limitado ao sistemas de Patos. Discorre-se que as conceituações teóricas da centralidade da cidade são consistentes com as especificações da sua hierarquia urbana diante das demais, as quais dependem dos seus serviços essenciais. Conclui-se que tais atividades desenvolvidas como os serviços, comércio, educação, entre outros elucidam questões substantivas fundamentais relevantes para a estrutura socioespacial cada vez mais complexa da referida cidade.

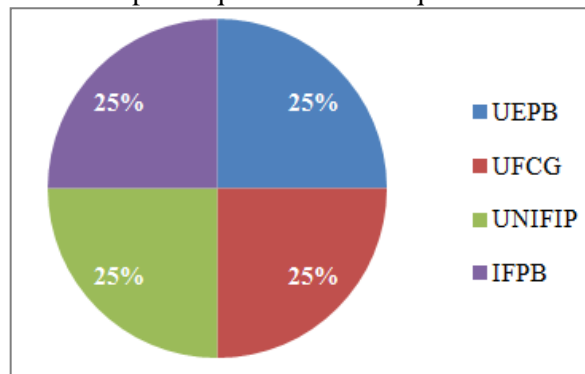
3.2 Descrições do Modo Como os Universitários Fazem Uso do Transporte Universitário Intermunicipal (TUI)

O Transporte Universitário Intermunicipal (TUI) é uma das alternativas que possibilita os estudantes de outros municípios, sobretudo, os de baixa renda, a seguir em seus estudos no ensino superior, por não existirem em seus municípios instituições universitárias e faculdades, daí a necessidade de se destinarem até a Cidade de Patos. Neste subcapítulo buscaram-se os resultados e discussões encontrados na pesquisa de campo, além de se ter traçado o perfil dos

estudantes os que utilizam Transporte Universitário Intermunicipal (TUI) com destino à Cidade de Patos-PB.

É importante ressaltar que no projeto de pesquisa teve como objetivo, aplicar o questionário a 20 estudantes de cada instituição universitária, sendo elas UEPB, UNIFIP, UFCG e IFPB. No que diz respeito ao objetivo da pesquisa, o mesmo visou compreender o perfil dos estudantes universitários, no tocante a utilização do transporte universitário intermunicipal, sendo assim, pode-se saber qual a instituição de ensino superior que estes estudam (Gráfico 1).

Gráfico 1 - Instituições de Ensino Superior que os alunos frequentam em Patos

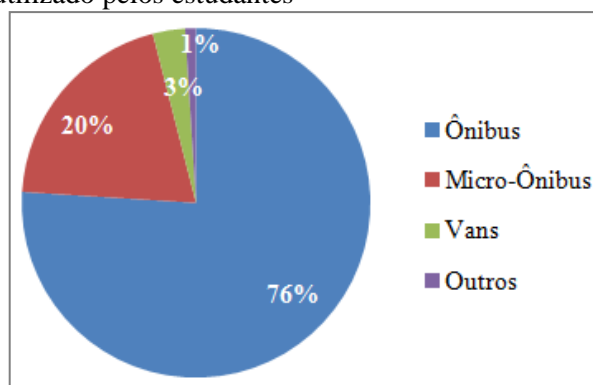


Fonte: COSTA, 2020.

A pesquisa aplicada nas instituições de ensino superior UEPB, UFCG, UNIFIP e IFPB mostra que, 25% dos estudantes que apontaram estudar na UEPB; 25% na UFCG; 25% na FIP; e 25% no IFPB. Atualmente a referida cidade, é considerada um grande polo estudantil, na qual abrange e atende a diversas cidades circunvizinhas da região, bem como também diversos estudantes de outros estados fronteiriços.

No que diz respeito ao tipo de transporte ao quais os estudantes utilizam, o Gráfico 2 demonstra os seguintes resultados.

Gráfico 2 - Tipo de TUI utilizado pelos estudantes

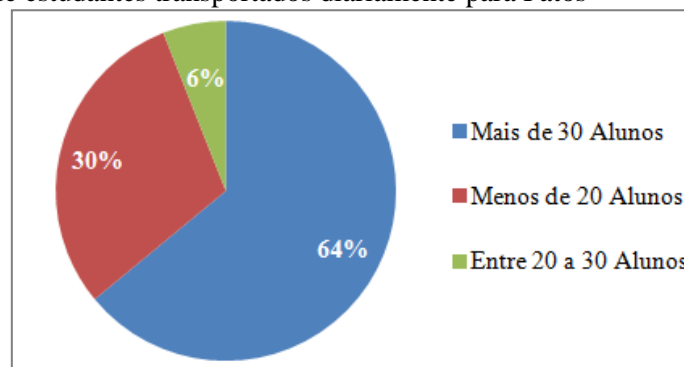


Fonte: COSTA, 2020.

O Gráfico 2 aponta o resultado sobre a abordagem de qual tipo de transporte é utilizado pelos estudantes, como forma de se locomover até a instituição de ensino a qual o alunado estuda. Dessa forma, 76% dos estudantes apontaram utilizar os ônibus; cerca de 20% destes utilizam micro-ônibus; 3% vans; e apenas 1% outros tipos de transporte, não especificando qual tipo.

A partir das perguntas abordadas durante a aplicação da pesquisa, pode-se indagar o número de passageiros, ou seja, estudantes transportados diariamente nos transporte universitários intermunicipais, como mostra o Gráfico 3.

Gráfico 3 - Número de estudantes transportados diariamente para Patos

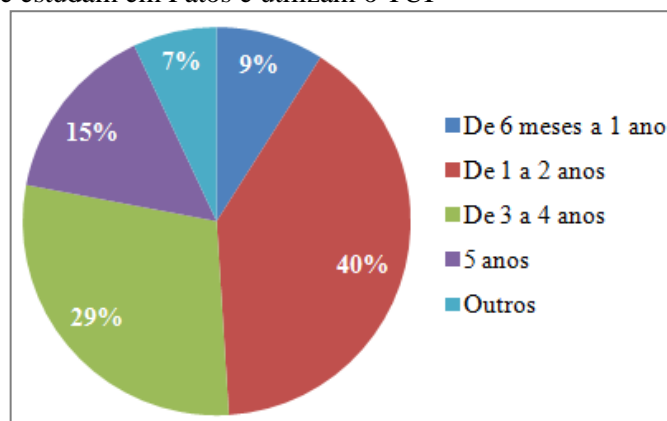


Fonte: COSTA, 2020.

A partir da pergunta sobre quais tipos de transporte são utilizados pelos estudantes universitários, as respostas apontadas no Gráfico 3 demonstram que, cerca de 64% dos estudantes apontaram que são transportados diariamente transporta mais de 30 alunos; 30% apontaram que o tipo de transporte usado, transporta entre 20 a 30 alunos diariamente; e 6% disseram que transportam menos de 20 alunos.

O Gráfico 4 aborda o tempo de utilização do transporte universitário intermunicipal pelos participantes alunos investigados.

Gráfico 4 – Tempo que estudam em Patos e utilizam o TUI

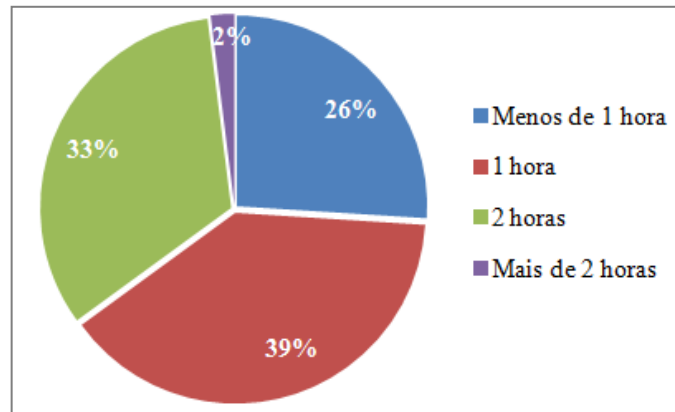


Fonte: COSTA, 2020.

No que diz respeito ao tempo de utilizado no TUI (Gráfico 4), 40% apontaram que utilizam entre 1 a 2 anos; 29% afirmaram utilizar a cerca de 3 a 4 anos; 15% disseram utilizar a 5 anos; 9% utilizam entre 6 meses a 1 ano; e 7% não souberam informar o tempo de utilização. Vale salientar que, este meio e tipo de transporte é o principal meio de locomoção dos estudantes que participaram desta pesquisa.

O Gráfico 5 representa o tempo utilizado pelos estudantes entre os municípios de origens até as instituições de ensino os quais estudam em Patos.

Gráfico 5 - Tempo utilizado pelos estudantes entre os municípios de origens até a chegada às instituições de ensino

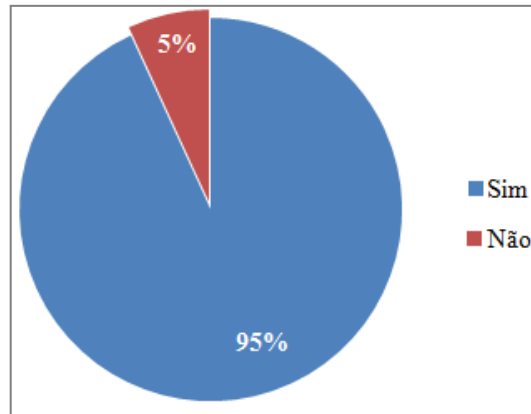


Fonte: COSTA, 2020.

Tendo em vista que os estudantes os quais participaram do desenvolvimento da presente pesquisa utilizam TUI para se locomover até a instituição de ensino, buscou então, aqui saber quanto tempo é gasto diariamente para locomoção dos mesmos entre as cidades até a instituição de ensino. Dessa forma, 39% gastam diariamente cerca de 1 hora; 33% em torno de 2 horas; 26% menos de 1 hora; e 2% mais de 2 horas até Patos.

Portanto, se o meio de transporte utilizado expressa a condição socioeconômica dos estudantes investigados, o tempo gasto no deslocamento possui relação com a qualidade de vida estudantil, até mesmo pelo impacto que têm sobre o tempo disponível para os estudos. O Gráfico 6 buscou saber dos estudantes se os municípios onde residem disponibilizam o TUI para os mesmos se locomoverem até a instituição de ensino na qual estudam na cidade de Patos.

Gráfico 6 - Disponibilidade de TUI por parte das administrações públicas para os estudantes que residem fora de Patos

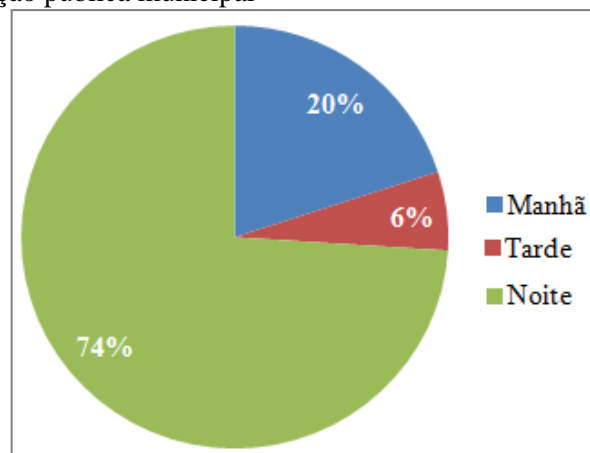


Fonte: COSTA, 2020.

A partir da pergunta realizada, procurou-se saber se os TUI utilizados para locomoção das suas cidades até Patos são disponibilizados pelos próprios municípios os quais residem, sendo assim, 95% apontaram que seus municípios disponibilizam o TUI gratuitamente. Enquanto, 5% disseram que seus municípios não disponibilizam TUI gratuito, portanto os alunos pagam algum tipo de transporte para chegarem até a instituição de ensino.

Como base no Gráfico 6, quando 5% dos municípios não disponibilizam TUI para os estudantes que frequentam as instituições superiores de ensino na Cidade de Patos. Foi questionado junto aos mesmos, que frequentam as universidades, faculdades e institutos federais se as administrações públicas municipais disponibilizam veículos para a Cidade de Patos nos três turnos (manhã, tarde e noite), como pode ser observado no Gráfico 7.

Gráfico 7 - Disponibilização por turno (manhã, tarde e noite) diário do TUI, por parte da administração pública municipal



Fonte: COSTA, 2020.

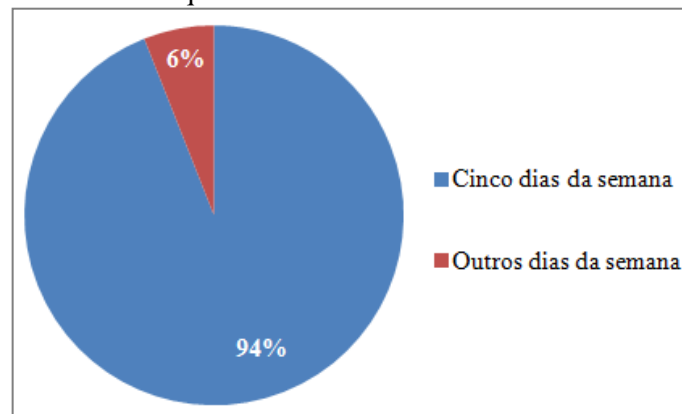
O Gráfico 7 retrata qual turno as administrações públicas municipais disponibilizam o TUI para os estudantes. Cerca 74% responderam ser à noite o período de maior utilização; 20% disseram que utilizam no turno da manhã; e apenas 6% destes afirmaram que faz uso no

período da tarde. O qual este representa o menor percentual de TUI transitando na *urbs* patoense.

Vale salientar que, o movimento em defesa do transporte escolar municipal para os universitários originou-se no Estado da Paraíba. Essa flexibilização permitiu que os estudantes de nível superior residentes em pequenos e longínquos municípios também pudessem utilizar o transporte escolar, em especial, no período noturno, quando os ônibus escolares (Caminho da Escola) encontram-se parados, já que os alunos do Ensino Fundamental frequentam geralmente as escolas municipais no período da manhã e tarde.

O Gráfico 8 buscou saber dos estudantes universitários quantos dias da semana estes utilizam o TUI.

Gráfico 8 – Quantos dias da semana que os estudantes utilizam o TUI

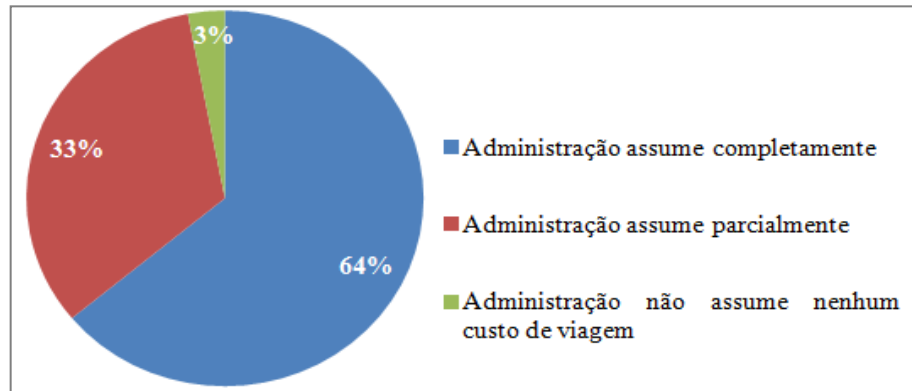


Fonte: COSTA, 2020.

No que diz respeito ao número de dias utilizados para o acesso dos estudantes até as instituições de ensino na cidade de Patos pelo TUI, cerca de 94% apontaram utilizar durante os 5 dias da semana; e apenas 6% não souberam informar a quantidade de dias que utilizam. Devido à ausência de professores, falta de aula, feriados, motivo de doenças, problemas familiares, e principalmente, aqueles estudantes que se encontram em final de conclusão de curso, entre outros.

O Gráfico 9 representa o questionamento aos estudantes se a administração pública dos seus municípios assumem todos os custos das viagens, entre o município de origem até a Cidade de Patos, tais como: combustível, motorista, entre outros, caso o UTI necessite.

Gráfico 9 – Nível de responsabilidade da administração municipal diante dos custos de manutenção do TUI

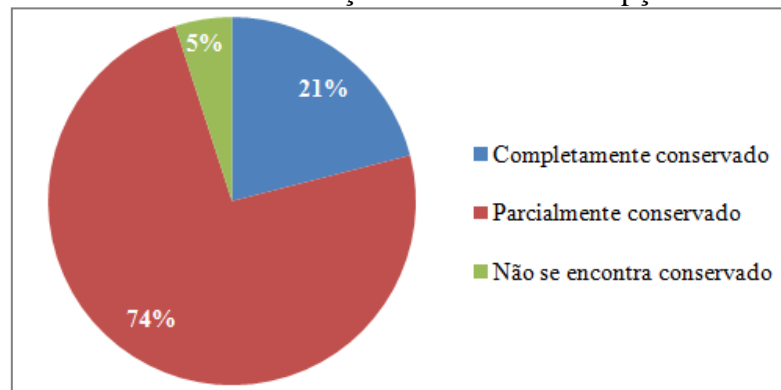


Fonte: COSTA, 2020.

Quanto aos custos do TUI utilizado pelos estudantes, 64% destes apontaram que os municípios os quais estes estudantes pertencem arcam completamente com os custos do transporte universitário; 33% responderam que seus municípios arcam parcialmente com as despesas, onde esta porcentagem não justificou o motivo desta divisão de custos entre os estudantes e os municípios; e 3% dos estudantes relataram que seus municípios não arcam com as despesas do transporte, no qual os mesmos apontam utilizar de outro tipo de transporte como acesso até a cidade de Patos, sendo custeados pelos próprios estudantes.

Haja vista, que é perceptível que os veículos que os estudantes utilizam não se encontram conservados, ou seja, existem problemas estruturais nos mesmos, como pneus carecas, poltronas velhas e quebradas entre outras avarias. Como a maior parte dos mesmos apontou utilizar o TUI disponibilizado pelos municípios nos quais residem, buscou-se saber sobre a conservação destes transportes, como aponta o Gráfico 10.

Gráfico 10 – Como se encontra a conservação dos TUI na concepção dos estudantes



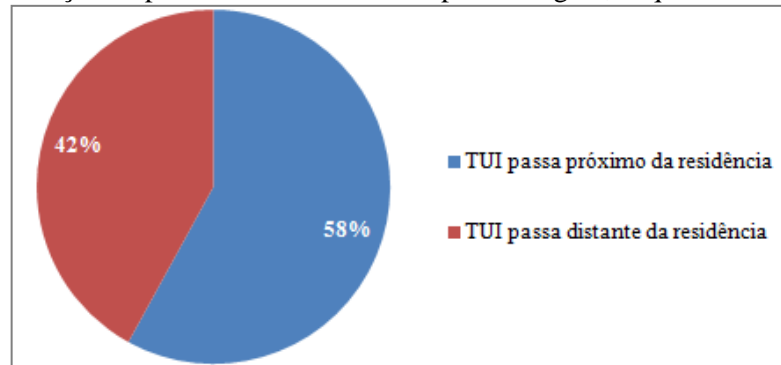
Fonte: COSTA, 2020.

Com relação a opinião dos estudantes sobre o estado de conservação dos veículos, que são de responsabilidade do poder público municipal, 74% responderam que estes transportes estão parcialmente conservados; 21% afirmaram que estão completamente conservados, e 5%

apontaram que não se encontra em um bom estado de conservação para circular em rodovias federais e estaduais, levando os estudantes a perigos constantes nestas viagens diárias. Cabe salientar que, a conservação destes se faz necessário, considerando que não traz em segurança para os estudantes que utilizam esses transportes.

Buscou-se questionar se esses transportes universitários passam próximas as residências dos estudantes, como mostra o Gráfico 11.

Gráfico 11 – Localização da parada do TUI no município de origem, enquanto a residência

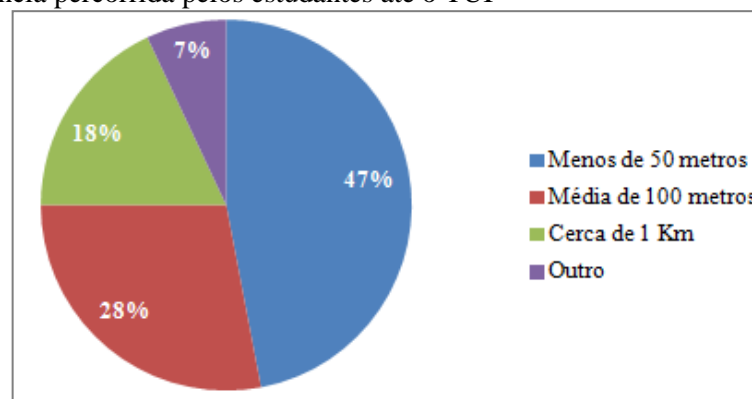


Fonte: COSTA, 2020.

Dentre os 80 participantes da pesquisa, cerca de 58% relataram que o TUI que utilizam passa próximo das residências; enquanto 42 % apontaram que não passa próximo as suas residências. Considerando o resultado acima apresentado, os estudantes afirmaram que o TUI não passa próximo às suas residências. Nas suas respostas os estudantes justificaram que alguns precisam se locomover dos bairros onde residem até o centro da cidade a pé para chegarem até o ponto de espera do transporte, que na maioria dos municípios ficam no centro das mesmas.

O Gráfico 12 justifica a resposta daqueles que apontaram que o transporte universitário não passa próximo às suas residências.

Gráfico 12 - Distância percorrida pelos estudantes até o TUI

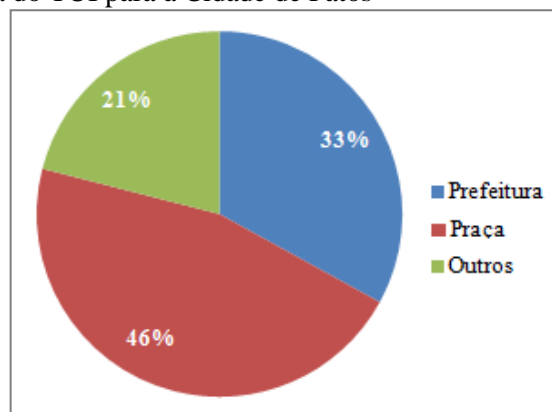


Fonte: COSTA, 2020.

Foram questionados sobre a distância entre a casa dos estudantes até o ponto de encontro do transporte universitário das suas cidades. Assim, 47,4% responderam que a distância é apenas de menos de 50 metros, 28,2% é de cerca de 100 metros de distância, 17,9% moram a cerca de 1 km de distância entre suas residências e o ponto de saída do transporte universitário e cerca de 6,5 apontaram não saber a distância entre suas residências e o ponto de saída do transporte universitário.

Procurou-se identificar também a localidade na qual é utilizada como ponto de encontro dos estudantes e de saída do TUI para à cidade de Patos-PB (Gráfico 13).

Gráfico 13 - Local de saída do TUI para à Cidade de Patos

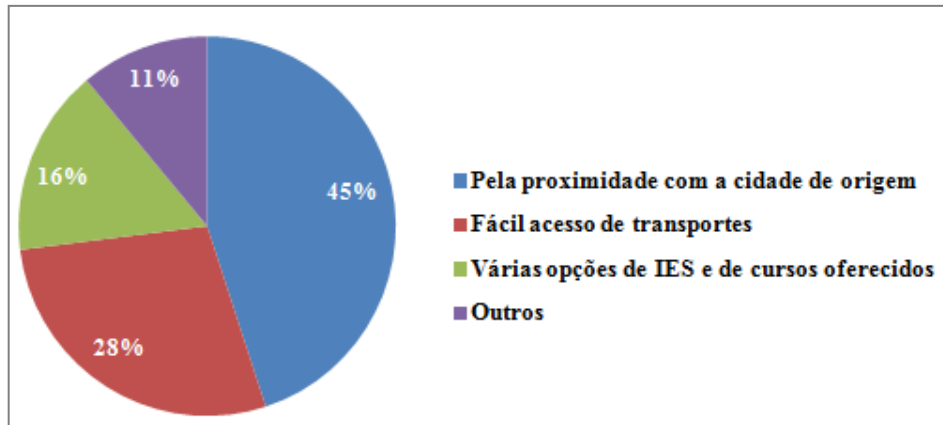


Fonte: COSTA, 2020.

A partir da colocação da pergunta sobre qual o ponto de saída do TUI para Patos, os resultados demonstraram que 46% afirmaram que o transporte costuma sair de alguma praça; 33% apontaram que o ponto de encontro costuma ser na prefeitura; 21% afirmaram sair de algum outro local da cidade, não justificando qual seria esse outro ponto de saída.

Considerando Patos, enquanto uma cidade definida regionalmente como polo universitário encontra-se instalada diversas Instituições de Ensino Superior (IES), como UFCG, UNIFIP, IFPB, UEPB, dentre outras. Buscou-se investigar através deste questionamento, por que os estudantes escolheram Patos para fazerem um curso superior (Gráfico 14).

Gráfico 14 - Escolha da Cidade de Patos para Estudos



Fonte: COSTA, 2020.

Desta maneira, ficou perceptível que 45% dos estudantes apontaram ter escolhido as IES localizada em Patos, por residirem em cidades próximas; 28% escolheram pela questão da fácil acessibilidade de transportes (justificando a necessidade de sempre ir à referida cidade e por possuir transporte próprio); 16% relataram que é devido à cidade oferecer várias opções de IES e diversos cursos em diversas áreas de atuação profissional; e 11% não informaram o motivo.

Reporta-se este subcapítulo, a importância da Cidade de Patos numa perspectiva de uma região que foi caracterizada como uma rede urbana, que se interliga com mais de 60 municípios do Estado da Paraíba, Pernambuco e Rio Grande do Norte de forma direta. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) utilizou a argumentação da Teoria das Localidades Centrais de Walter Christaller, para posicionar e explicar geograficamente e espacialmente a Cidade de Patos como uma Centralidade, ou seja, um núcleo polarizador do Sertão do Estado da Paraíba, passando a ser considerada a quarta cidade mais importante do Estado, após João Pessoa, Campina Grande e Santa Rita, tanto na visão administrativa, política, econômica, social, comercial, e principalmente de serviços no âmbito educacional. Como foi demonstrado nos gráficos citados acima.

3.2 Análise do Perfil Socioeconômico dos Universitários no Âmbito da Centralidade de Patos

Com o processo de redemocratização do Brasil³, entre os anos de 1983 e 1984 com o pleito das Diretas Já, houve uma maior abertura para a população civil brasileira a ter um

³ Diretas Já foi um movimento civil de reivindicação por eleições presidenciais diretas no Brasil ocorrido entre 1983 e 1984. A possibilidade de eleições diretas para a Presidência da República no Brasil se concretizaria com a votação da proposta de Emenda Constitucional Dante de Oliveira pelo Congresso. Entretanto, a Proposta de Emenda Constitucional foi rejeitada, frustrando a sociedade brasileira. Ainda assim, os adeptos do movimento

maior acesso ao Ensino Superior. A partir dessa redemocratização gradativamente as instituições federais, estaduais e particulares de ensino superior passaram a utilizar a Nota do Enem, em 1998, como critério de seleção para a entrada nas universidades públicas e algumas faculdades particulares, desde 2010, após a adesão do Sistema Único de Seleção Unificada (SISU) e da Lei Federal no 12.711/2012, que corresponde a Lei de Cotas, do ano de 2013.

O ENEM foi criado em 1998, com o objetivo de avaliar o desempenho dos estudantes concluintes do ensino médio. A partir de 2004, a prova passou a ser utilizada como ferramenta para ingresso em instituições do ensino superior e, em 2010, com sua inclusão no Sistema de Seleção Unificada (SISU), foi reconhecido como o maior e mais completo exame educacional do Brasil. Ao longo de sua criação, o Enem acabou substituindo o tradicional vestibular realizado por faculdades e universidades nacionais, tornando-se hoje ferramenta para concessão de bolsas de estudo parciais e integrais em faculdades particulares, através do Programa Universidade Para Todos (PROUNI) – (EDUCA+BRASIL, s/d).

A partir desta redemocratização a partir do final dos 80 até os tempos atuais, percebe-se uma crescente inserção de alunos no Ensino Superior das classes sociais C, D e E nas universidades brasileiras, de forma a mesclar o perfil socioeconômico dos graduandos das instituições federais, estaduais, institutos federais e faculdades particulares do país.

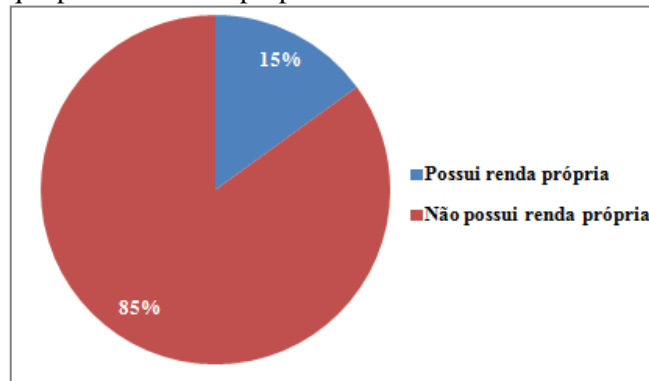
Dessa maneira, apesar do avanço observado nas três últimas décadas, os dados referentes ao perfil socioeconômico dos estudantes de ensino superior refletem que há ainda um hiato importante a ser enfrentado no que diz respeito ao acesso das camadas mais representativas da população ao ensino superior de qualidade, à pesquisa, à cultura e ao conhecimento, fundamentais ao enfrentamento das desigualdades sociais do país e ao aprimoramento do capital humano (FRANCO; CUNHA, 2017).

A Cidade de Patos a cada ano evidencia uma maior dinâmica no seu processo de regionalização, ou seja, convergir um grande número de municípios a partir de seus atores sociais, principalmente estudantes a procurar pelos cursos oferecidos pelas diversas instituições instaladas no perímetro urbano. Ocorre uma convergência de alunos de todo o sertão paraibano, bem como de outros estados para a cidade, fomentando a centralidade já existente, que representa um papel expressivo no fenômeno da centralidade, pela expansão das IES. Contanto com base nesses fatos, procurou-se analisar o perfil socioeconômico dos universitários que estudam nas IES de Patos.

O Gráfico 15 aponta sobre o conhecimento da renda dos estudantes da UEPB, UFGC, UNIFIP e do IFPB participantes da pesquisa realizada.

conquistaram uma vitória parcial em janeiro do ano seguinte quando Tancredo Neves foi eleito presidente pelo Colégio Eleitoral (DUARTE, 2007).

Gráfico 15 – Estudante que possuem renda própria

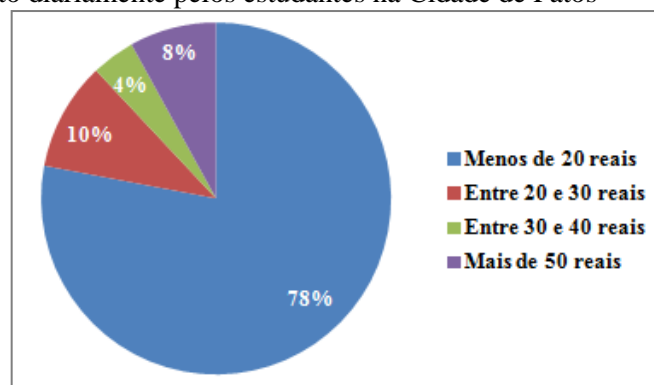


Fonte: COSTA, 2020.

No que diz respeito à renda própria para custeio das suas necessidades, cerca de 85% responderam não possuírem renda própria, os quais acabam sendo custeados pelos pais, avós e/ou responsáveis; e apenas cerca de 15% dos participantes afirmaram trabalhar e possuírem renda própria. A partir de um mapeamento geral da realidade brasileira, os estudantes que frequentam as IES de Patos também apresentam um perfil social, econômico e cultural de forma tímida, ou seja, apresentando um baixo padrão socioeconômico. Buscam estes, uma melhoria de vida com a formação da graduação, podendo ser o primeiro passo para suprir suas necessidades e a de seus familiares. São os que os mesmos almejam.

A partir destas declarações, procurou-se saber dos estudantes qual o valor em real que os mesmos dispõem para gastarem diariamente quando estão em Patos (Gráfico 16).

Gráfico 16 - Valor gasto diariamente pelos estudantes na Cidade de Patos



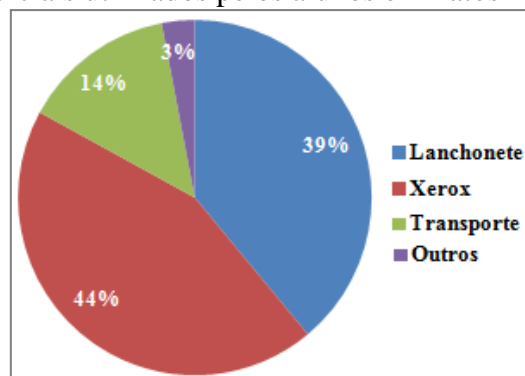
Fonte: COSTA, 2020.

A partir da abordagem feita procurou-se saber dos estudantes, quanto eles costumam gastar quando estão em Patos. 78% apontaram que gastam menos de R\$ 20,00; 8% gastam mais de R\$ 50,00; 4% entre R\$ 30,00 e 40,00; e 10% responderam gastar entre R\$ 20,00 e 30,00. Devido ao grande percentual de 78% gastarem menos de 20 reais diariamente, isso demonstra a carência econômica dos estudantes alvo desta pesquisa. Reflete, portanto, a verdadeira história vivida por quase toda a população brasileira. Enquanto, 8% têm condições

suficientes de despender mais dinheiro para as suas necessidades essenciais na Cidade de Patos. Esse é o perfil não só dos estudantes que frequentam as IES de Patos, mas a realidade que define o Brasil.

Estes gastos são decorrentes de custos pessoais com serviços de consumo, principalmente com alimentação e xerox. Sendo assim, a partir do valor gasto pelos estudantes, observa-se através do Gráfico 17, que os mesmos direcionam estes gastos para suas necessidades mais prementes.

Gráfico 17 - Serviços comerciais utilizados pelos alunos em Patos



Fonte: COSTA, 2020.

Dentre os participantes, 44% apontaram que seus gastos são com Xerox. Eles necessitam desses materiais para realizar leituras e estudos. Como a maioria dos alunos não podem adquirir seus próprios livros e/ou material particular, é um procedimento normal que existe nas IES brasileira, e não só na Cidade de Patos. Essa prática é utilizada pela maior parte dos professores de ensino superior do país, já que a maioria dos alunos pertence às classes sociais C, D e E. Já com relação aos 39% dos alunos investigados, estes relataram que seus gastos são em lanchonete (refeições), compreendendo que muitos vêm de fora e acabam levando bastante tempo até chegar a Cidade de Patos; 14% gastam com transportes, utilizando os mesmos para locomoção até as IES; e apenas 3%, relatam que gastam com outras coisas.

Uma gama de estudos relaciona a centralidade urbana a outras questões urbanas importantes: a eficiência de sistemas de transporte e padrões de administração, gestão e governança pública, além de uma estrutura urbana adequada. A medida da centralidade urbana de Patos é essencial para fazer afirmações empíricas sobre as questões referentes ao sistema de Transporte Universitário Intermunicipal, que circula pela urbs. No entanto, esses estudos não usam formas semelhantes de quantificar e qualificar a estrutura espacial urbana, principalmente, por parte da Administração Municipal Pública de Patos.

O conceito de centralidade urbana parece não ter um amplo conhecimento por parte da Administração Municipal, caso contrário teriam a preocupação e o interesse em instituir vias

de acesso aos TUI, já que Patos necessita de outros municípios para manter o seu status de cidade polo, rede urbana, que a define pela centralidade. Tal fato pode ser importante para a comparação de cidades, vinculando suas forma urbana para o seu desempenho, desenvolvimento e crescimento em termos de se manter como um centro comercial e de serviços, especialmente na área do ensino superior e do progresso em termos de implementação de novas IES.

Contempla-se assim buscar preencher essa lacuna, introduzindo uma nova medida de centralidade urbana para Patos em termos de grandes investimentos por parte do poder público municipal, já que a cidade apresenta uma extensão de separação espacial (referindo-se aqui a distância entre as IES), quanto a localização, tais como UEPB, UFCG, UNIFIP, IFPB entre outras. Originalmente propões-se medir a distribuição espacial destas IES em Patos, e propor uma nova reestruturação urbana, que leve a centralidade e identificar as estruturas urbanas mais bem implementadas e conservadas espacialmente, na perspectiva de ue novas atividades de emprego e renda possam surgir a partir da presença desta população flutuante de estudantes que vem à Patos diariamente. A sua policentricidade é um ambiente que favorece mais investimentos, tornando um desenvolvimento econômico-social e cultural viável.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo buscou trazer uma importante e enriquecedora discussão acerca da centralidade da Cidade de Patos-PB, bem como, a importância deste município enquanto polo de abrangência ao atendimento de diversas cidades circunvizinhas. Neste sentido, revelou-se compreender a importância da cidade considerando a mesma enquanto um polo universitário, a qual possui diversas Instituições de Ensino Superior - IES.

O trabalho versou sobre um estudo de cunho bibliográfico, descritivo, exploratório de natureza quantitativa, a partir da aplicação de questionários junto a 80 estudantes das IES de Patos-PB, participando 20 de cada instituição, dentre elas: UFCG, UEPB, UNIFIP e IFPB.

Inicialmente percebeu-se que os alunos demonstram uma motivação em dar continuidade a sua vida acadêmica, no intuito de futuramente ingressar-se no mercado de trabalho, para tal fim se há a necessidade diariamente de se deslocarem dos seus municípios de origem, devido à falta de uma IES ou de um curso almejado. Assim, surgiu então o fenômeno da migração pendular dos estudantes universitários para à Cidade de Patos.

Em vista disso, a pesquisa realizada mostra o quão importante é a disponibilidade do TUI oferecido pelos municípios para a fração de estudantes universitários que residem em localidades que não oferecem o ensino superior. O papel do TUI nesses casos é de suma importância, como ferramenta na busca da diminuição das desigualdades sociais.

Dessa forma, devido a grande quantidade de alunos inseridos diariamente em Patos, a cidade acaba se tornando uma importante referência para os municípios circunvizinhas no que tange a oferta de bens e serviços demandados pelo alunado da região.

A presente pesquisa soma-se pela importância a partir da sua idealização para o avanço sobre a aplicação do mesmo, portanto, o estudo desenvolvido trouxe e proporcionou uma interessante reflexão acerca do tema abordado, considerando a relevância da Cidade de Patos-PB, enquanto sua policentralidade como significado, especialmente, de polo universitário, a qual abraça diversos estudantes de cidades circunvizinhas bem como de outros Estados circunvizinhos.

Esta análise dos resultados e discussão traz consigo um caráter qualitativo no sentido de conhecimento da comunidade acadêmica, bem como, para aqueles que tenham ou despertem o interesse pela presente discussão trazida neste trabalho.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, N.; ARAÚJO, J.; RODRIGUES, F. **A Teoria dos Lugares Centrais e Sua Aplicabilidade no Programa Zona Franca Verde no Amazonas**. REDES, Santa Cruz do Sul, v. 14, n. 1, p. 106 - 120, 2009.
- ANDRADE, R. O. B.; AMBONI, N. **Teoria Geral da Administração**. 2 ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.
- ARAÚJO, I. C. **Cursos de Graduação em Administração**. Faculdade de Agronegócio de Paraíso do Norte. Paraíso do Norte-RS, 2012.
- BÄCHTOLD, C. **Noções de Administração Pública**. Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia – Paraná. Educação a Distância. Curitiba: IFCTPR, 2012.
- BALSAS, C. J. L. **Urbanismo Comercial em Portugal e a Revitalização do Centro das Cidades**. Lisboa: Ministério da Economia, 1999.
- BORGES, K. A. V. A Gestão Urbana e as Tecnologias de Informação e Comunicação. **Revista IP – Informática Pública**. Belo Horizonte, Ano2, n.2, p.17-24, dez. 2000.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. **Art. 37 da Constituição da República Federativa do Brasil, de 5 de outubro de 1988**. Brasília-Brasil: BRASIL, 2002.
- _____. Constituição Federal Brasileira, 1988. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília-Brasil: BRASIL, 1988.
- _____. **Lei Federal N.º 12.816/13 - Autoriza Uso de Veículo Escolar Municipal Para Universitários**. Brasília-DF: A União, 2013.
- BRASIL. Ministério da Educação. Fundação de Assistência ao Estudante. Relatório Anual 1993. Brasília, DF, 1994.
- BRASIL. Ministério da Educação. Fundação de Assistência ao Estudante. Relatório Anual 1994. Brasília, DF, 1994.
- BURGER, M., MEIJERS, E. **O Formulário Segue a Função? Ligando a Policentricidade Morfológica e Funcional**. Estudos Urbanos, 49(5), 2012.
- CASTELLS, M. **Problemas de Investigação em Sociologia Urbana**. Lisboa: Presença, 1986. p. 209-250.
- CAVALCANTE, V. L. U. A Centralidade da Cidade de Patos-PB: um estudo a partir de arranjos espaciais. **Dissertação de Mestrado**. Centro de Ciências Exatas e da Natureza. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa: UFPB, 2008.
- CHRISTALLER, W. **Lugares Centrais no Sul da Alemanha**. Nova York, Prentice-Hall, 1966.
- CLEMENTE, A., HIGACHI, H. **Economia e Desenvolvimento Regional**. São Paulo: Atlas, 2000.

COSTA, R. M. B. A CENTRALIDADE DE PATOS-PB: um estudo sobre os estudantes que utilizam o Transporte Universitário Intermunicipal (TUI). **Monografia de Graduação**. Curso de Bacharelado em Administração do Centro de Ciências Exatas e Sociais Aplicadas da Universidade Estadual da Paraíba. Campus VIII. Patos-PB: UEPB, 2020.

DICIONÁRIO. **Dicionário Escolar da Língua Portuguesa**. Academia Brasileira de Letras. 2 ed. São Paulo. Companhia Editora Nacional. 2008.

DUARTE, L. **Diretas Já**. 2007. InfoEscola. Disponível em: <https://www.infoescola.com/historia/diretas-ja/>. Acesso em: 03/11/2020.

EDUCA+BRASIL. **Enem – O Que É?**. s/d. Disponível em: <https://www.educamaisbrasil.com.br/programas-do-governo/enem/o-que-e>. Acesso em: 02/11/2020.

FERREIRA, L. R. Transformações na Paisagem Urbana de Santa Vitória do Palmar-RS: a produção da cidade. Montevideo: Uruguay. **Anais**. 12º Encontro de Geógrafos de América Latina. UFRGS, 1994.

FRANCO, A. M. P.; CUNHA, S. Perfil Socioeconômico dos Graduandos das IFES. **Revista Radar**. 49/fev. 2017. Uberlândia-MG, 2017.

GAMA, A. Uma Ruptura Epistemológica na Geografia - Teoria dos Lugares Centrais. **Revista Crítica de Ciências Sociais**. V. 12, n. 1, p. 42-59, 1983.

FERREIRA, A. B. H. **Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. 2 ed. Rio de Janeiro. Nova Fronteira. 1986.

FREY, K. Governança Urbana e Participação Pública. **RAC-Eletrônica**. V. 1, n. 1, art. 9, p. 136-150, Jan./Abr. 2007.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estimativa Populacional de Patos 2019**. 28 de agosto de 2019. Rio de Janeiro: IBGE, 2019.

_____. **Nova Dinâmica da Rede Urbana Brasileira**. Rio de Janeiro: IBGE, 2019.

LEFEBVRE, H. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte, Humanitas, 2004.

_____. **O Direito à Cidade**. São Paulo, Centauro, 2006.

_____. Governar as Metrôpoles: questões, desafios e limitações para construção de novos territórios políticos. **Cadernos Metrôpole**. São Paulo, v. 11, n. 22, 2009.

LOPES JUNIOR, W. M.; SANTOS, R. C. B. Novas centralidades na perspectiva da relação centro – periferia. **Revista Sociedade & Natureza**. *On-line version* ISSN 1982-4513. Vol.21, no.3 Uberlândia Dec. 2009. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1982-45132009000300010. Acesso em: 13/12/2019.

MALAQUIAS, P.; MEDEIROS FILHO, M.; OLIVEIRA, M. J. O Conceito de Centro de Serviços Compartilhados. **Revista Brasileira de Management**, 2017. Disponível em: <https://casestudies.com.br/o-conceito-de-centro-de-servicos-compartilhados/>. Acesso em: 14/12/2019.

MEIRELLES, H. L. **Direito Administrativo Brasileiro**. 40 ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2004.

MELO, A. C. Elaboração do Esquema Demonstrativo. **Enfoques da Cidade Enquanto Planejamento, Gestão e Governança Urbana**. Patos-PB: UEPB, 2019.

NEXO NET. **Centro de negócios: você sabe o que é?** 2019. Disponível em: <https://nexonet.com.br/centro-de-negocios-voce-sabe-o-que-e/>. Acesso em: 14/12/2019.

OLIVEIRA, D. P. R. **Teoria Geral da Administração: uma abordagem prática**. 3 ed. São Paulo. Atlas 2017.

OLIVEIRA JUNIOR, S. Q. **Diferença entre Planejamento Urbano e Gestão Urbana**. Disponível em: <http://pelavidasustentavel.blogspot.com/2012/04/diferenca-entre-planejamento-urbano-e.html>. Acesso em: 12/12/2019.

ONU-HABITAT. **Diretrizes Internacionais para Planejamento Urbano e Territorial**. Primeira publicação em 2015. Nairóbi: ONU-Habitat, 2015.

PADILHA V. **Centro Comercial**. São Paulo: Bomtempo, 2006.

REVISTA EXAME. **Esqueça os Países**. Artigo - O poder está com as cidades. São Paulo: Revista Exame, 29 de novembro de 2007.

REZENDE, D. A.; CASTOR, B. V. J. **Planejamento Estratégico Municipal: empreendedorismo participativo nas cidades, prefeituras e organizações públicas**. 2 ed. Rio de Janeiro: Brasport, 2006.

ROLNIK, Raquel; MINNICELLI, João Luiz Portolan Galvão. Regularização fundiária e novas regras da futura Lei de Responsabilidade Territorial Urbana. Alguns 200 desafios da nova lei. **Fórum de Direito Urbano e Ambiental**. FDUA, Belo Horizonte ano 7, nº 40, p. 36-46, jul./ago.2008.

SANABIO, M. T.; SANTOS, G. J.; DAVID, M. V. **Administração Pública Contemporânea: política, democracia e gestão**. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2013.

SARTORI, A. **Gestão Urbana e Administração Pública, 2016**. Disponível em: <http://www.solidariedadesp.org.br/opiniaio/gestao-urbana-e-administracao-publica/>. Acesso em: 12/12/2019.

SEARCH?BIW. **Imagens de Planejamento, Gestão e Governança Urbana**. Disponível em: search?biw=1680&bih=939&tbm=isch&sxsrf=ACYBGNQJxw78rJNZvBixDJoAE1_UyEdKkQ%3A1576198437976&sa=1&ei=gws-wiz-img..... Acesso em 12/12/2019.

SOUZA, M. L. **Mudar a Cidade: uma introdução crítica ao planejamento e a estão urbanos**. 4ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

SPOSITO, E. S. Políticas Públicas: teoria, prática e ideologia. In: SPOSITO, M. E. B.. **Urbanização e Cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente: Unesp, Gasperr, 2001. p. 311 a 330.

_____. **Geografia e Filosofia: contribuições para o ensino do pensamento geográfico**. São Paulo: UNESP, 2004.



Universidade Estadual da Paraíba
Centro de Ciências Exatas e Sociais Aplicadas
Curso de Bacharelado em Administração
Campus VII – Patos - Paraíba

QUESTIONÁRIO

Estudantes que Utilizam o Transporte Universitário Intermunicipal (TUI)

Informações Gerais Sobre o Transporte Universitário (TUI)

1. IES: _____ - Questionário Nº _____
2. Naturalidade: _____
3. Idade? _____
4. Curso Superior: _____ - Período: _____
5. Qual tipo de Transporte Universitário Intermunicipal (TUI) você utiliza?
 ônibus micro ônibus van outro _____
6. Quantos estudantes são transportados diariamente para Patos no TUI?
 Menos de 20 alunos De 20 a 30 alunos Mais de 30 alunos
7. Há quanto tempo você utiliza o TUI?
 De 6 meses a 1 ano De 1 a 2 anos De 3 a 4 anos 5 anos
8. Quanto tempo você leva para chegar à Universidade?
 Menos de 1 hora 1 hora Em torno de 2 horas Mais de 2 horas
9. A administração pública do seu município fornece TUI? Sim Não
10. Se sim, quais turnos a administração pública destina os veículos à Cidade de Patos?
 Manhã Tarde Noite
11. Quantos dias por semana? Dois Três Quatro Cinco
12. A administração assume todos os custos das viagens, tais como? Sim Não
Motorista: Totalmente Parcialmente Estudantes pagam
Combustível: Totalmente Parcialmente Estudantes pagam
Consertos: Totalmente Parcialmente Estudantes pagam
Equipamentos: Totalmente Parcialmente Estudantes pagam
13. O TUI que você utiliza encontra-se bem conservado? Sim Não
Caso não, qual é o maior problema do veículo? _____
14. O TUI passa próximo da sua casa? Sim Não
Caso não, que distância você percorre até chegar ao local do TUI?
 Menos de 50 metros Cerca de 100 metros Cerca de 1 km Outro _____
15. Qual o ponto de saída do TUI para à Cidade de Patos?
 Prefeitura Praça Garagem da Prefeitura Rodoviária Outro: _____