

**INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DA PARAÍBA**  
**CAMPUS PATOS**  
**CURSO SUPERIOR DE BACHARELADO EM ENGENHARIA CIVIL**

**MAYARA DIAS DA PENHA**

**O IMPACTO DAS FESTIVIDADES LOCAIS NO COMPORTAMENTO URBANO DE**  
**PATOS-PB**

**PATOS - PB**  
**2026**

**MAYARA DIAS DA PENHA**

**O IMPACTO DAS FESTIVIDADES LOCAIS NO COMPORTAMENTO URBANO DE  
PATOS-PB**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Bacharelado em Engenharia Civil do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba – *Campus* Patos, como requisito parcial à obtenção do título de Engenheiro Civil.

**Orientador (a):** Profa. Ma. Larissa Layerr  
Oliveira de Medeiros e Lima

**PATOS-PB  
2026**

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA CAMPUS PATOS/IFPB

P399i Penha, Mayara Dias da.

O impacto das festividades locais no comportamento urbano de Patos-PB / Mayara Dias da Penha. - Patos, 2026.

84 f. : il.

Trabalho de Conclusão de Curso (Curso Superior em Engenharia Civil)-Instituto Federal da Paraíba, Campus Patos-PB, 2026.

Orientador(a): Profa. Ma. Larissa Layerr Oliveira de Medeiros e Lima

1. Mobilidade urbana 2. Engenharia de transportes 3. Planejamento urbano-Festividades-Patos/PB I.Título II. Lima, Larissa Layerr Oliveira de Medeiros III.Instituto Federal da Paraíba.

CDU –625:72.051


**MAYARA DIAS DA PENHA**

**O IMPACTO DAS FESTIVIDADES LOCAIS NO COMPORTAMENTO URBANO DE  
PATOS-PB**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Bacharelado em Engenharia Civil do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba – *Campus* Patos, como requisito parcial à obtenção do título de Engenheiro Civil.


**APROVADO EM: 11/03/2026**

**BANCA EXAMINADORA**

Documento assinado digitalmente  
 **LARISSA LAYERR OLIVEIRA DE MEDEIROS E LIMA**  
Data: 24/03/2026 10:46:30-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>


---

Profa. Ma. Larissa Layerr Oliveira de Medeiros e Lima (Orientadora)  
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba

Documento assinado digitalmente  
 **HEBER MACEL TENORIO VASCONCELOS**  
Data: 24/03/2026 20:56:36-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

---

Prof. Dr. Heber Macel Tenorio Vasconcelos (1º Examinador)  
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba

Documento assinado digitalmente  
 **SUSANA CRISTINA BATISTA LUCENA**  
Data: 25/03/2026 09:15:37-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

---

Profa. Ma. Susana Cristina Batista Lucena (2º Examinador)  
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba

## AGRADECIMENTOS

Concluir uma graduação sempre foi um sonho, mas nem sempre foi fácil acreditar que eu conseguiria. A trajetória não foi fácil, e talvez nunca seja. Enfrentei dias de cansaço, aqueles que pareciam impossíveis, muitos obstáculos e uma saudade apertada de quem amo. No entanto, hoje entendo que sem elas não saberíamos dar o real valor às nossas conquistas. Chego a este momento com o coração transbordando gratidão, reconheço que cada benção e cada desafio foram fundamentais. Finalizar este curso não é apenas um mérito meu, mas sim uma conquista compartilhada do apoio de todos que, de alguma forma, ajudaram-me a chegar até aqui.

Em primeiro lugar, minha profunda gratidão a Deus, o alicerce que me permitiu chegar até aqui. Foi a Ele que confiei meus medos e preces ao longo desta jornada. Especialmente nos momentos de provação, quando os desafios pareciam invencíveis, senti sua mão me sustentando e provando que eu jamais estaria sozinha.

Depois dele, meu agradecimento mais profundo pertence àqueles que se fizeram presentes nos meus bons e maus momentos: A minha mãe, Maria José. Se hoje concluo esta etapa, é porque ela transformou o impossível em oportunidade, lutando com todas as suas forças para me oferecer os estudos e a vida que ela mesma não pôde ter. Mãe, a senhora é o meu maior exemplo, o amor da minha vida e a razão de eu ter chegado aqui. Ao meu querido irmão, Marcelo Dias, meu agradecimento por ser alguém tão maravilhoso e por acreditar em mim de forma inabalável. Eu te amo muito, você é meu presente de Deus!

Não posso deixar de agradecer à 'tia Santa' (Maria Santa), minha segunda mãe, e a Eliaze Alves, meu pai de consideração. Minha vitória também pertence a vocês, que acreditaram no meu potencial e estenderam a mão com amor quando eu mais precisei. Obrigada por serem família para mim.

A Ellany Dias, que a vida me deu como prima e o coração escolheu como irmã. Minha gratidão eterna por estar comigo em cada passo desta jornada. Você ouviu minhas lamentações, acalmou meus medos e celebrou cada vitória como se fosse sua. Sua presença constante e seu jeito alegre foram o combustível que eu precisava para não desistir. Obrigada por me acolher com tanta alma e por nunca soltar a minha mão.

Aos meus amigos e amigas, Aline Hipólito, Brena Felício, Diógenes Pereira, Matheus Sousa, Gabriel Moraes, Flávio Xavier, Bruno Camboim, Samuel Olinto, Janilson Leandro, Ismael Pereira e Alan Queiroz, deixo a minha mais profunda gratidão por terem sido meu apoio constante ao longo desta jornada. Cada um de vocês esteve ao meu lado de maneira única: no

conforto do acolhimento, no brilho das vitórias e, principalmente, nas risadas que tornaram o fardo mais leve. O companheirismo de vocês foi o que me provou que, por mais difícil que fosse a caminhada, cada passo valeria a pena se fosse dado ao lado de amigos como vocês.

Agradeço às pessoas admiráveis que a ENGPAC colocou em minha trajetória: Gêssica Moura, Maria Eduarda e Sergio Medeiros. Obrigada por cada ensinamento compartilhado com tanta generosidade e pela parceria que tornou os desafios da engenharia muito mais leves.

Minha gratidão aos professores que foram pilares nesta jornada. Em especial a minha orientadora, Larissa Layerr, minha eterna admiração. Agradeço pelo seu olhar atento, pela paciência e pela sabedoria partilhada. Você não apenas guiou este trabalho, mas transformou minha visão de mundo. Saiba que você é a maior inspiração para suas alunas.

E por fim, eu agradeço mais uma vez a Deus, por me fazer uma pessoa tão privilegiada, por tudo que tenho, por cada aprendizado e por cada pessoa que ele colocou na minha vida.

*“Para que todos vejam, e saibam, e considerem, e  
juntamente entendam que a mão do Senhor fez isso! “*

*Isaías 41:20*

## RESUMO

Este trabalho analisa os impactos das festividades de grande porte, especificamente o São João e a Festa de Nossa Senhora da Guia, no comportamento urbano de Patos-PB. O objetivo é analisar os efeitos da concentração sazonal de pessoas e veículos sobre a dinâmica urbana local e avaliar os reflexos econômicos no comércio central. A metodologia consiste em uma pesquisa aplicada de abordagem quali-quantitativa, com objetivos descritivos e explicativos, utilizando revisão bibliográfica e pesquisa de campo com aplicação de questionários a pedestres, motoristas e comerciantes. Os resultados indicam que o fechamento de vias centrais promove maior segurança e conforto para a circulação de pedestres, embora cause sobrecarga no tráfego adjacente e aumente o tempo de deslocamento para motoristas. No aspecto econômico, observa-se um incremento significativo no faturamento do comércio local e no setor de serviços, acompanhado de desafios logísticos de carga e descarga. Conclui-se que, em épocas de festividades, é possível vivenciar, evidenciar e constatar fragilidades estruturais na mobilidade urbana na cidade de Patos. Contudo, tais fragilidades demonstraram que o Centro de Patos se constitui como um importante polo de vitalidade econômica. Dessa forma, diante dos objetivos deste trabalho de pesquisa, da metodologia assumida e da análise dos resultados, sugere-se a implementação de sistemas de transporte coletivo temporários e uma gestão de tráfego integrada para otimizar os benefícios socioeconômicos dos eventos.

**Palavras-chave:** Mobilidade Urbana. Economia Local. Festividades. Planejamento Urbano. Patos-PB.

## ABSTRACT

This study analyzes the impacts of large-scale festivities, specifically the *São João* and the *Feast of Our Lady of Guia*, on urban behavior in Patos, Paraíba. The objective is to analyze the effects of seasonal concentrations of people and vehicles on local urban dynamics and evaluate the economic reflections on central commerce. The methodology consists of applied research with a qualitative-quantitative approach, featuring descriptive and explanatory objectives, utilizing a bibliographic review and field research through questionnaires administered to pedestrians, drivers, and merchants. The results indicate that the closure of central roads promotes greater safety and comfort for pedestrian movement, although it causes congestion in adjacent traffic and increases travel time for drivers. Economically, there is a significant increase in the revenue of local commerce and the service sector, accompanied by logistical challenges regarding loading and unloading operations. It is concluded that during festive periods, it is possible to experience and confirm structural weaknesses in urban mobility in the city of Patos. However, such weaknesses demonstrate that the center of Patos constitutes an important hub of economic vitality. Therefore, considering the research objectives, the methodology adopted, and the analysis of results, the implementation of temporary public transport systems and integrated traffic management is suggested to optimize the socioeconomic benefits of these events.

**Keywords:** Urban Mobility; Local Economy; Festivities; Urban Planning; Patos-PB.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Localização geográfica do município de Patos-PB e o zoneamento dos polos festivos: contraste entre a Catedral e o Terreiro do Forró. ....	25
Figura 2 – Diagrama de interdição no período do São João.....	26
Figura 3 – Diagrama interdição no período da Festa de Nossa Senhora da Guia. ....	27
Figura 4 – Dashboard: Composição da amostra de entrevistados no período do São João. ....	28
Figura 5 – Dashboard: Composição da amostra por localização na Festa de Nossa Senhora da Guia.....	29
Figura 6 – Dashboard: Distribuição das finalidades de deslocamento ao centro urbano durante o São João de Patos. ....	30
Figura 7 – Dashboard: Variação do fluxo de deslocamento.....	31
Figura 8 – Dashboard: Percepção dos usuários sobre o movimento e a mobilidade no São João .....	32
Figura 9 – Dashboard: Percepção dos usuários sobre o movimento e a mobilidade na Festa de Nossa Senhora da Guia. ....	33
Figura 10 – Dashboard: Dinâmica de Trabalho e Produtividade dos Motoristas particulares de transporte de táxi local ou por aplicativo: Período São João.....	35
Figura 11 – Dashboard: Dinâmica de Trabalho e Produtividade dos Motoristas particulares de transporte de táxi local ou por aplicativo : Período da Festa de Nossa Senhora da Guia. ....	36
Figura 12 – Dashboard: Avaliação do movimento de corridas no período junino .....	37
Figura 13 – Dashboard: Impacto do fechamento de ruas no deslocamento durante o São João. ....	38
Figura 14– Dashboard: Percepção dos Condutores sobre os Bloqueios Viários no Centro .....	39
Figura 15 – Dashboard: Impacto do fechamento de ruas durante festa da padroeira. ....	39
Figura 16 – Aumento sazonal de veículos na Rua Escritor Rui Barbosa. ....	40
Figura 17 – Aumento sazonal de veículos na Rua Felipe Camarão.....	41
Figura 18 – Aumento sazonal de veículos na Rua Frei Caneca. ....	41
Figura 19– Aumento sazonal de veículos na Rua Pedro Firmino .....	42
Figura 20 – Dashboard: Impacto do fechamento de ruas no deslocamento. ....	43
Figura 21 – Dashboard: Percepção dos comerciantes sobre o impacto econômico por evento. ....	44
Figura 22 – Dashboard: Análise comparativa do impacto econômico. ....	45
Figura 23 – Dashboard: Impactos da logística no desempenho do comércio. ....	45

## **LISTA DE QUADROS**

Quadro 1 – Síntese do percurso metodológico da pesquisa .....	12
---	----

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>6</b>
<b>2 OBJETIVOS .....</b>	<b>9</b>
2.1 OBJETIVO GERAL.....	9
2.2 OBJETIVO ESPECÍFICO.....	9
<b>3 METODOLOGIA.....</b>	<b>10</b>
<b>4 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA .....</b>	<b>14</b>
4.1 A RECONFIGURAÇÃO DA REDE URBANA BRASILEIRA E A EMERGÊNCIA DAS CIDADES MÉDIAS: DO DEBATE CONCEITUAL À CENTRALIDADE DOS FLUXOS.....	14
4.2 MOBILIDADE URBANA: CONCEITOS, COMPONENTES E DIMENSÕES.....	16
4.3. ACESSIBILIDADE URBANA COMO CONCEITO DISTINTO DA MOBILIDADE .....	18
4.4 PLANEJAMENTO URBANO, ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO E CIRCULAÇÃO .....	21
<b>5 RESULTADOS E DISCUSSÃO.....</b>	<b>24</b>
5.1 CARACTERIZAÇÃO DA AMOSTRA E DO CAMPO .....	24
5.1.1 Análise dos impactos na dinâmica de mobilidade urbana .....	28
5.1.2 Influência do fechamento de ruas na percepção e planejamento de motoristas .....	34
5.1.3 Impactos socioeconômicos no comércio central .....	42
<b>6 ESTRATÉGIAS DE REORDENAMENTO URBANO E MOBILIDADE PARA MEGAEVENTOS EM PATOS-PB.....</b>	<b>47</b>
<b>7 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>49</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>51</b>
<b>APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO APLICADO AOS PEDESTRES DURANTE SÃO JOÃO..</b>	<b>58</b>
<b>APÊNDICE B – QUESTIONÁRIO APLICADO AOS PEDESTRES DURANTE FESTA DE NOSSA SENHORA DA GUIA.....</b>	<b>61</b>
<b>APÊNDICE C – QUESTIONÁRIO APLICADO AOS MOTORISTAS DURANTE SÃO JOÃO .....</b>	<b>66</b>
<b>APÊNDICE D – QUESTIONÁRIO APLICADO AOS MOTORISTAS DURANTE FESTA DE NOSSA SENHORA DA GUIA.....</b>	<b>70</b>

<b>APÊNDICE E – QUESTIONÁRIO SOCIECONÔMICO: IMPACTO DAS FESTIVIDADES NO COMÉRCIO LOCAL.....</b>	<b>74</b>
---	-----------

## 1 INTRODUÇÃO

Localizado no interior da Paraíba, distante 300 km de João Pessoa, o município de Patos consolida-se como a quarta maior concentração populacional do estado, com 103.165 habitantes, segundo o Censo de 2022 (IBGE, 2022). Classificada pelo REGIC 2020 como Centro Sub-regional A<sup>1</sup> (IBGE, 2020), a cidade exerce influência sobre mais de 70 municípios, afirmando-se como polo universitário, comercial e de serviços no Sertão nordestino (Azevedo, 2023).

Nas últimas décadas, Patos tem vivenciado um processo contínuo de crescimento urbano e populacional. Segundo dados do portal DATASUS (BRASIL, 2026), a população saltou de 91.761 habitantes em 2000 para 100.674 em 2010, evidenciando um crescimento significativo. Esse avanço, acompanhado pela intensificação das atividades econômicas e dos fluxos cotidianos, tem transformado a organização do espaço urbano, com reflexo diretos na forma como a população se desloca e acessa serviços e equipamentos urbanos.

O planejamento urbano, segundo Pires e Pires (2016), é moldado pelos locais onde os habitantes residem, trabalham e realizam suas atividades cotidianas. No contexto onde o crescimento populacional e o desenvolvimento das cidades influenciam diretamente a mobilidade urbana, o planejamento das cidades se constitui como um tema central, importante e necessário.

Nesse contexto, torna-se evidente que o crescimento populacional e o desenvolvimento das cidades influenciam diretamente a mobilidade urbana. Essa, por sua vez, constitui um tema central do planejamento das cidades, sendo moldada pelos locais onde os habitantes residem, trabalham e realizam suas atividades cotidianas (Pires e Pires, 2016). Assim, o fenômeno observado em Patos reflete uma realidade em que o deslocamento cotidiano se torna o eixo central que conecta a vida privada ao acesso aos serviços e equipamentos urbanos.

Partindo desse pressuposto, a mobilidade mantém uma relação de mão dupla com a cidade. Para Bohusch e Scheibe (2014) ao mesmo tempo em que esse processo produz a infraestrutura urbana, ela também evidencia problemas estruturais, como congestionamentos, dificuldades de acesso e desigualdades socioespaciais.

---

<sup>1</sup> Centros Sub-Regionais A: são o nível 3 da hierarquia urbana do (IBGE, 2020). Consistem em cidades que oferecem bens e serviços essenciais (como saúde, educação e comércio) a municípios vizinhos. Embora suas atividades de gestão pública e privada sejam menos complexas que as das Capitais Regionais, e sua área de influência seja menor, esses centros são de extrema importância para a articulação territorial (IBGE, 2022).

Discutir mobilidade urbana implica, necessariamente, debater a acessibilidade, uma vez que o deslocamento adequado é condição fundamental para o acesso aos serviços urbanos básicos e para a reprodução da vida social. Nesse sentido, a acessibilidade diferencia-se conceitualmente da mobilidade ao enfatizar as condições de uso e apropriação do espaço urbano. De acordo com a NBR 9050 (ABNT, 2015, p. 02), o termo refere-se à “possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de espaços, mobiliários, equipamentos e transportes”. Vasconcellos (2001) complementa essa perspectiva ao associar a acessibilidade à garantia de que os indivíduos consigam, de fato, chegar aos destinos necessários para a realização de suas atividades.

Em Patos-PB, a mobilidade urbana é marcada por fragilidades estruturais relacionadas, entre outros fatores, à desatualização do Plano Diretor e à ausência de transporte público coletivo. Essa lacuna acentua a dependência do transporte individual motorizado (Dantas e Castro, 2023), vulnerabilidade que se torna mais evidente em períodos de aumento expressivo da demanda, quando a infraestrutura urbana é submetida a maior pressão.

Nesse cenário, a realização de eventos de grande porte intensifica os desafios relacionados à mobilidade urbana. Segundo Carvalho, Rocha e Taco (2012), os megaeventos impactam significativamente na infraestrutura, nos sistemas de transporte e na dinâmica social das cidades-sede ao concentrar grandes volumes de pessoas em curtos períodos de tempo, assim evidenciando o descompasso entre a demanda excepcional desses períodos e a capacidade do suporte planejado para o cotidiano. Parkes *et al.* (2016) destacam que esses eventos exigem estratégias específicas de planejamento e gestão, capazes de equilibrar as necessidades dos moradores e dos visitantes.

Em Patos, destacam-se a Festa de Nossa Senhora da Guia e o São João, eventos que assumem caráter regional e atraem milhares de visitantes anualmente e impulsionam a economia local. A Festa de Nossa Senhora da Guia, com mais de 237 anos de tradição, mantém-se historicamente vinculada ao lado da Catedral no centro da cidade, contudo, a expansão urbana e comercial tem gerado debates sobre o deslocamento de suas estruturas para áreas como o Terreiro do Forró.

Enquanto o São João de Patos consolidou-se como um dos maiores eventos festivos da região, reconhecido como patrimônio cultural imaterial do estado da Paraíba (Paraíba, 2023), registrando, em 2025, público médio de 64 mil pessoas por noite (Alves, 2025). Tamanha concentração de público reafirma o papel do evento como motor econômico, mas também impõe fragilidade da infraestrutura de Patos, que se mostra incapaz de absorver fluxos populacionais com eficiência.

A concentração temporária de pessoas em áreas centrais, associada às intervenções viárias necessárias à realização de eventos, em muitos casos, acabam por intensificar congestionamentos e dificultar o acesso ao espaço urbano. Desse modo, diante à pertinência, relevância e ao impacto social é que se justifica a realização deste presente trabalho sobre a análise específica sobre mobilidade e acessibilidade em períodos festivos. Nesse sentido, o estudo é orientado pela seguinte pergunta norteadora: de que forma a realização dos megaeventos no centro de Patos-PB impacta a mobilidade e a acessibilidade urbana durante os períodos festivos?

Para responder a esse questionamento, o trabalho está organizado em sete capítulos. Além desta introdução, o segundo capítulo apresenta os objetivos geral e específicos que norteiam a investigação. O terceiro capítulo detalha o percurso metodológico, caracterizado como uma pesquisa aplicada de natureza quali-quantitativa, descrevendo os instrumentos de coleta e os grupos amostrais. O quarto capítulo estabelece a fundamentação teórica sobre rede urbana, cidades médias, mobilidade e planejamento urbano. No quinto capítulo, são apresentados e discutidos os resultados obtidos em campo, analisando a percepção de pedestres, motoristas e comerciantes. O sexto capítulo propõe estratégias de reordenamento urbano e mobilidade para os megaeventos locais e, por fim, o sétimo capítulo apresenta as considerações finais da pesquisa, sintetizando os principais achados e recomendações do estudo.

## **2 OBJETIVOS**

### **2.1 OBJETIVO GERAL**

Propor estratégias de reordenamento e mobilidade urbana a partir da análise dos possíveis impactos sobre a mobilidade e a acessibilidade urbana ocasionados por festividades de grande porte realizadas no centro de Patos-PB.

### **2.2 OBJETIVO ESPECÍFICO**

- Identificar os principais problemas de mobilidade urbana e de trânsito enfrentados por moradores, comerciantes e turistas nas áreas centrais de Patos-PB durante os períodos de festividade.
- Produzir dados e informações, a partir da aplicação de questionário a diversos grupos de usuários (comerciantes, pedestres e motoristas) quanto à mobilidade e à acessibilidade urbana em períodos de festividades maiores.
- Identificar, selecionar e sugerir diretrizes e estratégias de planejamento urbano e gestão pública para reduzir impactos negativos e otimizar os benefícios econômicos e sociais decorrentes das festividades em Patos-PB.

### 3 METODOLOGIA

O presente capítulo tem como objetivo descrever o percurso metodológico adotado para o desenvolvimento desta pesquisa, explicitando os procedimentos, instrumentos e técnicas utilizados para atingir os objetivos propostos. A metodologia foi estruturada de modo a possibilitar a análise do comportamento urbano do centro da cidade de Patos-PB em períodos de aumento sazonal de turistas e visitantes, especialmente durante as celebrações do São João e da Festa da Padroeira.

No que tange à sua natureza, o estudo define-se como uma pesquisa aplicada. Segundo Gerhardt e Silveira (2009), esse tipo de abordagem diferencia-se por sua finalidade prática; enquanto a pesquisa básica busca o saber pelo saber, a aplicada volta-se à aplicação direta na realidade. Assim, este trabalho propõe-se a analisar os impactos das festividades na dinâmica urbana, visando instrumentalizar ações estratégicas de gestão e organização do espaço público.

Em relação aos objetivos, o estudo classifica-se como descritivo e explicativo. Conforme Gil (2017), enquanto a pesquisa descritiva foca na exposição das características de determinada realidade, a explicativa aprofunda-se na identificação dos fatores que determinam ou contribuem para a ocorrência dos fenômenos. A escolha por essa classificação fundamenta-se na proposta de descrever os impactos das festividades e, simultaneamente, identificar os fatores que condicionam a mobilidade, o comércio local e o uso do espaço público. Assim, a pesquisa provê uma base sólida para a compreensão das alterações temporárias no centro urbano, estabelecendo conexões que podem subsidiar investigações futuras mais aprofundadas.

O estudo adota uma abordagem quali-quantitativa, integrando a análise estatística à interpretação subjetiva para obter uma compreensão integral do fenômeno. Essa escolha justifica-se pela natureza do objeto: enquanto a dimensão quantitativa viabiliza a mensuração estatística das percepções sociais, a qualitativa oferece o suporte necessário para a interpretação dos contextos urbanos (Gil, 2017).

A pesquisa foi desenvolvida no centro urbano do município de Patos-PB, com foco nas áreas que apresentam maior fluxo de pessoas e veículos durante as festividades do São João e da Festa da Padroeira. Essas áreas foram selecionadas por concentrarem atividades culturais, comerciais e turísticas, além de apresentarem alterações significativas na organização do espaço público e no sistema viário durante a realização dos eventos.

A população-alvo desta pesquisa foi composta por indivíduos que viviam e interagem com o ambiente festivo local, incluindo, de forma específica, os grupos de comerciantes, pedestres e motoristas. A seleção desses grupos justifica-se pela sua relevância no cenário

urbano e econômico durante os eventos, sendo eles diretamente impactados pelas alterações no fluxo e na dinâmica da cidade.

A produção de dados primários ocorreu mediante pesquisa de campo durante as festividades do São João e da Festa da Padroeira, concentrando-se nas vias adjacentes às áreas interditadas, locais marcados pelo intenso fluxo de pedestres e veículos. Como instrumento principal, utilizou-se o questionário estruturado, elaborado com perguntas predominantemente fechadas para viabilizar o tratamento estatístico dos dados. Os instrumentos foram personalizados para cada público: com os comerciantes, o foco incidiu sobre os impactos econômicos e logísticos; já com pedestres e motoristas, priorizaram-se questões de mobilidade, acessibilidade, trânsito e o uso do espaço público.

A interpretação dos resultados foi organizada e submetida à análise estatística descritiva, utilizando-se medidas como frequência absoluta e relativa, médias e percentuais, com o objetivo de traçar o perfil dos respondentes e identificar padrões de percepção e comportamento associados às festividades. Adicionalmente, realizou-se uma análise comparativa entre os dados obtidos junto aos comerciantes, pedestres e motoristas, permitindo identificar convergências e divergências nas percepções dos diferentes grupos sociais quanto aos impactos das festividades na dinâmica urbana. Essa etapa possibilitou compreender de forma integrada como a concentração sazonal de pessoas e veículos influencia os distintos segmentos da população.

Para evitar uma análise puramente numérica, os resultados quantitativos foram complementados por uma análise qualitativa, que considerou o contexto urbano, social e econômico das festividades. Esse cruzamento metodológico permitiu aprofundar a compreensão dos impactos observados e enriquecer a discussão dos achados. Paralelamente, conduziu-se uma revisão bibliográfica com o objetivo de fundamentar teoricamente a análise dos dados empíricos e subsidiar a formulação das recomendações finais. Foram consultadas bases de dados acadêmicas como *SciELO*, *Google Scholar* e Periódicos CAPES, além de livros, artigos científicos, teses, dissertações e documentos institucionais relacionados ao planejamento urbano, mobilidade, gestão de eventos, turismo cultural e impactos socioeconômicos das festividades.

Os resultados obtidos a partir da pesquisa de campo e da revisão bibliográfica foram sintetizados e interpretados de forma crítica, possibilitando a elaboração de recomendações voltadas ao planejamento e à gestão das festividades futuras no município de Patos-PB. É importante ressaltar que os resultados alcançados no atendimento aos objetivos específicos 1 e 2, referentes à análise do comportamento urbano e à avaliação dos impactos das festividades no comércio local, subsidiam diretamente o atendimento do objetivo específico 4, uma vez que

fornece dados empíricos essenciais para a proposição de estratégias de organização do espaço público, melhoria da mobilidade urbana e otimização da gestão dos eventos. Dessa forma, as recomendações apresentadas baseiam-se na articulação entre os achados empíricos e o embasamento teórico, buscando minimizar impactos negativos e potencializar os benefícios socioeconômicos e culturais das festividades.

Por fim, o percurso metodológico adotado, bem como a relação entre os objetivos específicos, os procedimentos metodológicos, os instrumentos de pesquisa, os tipos de dados e as formas de análise, encontra-se sistematizado no Quadro 1 – Síntese do percurso metodológico da pesquisa, o qual permite visualizar de forma integrada como cada objetivo foi operacionalizado metodologicamente e como os resultados foram obtidos.

Quadro 1 – Síntese do percurso metodológico da pesquisa

<b>Objetivo Específico</b>	<b>Procedimentos Metodológicos</b>	<b>Instrumentos e Coleta</b>	<b>Tipo de Dado</b>	<b>Forma de Atendimento do Objetivo</b>
1º	Pesquisa de campo com abordagem qualitativa e quantitativa, de caráter descritivo, envolvendo observação direta e aplicação de questionários estruturados.	Questionários fechados aplicados em locais estratégicos durante os eventos.	Relatos e percepções dos problemas de mobilidade e trânsito pelos moradores, comerciantes e turistas.	Análise estatística descritiva e interpretação dos relatos coletados.
2º	Análise comparativa dos dados obtidos por meio de questionários aplicados a cada um dos três grupos.	Questionários fechados aplicados a cada grupo e Análise estatística comparativa.	Diferenças e similaridades nas percepções e nos comportamentos.	Análise comparativa dos grupos, destacando semelhanças, diferenças e a influência das festividades.

3°	Análise interpretativa dos resultados obtidos.	Análise documental e dos dados empíricos coletados, formulação de propostas baseadas nos achados da pesquisa e nos conhecimentos teóricos, visando a aplicabilidade no contexto de Patos-PB.	Boas práticas de gestão de eventos e planejamento urbano sustentável, com estudos de caso comparativos.	Recomendações elaboradas pela triangulação dos resultados empíricos e do referencial teórico, visando aprimorar futuras festividades, potencializar benefícios e reduzir impactos negativos.
----	--	--	---	--

Fonte - Elaborado pela autora, 2026.

## 4 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A fundamentação teórica deste trabalho tem como objetivo fornecer o suporte conceitual para análise das dinâmicas urbanas observadas no município de Patos-PB, focando especialmente nos impactos gerados pela concentração sazonal de pessoas e veículos durante grandes eventos festivos. O capítulo estrutura-se inicialmente na discussão sobre a urbanização brasileira e o papel estratégico das cidades médias. Em seguida, avança para os conceitos de mobilidade e acessibilidade como pilares de acesso aos serviços e ao espaço público. Por fim, são abordadas as relações entre planejamento urbano, organização do espaço público e circulação, estabelecendo as bases teóricas que subsidiam a análise dos conflitos e desafios observados no espaço urbano durante os períodos de festividade.

### 4.1 A RECONFIGURAÇÃO DA REDE URBANA BRASILEIRA E A EMERGÊNCIA DAS CIDADES MÉDIAS: DO DEBATE CONCEITUAL À CENTRALIDADE DOS FLUXOS

Ao analisar o fenômeno das cidades no Brasil, observa-se que o processo de urbanização ganhou maior intensidade a partir do encerramento do século XIX, consolidando-se ao longo do século XX. Contudo, conforme aponta Santos (2005), a configuração socioespacial contemporânea é o reflexo de um extenso processo de transformações estruturais. Esse movimento é impulsionado por mudanças econômicas, sociais e territoriais que redefiniram, ao longo das décadas, a própria organização das cidades brasileiras.

Nesse contexto de análise da expansão territorial, torna-se fundamental questionar a lógica que historicamente orientou o desenvolvimento das cidades. Balbim *et al.* (2016) argumentam que a abordagem tradicional das cidades priorizou a análise dos lugares de habitação e a distribuição de serviços, compreendendo a circulação apenas como uma função dos elementos fixos que a possibilitam ou restringem. Essa abordagem reforçou uma interpretação rígida do espaço, subestimando a mobilidade e as interações humanas como elementos fundamentais para a compreensão da dinâmica urbana.

Apesar da permanência dessa lógica analítica, a realidade brasileira passou por profundas transformações significativas a partir dos anos 1970. Corrêa (2005) destaca que esse período foi marcado por um movimento de desconcentração industrial, fenômeno que impulsionou a diversificação produtiva e a especialização de novos centros regionais. Paralelamente, o meio rural passou por um intenso processo de modernização e capitalização

consolidadas pela formação de complexos agroindustriais que integraram, definitivamente, o campo à dinâmica das aglomerações e da indústria.

Essa transição elevou o fenômeno urbano a um novo patamar de complexidade, tanto em termos quantitativos quanto qualitativos. Segundo Santos (2005), o Brasil avançou de uma urbanização inicialmente aglomerada para um estágio de concentração, caracterizado pela multiplicação das cidades de tamanho intermediário. Esse processo resultou em uma fase de metropolização, com o crescimento expressivo de cidades milionárias e o fortalecimento das grandes cidades médias que passaram a reconfigurar a hierarquia e as interações na malha territorial nacional.

Dados recentes reforçam essa tendência, pois segundo o IBGE (2023), o Censo Demográfico de 2022, os municípios de porte médio, com população entre 100 mil e 500 mil habitantes, apresentaram um crescimento demográfico superior ao das grandes metrópoles e dos pequenos centros. Esse fenômeno está associado à centralização de serviços especializados, atividades comerciais e funções administrativas, consolidando essas cidades como polos de produção e consumo no território nacional.

Nesse contexto, as cidades de porte médio (CPM) assumem papel estratégicos na rede urbana nacional. Segundo Brakarz (2023), esses centros desempenham funções vitais de intermediação e articulação econômica regional, gerenciando fluxos de pessoas, bens, capital e conhecimento, além de funcionarem como polos de serviços fundamentais nos setores tais como saúde, educação e logística. O crescimento das CPM é impulsionado por um movimento de descentralização socioeconômica, atraindo investimentos e fluxos migratórios que busca mitigar as deseconomias de aglomeração das metrópoles. Esse deslocamento é motivado pela busca por alternativas contra o custo de vida elevado, a saturação viária e a degradação ambiental, consolidando as cidades médias como novos eixos de desenvolvimento.

A relevância dessas cidades manifesta-se, sobretudo, em sua notável capacidade de integração territorial, articulando de forma sinérgica as áreas urbanas e rurais ao concentrarem infraestrutura técnica e serviços especializados. Dessa forma, esse protagonismo acaba fortalecendo o desenvolvimento regional e redefinindo os tradicionais padrões de polarização no país. Conforme ressaltam Brito *et al.* (2014), essa dinâmica contribui para uma profunda reconfiguração socioespacial, rompendo com a histórica concentração litorânea e estabelecendo novas hierarquias urbanas que interiorizam o progresso pelo território brasileiro

Entretanto, apesar do uso recorrente do termo, não há consenso teórico quanto à definição de cidade média. Dantas e Clementino (2013) reforçam essa ideia, explicando que o conceito é vago e, muitas vezes, aplicado de forma genérica. Ainda assim, os autores convergem

ao apontar que essas cidades desempenham funções de intermediação entre centros maiores e menores, exercendo papel de equilíbrio na rede urbana por meio da concentração de empregos, serviços e equipamentos que polarizam sua área de influência. Seguindo essa mesma linha, Sposito (2010) afirma que a principal característica dessas cidades é o seu papel de ligação, articulando a comunicação entre diferentes tipos de cidades. Para ele, o tamanho da população é o primeiro ponto a ser analisado, pois existe uma relação direta entre o número de habitantes e a importância das atividades que a cidade realiza.

Corrêa (2007) reforçam que o tamanho demográfico, quando associado à diversidade das funções urbanas, influencia diretamente a organização interna da cidade e suas articulações externas. Nesse sentido, as cidades médias caracterizam-se por uma combinação específica de porte populacional, funções urbanas e estrutura intraurbana, equilibrando sua dinâmica interna com as demandas da rede. Complementarmente, Deus (2004) define a cidade média a partir de sua capacidade de polarização regional, destacando a importância da oferta de serviços e equipamentos, além das externalidades que a cidade produz e absorve. Assim, a cidade média afirma-se como um polo regional, articulando sua área de influência ao integrar fluxos econômicos e sociais que extrapolam seus limites territoriais.

A partir dessas definições, evidencia-se que a centralidade das cidades médias está diretamente associada à sua capacidade de atrair e distribuir fluxos de pessoas, bens e atividades. Essa polarização, contudo, só se concretiza por meio da circulação e da mobilidade urbana, elementos que transformam o espaço urbano em um ambiente dinâmico de trocas e interações sociais. Assim, com o intuito de avançar na análise proposta neste trabalho, torna-se fundamental aprofundar a discussão sobre a mobilidade urbana, compreendida como dimensão estruturante da dinâmica das cidades médias.

## 4.2 MOBILIDADE URBANA: CONCEITOS, COMPONENTES E DIMENSÕES

Os debates sobre o desenvolvimento das cidades brasileiras têm a mobilidade urbana como um de seus eixos centrais. Por se tratar de um conceito amplo e multidisciplinar, a mobilidade envolve múltiplas interações no ambiente urbano, sendo indispensável para a compreensão do funcionamento da cidade e para a garantia do direito de ir e vir da população.

Sobre essa ótica, a mobilidade urbana pode ser compreendida como o conjunto de condições que viabilizam o fluxo eficiente e seguro de pessoas e bens. De acordo com Abdala (2013), trata-se de um sistema de suporte aos fluxos rotineiros, definição que converge com a perspectiva de Rau (2012) ao caracterizá-la como a capacidade de movimentar pessoas e

mercadorias para suprir as demandas diárias da população. Em suma, a mobilidade atua como a engrenagem fundamental para a efetivação da acessibilidade e da função social da cidade.

No âmbito institucional, a Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), define a mobilidade urbana como a condição essencial para a efetivação dos deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, podendo ser entendida como a facilidade de locomoção. Mais do que um fluxo isolado, a mobilidade urbana é caracterizada como um complexo sistema de infraestrutura que conecta políticas e serviços, com o propósito de garantir a circulação e promover a integração entre os componentes que estruturam a cidade.

Aprofundando essa análise, Pereira (2014) destaca que a mobilidade urbana deve ser compreendida como um reflexo direto da organização do território. Para o autor, ela não se limita ao deslocamento, mas resulta de um conjunto articulado de políticas de transporte, trânsito e acessibilidade integradas à estrutura da cidade. Nesse sentido, a mobilidade urbana só pode ser plenamente efetivada quando as políticas de circulação estão em harmonia com o desenho e as demais políticas de desenvolvimento da cidade.

Dentro das diversas construções conceituais, a mobilidade urbana atua como um vetor estratégico de inclusão social, ao viabilizar o acesso da população a direitos fundamentais como educação, saúde, trabalho e lazer. Kleiman (2011), argumenta que a mobilidade concretiza-se na interação entre os recursos individuais de deslocamento, os sistemas de infraestrutura viária e os modais de transporte disponíveis no contexto de vida dos indivíduos. Dessa forma, a mobilidade configura-se como um recurso social, diretamente relacionado às condições socioeconômicas que diferenciam as possibilidades de deslocamento entre grupos e indivíduos.

Nesse sentido, fatores como renda, tipo de ocupação laboral, gênero, idade e a oferta de modais de transporte influenciam diretamente as condições de mobilidade urbana, determinando quem pode se deslocar com maior ou menor facilidade no espaço urbano (Kleiman, 2011). Assim, a mobilidade não se distribui de forma homogênea na cidade, refletindo e, muitas vezes, reforçando desigualdades socioespaciais.

Quando compreendida apenas como serviço, a mobilidade urbana acaba restringida a uma lógica mercantil, na qual o transporte é tratado como mercadoria e o debate público limita-se às questões tarifárias. Essa visão limitada compromete a relação entre o sujeito e o meio urbano, pois transforma o direito político ao deslocamento em uma mera relação de consumo. O transporte torna-se mercadoria e o cidadão, mero cliente consumidor, centralizando a discussão na tarifa (Pereira, 2014). Em contrapartida, ao ser concebida como um direito social, equiparável ao acesso à saúde e à educação, a mobilidade urbana assume um papel estruturante no exercício da cidadania. O autor reitera, ademais, que a mobilidade vai além de um direito

em si; trata-se de um direito que possibilita acesso a outros direitos, permitindo que o cidadão alcance os espaços de trabalho, estudo, saúde e participação na vida urbana. Por isso, essa compreensão dialoga com a noção de direito à cidade formulada por Lefebvre (1968), em cuja visão o direito à cidade deve ser entendido como o direito à vida urbana, transformada e renovada.

A mobilidade urbana também está diretamente associada às agendas contemporâneas de sustentabilidade e desenvolvimento urbano. Ao promover deslocamentos por meio de sistemas de transporte seguros, acessíveis e ambientalmente responsáveis, a mobilidade contribui para a equidade social, a saúde pública, a resiliência urbana e o aumento da produtividade econômica. De acordo com o National Institute of Urban Affairs (2015), transporte e mobilidade são fatores estratégicos para o desenvolvimento sustentável, uma vez que ampliam a acessibilidade, fortalecem a integração econômica e favorecem o acesso universal aos serviços sociais.

Nesse contexto, observa-se uma mudança significativa na concepção das políticas públicas brasileiras. Sendo assim, o conceito contemporâneo de mobilidade urbana rompe com a visão tradicional focada estritamente no transporte público, individual e na expansão do sistema viário passando a exigir ações integradas de planejamento urbano e políticas ambientais (Brasil, 2015). Essa mudança de paradigma reforça a necessidade de pensar a mobilidade de forma articulada com o uso do solo e a organização do espaço urbano.

Em última análise, Gehl (2013) sustenta a necessidade de remodelar a mobilidade urbana sob uma ótica humanizada, posicionando o indivíduo como o eixo central do planejamento. Ao priorizar a caminhada, o ciclismo e sistemas eficientes de transporte público, as cidades tornam-se mais vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis, promovendo maior interação social e melhoria da qualidade de vida urbana.

#### 4.3. ACESSIBILIDADE URBANA COMO CONCEITO DISTINTO DA MOBILIDADE

A mobilidade urbana, conforme destacado por Alves (2015), deve ser compreendida como a capacidade de todos os indivíduos deslocarem-se em um espaço urbano de maneira equitativa, independentemente do modal utilizado ou de suas condições físicas. Para a autora, a mobilidade urbana não pode ser dissociada da acessibilidade, pois a separação entre esses conceitos tende a resultar na produção de cidades inacessíveis, excludentes e insustentáveis.

Nessa perspectiva, a acessibilidade urbana emerge como um elemento central da dinâmica urbana e um importante indicador de inclusão ou exclusão social. Segundo Cardoso

e Matos (2007), a acessibilidade é condicionada pela interação entre uso do solo e sistemas de transporte, contribuindo diretamente para a qualidade de vida urbana ao facilitar o acesso da população a serviços, bens e atividades econômicas.

Ainda que os estudos teóricos sobre acessibilidade seja objeto de reflexões teóricas há quase dois séculos, com registros de estudos desde 1826 conforme aponta Raia Jr. (2000) sua aplicação prática no Brasil foi impulsionada pela necessidade de mitigar desigualdades socioespaciais, fortemente associada à pauta das pessoas com deficiência. Segundo Castro *et al.* (2016), a acessibilidade passou a ser amplamente vinculada à eliminação de barreiras físicas e comunicacionais a partir da Lei nº 10.098/2004, conhecida como Lei de Acessibilidade, que estabelece diretrizes para garantir a igualdade de oportunidades às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, promovendo sua inclusão social e o exercício pleno da cidadania.

De modo complementar, a Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, conceitua a acessibilidade como a capacidade do indivíduo de deslocar-se e alcançar destinos de forma autônoma e segura, conforme suas condições pessoais. Alinhados a essa norma, Ribeiro Filho *et al.* (2012) associam o direito de ir e vir à autonomia do cidadão, posicionando a acessibilidade como um elemento indispensável para o desenvolvimento de cidades mais igualitárias e seguras.

A distinção entre mobilidade e acessibilidade é fundamental para o planejamento e a gestão de sistemas de transporte e dos ambientes urbanos. Embora frequentemente tratadas como sinônimos, tratam-se de categorias analíticas distintas, com implicações diferentes para a organização do espaço urbano. Na perspectiva de Alves (2006), a mobilidade refere-se à capacidade de deslocamento de pessoas, bens ou informações entre dois pontos, contribuindo como o meio pelo qual se alcança um destino. Trata-se de um atributo do movimento, passível de planejamento e gestão, cujo uso pode gerar externalidades positivas, como o deslocamento ativo, ou negativas, como o congestionamento urbano.

Por outro lado, a acessibilidade diz respeito à facilidade e à qualidade com que pessoas, bens e atividades podem ser alcançados, representando o fim que se busca. Em outras palavras, enquanto a mobilidade se relaciona à quantidade de movimento, a acessibilidade está associada à possibilidade real de acesso aos destinos desejados. Nessa lógica, Alves (2006) destaca a acessibilidade inclusiva e universal como um paradigma norteador do planejamento urbano contemporâneo, defendendo sua incorporação transversal desde as etapas iniciais do desenho urbano, visando neutralizar barreiras físicas, culturais e jurídicas, consolidando o direito à cidade e garantindo que o planejamento urbano seja, de fato, um agente de equidade social.

Nessa lógica, Alves (2006) constitui um paradigma central do planejamento urbano contemporâneo, sendo definida como a facilidade de conexão entre indivíduos, bens e serviços através da mitigação de barreiras materiais, culturais e jurídicas. Assim, este conceito pressupõe a transição para modelos de "cidades compactas" e policêntricas, que fomentem a diversidade funcional e a mobilidade de curta distância, integradas aos sistemas de transporte público eficientes. O autor defende ainda que a acessibilidade deve ser incorporada de forma intrínseca e transversal desde as etapas iniciais do desenho urbano, assegurando a autonomia de todos os estratos demográficos e consolidando-se como um instrumento indispensável de equidade social e democracia espacial.

A acessibilidade urbana também é compreendida como um conceito mais amplo que a mobilidade. Segundo Litman (2025), enquanto a mobilidade foca no movimento físico, a acessibilidade concentra-se no resultado final: a capacidade de alcançar o que se deseja. Para o autor, esses conceitos são “aninhados”, de modo que o tráfego constitui um subconjunto da mobilidade, e a mobilidade, por sua vez, é um subconjunto da acessibilidade. Diferente da mobilidade, a acessibilidade é moldada por uma matriz complexa de fatores: a configuração do uso do solo, que determina as distâncias entre habitação e serviços; a multimodalidade, que abrange a eficiência do transporte público e ativo; e a viabilidade econômica, que relaciona o custo do deslocamento à renda do usuário.

Sob uma perspectiva crítica, Litman (2025) ressalta que estratégias voltadas exclusivamente para o aumento da mobilidade, como a ampliação de vias para elevar a velocidade dos automóveis, podem reduzir a acessibilidade geral. Isso ocorre porque tais intervenções tendem a criar barreiras para pedestres e ciclistas e a estimular padrões urbanos dispersos, ampliando as distâncias necessárias para a realização das atividades cotidianas. Nesse sentido, o autor sintetiza essa relação ao afirmar que “o automóvel é uma máquina de mobilidade. A cidade é uma máquina de acessibilidade” (Litman, 2025, p. 2).

Contudo, para que essa diferenciação conceitual converta-se em soluções práticas, Alves (2015) argumenta que o planejamento urbano deve superar essa fragmentação, evitando que mobilidade e acessibilidade sejam tratadas de forma isolada. Embora possuam naturezas distintas, ambas atuam de forma complementar, articulando-se diretamente na dinâmica das cidades. A partir dessa compreensão, a resolução dos conflitos urbanos requer uma abordagem sistêmica, capaz de garantir que o fluxo de movimento e a facilidade de alcance aos destinos coexistam na construção de territórios mais justos, funcionais e inclusivos.

#### 4.4 PLANEJAMENTO URBANO, ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO E CIRCULAÇÃO

O crescimento urbano favorece a formação de áreas que passam a desempenhar função central na estrutura da cidade. Essas áreas concentram atividades econômicas, institucionais e de serviços, adquirindo elevada relevância funcional em relação ao seu entorno e exercendo influência que ultrapassa seus limites imediatos. A coexistência de comércios e serviços públicos e privados confere a esses espaços alto grau de atratividade, centralidades urbanas estruturantes da dinâmica urbana (Mayorga, 2013; Kneib, 2016).

As centralidades urbanas influenciam diretamente a organização territorial, os padrões de circulação e a dinâmica socioeconômica das cidades. Como bem aponta Portugal (2017), o planejamento de transportes e o do uso do solo devem ser compreendidos como faces indissociáveis de uma mesma moeda, visto que ignorar as interdependências entre esses subsistemas reduz o planejamento a uma mera atividade remediadora de conflitos, em vez de consolidá-lo como um instrumento de gestão do desenvolvimento. Nesse contexto, a busca por garantir acessibilidade e reduzir gargalos operacionais requer uma visão sistêmica do espaço, visto que a ausência de articulação entre o ordenamento territorial e o planejamento de transportes tende a converter centralidades vibrantes em zonas de saturação, produzindo externalidades negativas que comprometem a mobilidade e a funcionalidade do território como um todo.

Pensar nas cidades exige considerar os transportes como elementos ativos, visto que eles atuam como vetores centrais na produção e reprodução do espaço, com capacidade de unir e fragmentar o espaço ao mesmo tempo (Mayorga, 2013). Quando o transporte é priorizado de forma desequilibrada, especialmente em favor do automóvel particular, pode contribuir para a saturação e degradação de áreas centrais, reduzindo a eficiência da mobilidade urbana (Jacobs, 2000; Kneib, 2008). Nesse sentido, Jacobs (2000) destaca a incompatibilidade entre a dependência excessiva do automóvel e a concentração urbana de usos, evidenciando os conflitos gerados por esse modelo.

O planejamento urbano pode ser compreendido como o ator planejar, organizar ações por meio de métodos adequados para atingir determinado objetivo (Pacheco, 2017). Para Hissa (1998), planejar envolve a construção de condições para a participação coletiva e a democratização da informação, permitindo o questionamento e o aperfeiçoamento das decisões urbanas. Desse modo, segundo Resende (2010), o planejamento urbano exerce papel central na dinâmica socioespacial das cidades, podendo tanto reforçar processos de segregação quanto

promover o uso coletivo do espaço, contribuindo para a redução das desigualdades socioeconômicas.

Autores como Portella (2002), Jacobs (2011) e Gehl (2013) convergem ao apontar que a priorização do transporte individual motorizado compromete a função social do espaço urbano, reduzindo áreas destinadas aos pedestres, limitando a acessibilidade e impactando negativamente a qualidade de vida, transformando as cidades em palcos de interesses conflitantes e desiguais. Nas cidades médias, esse processo tem sido intensificado pelo crescimento populacional acelerado, pela expansão de frotas de veículos e a reprodução de padrões de urbanização dependentes do automóvel, ampliando desigualdades socioespaciais.

Embora a aglomeração urbana possa gerar benefícios econômicos, esses ganhos tendem a ser anulados quando o crescimento não é acompanhado por planejamento e investimentos adequados em transporte, resultando em congestionamentos, perda de produtividade, poluição e redução da qualidade de vida urbana (Cervero, 2013). Nesse contexto, a falta de um planejamento urbano eficiente faz com que deslocamentos curtos, passam a depender do automóvel, enquanto o espaço público é progressivamente apropriado pelo tráfego e pelo estacionamento de veículos.

Além disso, a ocupação de grandes áreas por centros comerciais e o uso das ruas principalmente para estacionamento reduzem o espaço destinado à circulação de pessoas, dificultando ou até impedindo a mobilidade de pedestres e de usuários de modos de transporte não motorizados. Soma-se a isso a fragilidade das políticas públicas de mobilidade urbana, que resulta na distribuição desigual do uso das ruas, favorecendo o transporte individual em vez dos modos coletivos. Como resultado, os espaços para pedestres vão sendo reduzidos e mantendo insuficientes os investimentos em transporte público, o que acaba contribuindo para que cada vez tenha mais carros nas ruas.

Diante desse contexto, a Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), estabelece como prioridade para as cidades o transporte coletivo, público e não motorizado, buscando garantir o acesso universal à cidade e promover melhores condições de mobilidade urbana por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Nesse contexto, a articulação entre planejamento urbano, mobilidade e organização do espaço público torna-se ainda mais relevante em períodos de intensificação temporária dos fluxos urbanos, como ocorre durante grandes eventos festivos. A concentração sazonal de pessoas, veículos e atividades exercidas sobre as áreas centrais tende a ampliar conflitos de circulação e uso do espaço, evidenciando fragilidades estruturais e de gestão urbana. Assim, os

conceitos discutidos neste capítulo fornecem o suporte teórico necessário para a análise dos impactos das festividades em Patos-PB, permitindo compreender como a dinâmica urbana e a mobilidade são tensionadas nesses períodos e quais desafios se colocam para o planejamento urbano local.

## 5 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Este capítulo apresenta e discute os dados coletados em campo, conforme a metodologia detalhada anteriormente. O objetivo é analisar o impacto do São João e da Festa da Padroeira na dinâmica urbana do centro de Patos-PB, fundamentando-se nos objetivos específicos desta pesquisa. A investigação busca compreender a percepção dos diferentes públicos sobre o uso e a ocupação do espaço urbano, revelando como as intervenções temporárias alteram a rotina e a mobilidade da cidade.

### 5.1 CARACTERIZAÇÃO DA AMOSTRA E DO CAMPO

A análise dos impactos na mobilidade urbana de Patos-PB fundamentou-se em uma robusta coleta de dados primários, realizada em pontos estratégicos diretamente afetados pelas alterações no fluxo viário durante dois dos maiores eventos do calendário municipal em 2025: a Semana de São João e a Festa de Nossa Senhora da Guia. A Figura 1 apresenta o mapa de situação, destacando a localização da Catedral de Nossa Senhora da Guia e do Terreiro do Forró (palco do São João), os dois principais polos de atração das festividades.

A delimitação do campo de estudo não foi aleatória; baseou-se nos planos operacionais da Superintendência de Trânsito e Transportes de Patos (STTRANS), que implementaram o bloqueio temporário de cerca de oito vias centrais. Conforme ilustram as Figuras 2 e 3, algumas dessas ruas permaneceram interditadas durante todo o período festivo, enquanto outras tiveram a circulação de veículos restringida apenas no intervalo das 18h às 5h, garantindo a organização do fluxo e a segurança dos pedestres durante as festividades.

A Figura 2 ilustra o perímetro de interdição para o São João, que compreende artérias vitais para o bom funcionamento do Centro. O bloqueio abrange o entorno da Praça Gertúlio Vargas, a Rua Presidente Floriano Peixoto, a Rua Frei Caneca e a Rua José Gomes Alves. Além destas, a malha de interdição estende-se pelas ruas Paulo Mendes, Darcílio Vanderlei da Nobrega, Fenelon Bonavides, João Olinto e João Soares, além da Avenida Benjamin Constant.

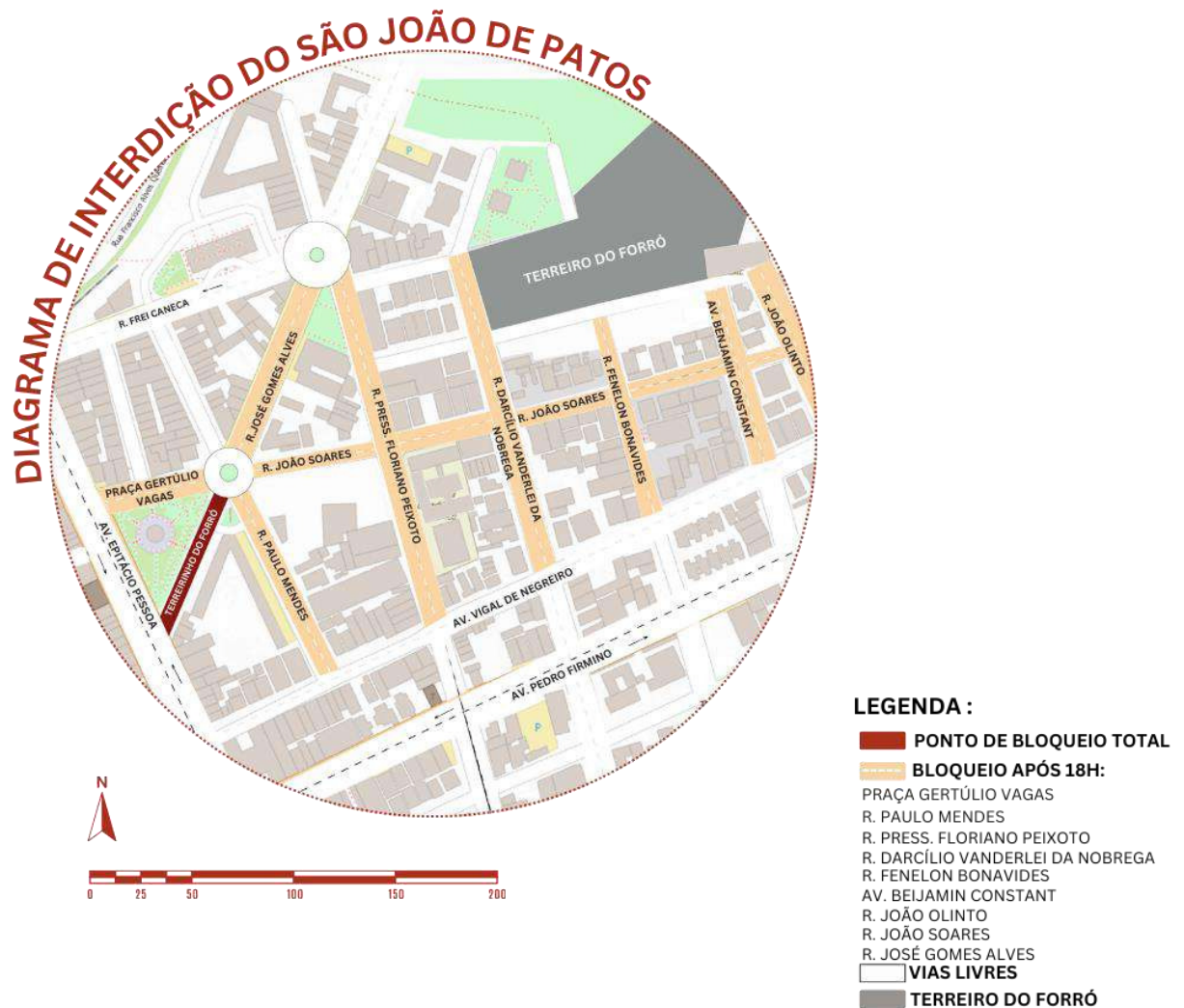
Figura 1 – Localização geográfica do município de Patos-PB e o zoneamento dos polos festivos: contraste entre a Catedral e o Terreiro do Forró.



Fonte: Elaborado pela autora (2026).

Essas vias atuam como eixos de conexão entre os bairros e o núcleo comercial; seu fechamento, portanto, transcende a mera interrupção do tráfego. Representa uma reconfiguração temporária do uso do solo urbano que, ao isolar o fluxo de veículos em ruas adjacentes como a Rua Epitácio Pessoa, a Rua Vigal de Negreiro e a Avenida Pedro Firmino, prioriza integralmente a segurança e a circulação do pedestre no acesso ao Terreiro do Forró palco do São João de Patos.

Figura 2 – Diagrama de interdição no período do São João.

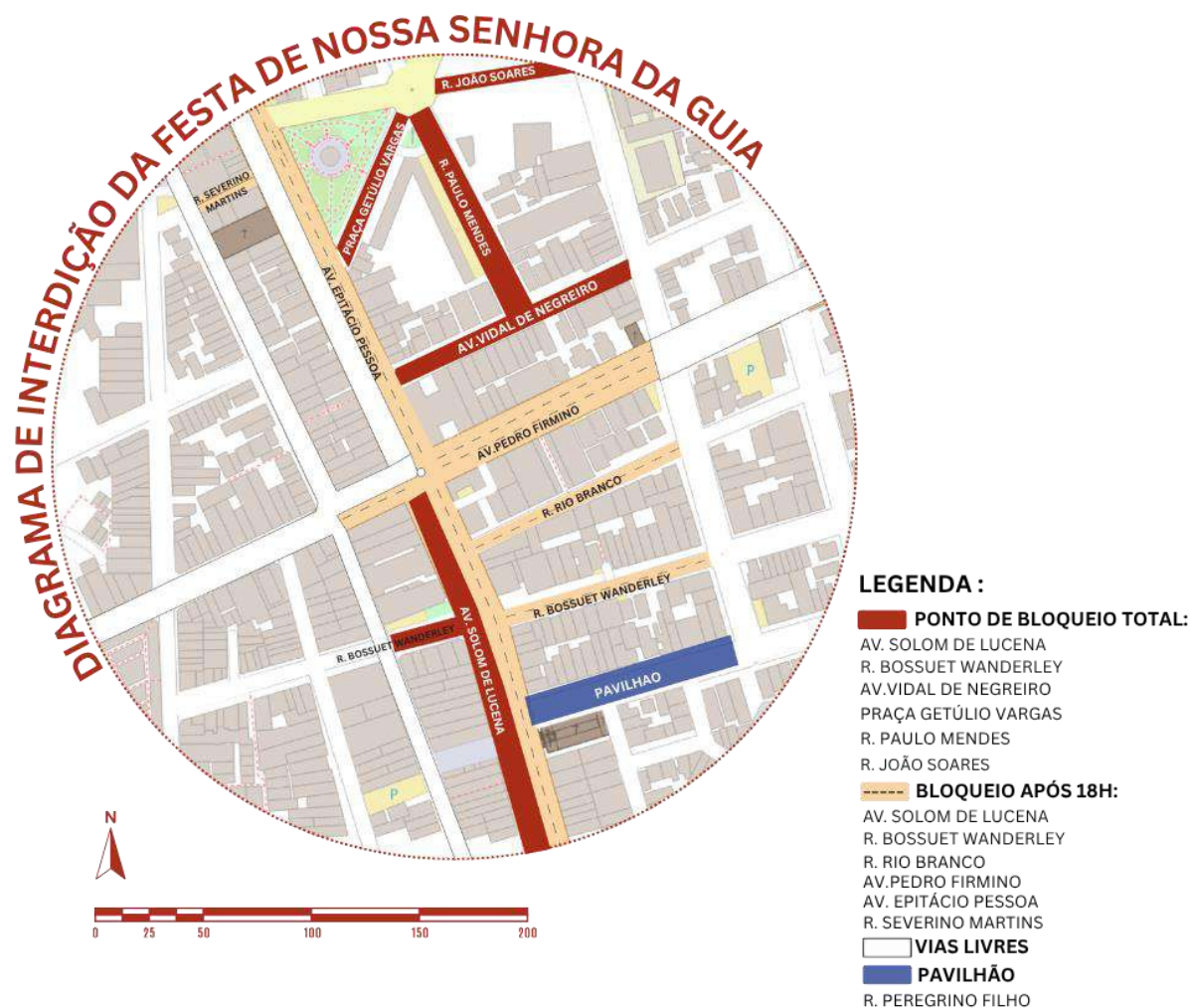


Fonte: Elaborado pela autora, a partir das informações do plano de interdição da STTRANS (2026).

A Figura 3 detalha as interdições para a Festa de Nossa Senhora da Guia. A delimitação da área interdita concentra-se no entorno da Catedral, restringindo o acesso por meio de pontos fixos na Av. Solon de Pessoa, Rua Bossuet Wanderley, Av. Vidal de Negreiro, Praça Getúlio Vargas, além das ruas Paulo Mendes e João Soares.

Somado a esses pontos, o plano operacional determina bloqueios adicionais após as 18h em vias estratégicas como a Rua Rio Branco, a Av. Pedro Firmino, a Av. Epitácio Pessoa e a Rua Severino Martins. Essa configuração estabelece uma dinâmica de circulação distinta daquela observada no período junino, uma vez que o fluxo de veículos é deslocado para as vias livres, representadas pela Rua Peregrino Filho e demais adjacências, alterando o padrão de acessibilidade ao núcleo central e ao Pavilhão do evento.

Figura 3 – Diagrama interdição no período da Festa de Nossa Senhora da Guia.



Fonte: Elaborado pela autora, a partir das informações do plano de interdição da STTRANS (2026).

Para capturar a complexidade dessas alterações, a amostra foi composta por 100 respondentes, segmentados em três grupos distintos cujas perspectivas são complementares para a compreensão do fenômeno: Pedestres, usuários que vivenciam o espaço na escala humana, permitindo avaliar se a interdição resultou em maior conforto e segurança ou se gerou conflitos de circulação. Motoristas: grupo diretamente impactado pelos desvios e pela redução da oferta de estacionamento, participação fundamental para avaliar se as rotas alternativas foram eficazes ou se geraram novos obstáculos, permitindo medir o impacto real das interdições na fluidez do tráfego e no tempo de deslocamento e os Comerciantes locais, fundamentais para analisar o impacto econômico e logístico, uma vez que as restrições de acesso podem alterar o fluxo de clientes e a carga/descarga de mercadorias.

A aplicação dos instrumentos de investigação, composta por cinco questionários presentes nos apêndices com questões fechadas, ocorreu entre os turnos da manhã, tarde e noite. Com isso, essa distribuição temporal permite confrontar a dinâmica do centro em horário comercial com o comportamento do espaço durante o pico dos eventos noturnos. Assim, a amostra não apenas quantifica percepções, mas qualifica o entendimento sobre como diferentes atores sociais reagem à apropriação do espaço público por megaeventos, fornecendo a base necessária para as análises subsequentes desta pesquisa.

### 5.1.1 Análise dos impactos na dinâmica de mobilidade urbana

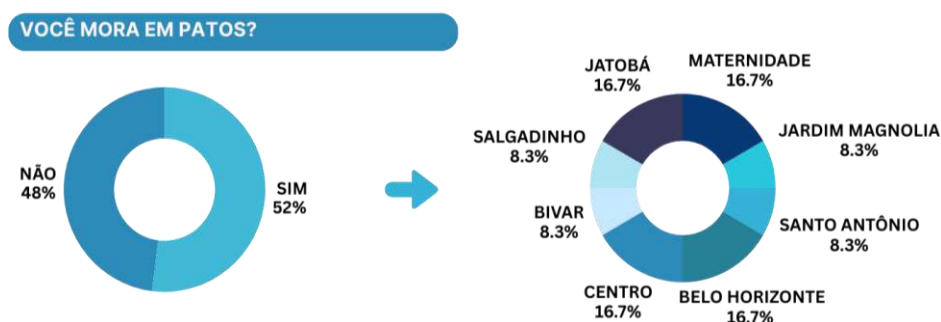
O primeiro eixo de análise buscou investigar os impactos das alterações introduzidas na dinâmica de mobilidade urbana durante o período festivo, com foco no fechamento de ruas centrais para pedestres e eventos. Os resultados obtidos a partir das respostas de pedestres revelaram um cenário de alta aprovação, mas que também aponta desafios.

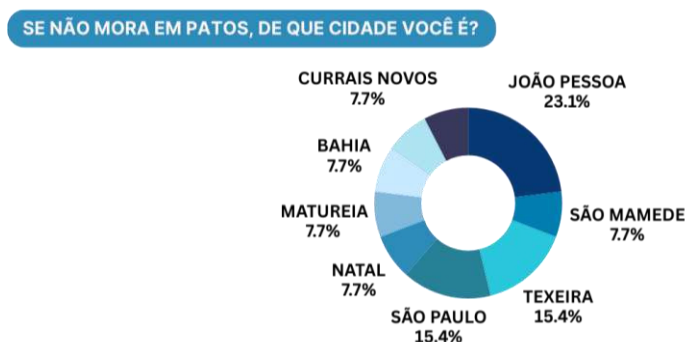
A análise comparativa entre o São João de Patos e a Festa de Nossa Senhora da Guia revela perfis de público distintos. No São João, o público foi equilibrado entre residentes (52%) e visitantes (48%), com forte presença de turistas vindo de João Pessoa (23,1%) e de outros estados como São Paulo (15,4%). Já na Festa da Padroeira, o público foi predominantemente local, com 73,3% de moradores de Patos.

Esse contraste sugere a coexistência de duas lógicas distintas de apropriação do espaço urbano: enquanto o São João se configura como um evento de projeção externa, voltado ao turismo e à economia de eventos, a Festa da Padroeira reafirma-se como um espaço de identidade cultural e religiosa, onde a dinâmica urbana é ditada pelo fluxo da própria comunidade local.

Para uma visualização integrada dos perfis de público, origens e comportamentos de consumo de espaço, os dados foram estruturados nas Figuras 4 e 5, que compõem o Dashboard de composição das festividades.

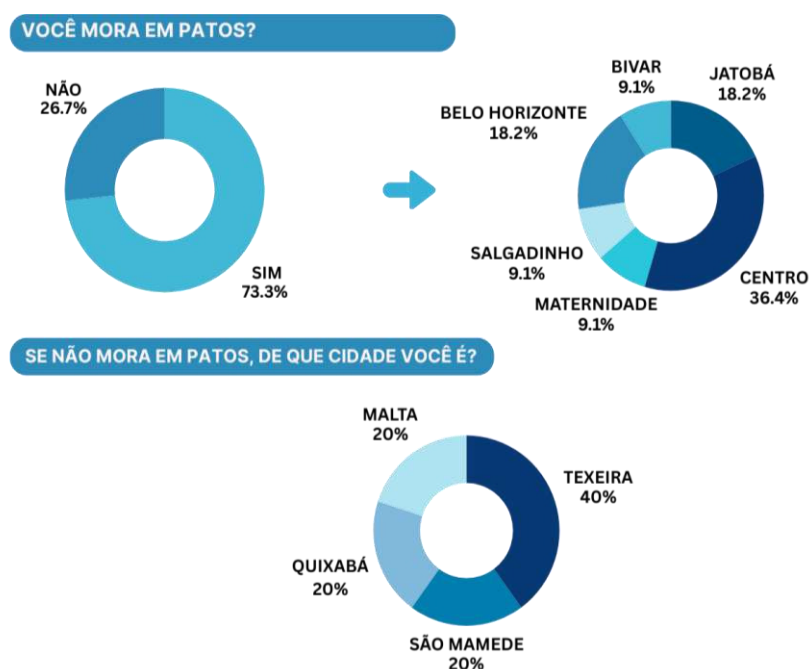
Figura 4 – Dashboard: Composição da amostra de entrevistados no período do São João.





Fonte: Elaborado pela autora (2026).

Figura 5 – Dashboard: Composição da amostra por localização na Festa de Nossa Senhora da Guia



Fonte: Elaborado pela autora (2026).

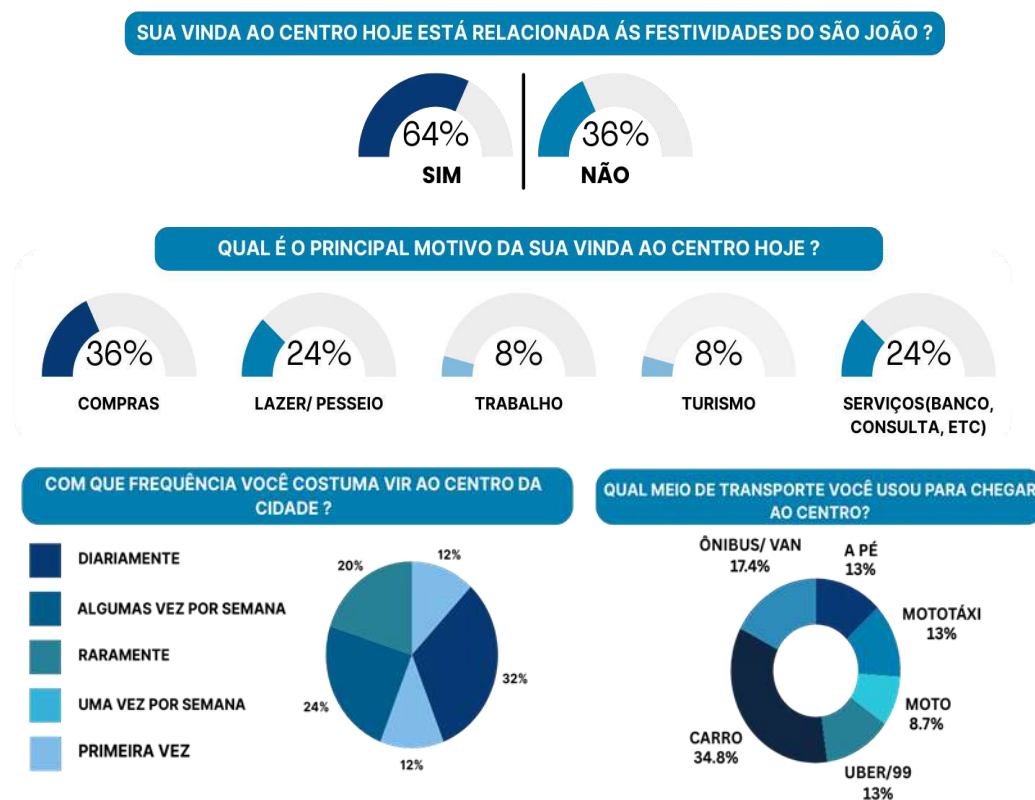
Os dados do São João de Patos mostram que o centro da cidade divide espaço entre as atividades do dia a dia e o fluxo de turistas e moradores atraídos pela festa. A análise detalhada das respostas indica que a vinda ao centro está predominantemente ligada às festividades, com 64% dos entrevistados a confirmarem esta relação. Contudo, 36% das pessoas frequentam o centro por motivos rotineiros, o que prova que a área mantém suas atividades normais e continua ativa mesmo durante a festa. Entre as motivações principais, destacam-se as compras sendo o principal motor de deslocamento, representando 36% das respostas, o que evidencia a força do comércio local impulsionado pelo evento.

Em paralelo, as atividades de Lazer/Passeio e a busca por Serviços (como bancos e consultas) aparecem com 24% de representatividade cada. Já o Turismo e o Trabalho apresentam uma expressão mais reduzida neste recorte, correspondendo a 8% cada. Essa distribuição demonstra que, embora o São João seja um grande atrativo, o pedestre utiliza o centro principalmente para o consumo e para resolver pendências funcionais, o que torna a facilitação da circulação a pé ainda mais estratégica para a economia da cidade.

A frequência de uso reforça o papel do centro como o coração geográfico de Patos: 32% dos entrevistados frequentam a área diariamente e 20% o fazem algumas vezes por semana. Além disso a capacidade do evento em atrair novos fluxos para a área central é evidenciada por 24% dos respondentes, que afirmaram estar no centro da cidade pela primeira vez.

Quanto à logística de transporte, o carro particular é o principal modal de chegada (34,8%), seguido pelo transporte coletivo (17,4%). Modais como aplicativos (Uber/99), caminhada e mototáxi registram 13% cada, enquanto o uso de moto própria aparece com 8,7%. Conforme dados presentes no figura 6.

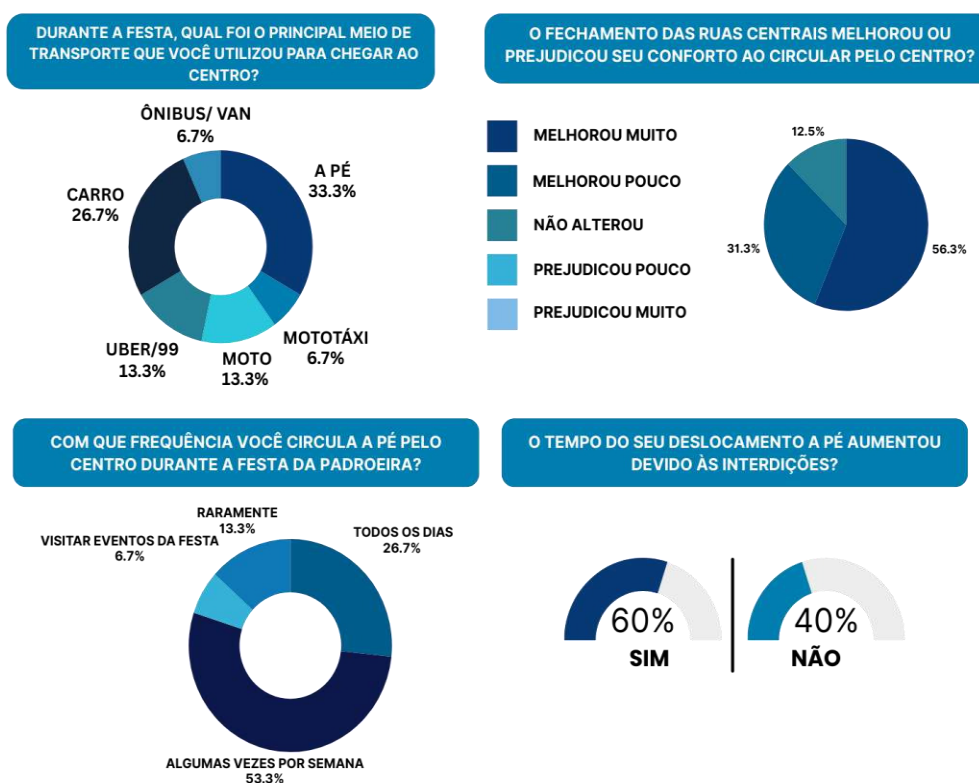
Figura 6 – Dashboard: Distribuição das finalidades de deslocamento ao centro urbano durante o São João de Patos.



Fonte: Elaborado pela autora (2026).

Na Festa de Nossa Senhora as Guia, houve uma mudança no padrão: o deslocamento a pé tornou-se o principal meio de chegada (33,3%), seguido pelo carro (26,7%). Nota-se que, apesar da interdição facilitar a circulação interna, o acesso aos pontos de embarque e desembarque gerou fricção: 64,3% dos entrevistados relataram que foi "um pouco difícil" acessar o transporte e 60% afirmaram que o tempo de deslocamento a pé aumentou devido às barreiras físicas e desvios impostos pelas interdições. Essas informações podem ser observadas na figura a seguir:

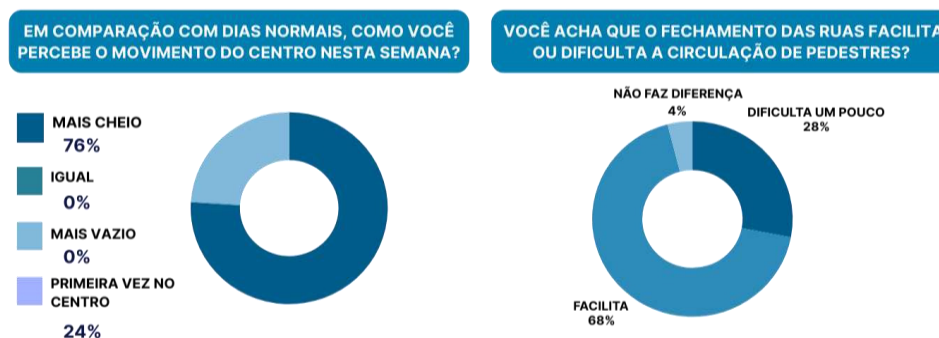
Figura 7 – Dashboard: Variação do fluxo de deslocamento.



Fonte: Elaborado pela autora (2026).

Quanto à circulação no centro durante o São João, os dados mostram um cenário de saturação: 76% dos participantes sentem que a área fica muito mais lotada que o normal. Apesar dessa densidade, a estratégia de interdição viária demonstra sua eficácia, já que 68% dos pedestres afirmam que o fechamento das ruas facilita a circulação. A percepção sobre o equilíbrio entre movimento e facilidade de deslocamento está apresentada a seguir:

Figura 8 – Dashboard: Percepção dos usuários sobre o movimento e a mobilidade no São João

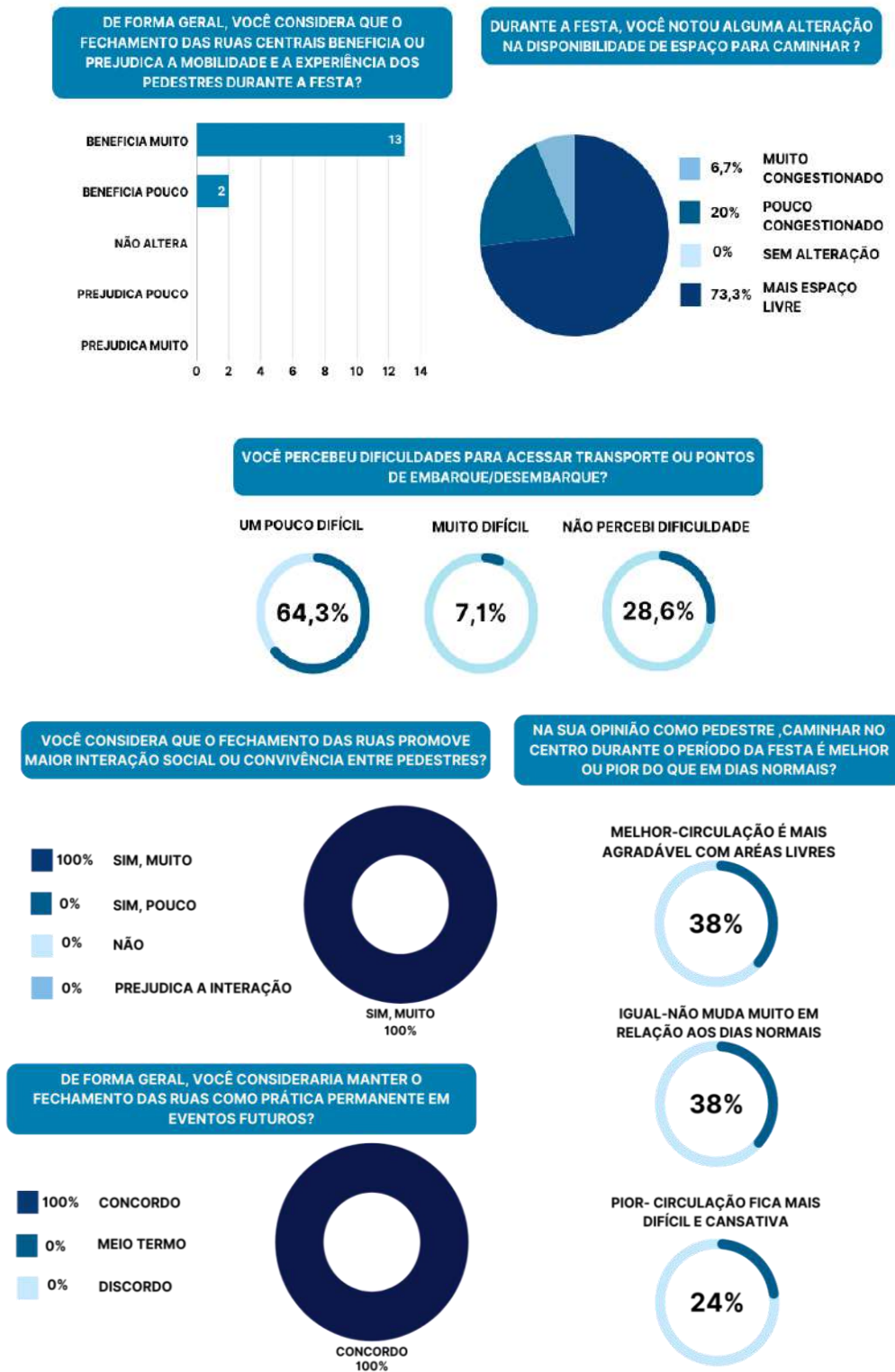


Fonte: Elaborado pela autora (2026).

Na Festa da Padroeira, a avaliação detalhada da experiência do usuário reforça essa percepção positiva, com a grande maioria dos entrevistados afirmando que o fechamento das ruas beneficia muito a mobilidade e a vivência no centro. Esse benefício é sentido fisicamente, pois 73,3% dos pedestres notaram que há mais espaço livre para caminhar com as vias interditadas. No entanto, a logística externa apresenta desafios, uma vez que 64,3% dos participantes relataram ser um pouco difícil acessar pontos de embarque ou transporte coletivo. Mesmo com esses entraves no acesso, 38% dos usuários classificam o ato de caminhar no centro durante o evento como melhor e mais agradável devido às áreas livres proporcionadas.

Para os entrevistados, essa mudança é positiva: 100% afirmaram que a interdição das vias promove maior interação e convivência, o que indica que, na visão do utilizador, a rua deixou de ser apenas um lugar de passagem para se tornar um ponto de encontro. A satisfação com esta nova configuração é confirmada pelo resultado unânime de 100% dos participantes, que defendem que o fechamento das ruas deve ser uma prática permanente em eventos futuros. Na percepção deste público, a retirada dos carros devolve ao pedestre uma autonomia que seria impossível em dias de trânsito comum, tornando a experiência de caminhar no centro melhor e mais agradável para 38% deles. Os dados detalhados podem ser visualizados a seguir:

Figura 9 – Dashboard: Percepção dos usuários sobre o movimento e a mobilidade na Festa de Nossa Senhora da Guia.



Fonte: Elaborado pela autora (2026).

Os resultados coletados mostram que a experiência prática no centro de Patos está em sintonia com a teoria de Gehl (2013) sobre a criação de "cidades para pessoas". No cotidiano, as ruas centrais são dominadas por atividades chamadas de "necessárias", onde o espaço é usado prioritariamente para o tráfego de veículos e a passagem apressada de pedestres em suas tarefas funcionais. Ao implementar a interdição das vias durante os eventos, a gestão municipal permitiu que o espaço passasse a abrigar o que Gehl chama de atividades "opcionais". Isso inclui a permanência nas calçadas, o passeio sem pressa e a ocupação da rua como um local de lazer.

Embora a análise mostre uma avaliação bastante positiva das mudanças na mobilidade, é importante ressaltar que essa percepção parte apenas do público pedestre, que é quem vivencia de forma mais direta os benefícios da ampliação do espaço para caminhar e permanecer no centro. Por isso, é preciso ter cautela ao generalizar esses achados, já que outros grupos impactados pelas interdições podem perceber efeitos diferentes. Nesse sentido, a próxima seção amplia a análise ao observar como outros públicos avaliam essas transformações, contribuindo para uma compreensão mais completa dos impactos dos eventos sobre a mobilidade urbana.

### **5.1.2 Influência do fechamento de ruas na percepção e planejamento de motoristas**

O segundo eixo desta análise buscou investigar como o bloqueio das vias centrais altera a rotina de quem circula por Patos. Embora seja uma estratégia voltada à segurança do evento, essa interrupção temporária, impõe desvios obrigatórios para rotas alternativas e de contorno, exigindo uma mudança imediata na logística dos condutores.

Essa transferência de fluxo, contudo, não soluciona os obstáculos do trânsito, ela apenas os transloca. Ao redirecionar o volume veicular para vias adjacentes que demonstra que a cidade opera em um equilíbrio sensível onde qualquer alteração nas rotas principais gera uma saturação nas vias de contorno.

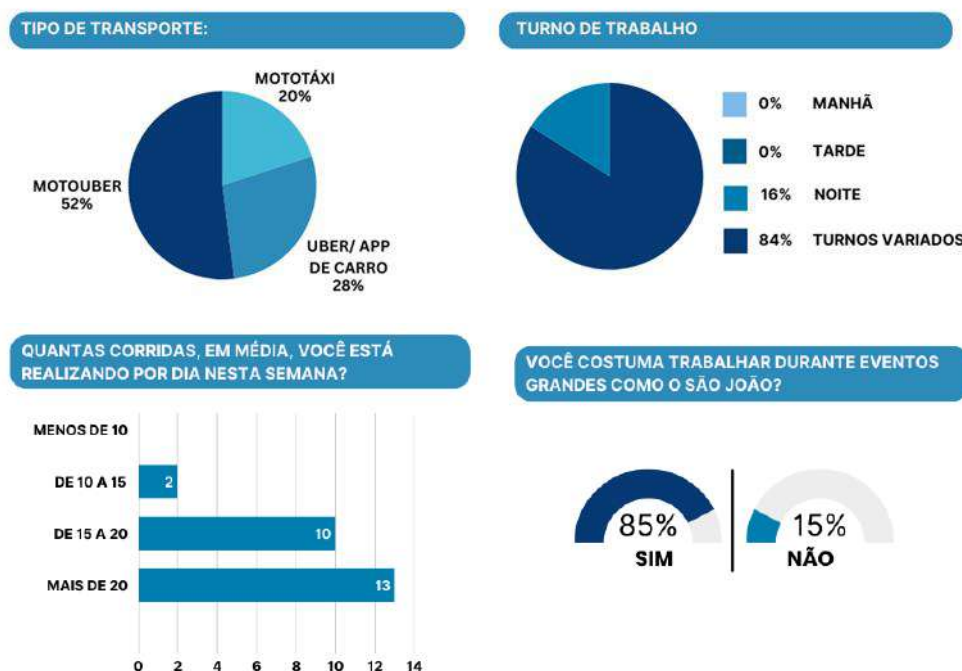
Mais do que um desafio, essa dinâmica impõe percepções distintas sobre o espaço público. Enquanto para o pedestre o fechamento representa apropriação e lazer, para o motorista ele se traduz em aumento do tempo de viagem e imprevisibilidade. É sob essa ótica de conflito de interesses e impactos desiguais que os dados coletados ganham relevância, permitindo quantificar o nível de insatisfação e as reais alterações no cotidiano daqueles que dependem do veículo motorizado.

Com base nos resultados obtidos dos questionários, esta análise estabelece um comparativo entre dois momentos distintos da dinâmica urbana de Patos: o São João e a festa

de Nossa Senhora da Guia. Ao observar os gráficos, percebe-se um padrão claro no perfil dos trabalhadores: a predominância do MotoUber, que representa 52% dos entrevistados no São João e sobe para 57,7% no período da festa de Nossa Senhora da Guia, consolidando a motocicleta como o principal modal de transporte por aplicativo na região. Além disso, a jornada de trabalho em ambos os períodos é marcada pela flexibilidade, com 84% e 93,3% dos motoristas operando em turnos variados, o que demonstra uma adaptação constante do trabalhador à demanda das ruas.

No que diz respeito ao volume de serviço, durante o São João, 75% dos motoristas avaliam o movimento como "Muito Bom" e a maioria realiza mais de 20 corridas por dia. Já na festa de Nossa Senhora da Guia, o ritmo é mais próximo da normalidade cotidiana. Para 66,7% dos profissionais, o volume de corridas é considerado igual ao de semanas comuns, com a maior parte dos motoristas realizando entre 15 e 20 corridas diárias. Essa variação na produtividade e no perfil de trabalho entre as duas festividades pode ser visualizada detalhadamente nas figuras a seguir:

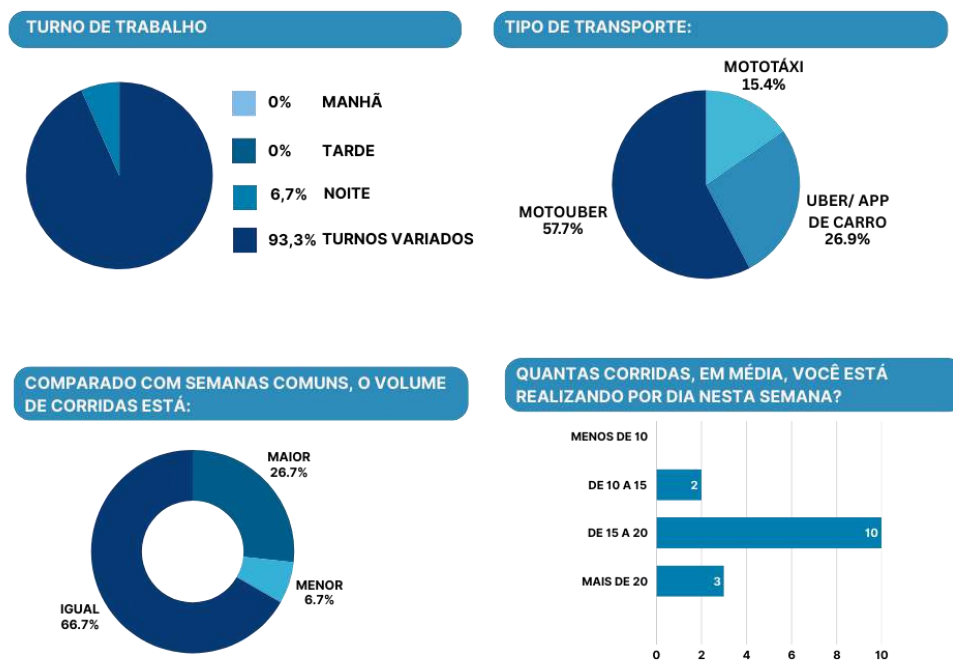
Figura 10 – Dashboard: Dinâmica de Trabalho e Produtividade dos Motoristas particulares de transporte de táxi local ou por aplicativo: Período São João





Fonte: Elaborado pela autora (2026).

Figura 11 – Dashboard: Dinâmica de Trabalho e Produtividade dos Motoristas particulares de transporte de táxi local ou por aplicativo : Período da Festa de Nossa Senhora da Guia.



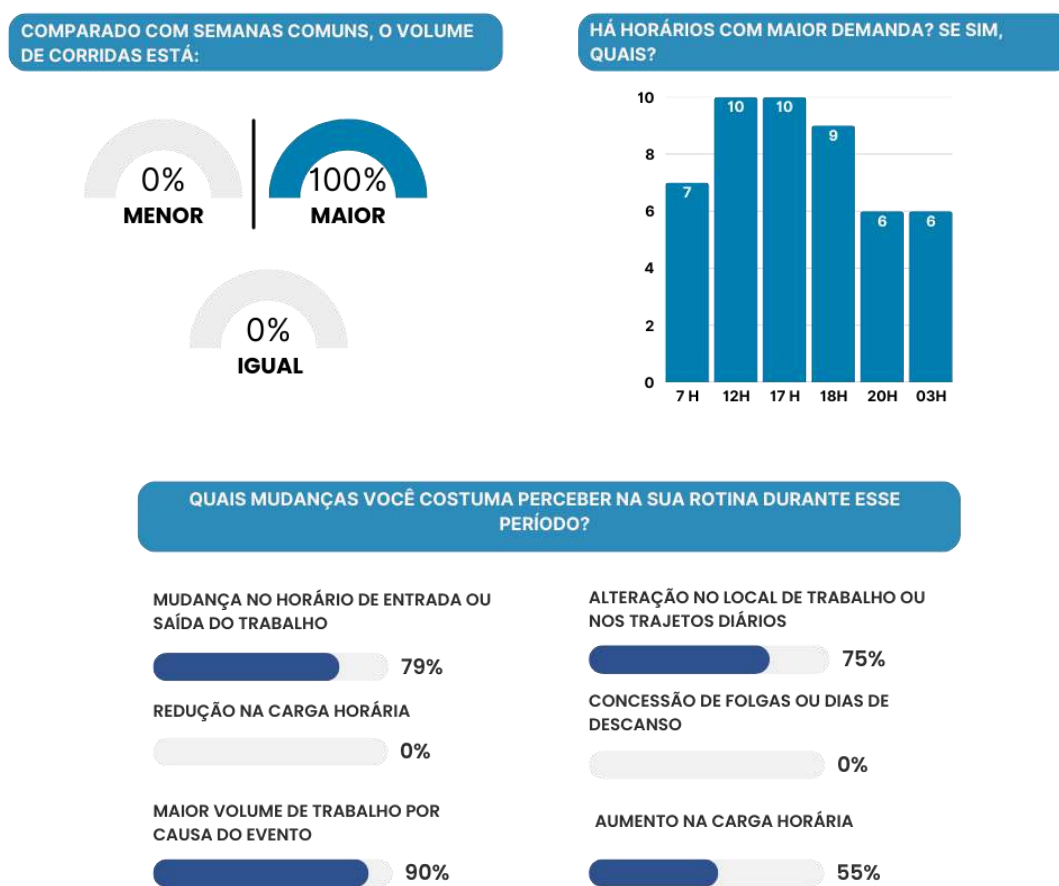
Fonte: Elaborado pela autora (2026).

Durante o São João, os dados apontam para um volume de corridas que supera o de semanas normais, com 100% dos motoristas confirmando um volume maior. Esse fluxo não é uniforme, apresentando picos críticos de atendimento concentrados às 12h e 17h, seguidos por uma pressão constante até o início da madrugada.

Essa explosão na demanda cria a necessidade de uma adaptação dos motoristas. Segundo os dados coletados, 90% dos profissionais relatam um aumento expressivo no volume de trabalho, enquanto 55% confirmam uma elevação direta na carga horária, assim, 79% dos motoristas precisaram alterar seus horários de entrada ou saída e 75% modificaram seus trajetos diários para tentar suprir a demanda. O dado mais crítico desse cenário é a completa ausência de descanso, uma vez que 0% dos entrevistados tiveram concessão de folgas ou redução de

carga horária durante o período festivo. A variação da demanda e o esforço de adaptação desses motoristas estão detalhados no indicador a seguir.

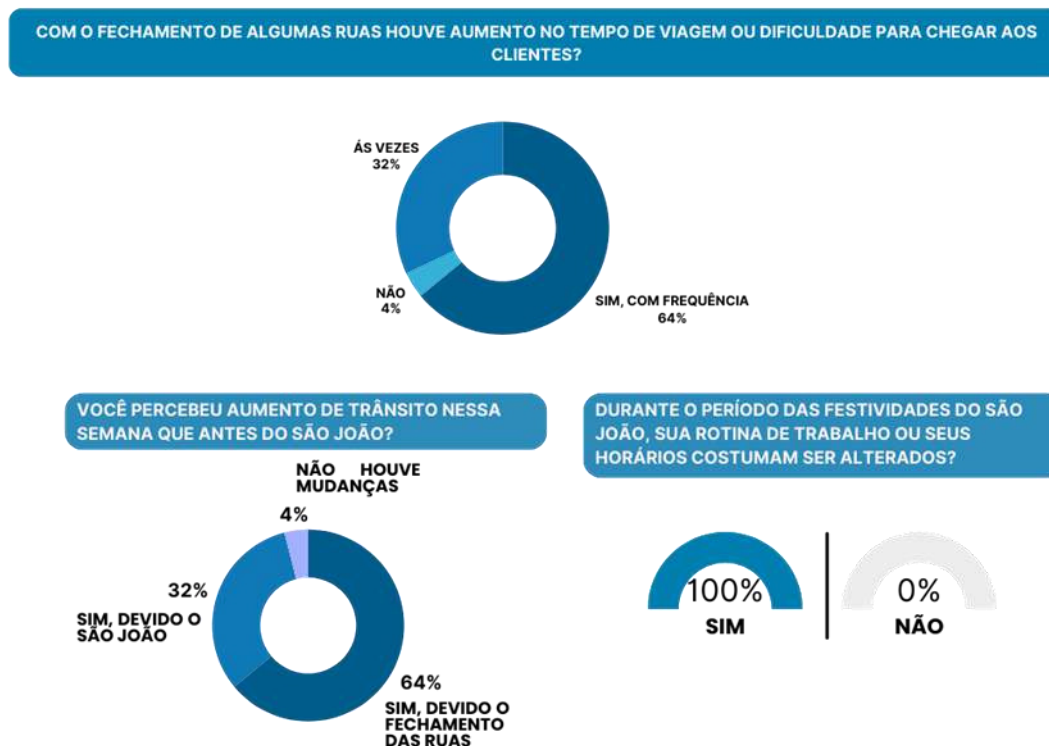
Figura 12 – Dashboard: Avaliação do movimento de corridas no período junino



Fonte: Elaborado pela autora (2026).

As festividades alteram profundamente a dinâmica urbana de Patos, conforme evidenciado pelos dados de campo: 100% dos entrevistados confirmaram mudanças em suas rotinas de trabalho e horários durante o período festivo. Segundo o relato dos participantes, o principal fator de impacto é o fechamento de vias, que gera dificuldades frequentes de deslocamento para 64%, enquanto apenas uma parcela mínima afirma não sentir prejuízos em sua mobilidade. Tal dimensão exata desse impacto na percepção de quem circula pela cidade durante o São João pode ser visualizada na figura abaixo:

Figura 13 – Dashboard: Impacto do fechamento de ruas no deslocamento durante o São João.

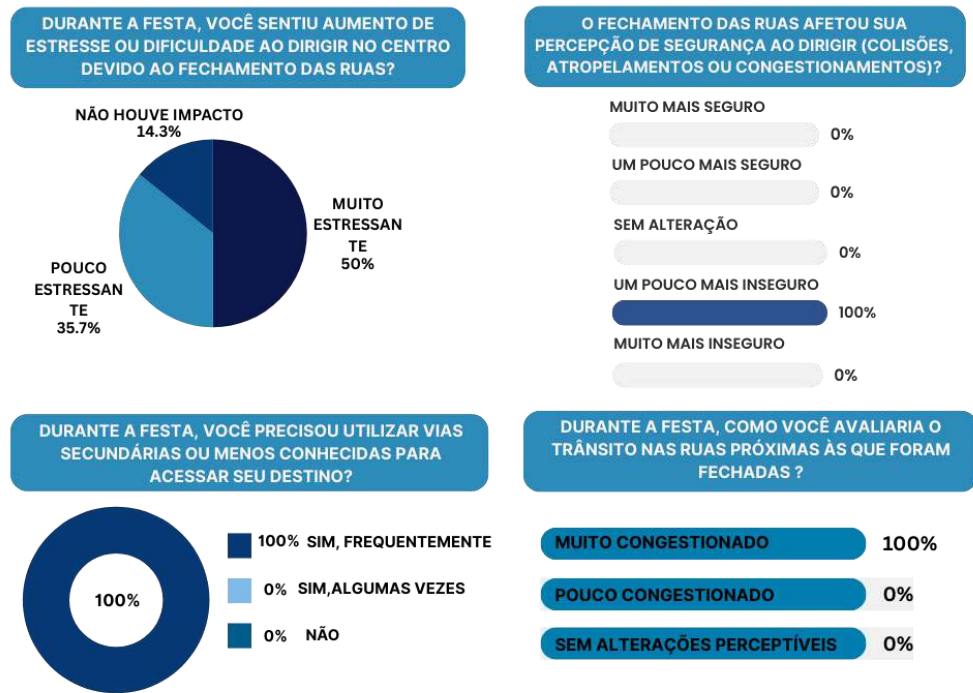


Fonte: Elaborado pela autora (2026).

A análise da Festa de Nossa Senhora da Guia, sob a ótica de Lefebvre (2001), revela um cenário onde o uso festivo e simbólico do espaço urbano sobrepõe-se às funções cotidianas de circulação e valor de troca. Essa apropriação, contudo, gera tensões diretas na dinâmica da cidade, um cenário de grande pressão para quem dirige, portanto o fechamento de ruas no centro transforma o trânsito em um verdadeiro desafio psicológico e operacional. Assim, 100% dos motoristas relataram congestionamentos pesados nas vias secundárias e a necessidade constante de buscar rotas alternativas, o que explica por que 85,7% da categoria enfrentou algum nível de estresse durante o período.

O ponto mais crítico, no entanto, é a percepção de segurança, todos os entrevistados admitindo maior receio de colisões ou atropelamentos devido ao fluxo desordenado. O cenário que observamos dialoga com a leitura de Villaça (2001) ao evidenciar como a estrutura viária concentra fluxos e atividades vitais; assim, qualquer ruptura nesse sistema radial produz impactos em cadeia sobre toda a mobilidade urbana. Essa percepção de saturação e os sentimentos gerados pelos bloqueios no cotidiano dos motoristas estão detalhados na figura a seguir:

Figura 14– Dashboard: Percepção dos Condutores sobre os Bloqueios Viários no Centro



Fonte: Elaborado pela autora (2026).

Sob a ótica da gestão urbana, o fechamento de ruas para na festa da padroeira tornou-se a principal dificuldade na cidade. Para todos os motoristas consultados, essas interdições aumentaram drasticamente o tempo de viagem, travando o fluxo em momentos de alta demanda, conforme detalhado na figura 15 – Dashboard: Impacto do fechamento de ruas durante festa da padroeira. Esse obstáculo no trânsito afeta diretamente a qualidade do trabalho, apenas 25% dos profissionais avaliam a experiência como positiva, enquanto a maioria 50% mantém uma postura neutra e 25% já a consideram negativa.

Figura 15 – Dashboard: Impacto do fechamento de ruas durante festa da padroeira.





Fonte: Elaborado pela autora (2026).

Nesse contexto, conforme destaca Harvey (2012), a priorização de determinados usos do espaço, neste caso, o uso festivo, tende a intensificar conflitos entre diferentes formas de apropriação do território, especialmente quando não é acompanhada por estratégias eficazes de redistribuição de fluxos. As figuras a seguir ilustram essa realidade ao expor dificuldades em vias como a Rua Escritor Rui Barbosa, Rua Felipe Camarão, Rua Frei Caneca e a Rua Pedro Firmino, nas quais o volume veicular atingi visivelmente a capacidade física do leito viário.

Figura 16 – Aumento sazonal de veículos na Rua Escritor Rui Barbosa.





Fonte: Elaborado pela autora (2026).

Figura 17 – Aumento sazonal de veículos na Rua Felipe Camarão



Fonte: Elaborado pela autora (2026).

Figura 18 – Aumento sazonal de veículos na Rua Frei Caneca.



Fonte: Elaborado pela autora (2026).

Figura 19– Aumento sazonal de veículos na Rua Pedro Firmino



Fonte: Elaborado pela autora (2026).

As figuras apresentadas, mostram o que acontece na prática, as ruas de Patos ficam completamente cheias de veículos durante as festas. Como as ruas principais estão fechadas, todo o trânsito é desviado para as ruas vizinhas, que não têm largura nem estrutura para aguentar tantos carros e motos ao mesmo tempo.

Nesse viés, nota-se que o grande acúmulo de veículos em ruas como a Escritor Rui Barbosa e a Pedro Firmino acontece porque o fluxo "fica preso" nessas vias de contorno. Na visão dos entrevistados, esse excesso de veículos não é apenas um problema de trânsito parado, eles sentem que é perigoso e estressante circular por ali. Diante disso, é importante notar que, enquanto quem está a pé gosta do fechamento das ruas para caminhar com calma, quem está a conduzir sente-se prejudicado.

Portanto, estas figuras comprovam que o fechamento das vias centrais acaba empurrando o problema do trânsito de um lugar para o outro. Isso mostra que o planejamento atual da cidade ainda tem limites para lidar com grandes eventos, já que as ruas alternativas ficam sobrecarregadas e o trânsito torna-se confuso para quem precisa de trabalhar ou deslocar-se.

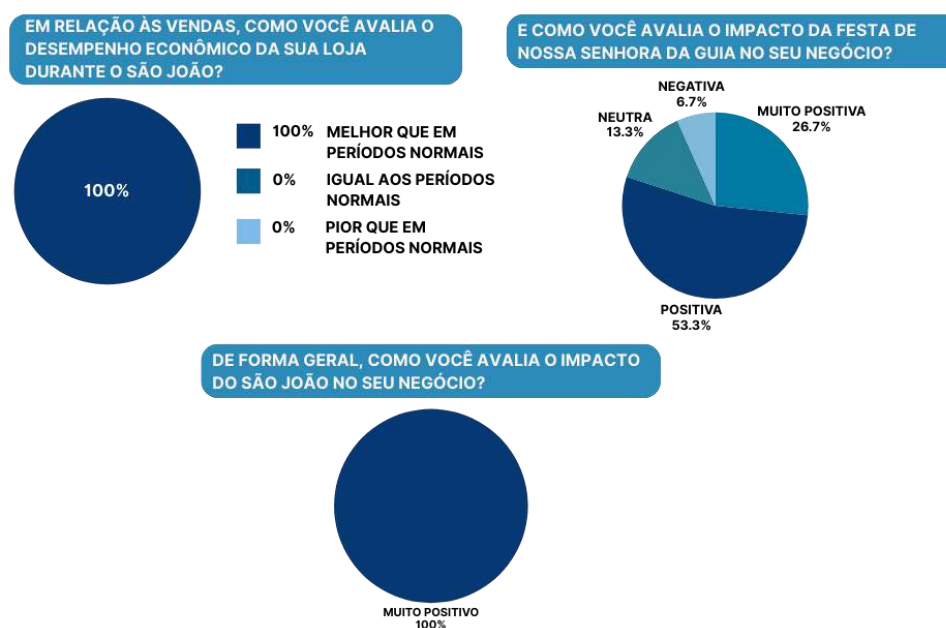
### **5.1.3 Impactos socioeconômicos no comércio central**

O terceiro eixo aprofunda a investigação sobre os efeitos do fechamento da via principal durante o São João e a Festa de Nossa Senhora da Guia. A investigação foca na interação entre o fluxo de clientes e o desempenho econômico, com base em questionários aplicados em 15

empreendimentos do Centro. É imperativo compreender que tais eventos reconfiguram, temporariamente, a própria lógica de sobrevivência do comércio local, atuando como agentes de transformação socioeconômica que alteram profundamente tanto o perfil de consumo quanto a acessibilidade na região central.

A análise dos dados coletados revela que o São João se consolida como o principal motor econômico do comércio central, superando de forma expressiva outros eventos do calendário festivo, conforme a Figura 20. Todos os comerciantes entrevistados (100%) classificaram o desempenho de suas vendas como superior aos períodos normais durante os festejos juninos, enquanto a percepção sobre a Festa de Nossa Senhora da Guia (Padroeira), demonstra que, embora a maioria a veja de forma positiva, cerca de 20% dos lojistas situam-se entre a neutralidade e o impacto negativo.

Figura 20 – Dashboard: Impacto do fechamento de ruas no deslocamento.



Fonte: Elaborado pela autora (2026).

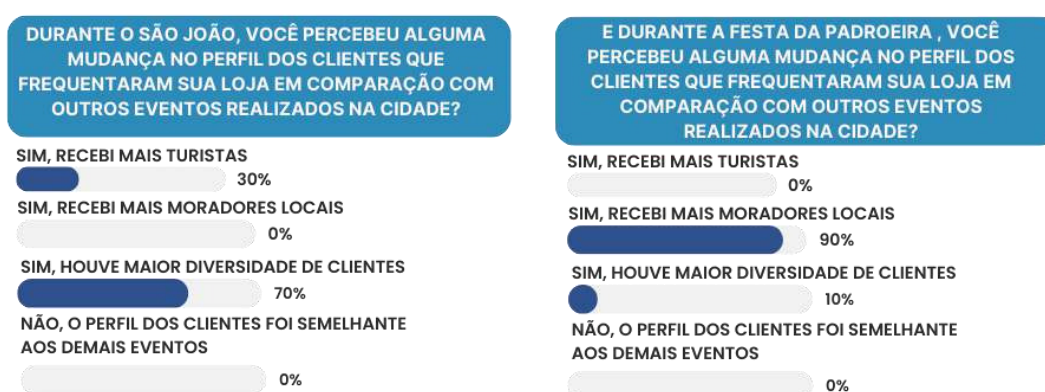
Esses dados reforçam a compreensão de que festas populares de grande escala têm o potencial de impulsionar o consumo local, especialmente quando são acompanhadas por uma programação intensa e pela atração de visitantes de outras localidades. O São João, nesse contexto, se estabelece como um motor econômico mais potente para o comércio da região do que a Festa da Padroeira.

O perfil do público atendido constitui um elemento central para compreender a diferença de impacto econômico entre os eventos analisados. Durante o São João, 70% dos lojistas

perceberam uma maior diversidade de clientes e 30% relataram um aumento no fluxo de turistas. Já na Festa da Padroeira, o cenário se inverte drasticamente, 90% dos comerciantes identificaram o público majoritariamente como moradores locais, com 0% de percepção de aumento de turistas.

Esses resultados dialogam com a perspectiva de Getz (2008), ao destacar que eventos sem planejamento integrado podem gerar efeitos econômicos limitados ou até prejudiciais. O autor explica que uma festa se torna um problema quando a organização foca apenas na programação festiva e esquece como as pessoas vão se locomover. No caso da Festa da Padroeira, embora o fluxo de fiéis seja expressivo, sob a ótica dos lojistas o fechamento da principal rua comercial provoca entraves logísticos das lojas. Por essa razão, enquanto o São João é amplamente reconhecido como um sucesso econômico consolidado, a Festa da Padroeira apresenta avaliações mais divididas entre os comerciantes. Conforme apresentado na figura 21 – Percepção dos comerciantes sobre o impacto econômico por evento os dados evidenciam essa diferença de desempenho.

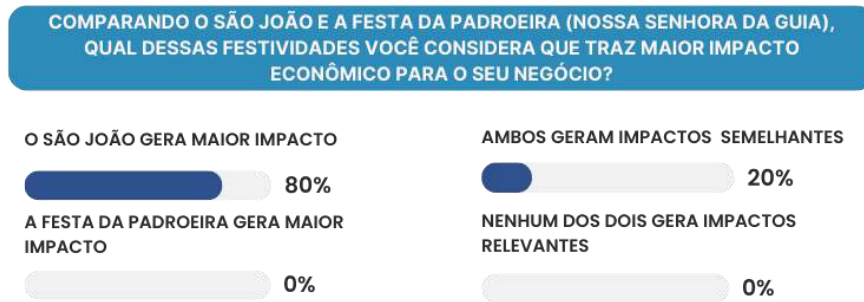
Figura 21 – Dashboard: Percepção dos comerciantes sobre o impacto econômico por evento.



Fonte: Elaborado pela autora (2026).

Os dados na figura 22, apontam para uma clara dependência do setor comercial em relação ao período junino, com 80% dos comerciantes identificando o São João como o evento de maior impacto econômico para seus negócios. No entanto, 20% acreditam que tanto o São João quanto a Festa da Padroeira (Nossa Senhora da Guia) geram impactos semelhantes. É notável que nenhum comerciante considera a Festa da Padroeira superior em termos de retorno financeiro isolado, nem classificam ambas como irrelevantes. A pesquisa reforça que, embora a Festa da Padroeira possua um valor cultural e simbólico imensurável, o São João detém uma capilaridade comercial e um fluxo turístico maior.

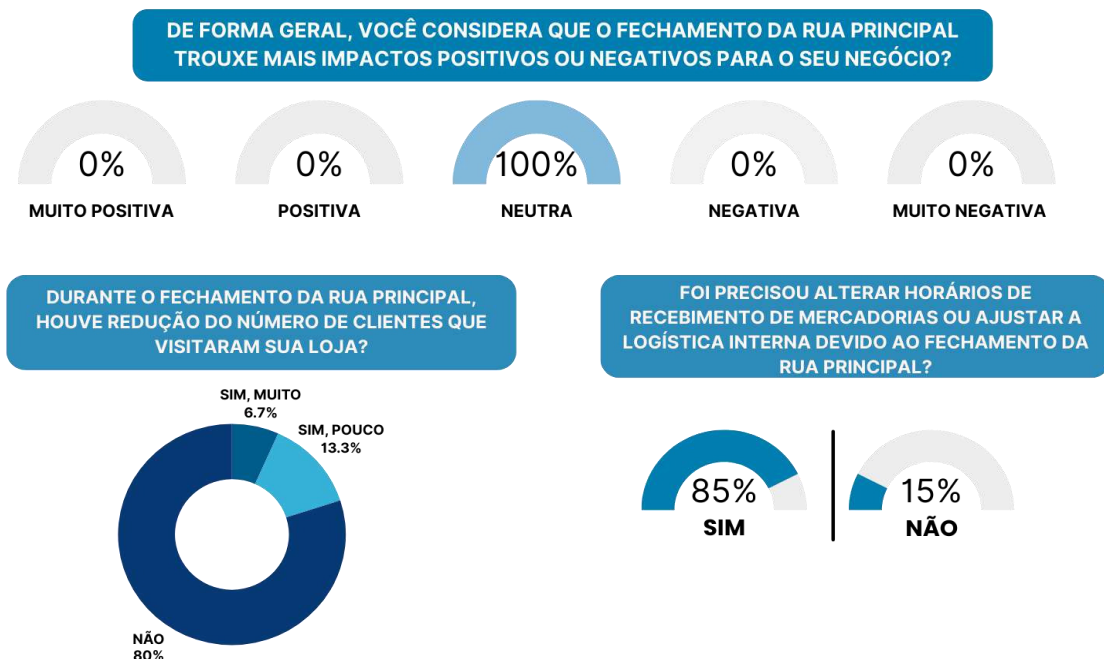
Figura 22 – Dashboard: Análise comparativa do impacto econômico.



Fonte: Elaborado pela autora (2026).

Quanto à infraestrutura urbana, o fechamento da via principal durante os eventos gera um cenário de equilíbrio forçado para o comércio local. Embora 100% dos lojistas classifiquem o impacto geral dessa interdição como neutro, essa percepção esconde uma dualidade entre o consumo e a operação interna. Por um lado, a estratégia não afasta o público, visto que 80% dos estabelecimentos não registraram queda no fluxo de clientes. Por outro lado, o fechamento gera uma barreira logístico, forçando 85% das empresas a alterarem seus horários de recebimento de mercadorias ou ajustarem seus processos internos. Essas percepções estão detalhadas na figura a seguir.

Figura 23 – Dashboard: Impactos da logística no desempenho do comércio.



Fonte: Elaborado pela autora (2026).

Portanto, a análise evidencia que, embora os eventos impulsionem a economia local, os benefícios não são automáticos nem igualmente distribuídos, dependendo diretamente de como o espaço urbano é organizado nessas festividades. Enquanto o São João opera como um megaevento de projeção externa, atraindo turistas e grandes volumes de capital que exigem uma logística de polos centralizados, a Festa de Nossa Senhora da Guia possui um caráter regional e orgânico, mobilizando o consumo dos moradores e cidades vizinhas no tecido urbano tradicional. Essa distinção revela que sem um planejamento o impacto econômico corre o risco de se concentrar em setores isolados, falhando em transformar o potencial desses eventos em desenvolvimento social e estrutural para toda a população.

## **6 ESTRATÉGIAS DE REORDENAMENTO URBANO E MOBILIDADE PARA MEGAEVENTOS EM PATOS-PB**

Este capítulo apresenta estratégias de reordenamento urbano e de mobilidade voltadas à realização de megaeventos em Patos-PB, tomando como referência os resultados empíricos discutidos no capítulo anterior. Mais do que um plano definitivo, as diretrizes e ações possíveis aqui delineadas dialogam com os problemas identificados durante as festividades do São João e da Festa de Nossa Senhora da Guia, especialmente no que diz respeito à sobrecarga do sistema viário, à dependência do transporte individual e às dificuldades de circulação nas áreas centrais. Dessa forma, a proposta busca compatibilizar os dados coletados com o referencial teórico e com os instrumentos legais existentes, apontando caminhos que minimizem os impactos negativos e potencializem os benefícios urbanos, sociais e econômicos associados aos eventos.

A demanda sazonal gerada pelos megaeventos em Patos evidencia as fragilidades estruturais do sistema de mobilidade urbana local. O papel de destaque da cidade na rede urbana regional atrai fluxos externos que, somados à frota local e à predominância do transporte individual, intensificam a saturação viária nos períodos festivos.

Esse cenário revela um descompasso em relação às diretrizes estabelecidas pelo Plano Diretor do Município de Patos (Lei Complementar nº 001/2006), que define como princípios da política de transporte a prioridade ao sistema de transporte coletivo e a integração entre as diferentes modalidades sabendo que o Art. 59, do referido Plano, estabelece ainda que o sistema viário deve assegurar fluidez, segurança e eficiência na circulação. No entanto, observa-se uma lacuna significativa entre o planejamento normativo e a prática, uma vez que Patos não dispõe atualmente de um sistema de transporte coletivo urbano regular.

A ausência desse serviço obriga tanto a população residente quanto a demanda flutuante a dependerem majoritariamente de motocicletas e automóveis. Esse fenômeno não apenas satura a malha viária, mas descaracteriza o espaço público durante os festejos. Conforme discutido por Jacobs (2011), a priorização excessiva do automóvel tende a fragilizar a vitalidade urbana, ao transformar ruas e praças em espaços dominados pelo tráfego e pela imobilidade.

Diante desse contexto, a implementação de um Sistema de Mobilidade Coletiva permanente, de modo geral, e Temporária (SMCT), de modo específico, voltado aos períodos de megaeventos, apresenta-se como uma estratégia viável e alinhada às diretrizes do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), que estabelece a prioridade do transporte coletivo sobre o individual. Por meio de linhas especiais, o sistema conectaria áreas periféricas, bairros com maior densidade populacional e municípios do entorno ao núcleo central da cidade, essa

estratégia diminuiria o volume de veículos individuais, otimizando a mobilidade urbana durante as festividades.

Além do fortalecimento do transporte coletivo, a gestão do fluxo viário nas áreas adjacentes aos polos geradores de tráfego torna-se fundamental durante a realização de megaeventos em Patos-PB. Quando as vias centrais são parcialmente ou totalmente interditadas para uso festivo, o tráfego não é eliminado, mas redirecionado para a malha viária secundária, que nem sempre apresenta condições adequadas para absorver esse aumento temporário de demanda.

No contexto de Patos, essas vias secundárias são, em sua maioria, estreitas e caracterizadas por usos comerciais locais e residenciais, não tendo sido projetadas para funcionar como rotas de desvio de elevado volume veicular. Conforme as diretrizes do Highway Capacity Manual — HCM (2010), a presença de veículos estacionados nessas vias gera atrito lateral, reduzindo a largura efetiva da pista, a velocidade média de circulação e a capacidade viária.

Dessa forma, a adoção da proibição temporária de estacionamento nas vias estratégicas próximas aos locais dos eventos surge como uma medida de gestão de tráfego de baixo custo e fácil implementação. Ao reduzir o atrito lateral e ampliar a capacidade das vias, essa estratégia contribui para a organização da circulação, favorece a fluidez do tráfego e diminui a ocorrência de congestionamentos nos períodos de maior demanda.

Por se tratar de uma intervenção pontual e aplicada apenas durante os eventos, essa medida pode ser incorporada pela gestão municipal como parte de um conjunto de ações voltadas à mobilidade urbana em períodos festivos. Quando associada à sinalização adequada e à fiscalização temporária, a gestão dinâmica das vias adjacentes contribui para uma organização mais eficiente da circulação e para a redução dos impactos negativos dos megaeventos sobre a mobilidade urbana em Patos-PB.

Em síntese, as diretrizes discutidas neste capítulo indicam que a redução dos impactos negativos dos megaeventos sobre a mobilidade urbana em Patos-PB pode ser alcançada por meio de ações integradas e adequadas à realidade local, sem a necessidade de intervenções estruturais de grande porte. A combinação entre soluções voltadas ao transporte coletivo temporário e à gestão do fluxo viário contribui para uma circulação mais organizada durante os períodos festivos, ao mesmo tempo em que favorece um uso mais equilibrado do espaço urbano. Essas diretrizes reforçam o potencial dos megaeventos como momentos estratégicos para repensar práticas de mobilidade e gestão urbana no município.

## 7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As análises realizadas ao longo deste trabalho permitiram compreender como a dinâmica urbana do centro de Patos-PB é profundamente impactada pela concentração sazonal de pessoas e veículos durante o São João e a Festa de Nossa Senhora da Guia, evidenciando tanto o potencial econômico dessas festividades quanto às fragilidades estruturais da mobilidade em uma cidade média que exerce forte papel de polo regional. Observou-se que o fechamento de vias centrais, embora cause sobrecarga, também abre a possibilidade de ampliar a permanência das pessoas nas ruas e aproximar o centro de um modelo de cidade mais voltada às pessoas do que aos automóveis.

Os resultados empíricos mostraram percepções distintas entre os grupos pesquisados: enquanto pedestres tendem a avaliar positivamente as interdições, pela sensação de segurança e conforto para caminhar, motoristas relatam aumento de tempo de deslocamento, necessidade de rotas alternativas e maior desgaste no trabalho, e comerciantes vivenciam simultaneamente ganhos no faturamento e dificuldades logísticas. Essa heterogeneidade reforça que os impactos das festas não podem ser analisados de forma isolada, mas a partir da articulação entre mobilidade, acessibilidade, uso do solo e funcionamento econômico do centro urbano.

A partir dessa leitura, fica evidente que o desafio de Patos-PB não é apenas “organizar o trânsito” durante os eventos, mas avançar para uma política de mobilidade urbana que efetivamente priorize o transporte coletivo, os modos não motorizados e a acessibilidade universal. Medidas como a criação de sistemas coletivos temporários em períodos festivos, a gestão da proibição de estacionamento em vias adjacentes, mostram-se caminhos concretos para reduzir conflitos, melhorar a fluidez e garantir que os benefícios culturais e econômicos dos megaeventos sejam usufruídos de forma mais equilibrada pela população local e pelos visitantes. Diante disso, recomendam-se, para pesquisas futuras, estudos comparativos com outros municípios de porte semelhante que também sediam grandes eventos.

Em suma, ao retomar a pergunta norteadora desta investigação, conclui-se que os megaeventos em Patos-PB produzem efeitos ambivalentes na dinâmica socioespacial urbana. Se, por um lado, as interdições viárias e a priorização do modo de transporte não motorizado qualificam a experiência do pedestre, transformando o centro em um espaço de vitalidade, permanência e interação social, por outro, geram tensões operacionais críticas no sistema de transportes, como aumento do tempo de deslocamento, dificuldades de acesso e sobrecarga em rotas alternativas, evidenciam um conflito entre o uso festivo e a funcionalidade logística da cidade. Dessa forma, a realização dessas festividades reconfigura temporariamente a

morfologia urbana, evidenciando tanto o potencial de qualificação do espaço público quanto a necessidade de estratégias de planejamento mais integradas para equilibrar fluidez, acessibilidade e vitalidade urbana.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, A. São João de Patos movimentada mais de R\$ 100 milhões e consolida evento como ponto alto da economia local. **Patos Verdade**, Patos, PB, 28 jun. 2025. Disponível em: <https://patosverdade.com.br/noticia/8342/sao-joao-de-patos-movimentada-mais-de-r-100-milhoes-e-consolida-evento-como-ponto-alto-da-economia-local>. Acesso em: 14 out. 2025.

ALVES, M. J. **Mobilidade e acessibilidade: conceitos e novas práticas**. Indústria e Ambiente, Porto, n. 55, p. 12-14, 2006.

ALVES, P. **Mobilidade Urbana Sustentável e Polos Geradores de Viagens: análise da mobilidade não motorizada e do transporte público**. Tese de Doutorado. Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2015. Disponível em: <https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/16010/1/MobilidadeUrbanaSustentavel.pdf>. Acesso em: 14 out. 2025.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **ABNT NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Terceira edição. Rio de Janeiro, 2015. 148 p.

A ZEVÊDO, L. Patos celebra 120 anos de fundação. **A União**, João Pessoa, ano 130, n. 227, p. 5, 24 out. 2023. Disponível em: [https://auniaio.pb.gov.br/noticias/caderno\\_paraiba/patos-celebra-120-anos-de-fundacao](https://auniaio.pb.gov.br/noticias/caderno_paraiba/patos-celebra-120-anos-de-fundacao). Acesso em: 26 abr. 2024.

BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C.C. **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: Ipea: ITDP, 2016. 326p. Disponível em: [https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/160905\\_livro\\_cidade\\_e\\_movimento.pdf](https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/160905_livro_cidade_e_movimento.pdf). Acesso em: 4 jan. 2026.

BOHUSCH, G.; SCHEIBE, L. F. Mobilidade urbana sustentável: um ensaio sobre o conceito. **Revista Geosul, Florianópolis**, v. 29, n. 57, p. 157-176, jan./jun. 2014. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/download/2177-5230.2014v29n57p157/27890>. Acesso em: 2 fev. 2026.

BRAKARZ, J. **Cidades de Porte Médio no Brasil: Marco Setorial de Investimentos em Desenvolvimento Urbano**. [S.l.]: FONPLATA, abr. 2023. Disponível em: <https://fonplata.org/sites/default/files/media/documents/Cidades%20de%20Porte%20Me%CC%81dio%20no%20Brasil.pdf>. Acesso em: 4 jan. 2026.

BRASIL. Decreto Nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da União**, Brasília/DF, 2 dez. de 2004. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm). Acesso em: 10 jan. 2026.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 11 jul. 2001.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Presidência da República, [2012]. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acesso em: 6 jan. 2026.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acesso em: 10 jan. 2026.

BRITO, C. D. S. B. *et al.* Do conceito de cidade média: abordagens e interpretações da dinâmica urbana e regional maranhense com base nos municípios acima de 100 mil habitantes. **VII Congresso Brasileiro de Geógrafos**, 2014. Disponível em: [https://www.cb2014.agb.org.br/resources/anais/1/1404340325\\_ARQUIVO\\_VIICBG-ARTIGO-CILICIA,TATIANA,LUIZAEBRITO.pdf](https://www.cb2014.agb.org.br/resources/anais/1/1404340325_ARQUIVO_VIICBG-ARTIGO-CILICIA,TATIANA,LUIZAEBRITO.pdf). Acesso em 27 de dez. 2025.

CARDOSO, L.; MATOS, R. **Acessibilidade urbana e exclusão social**: novas relações, velhos desafios. *In*: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 10. 2007, Florianópolis, Santa Catarina. Anais... Florianópolis: Editora UFSC, 2007.

CARVALHO, C. A.; ROCHA, L. R. M.; TACO, P. W. G. Megaeventos desportivos: ações referentes à mobilidade urbana. *In: Anais PLURIS 2012 – Congresso Luso-Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável*, 6., 2012, Brasília: PLURIS, 2012.

CERVERO, R. Linking urban transport and land use in developing countries. **Journal of Transport and Land Use (JTLU)**, v. 6, p. 7-24, 2013. DOI: <https://doi.org/10.5198/jtlu.v6i1.425>. Acesso em: 1 fev. 2026.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. 4 ed. São Paulo: Ática, 2005.

CORRÊA, R.L. Construindo o conceito de cidade média. *In: SPOSITO, M.E.B.(Org.). Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 23-33.

DANTAS, J. L.O.; CASTRO, A. A. B. C. Análise do Plano Diretor de Patos, PB, Brasil sobre à Luz da Mobilidade Urbana. **Revista Científica Integr@ção**, Patos, v. 4, n. 1, p. 71-100, 2023. Disponível em: <https://integracao.unifip.edu.br/index.php/integracao/article/view/38>. Acesso em: 11 dez. 2026.

DANTAS, J. R.Q.; CLEMENTINO, M.L.M. **O papel das cidades (inter) médias para o desenvolvimento regional: um estudo a partir dos centros sub-regionais (Pau dos Ferros-RN, Cajazeiras-PB e Sousa-PB)**. *Geo UERJ*, Rio de Janeiro, ano 15, n. 24, v. 1, p. 228-255, 1º sem. 2013. Disponível em: <http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj>. Acesso em: 27 dez. 2025.

DEUS, J. As cidades médias na nova configuração territorial brasileira. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v. 24, n. 1-2, p. 81-91. Jan./Jun. 2004.

GEHL, J. **Cidades Para Pessoas**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013. 276 p.

GETZ, D. Event tourism: definition, evolution, and research. **Tourism Management**, v. 29, n. 3, p. 403-428, 2008.

GERHARDT, T. E.; SILVEIRA, D, T. **Métodos de Pesquisa**. 1º ed. Porto Alegre: UFRGS, 2009.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

HARVEY, D. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2012.

HISSA, C. E. V. **Geografia e Planejamento: Entre o Puro e o Aplicado**. Geonomos, v.6, nº 2, p. 33-43, 1998.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **De 2010 a 2022, população brasileira cresce 6,5% e chega a 203,1 milhões**. Agência de Notícias, Rio de Janeiro, 28 jun. 2023. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/37237-de-2010-a-2022-populacao-brasileira-cresce-6-5-e-chega-a-203-1-milhoes>. Acesso em: 4 jan. 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Estimativa Populacional** (2020). Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/patos/panorama>. Acesso em 18 de dez. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Quadro Geográfico de Referência para Produção, Análise e Disseminação de Estatísticas: Hierarquia Urbana**. [S.l.]: IBGE, 2022. 4 p.

JACOBS, J. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. 1a ed. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JACOBS, J. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

KLEIMAN, M. **Transportes e mobilidade e seu contexto na América Latina**. In: Estudos e Debates nº 61. Rio de Janeiro: IPPUR: UFRJ, 2011.

KNEIB, E. C. Centralidades urbanas e sistemas de transporte público em Goiânia, Goiás. **Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, [S.L.], v. 8, n. 3, p. 306-317, 2016.

KNEIB, E. C. **Subcentros urbanos: contribuição conceitual e metodológica à sua definição e identificação para planejamento de transportes**. 2008. 207 f. Tese (Doutorado) - Curso de Transportes, Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, Brasília, 2008.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2001.

LEFEBVRE, Henri. **Le Droit à la ville**. Paris: Anthropos.1968.

LITMAN, T. A. Evaluating accessibility for transportation planning: measuring people's ability to reach desired services and activities. Victoria: Victoria **Transport Policy Institute**, 2025. Disponível em: <https://www.vtpi.org/access.pdf>. Acesso em: 11 jan. 2026.

MAYORGA, M. **Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura**. 2013. 96 f. Tese (Doutorado) - Curso de Engenharia e Infraestrutura de Transportes, Universidade Politécnica da Catalunha, Barcelona, Espanha, 2013. Disponível em: <https://www.tdx.cat/handle/10803/128674#page=1>. Acesso em: 31 dez. 2025.

OLIVEIRA, H. C. M. de; SOARES, B.R. Cidade média: apontamentos metodológicos e tipologia. **Caminhos de Geografia**. Uberlândia, v.15, n.52. p.119-133. Dez/2014. Disponível em: <http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/23678/15964>. Acesso em: 2 jan. 2026.

PACHECO, P. Como o planejamento urbano influencia nosso dia a dia. **ArchDaily** Brasil, 22 nov. 2017. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/883774/como-o-planejamento-urbano-influencia-nosso-dia-a-dia>. Acesso em: 2 dez. 2025.

PARAÍBA. **Diário Oficial do Estado da Paraíba**, João Pessoa, n. 17.893, 5 jul. 2023. Disponível em: <https://auniaio.pb.gov.br/servicos/doe/2023/julho/diario-oficial-05-07-2023.pdf>. Acesso em: 2 fev. 2026

Parkes, S.D., Jopson, A., & Marsden, G. Understanding travel behaviour change during mega-events: Lessons from the London 2012 Games. **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, 92, 104-119. Disponível em : <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.07.006>. Acesso em: 20 out. 2025.

PATOS (PB). Lei Complementar nº 001, de 29 de dezembro de 2006. Institui o Plano Diretor do Município de Patos e dá outras providências. **Câmara Municipal de Patos**. Patos, PB, 2006.

PEREIRA, E. M. Cidade, urbanismo e mobilidade urbana. **Revista Geosul**, Florianópolis, v. 29, Especial, p. 73-92, jul./dez. 2014.

PIRES, A. C. M.; PIRES, L. R. G. M. **Mobilidade Urbana: desafios e possibilidades**. São Paulo: Ponto e Linha, 2016.

POLÊMICA PATOS. **STTRANS divulga mapa de ruas que ficarão interditadas no período da Festa de Nossa Senhora da Guia**. Patos, PB, 10 set. 2025. Disponível em: <https://polemicapatos.com.br/patos-em-foco/2025/09/10/sttrans-divulga-mapa-de-ruas-que-ficarao-interditadas-no-periodo-da-festa-de-nossa-senhora-da-guia-de-14-a-24-de-setembro/>. Acesso em: 2 fev. 2026.

PORTELLA, A. A.; CUNHA, P.O.; DOMINGUEZ, E.M. Avaliando os atributos de mobilidade e acessibilidade do pedestre em centros comerciais e históricos: caso de Porto Alegre. *In*: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES, 16., 2002, Natal. **Anais...** Natal: ANPET, 2002. v. 2, p. 287-298.

PORTUGAL, L. S. **Transporte, mobilidade e desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2017. Disponível em: <http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/producao-da-rede/livros-e-capitulos>. Acesso em: 16 mar. 2026.

RAIA J., A.A. **Acessibilidade e Mobilidade na Estimativa de um Índice de Potencial de Viagens utilizando Redes Neurais Artificiais e Sistemas de Informação**. São Carlos: Universidade de São Paulo – USP, Escola de Engenharia de São Carlos, 2000 (Tese, Doutorado em Engenharia Civil – Transportes).

Rau, S. L. (2012). **Sistema cicloviário e suas potencialidades de desenvolvimento: o caso de Pelotas/RS** (Dissertação de mestrado). Universidade Federal de Pelotas, Pelotas.

RESENDE, L. **Conflitos de trânsito em áreas de polos geradores de tráfego e instituições de interesse social: a educação para o trânsito como alternativa**. 2010. 249 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2010. Disponível em: <https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/16086/1/Diss%20Luiza.pdf>. Acesso em: 1 fev. 2026

SPOSITO, M. E. B. Desafios para o estudo das cidades médias. *In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE LA RED IBEROAMERICANA DE INVESTIGADORES SOBRE GLOBALIZACIÓN Y TERRITÓRIO*, 11., 2010, Mendoza. **Anais...** Mendoza: UNCUYO - Universidad de Cuyo, 2010. p. 01-18.

**TRANSPORTATION RESEARCH BOARD**. Highway Capacity Manual: HCM 2010. Washington, DC: Transportation Research Board, 2010. Disponível em: <https://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/trnews/trnews273hcm2010.pdf> . Acesso em: 10 jan. 2026.

VASCONCELLOS, E.A. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.

VILAR, F. Patos celebra o dia de Nossa Senhora da Guia nesta quarta-feira (24); confira a programação de encerramento da festa. **Patos Online**, Patos, PB, 24 set. 2025. Disponível em: <https://patosonline.com/noticia/268834/patos-celebra-o-dia-de-nossa-senhora-da-guia-nesta-quarta-feira-24-confira-a-programacao-de-encerramento-da-festa>. Acesso em: 14 out. 2025.

VILLAÇA, F. **Espaço intraurbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP; Lincoln Institute, 2001.

SILVA, A.L. Breve discussão sobre o conceito de cidade média. Geoinf: **Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia**, Maringá, v. 5, n. 1, p. 58-76, 2013.

**APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO APLICADO AOS PEDESTRES DURANTE SÃO  
JOÃO**

**QUESTIONARIO SÃO JOÃO DE PATOS-  
PEDESTRES**

Circulação de Pedestres no Centro de Patos

1. **1. Você mora em Patos?**

*Marcar apenas uma oval.*

SIM

NÃO

2. **2. Se sim, qual bairro você mora?**

\_\_\_\_\_

3. **3. Se não mora em Patos, de qual cidade você veio?**

\_\_\_\_\_

4. **4. Sua vinda ao centro hoje está relacionada às festividades do São João?**

*Marcar apenas uma oval.*

SIM

NÃO

5. **5. Qual é o principal motivo da sua vinda ao centro hoje?**

*Marcar apenas uma oval.*

- Compras
- Lazer / Passeio
- Trabalho
- Turismo
- Serviços (bancos, cartórios, consultas, etc.)

6. **6. Com que frequência você costuma vir ao centro da cidade?**

*Marcar apenas uma oval.*

- Diariamente
- Algumas vezes por semana
- Raramente
- Uma vez por semana
- Primeira vez

7. **7. Qual meio de transporte você usou para chegar ao centro?**

*Marcar apenas uma oval.*

- A pé
- Bicicleta
- Mototáxi
- Moto própria
- Carro próprio
- Transporte por app (Uber, 99)
- Ônibus / Van

8. **8. Em comparação com dias normais, você sente o centro hoje:**

*Marcar apenas uma oval.*

- Mais cheio
- Igual
- Mais vazio
- Primeira vez no centro

9. **9. Você acha que o fechamento das ruas facilita ou dificulta a circulação de pedestres?**

*Marcar apenas uma oval.*

- Facilita
- Dificulta um pouco
- Não faz diferença
- Dificulta muito

10. **Turno da aplicação:**

*Marcar apenas uma oval.*

- MANHÃ
- TARDE

11. **Data**

---

*Exemplo: 7 de janeiro de 2019*

**APÊNDICE B – QUESTIONÁRIO APLICADO AOS PEDESTRES DURANTE FESTA  
DE NOSSA SENHORA DA GUIA**

**QUESTIONARIO FESTA DE NOSSA  
SENHORA DA GUIA- PEDESTRES**

1. **Você mora em Patos?**

*Marcar apenas uma oval.*

Sim

Não

2. **Em qual bairro ?**

*Marcar apenas uma oval.*

Jatobá

Maternidade

Salgadinho

Centro

Belo Horizonte

Bivar Olinto

Monte Castelo

São Sebastião

Jardim Magnólia

Novo Horizonte

Noé Trajano

Outros

3. **Se não mora em Patos, de qual cidade você veio?**

---

4. **Durante a festa, qual foi o principal meio de transporte que você utilizou para chegar ao Centro?**

*Marcar apenas uma oval.*

- A pé
- Ônibus
- Vans
- Uber/99
- Carro próprio
- Moto
- Bicicleta

5. **O fechamento das ruas centrais melhorou ou prejudicou seu conforto ao circular pelo Centro?**

*Marcar apenas uma oval.*

- Melhorou muito
- Melhorou pouco
- Não alterou
- Prejudicou pouco
- Prejudicou muito

6. **Com que frequência você circula a pé pelo Centro durante a festa da padroeira?**

*Marcar apenas uma oval.*

- Todos os dias
- Algumas vezes por semana
- Raramente
- Apenas para visitar eventos da festa

7. **O tempo do seu deslocamento a pé aumentou devido às interdições?**

*Marcar apenas uma oval.*

- Sim
- Não

8. **De forma geral, você considera que o fechamento das ruas centrais beneficia ou prejudica a mobilidade e a experiência dos pedestres durante a festa?**

*Marcar apenas uma oval.*

- Beneficia muito
- Beneficia pouco
- Não altera
- Prejudica pouco
- Prejudica muito

9. **Durante a festa, você notou alguma alteração na disponibilidade de espaço para caminhar (calçadas mais congestionadas ou livres)?**

*Marcar apenas uma oval.*

- Muito mais congestionado
- Pouco mais congestionado
- Sem alteração
- Mais espaço livre

10. **Você percebeu dificuldades para acessar transporte ou pontos de embarque/desembarque?**

*Marcar apenas uma oval.*

- Sim, muito difícil
- Sim, um pouco difícil
- Não percebi dificuldade

11. **Você considera que o fechamento das ruas promove maior interação social ou convivência entre pedestres?**

*Marcar apenas uma oval.*

- Sim, muito
- Sim, pouco
- Não
- Prejudica a interação

12. **De forma geral, você consideraria manter o fechamento das ruas como prática permanente em eventos futuros?**

*Marcar apenas uma oval.*

- Concordo
- Nem concordo, nem discordo
- Discordo

13. **Na sua opinião, ir ao Centro durante o período da festa é melhor ou pior do que em dias normais?**

*Marcar apenas uma oval.*

- Melhor – circulação é mais agradável e segura
- Igual – não muda muito em relação aos dias normais
- Pior – circulação fica mais difícil e cansativa

---

Este conteúdo não foi criado nem aprovado pelo Google.

Google Formulários

## APÊNDICE C – QUESTIONÁRIO APLICADO AOS MOTORISTAS DURANTE SÃO JOÃO

### Avaliação de Fluxo de Corridas na semana do São João na cidade de Patos

1. **Tipo de transporte:**

*Marcar apenas uma oval.*

- Mototáxi
- Uber / Aplicativo de carro
- MotoUber

2. **Turno de trabalho**

*Marcar apenas uma oval.*

- Manhã
- Tarde
- Noite
- Turnos variados
- Madrugada

3. **Há quanto tempo você trabalha como motorista/mototaxista?**

*Marcar apenas uma oval.*

- Menos de 6 meses
- 6 meses a 1 ano
- Mais de 3 anos

4. **Você costuma trabalhar durante eventos grandes como o São João?**

*Marcar apenas uma oval.*

Sim

Não

5. **Como você avalia o movimento de corridas nesta semana de São João?**

*Marcar apenas uma oval.*

Muito fraco

Fraco

Normal

Bom

Muito bom

6. **Quantas corridas, em média, você está realizando por dia nesta semana?**

*Marcar apenas uma oval.*

Menos de 10

De 10 a 15

De 15 a 20

Mais de 20

7. **Comparado com semanas comuns, o volume de corridas está:**

*Marcar apenas uma oval.*

Menor

Maior

Igual

8. **Há horários com maior demanda? Se sim, quais?**

---

9. **Com o fechamento de algumas ruas houve aumento no tempo de viagem ou dificuldade para chegar aos clientes?**

*Marcar apenas uma oval.*

- Sim, com frequência
- Não
- Às vezes

10. **Você percebeu aumento de trânsito nessa semana que antes do São João?**

*Marcar apenas uma oval.*

- Sim, por causa do fechamento de ruas
- Sim, devido o São João
- Não houve mudanças

11. **Durante o período das festividades do São João, sua rotina de trabalho ou seus horários costumam ser alterados?**

*Marcar apenas uma oval.*

- Sim
- Não

12. **Quais mudanças você costuma perceber na sua rotina durante esse período?**

*Marque todas que se aplicam.*

- Mudança no horário de entrada ou saída do trabalho
- Redução na carga horária
- Aumento na carga horária
- Alteração no local de trabalho ou nos trajetos diários
- Concessão de folgas ou dias de descanso
- Maior volume de trabalho por causa do evento

13. **Turno da resposta**

*Marcar apenas uma oval.*

- Manhã
- Tarde
- Noite

14. **Data**

\_\_\_\_\_  
*Exemplo: 7 de janeiro de 2019*

---

Este conteúdo não foi criado nem aprovado pelo Google.

Google Formulários

**APÊNDICE D – QUESTIONÁRIO APLICADO AOS MOTORISTAS DURANTE  
FESTA DE NOSSA SENHORA DA GUIA**

## **Impactos do Fechamento de Ruas para Motoristas Durante a Festa da Padroeira em Patos**

**1. Turno de trabalho:**

*Marcar apenas uma oval.*

- Manhã
- Tarde
- Noite
- Madrugada
- Turnos variados

**2. Quantas corridas, em média, você está realizando por dia nesta semana?**

*Marcar apenas uma oval.*

- 10 a 15
- 15 a 25
- 25 a 30
- Mais de 30

3. **O fechamento das ruas aumentou o tempo do seu deslocamento?**

*Marcar apenas uma oval.*

- Muito
- Pouco
- Não alterou
- Reduziu

4. **Comparado com semanas comuns, o volume de corridas está:**

*Marcar apenas uma oval.*

- Maior
- Menor
- Igual

5. **Durante a festa, você sentiu aumento de estresse ou dificuldade ao dirigir no Centro devido ao fechamento das ruas?**

*Marcar apenas uma oval.*

- Muito estressante
- Pouco estressante
- Não houve impacto

6. **O fechamento das ruas afetou sua percepção de segurança ao dirigir (colisões, atropelamentos ou congestionamentos)?**

*Marcar apenas uma oval.*

- Muito mais seguro
- Um pouco mais seguro
- Sem alteração
- Um pouco mais inseguro
- Muito mais inseguro

7. **Durante a festa, você precisou utilizar vias secundárias ou menos conhecidas para acessar seu destino?**

*Marcar apenas uma oval.*

- Sim, frequentemente
- Sim, algumas vezes
- Não

8. **Durante a festa, como você avaliaria o trânsito nas ruas próximas às que foram fechadas ?**

*Marcar apenas uma oval.*

- Muito congestionado
- Pouco congestionado
- Sem alterações perceptíveis

9. **De modo geral, como você avaliaria a experiência de trabalho durante a festa, considerando o fechamento das ruas ?**

*Marcar apenas uma oval.*

- Muito positiva
- Positiva
- Neutra
- Negativa
- Muito negativa

---

Este conteúdo não foi criado nem aprovado pelo Google.

Google Formulários

**APÊNDICE E – QUESTIONÁRIO SOCIECONÔMICO: IMPACTO DAS  
FESTIVIDADES NO COMÉRCIO LOCAL**

## Questionário Socioeconômico: Impactos das Festividades no Comércio Local

Avaliar

os impactos do fechamento da rua principal durante as festividades sobre a operação, fluxo de clientes e desempenho econômico das lojas do Centro.

1. Em relação às **vendas**, como você avalia o desempenho econômico da sua loja durante o São João?

*Marcar apenas uma oval.*

- Melhor que em períodos normais
- Igual a períodos normais
- Pior que em períodos normais

2. Durante a festa da Padroeira, você percebeu alguma mudança no perfil dos clientes que frequentaram sua loja em comparação com outros eventos realizados na cidade?

*Marcar apenas uma oval.*

- Sim, recebi mais turistas
- Sim, recebi mais moradores locais
- Sim, houve maior diversidade de clientes
- Não, o perfil dos clientes foi semelhante aos demais eventos

3. De forma geral, como você avalia o impacto do São João no seu negócio?

*Marcar apenas uma oval.*

- Muito positivo
- Positivo
- Neutro
- Negativo

4. E como você avalia o impacto da Festa de Nossa Senhora da Guia no seu negócio?

*Marcar apenas uma oval.*

- Muito positivo
- Positivo
- Neutro
- Negativo

5. Durante o São João, você percebeu alguma mudança no perfil dos clientes que frequentaram sua loja em comparação com outros eventos realizados na cidade?

*Marcar apenas uma oval.*

- Sim, recebi mais turistas
- Sim, recebi mais moradores locais
- Sim, houve maior diversidade de clientes
- Não, o perfil dos clientes foi semelhante aos demais eventos

6. De forma geral, você considera que o fechamento da rua principal trouxe mais impactos positivos ou negativos para o seu negócio?

*Marcar apenas uma oval.*

- Muito positivo
- Positivo
- Neutro
- Negativo
- Muito negativo

7. Foi preciso alterar horários de recebimento de mercadorias ou ajustar a logística interna devido ao fechamento da rua principal?

*Marcar apenas uma oval.*

- Sim, significativamente
- Sim, parcialmente
- Não

8. Durante o fechamento da rua principal, houve redução do número de clientes que visitaram sua loja?

*Marcar apenas uma oval.*

- Sim, muito
- Sim, pouco
- Não

9. O fechamento da rua principal dificultou a chegada de mercadorias à sua loja durante a festa ?

*Marcar apenas uma oval.*

- Sim, muito
- Sim, parcialmente
- Não

10. Comparando o São João e a Festa da Padroeira (Nossa Senhora da Guia), qual dessas festividades você considera que traz maior impacto econômico para o seu negócio?


*Marcar apenas uma oval.*

- O São João gera maior impacto
- A Festa da Padroeira gera maior impacto
- Ambos geram impacto semelhante
- Nenhum dos dois gera impacto relevante

---

Este conteúdo não foi criado nem aprovado pelo Google.

Google Formulários

	<b>INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DA PARAÍBA</b>
	Campus Patos - Código INEP: 25281925
	Br 110, S/N, Alto da Tubiba, CEP 58700-000, Patos (PB)
	CNPJ: 10.783.898/0006-80 - Telefone: None

## Documento Digitalizado Ostensivo (Público)

### Trabalho de conclusão de curso

<b>Assunto:</b>	Trabalho de conclusão de curso
<b>Assinado por:</b>	Valteson Silva
<b>Tipo do Documento:</b>	Relatório
<b>Situação:</b>	Finalizado
<b>Nível de Acesso:</b>	Ostensivo (Público)
<b>Tipo do Conferência:</b>	Cópia Simples

Documento assinado eletronicamente por:

- **Valteson da Silva Santos, COORDENADOR(A) DE CURSO - FUC1 - CBEC-PT**, em 30/03/2026 11:04:32.

Este documento foi armazenado no SUAP em 30/03/2026. Para comprovar sua integridade, faça a leitura do QRCode ao lado ou acesse <https://suap.ifpb.edu.br/verificar-documento-externo/> e forneça os dados abaixo:

Código Verificador: 1819866

Código de Autenticação: db93ea02b2

