



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO - UFPE  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS - CFCH  
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS GEOGRÁFICAS - DCGEO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA - PPGeo

ADRIANA SILVA SOUZA

**DINÂMICAS DA URBANIZAÇÃO NO INTERIOR NORDESTINO: PATOS E SUA  
REGIÃO GEOGRÁFICA IMEDIATA**

Recife

2023

ADRIANA SILVA SOUZA

**DINÂMICAS DA URBANIZAÇÃO NO INTERIOR NORDESTINO: PATOS E SUA  
REGIÃO GEOGRÁFICA IMEDIATA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito para obtenção do título de mestre em Geografia. Área de concentração: Regionalização e Análise Regional.

Orientadora: Profa. Dra. Doralice Sátyro Maia

Coorientadora: Profa. Dra. Livia Izabel Bezerra de Miranda

Recife

2023

Catálogo na fonte  
Bibliotecária Maria do Carmo de Paiva, CRB4-1291

S729d Souza, Adriana Silva.

Dinâmicas da urbanização no interior nordestino: Patos e sua região geográfica imediata / Adriana Silva Souza. – 2023.

88 f. : il. ; 30 cm.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Doralice Sátyro Maia.

Coorientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Lívia Izabel Bezerra de Miranda.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa Pós-Graduação em Geografia, Recife, 2023.

Inclui referências, apêndice e anexo.

1. Geografia. 2. Urbanização. 3. Patos (PB). 4. Centralidade urbana. 5. Região geográfica imediata. I. Maia, Doralice Sátyro (Orientadora). II. Miranda, Lívia Izabel Bezerra de (Coorientadora). III. Título.

910 CDD (22. ed.)

UFPE (BCFCH2024-115)

ADRIANA SILVA SOUZA

**DINÂMICAS DA URBANIZAÇÃO NO INTERIOR NORDESTINO: PATOS E SUA  
REGIÃO GEOGRÁFICA IMEDIATA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para a obtenção do título de mestra em geografia. Área de concentração: regionalização e análise regional.

Aprovada em: 30/08/2023.

**BANCA EXAMINADORA**

Profa. Dra. Doralice Sátyro Maia (Orientadora – Examinadora Interna)  
Universidade Federal da Paraíba

Prof. Dr. Jan Bitoun (Examinador Interno)  
Universidade Federal de Pernambuco

Profa. Dra. Paula Dieb Martins (Examinadora Externa)  
Universidade Federal da Paraíba

## AGRADECIMENTOS

Agradeço inicialmente a energia e à força recebida dos seres superiores, que regem todas as dinâmicas da vida, e que me auxiliaram e permitiram concluir este trabalho. Agradeço ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Pernambuco, em especial à pessoa do Secretário do Programa, Eduardo Antônio Amaral Pires Veras, que sempre foi muito solícito, fornecendo apoio, tirando dúvidas e buscando soluções para impasses. Muito obrigada pela cordialidade e eficiência, sua ajuda foi de grande importância.

A Fundação de Amparo à Ciência e Tecnologia do estado de Pernambuco (FACEPE), agradeço por todo o suporte financeiro para a realização deste trabalho, muito obrigada. Também agradeço à orientadora, professora Doralice Sátyro Maia, pelo aceite, por toda a ajuda prestada. Da mesma forma, agradeço à coorientadora, professora Lívia Izabel Bezerra de Miranda, pelo aceite, pelas muitas ajudas prestadas, explicações e direcionamentos.

Agradeço ao meu companheiro Thiago Girão por toda a paciência, apoio e motivação em muitos momentos de desesperança e desestímulo. Agradeço à minha mãe Francisca Antônia e ao meu irmão José Mateus pelo incentivo. Também agradeço ao meu querido hoje amigo, mas, foi quem alimentou a minha esperança para a realização deste curso, o professor Santiago Vasconcelos. Sem seus ensinamentos e puxões de orelhas não teria tentado.

Agradeço todo o suporte linguístico da minha querida amiga Ayane Abreu. Sem sua ajuda, certamente teria deixado passar muitas coisas. Agradeço de todo o coração por toda a ajuda durante esta jornada. Obrigada!

“Nada te perturbe, nada te espante, tudo passa, Deus não muda, a paciência tudo alcança.”  
(AHUMADA, 2010, p, 17)

## RESUMO

O município de Patos – PB, Brasil, localizado na Região Imediata de Patos, possui 103.165 habitantes, de acordo com o censo 2022 (IBGE 2022). O município de Patos exerce uma centralidade geográfica que atinge além de municípios do estado da Paraíba, municípios do estado de Pernambuco e do Rio Grande do Norte. Sendo assim, gerou-se os questionamentos: que características geram essa centralidade? Como esta centralidade foi identificada por estudos técnicos, principalmente aqueles realizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)? Quais fatores promovem, acentuam e consolidam esta centralidade na atualidade? Especialmente a partir da primeira década do século XXI, Patos têm adquirido o papel de referência, devido a oferta de serviços diversificados e comércio variado, sendo destino para a população de muitas cidades da Paraíba, e dos estados vizinhos. Tendo isso em vista, almeja-se compreender e verificar por meio de fontes distintas, os acontecimentos e fatores que possibilitaram o fortalecimento da centralidade, bem como as transformações socioespaciais decorrentes. Essa pesquisa teve como objetivo geral: analisar as dinâmicas que caracterizam a centralidade urbana de Patos, no contexto de sua região imediata. Os objetivos específicos são: I) discutir as abordagens teórico-conceituais que caracterizam as dinâmicas urbano-regionais, bem como a conformação de suas lógicas no espaço geográfico; II) compreender a aglomeração de Patos-PB, a partir das dinâmicas populacionais, socioeconômicas e de mobilidade espacial, assim como sua centralidade urbana; III) caracterizar as principais transformações e configurações espaciais associadas a movimentos recentes da urbanização de Patos, decorrentes dos efeitos de consolidação de sua centralidade. A metodologia desta pesquisa tem caráter qualitativo-quantitativo com viés explicativo, tendo como base os parâmetros utilizados nos estudos de dinâmicas urbano-regionais, centro e centralidade, os estudos de articulação urbano-regionais e de regiões de influência das cidades, produzidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística nos anos de 1972, 1987, 2000, 2008 e 2020. A série de estudos das Regiões de Influência das Cidades permitiu a realização de análises de comportamento e formação de centralidade em núcleos específicos. Pôde-se observar a relevância dos transportes alternativos como meio de deslocamento da população de inúmeras cidades dos estados da Paraíba, Rio Grande do Norte e Pernambuco para a cidade de Patos. Deste modo, foi possível observar que a centralidade urbana e a influência exercida pela cidade de Patos na região são motivadas pelo acúmulo, sempre crescente, de equipamentos urbanos, e foi impulsionada mais recentemente por meio de uma estratégia nacional de descentralização e interiorização, das universidades públicas e privadas,

que se mostram primordiais para o desenvolvimento social e regional do município de Patos - PB, Brasil.

**Palavras-chave:** rede urbana; centralidade urbana; região geográfica imediata de Patos – PB.

## ABSTRACT

The city of Patos – PB, Brazil, located in the Immediate Region of Patos, has 103,165 inhabitants, according to the 2022 census (IBGE 2022). The city of Patos has a geographic centrality that affects, in addition to cities in the state of Paraíba, cities in the state of Pernambuco and Rio Grande do Norte. Therefore, the questions arose: what characteristics generate this centrality? How was this centrality identified by technical studies, mainly those carried out by the Brazilian Institute of Geography and Statistics (IBGE)? What factors promote, accentuate and consolidate this centrality today? Especially since the first decade of the 21st century, Patos has acquired the role of reference, due to the offer of diversified services and varied commerce, being a destination for the population of many cities in Paraíba and neighboring states. With this in mind, the aim of this work is to understand and verify, through different sources, the events and factors that enabled the strengthening of centrality, as well as the resulting socio-spatial transformations. This research had the general objective: to analyze the dynamics that characterize the urban centrality of Patos, in the context of its immediate region. The specific objectives are: I) discuss the theoretical-conceptual approaches that characterize urban-regional dynamics, as well as the conformation of their logic in geographic space; II) understand the agglomeration of Patos-PB, based on population, socioeconomic and spatial mobility dynamics, as well as its urban centrality; III) characterize the main transformations and spatial configurations associated with recent movements in the urbanization of Patos, resulting from the effects of consolidating its centrality. The methodology of this research has a qualitative-quantitative character with an explanatory bias, based on the parameters used in studies of urban-regional dynamics, center and centrality, studies of urban-regional articulation and regions of influence of cities, produced by the Brazilian Institute of Geography and Statistics in the years 1972, 1987, 2000, 2008 and 2020. The series of studies on the Regions of Influence of Cities allowed behavioral analyzes and the formation of centrality in specific centers to be carried out. It was possible to observe the relevance of alternative transport as a means of moving the population from numerous cities in the states of Paraíba, Rio Grande do Norte and Pernambuco to the city of Patos. In this way, it was possible to observe that the urban centrality and the influence exerted by the city of Patos in the region are motivated by the ever-increasing accumulation of urban equipment, and was boosted more recently through a national strategy of decentralization and interiorization, of universities public and private, which are essential for the social and regional development of the city of Patos-PB, Brazil.

**Keywords:** urban network; urban centrality; immediate geographic region of Patos – PB.

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>11</b>
<b>2</b>	<b>SITUAÇÃO GEOGRÁFICA E CENTRALIDADE EM CIDADES MÉDIAS .....</b>	<b>17</b>
2.1	Situação geográfica e a construção das centralidades intermediárias .....	17
2.2	Hierarquias e cidades médias .....	21
2.3	A urbanização recente e seus efeitos territoriais .....	27
<b>3</b>	<b>A CENTRALIDADE A PARTIR DAS PESQUISAS DO IBGE .....</b>	<b>30</b>
3.1	Patos e as Regiões de Influência das Cidades (REGIC) .....	32
3.2	Patos e a regionalização do Brasil pelo IGBE .....	38
3.3	As dimensões da centralidade de Patos em sua região geográfica imediata .....	50
<b>4</b>	<b>PATOS EM MOVIMENTO: OS PROCESSOS DE CONCENTRAÇÃO E CENTRALIZAÇÃO ESPACIAL .....</b>	<b>59</b>
4.1	A situação geográfica o gado e algodão .....	59
4.2	A constituição da centralidade .....	65
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>79</b>
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>81</b>
	<b>APÊNDICE A – CONCENTRAÇÃO DE VEÍCULOS QUE EFETUAM DESLOCAMENTOS PARA PATOS.....</b>	<b>86</b>
	<b>ANEXO A - LISTAS DAS CIDADES QUE POSSUEM TRANSPORTES ALTERNATIVOS COTIDIANOS PARA PATOS .....</b>	<b>87</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A centralidade urbana é uma dinâmica resultante de diferentes fatores, algumas cidades se emancipam a partir do papel de centro que exercem em determinada região, outras cidades adquirem a relevância no território a partir de transformações socioespaciais, econômicas e culturais constituindo uma área de influência, que gera centralidade.

Uma região geográfica imediata pode ser definida como uma região composta por no mínimo 5 municípios e no máximo 25 municípios, com um percentual populacional mínimo de 50 mil habitantes. De acordo com o estudo das Regiões de Influência das Cidades (2008), essa região deve apresentar ao menos uma cidade classificada como Centro de Zona B<sup>1</sup>, exercendo influência sobre a sua área mais próxima. Cada região geográfica imediata possui um polo articulador em seu território, que pode ser um município isolado ou um arranjo populacional que nomeia a região (IBGE, 2017).

O objeto de estudo desta pesquisa é a centralidade urbana da cidade de Patos – PB, e sua região imediata. Que se estrutura a partir das seguintes questões: Que características geram essa centralidade? Como esta centralidade foi identificada por estudos técnicos, principalmente aqueles realizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística? Quais fatores promovem, acentuam e consolidam esta centralidade na atualidade?

É notável que devido a sua localização geográfica estratégica, Patos desde tempos pretéritos era passagem obrigatória de muitos sertanejos, tendo desempenhado a função de parada para descanso daqueles que realizavam o caminho do gado. Todavia, o papel de centro é mais recente, devido a oferta de bens e serviços que, em tempos passados só podiam ser encontrados nas capitais.

Atualmente, Patos tem se tornado referência devido a oferta de serviços diversificados e comércio variado, sendo destino para a população de muitas cidades da Paraíba, e dos estados vizinhos. Portanto, almejou-se compreender e verificar por meio de fontes distintas, que acontecimentos e fatores possibilitaram o fortalecimento da centralidade, e as transformações socioespaciais decorrentes destes processos.

O trabalho apresenta como objetivo geral: analisar as dimensões que caracterizam a

---

<sup>1</sup> cidade que exerce uma influência local significativa, mas em um grau menor comparado aos Centros de Zona A. Esses centros atendem às necessidades básicas e de serviços para as populações de seus entornos imediatos e têm um papel importante no desenvolvimento econômico e social regional (IBGE, 2017).

centralidade urbana de Patos, no contexto de sua região imediata. E como objetivos específicos: I) discutir as abordagens teórico-conceituais que caracterizam as dinâmicas urbano-regionais, bem como a conformação de suas lógicas no espaço geográfico; II) compreender a aglomeração de Patos PB, a partir das dinâmicas populacionais, socioeconômica e de mobilidade espacial, assim como sua centralidade urbana; III) caracterizar as principais transformações e configurações espaciais associadas a movimentos recentes da urbanização de Patos, decorrentes dos efeitos de consolidação de sua centralidade.

O presente estudo visa preencher uma necessidade significativa no entendimento da dinâmica urbana de Patos e sua região imediata. A análise proposta contribuirá não apenas para o conhecimento acadêmico, mas também para o planejamento urbano e regional, fornecendo informações valiosas para políticas públicas que visem o desenvolvimento sustentável e equilibrado dessas áreas. Portanto, a investigação da centralidade urbana de Patos é de grande relevância e justifica a realização deste trabalho.

A pesquisa baseou-se em uma abordagem quali-quantitativa (LÉON, 2003). Por meio de teorias buscou-se a compreensão de fenômenos, de modo explicativo, identificando os fatores que determinaram ou contribuíram para a ocorrência dos fatos investigados (PRODANOV, 2013). Neste caso, de maneira objetiva, a centralidade urbana exercida pela cidade de Patos, na sua região imediata.

A centralidade das cidades é resultante da oferta de fixos: instituições públicas de saúde, instituições bancárias, oferta de comércio e serviços variados etc. Por meio desses, há a promoção de fluxos, pessoas, informações, ordens institucionais, de outros locais, promovendo a dinâmica local, que reflete por toda uma região (SANTOS, 1994). Assim, constitui-se a rede urbana por conjuntos de centros interligados entre si, de forma sincronizada (CORRÊA, 2006).

O recorte espacial desta pesquisa é a região imediata de Patos. Sabe-se a partir de pesquisas de CAVALCANTE (2008), PEREIRA (2019), SILVA (2014) a existência de relações muito além desta espacialidade, no entanto, optou-se pelo aprofundamento desta espacialidade, utilizou-se como marco temporal a primeira década do século XXI aos dias atuais.

A dissertação foi estruturada a partir de algumas etapas metodológicas: a) levantamento bibliográfico e conceitual, essas foram algumas das referências utilizadas para a fundamentação e estruturação desse trabalho, assim como conceitos pertinentes a discussões

teóricas propostas: ARAUJO, 2012; ARAÚJO, 2017; CORRÊA, 2020, 2006, 1999, 1990; DANTAS, 2013; HAESBAERT, 2010; IBGE, 1972, 1987, 2000, 2008, 2012, 2013, 2016, 2017, 2020, 2021, 2023; LENCIONI, 2003; LUCENA, 2014; SANTOS, 2005, 1996, 1994, 1959; SPOSITO, 2010, 2014, 2020,; b) destacam-se os estudos: da Regiões de Influência de Cidades (REGIC), dos anos de 1972, 1987, 2000 e 2008, 2020; as propostas de Divisão Urbano-Regional do Brasil realizadas em 2013, 2017, 2021; o estudo dos Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas de 2016; c) visita exploratória no campo na cidade de Patos, em que foi possível a observação acerca da dinâmica dos fluxos que se processam no centro da cidade; bem como foi verificado também concentração de veículos de transportes de passageiros em pontos como na “rodoviária velha”, próximo ao supermercado Guedes, dentre outros; e; d) produção de cartogramas temáticos, a partir de análise de dados coletados no estudo das Regiões de Influência das Cidades (2020), sistematização de resultados.

No trabalho de campo realizado na cidade de Patos, foram feitas observações, bem como se obteve informações acerca da importância dos transportes alternativos, para os fluxos dirigidos a mesma. Na ocasião, foram realizadas consultas a cinco motoristas/proprietários de transportes alternativos, sobre os pontos de concentração dos veículos que realizam o deslocamento semanal para aquela localidade.

Os pontos de concentração dos veículos indicados foram a “rodoviária velha”, “supermercado Guedes”, “lateral da Catedral”, “saída para Campina Grande”, “saída para Teixeira”, alguns desses pontos foram visitados e neles foram encontrados concentração de veículos de transportes de passageiros, aproveitou-se ainda, para realizar um levantamento de quais cidades, tais transportes eram originários.

Constatou-se com o levantamento, que existia um total de quarenta e duas cidades que realizavam deslocamentos dos seus municípios de origem em direção a Patos, os deslocamentos são feitos semanalmente de segunda a sábado, saem pela manhã de seus municípios e retornam no período da tarde. Foi mencionado que o fluxo de passageiros teve uma redução com a instalação da pandemia COVID-19. No entanto, apesar da redução o movimento se mantinha. A atividade de campo foi realizada no mês de fevereiro de 2021.

Posteriormente, realizou-se uma visita a Superintendência de Trânsito e Transportes (STTRANNS) de Patos, para a obtenção de informações mais precisas. Realizou-se uma conversa com o gerente da instituição. O entrevistado relatou que a dinâmica da cidade naquele momento, foi muito afetada pela conjuntura da pandemia COVID-19. Todavia, a quantidade de transportes registrados para efetuação de deslocamentos alternativos de

passageiros de outras cidades para Patos chegava a sessenta e dois veículos. Sequencialmente, foi fornecida uma lista com a origem dos municípios, registrados na instituição, que realizavam o deslocamento cotidiano para Patos.

Para o desenvolvimento da pesquisa, cabe aqui mencionar como foram selecionadas as dimensões, indicadores e variáveis para a caracterização do perfil de centralidade que Patos exerce sobre sua região imediata, a partir dos estudos do REGIC e da Classificação das Regiões de Articulação Urbanas.

Para a caracterização das diferentes centralidades exercidas pela cidade de Patos, utilizou-se principalmente as informações disponibilizadas pelo REGIC 2018 (IBGE, 2020). Na etapa de sistematização das informações, os dados foram filtrados em tabelas, essa separação foi feita apenas com as dimensões utilizadas nas análises da centralidade de Patos na sua região imediata. Sequencialmente produziu-se mapas para cada um dos indicadores selecionados, de modo, a limitar de maneira ainda mais precisa a área estudada. Para a seleção dos dados e produção dos mapas utilizou-se o software gratuito QGIS nas versões 3.16 e 3.22.6.

O REGIC (2020) além de investigar e fazer a classificação dos níveis de influências dos centros urbanos do país, também realizou análises que trazem detalhes de maneira individual, acerca do nível de centralidades das cidades, por meio da verificação da dinâmica de atividades de nove temáticas distintas, foram elas, Comércio e Serviços, Ensino Superior e Saúde, Informação, Cultura e Esporte, Transporte, Atividades Agropecuárias e Ligações Internacionais.

A partir de análises das dimensões selecionadas no REGIC (2020), buscou-se a verificação da centralidade de Patos em sua região imediata. No entanto, percebeu-se que dentre as temáticas abordadas no estudo, algumas não apresentavam representatividade no contexto da região imediata de Patos, deste modo, optamos por utilizar dentre aquelas, as temáticas que mostram as relações estabelecidas entre Patos e os municípios que formam a sua região imediata. Logo, que se fizesse possível verificar a atração de Patos entre os municípios que formam a sua região imediata.

Deste modo, selecionou-se as dimensões, Comércio e Serviços, Ensino Superior, Saúde e Transporte, Centralidade Financeira, Gestão do Território. A partir da temática de Comércio e Serviços, foi possível perceber que o indicador de atração para compras de calçados, roupas, móveis e eletrodomésticos, que se dá a partir do número de pessoas que se deslocam para Patos para a realização de compras, apresentavam representatividade.

De maneira semelhante, foram efetuadas as análises dos indicadores de atração para a busca por serviços de ensino superior, utilização de transporte público com destino a Patos. A temática da Centralidade Financeira, tem como indicador a presença de bancos, seus quantitativos e quais instituições financeiras há em cada um dos municípios da região imediata de Patos. A temática de Gestão do Território foi selecionada, para que fosse possível verificar o nível de centralidade de Patos, na sua região imediata, também se obteve o nível de centralidade dos demais municípios que conformam a região imediata de Patos.

Encontrou-se alguns erros na lista fornecida pelo entrevistado da STTRANNS de Patos e fez-se a solicitação de uma retificação, a qual foi atendida. Contudo, a partir de análises da nova lista fornecida, percebeu-se a permanência de divergências. No total são 62 cidades que possuem transportes alternativos registrados na STTRANNS de Patos, para a realização de deslocamentos diários de seus municípios de origem para Patos.

A cidade de Livramento consta sem referência estadual na segunda lista fornecida pela STTRANNS de Patos, entretanto, pertence ao estado da Paraíba, como está no primeiro documento. O município de São João do Sabugi no primeiro documento estava como pertencente à Paraíba, mas, na realidade pertence ao estado do Rio Grande do Norte. Santa Gertrudes estava colocada como município inicialmente, na retificação encontra-se como distrito da cidade de Patos, que é sua correta posição. A cidade de Tavares estava colocada como pertencente à Paraíba, no novo documento está como pernambucana, contudo, é um município paraibano. Apesar dessas divergências fica evidente que a centralidade exercida pela cidade de Patos, ultrapassam os limites da sua região imediata, bem como os limites estaduais. Tendo que a região imediata de Patos é formada por 25 municípios, e o total de municípios com veículos registrados na STTRANNS de Patos chega a sessenta e dois.

O trabalho estrutura-se inicialmente a partir do objeto de pesquisa, bem como dos objetivos, e acerca dos percursos metodológicos trilhados. Na sequência tem-se o capítulo segundo trazendo reflexões sobre centro e a centralidade na perspectiva de cidades médias e pequenas, o centro como polarizador de uma região, que deste modo promove a existência de uma centralidade naquele. Há, também, apontamentos sobre as características da rede urbana, da divisão urbano-regional brasileira; das cidades médias/intermediárias na rede urbana.

Discorre-se, ainda, acerca das regionalizações brasileiras que se sucederam com certa constância a partir de distintos critérios, que almejaram responder a diferentes interesses.

Distintas regionalizações foram feitas no país, a partir de diversos objetivos, já que regionalizar é uma forma de atuar sobre uma região específica.

No terceiro capítulo faz-se uma caracterização da região geográfica imediata de Patos – PB, sua composição e suas principais características. No primeiro item, fala-se de maneira mais aprofundada sobre os municípios que integram a região imediata. No segundo discorre-se sobre os fluxos e fatores para a promoção da realidade socioespacial.

No quarto capítulo debruçemo-nos acerca de acontecimentos que no decorrer da história fortaleceram a centralidade que a cidade de Patos apresenta, dentre eles o caminho percorrido pelo gado, cultivo e produção do algodão, produção de calçados e bebidas, oferta de serviços de educação superior, de saúde, acesso a agências bancárias e também postos de órgãos federais. E por fim, temos as considerações finais onde apresentamos as análises por meio desse estudo.

## 2 SITUAÇÃO GEOGRÁFICA E CENTRALIDADE EM CIDADES MÉDIAS

Quando nos referimos a situação geográfica associamos tal ideia a uma localização, seja ela material ou relacional. Porém, podemos ir além, observando a ocorrência de eventos registrados na história que conferem a determinada situação uma centralidade. É nessa perspectiva que observamos como a centralização é capaz de promover o desenvolvimento de uma aglomeração, levando-a a tornar-se um polo. Destaca-se a importância da centralidade urbana quando se trata de cidades médias, visto que na atualidade tem exercido um papel estratégico de intermediação na rede urbana.

O capítulo estará focado na caracterização da rede urbana, identificando esta como um conjunto de centros totalmente articulados, condicionada pela divisão territorial do trabalho. Abordamos as ligações entre os centros urbanos e as interações susceptíveis de acontecer por meio destes. Apresentamos ainda, uma linha do tempo das mudanças ocorridas nas redes urbanas tradicionais até as relações hierárquicas atuais.

Com a intensificação da urbanização os centros urbanos foram funcionando de maneira mais complexa, consolidando sua estrutura ao redor de metrópoles regionais que já estavam sólidas ou em formação, com isso, as alterações que afetaram a rede urbana brasileira deram-se diferentemente no espaço e no tempo, sofrendo modificações progressivas, iniciando pelas cidades grandes e conseguinte outras conforme a sua posição na hierarquia urbana.

### 2.1 Situação geográfica e a construção das centralidades intermediárias

Quando pensamos na criação de um núcleo, remetemos tal fato a partir da ocorrência de eventos específicos, como a construção de equipamentos como uma igreja, escola, hospital, pavimentação de uma via de circulação, desse modo, temos o lugar enquanto centro, com funções e serviços que lhe torna uma centralidade no contexto de uma dada região, que por sua vez altera uma área maior e posteriormente refletirá em um todo mais abrangente.

A perspectiva de situação geográfica integrada a ocorrência de eventos, como a instalação de equipamentos de uso coletivo, por exemplo, apresenta forte influência na conformação da realidade socioespacial (SILVEIRA, 1999).

Uma situação geográfica prediz uma localização material e relacional, contudo, com algo a mais que nos obriga a questionar o fato que promove o momento de criação e deste modo, marca a história (SILVEIRA, 1999).

Um centro, independentemente de sua natureza econômica, política, turística e cultural pode existir sem que, no entanto, exerça determinado grau de polarização, que é a grande marca da região (um núcleo com uma hinterlândia), fato que se fortifica por meio das vias de comunicação (rodovias, ferrovias, hidrovias, aerovias). O que se processa em muitos centros é uma ausência de uma rede que funcione de modo efetivo. De maneira que possibilite uma integração entre os diversos centros e seus arredores, assim, viabilizando a existência da região.

O centro promoveria o desenvolvimento da aglomeração, a tornando-a um polo, podendo obter um grande crescimento interno, sem, todavia, ter destaque para ser um polo regional. Tendo em vista que para isso é necessária uma integração considerável dos meios de transportes, bem como uma pluralidade de serviços (comércio, saúde, educação, bancos etc.), sendo assim, atrativa para diferentes públicos que buscam atender suas necessidades, quer sejam estas imediatas ou duradouras.

Quando o assunto são cidades médias e pequenas, a centralidade urbana é uma temática muito relevante, se considerarmos o fato de que a cidade média possui um forte vínculo com muitas cidades pequenas que estão no seu entorno, podemos dizer que quanto maior o número de cidades pequenas que lhe são subordinadas e mais ampla seja a diversidade de bens e serviços ofertados por elas, maior será a sua influência regional e a centralidade urbana exercida. Entretanto, isso não significa que todos os centros exercem centralidade sobre outros ou vice-versa, como também há áreas que possuem centralidade, porém, sem a existência de um centro de comando. Dessa maneira Araújo (2012) afirma que não é todo centro, que apresenta uma centralidade, assim como também não é toda centralidade que contém, necessariamente, um centro.

Ao serem ampliados os papéis das cidades pequenas, cria-se um reforço nos papéis das cidades médias, que as comanda, tendo em vista que o aumento das funções nas cidades pequenas, gerará o deslocamento para suprimento de novas demandas nas cidades médias. Contudo, também existem relações inversas, em que à medida que as cidades pequenas perdem influência, as cidades médias ganham, especialmente se estiverem distantes de grandes cidades (SPOSITO, 2010). De maneira que, necessidades variadas tais como: acesso a agências bancárias podem deixar de ser ofertados em cidades pequenas, e ser encontrados em cidades médias.

As cidades que desempenham funções centrais e que evoluem e modernizam-se com o tempo, promovem a perpetuação de seus papéis, funções e centralidades. Cada conjunto tem o

seu raio de influência que pode ser modificado, em virtude das pressões que sofre para se manter na posição alcançada e assim poder ascender. As funções exercidas não são suficientes para definir uma cidade, embora, seja um aspecto importante a ser considerado. A característica de centralidade do núcleo é um atributo que o diferencia, sendo também o responsável pelo direcionamento das distintas atividades estruturadas na sua hinterlândia (SANTOS, 1959).

A existência de uma centralidade está ligada a oferta de funções e serviços, no entanto, pode-se verificar a necessidade de outros fatores para o estabelecimento de centralidade, pois, muitos centros desempenham funções importantes no conjunto da rede urbana sem, contudo, deter o papel de centralidade.

Se faz muito importante o estudo da rede urbana, e as discussões entorno de centro e centralidade para a compreensão do processo de urbanização (SANTOS, 1959). Diante da perspectiva que as aglomerações espaciais apresentam ligação íntima com centro e centralidade, esses dois aspectos são imprescindíveis para a existência daquela.

Para Whitacker (2017) a centralidade é a expressão da dinâmica de definição/redefinição das áreas centrais e se diferencia como atributo, conteúdo e qualidade, entretanto, o centro por sua vez, constitui a forma espacial daquele processo e fenômeno. O núcleo (centro) que detém um papel de centralidade, tem atribuições acerca do gerenciamento, direção das distintas atividades instaladas nas suas imediações.

Cada núcleo possui um dado raio de influência, este por sua vez, é inconstante, devido a competição existente entre os centros do mesmo nível. A principal característica da cidade é a de centro, e no conjunto de uma região, as diferentes cidades compõem uma hierarquia a partir da centralidade que exercem.

A integração do núcleo urbano com seu entorno é vista por meio de vínculos de ordem social, administrativo e cultural. A cidade passa a ser considerada como uma estrutura do espaço funcional urbano ou regional, com uma área organizada, coerente e hierárquica, assim como também, “[...] enquanto estrutura territorial, com componentes físicos, econômicos, sociais, integrados em uma malha ou sistemas de relações e dependências de caráter funcional.” (ORTEGA, 2000, p. 459).

Deduz-se que é possível notar por meio da espacialidade, quando uma cidade detém o papel de centro no contexto de uma região, e aquele possui centralidade que se estende para além dos limites dos municípios circunvizinhos. O papel principal da cidade está

fundamentado na característica dela ser uma criação social, primordialmente, desempenhando a capacidade de ser sempre e que também lhe é própria, o exercício de centralidade (GUSMÃO e FRANÇA, 2019).

Entende-se a centralidade urbana como a qualidade que uma cidade detém para atrair fluxos distintos, bens, serviços e informações. Sendo a cidade, dessa maneira uma referência na oferta de serviços. Como exemplo, temos a cidade de Uberlândia, situada no estado de Minas Gerais. Uberlândia se destaca pelo papel que desempenha quanto ao serviço de ensino superior, estabelece-se como uma cidade média que promove fluxos intrarregionais, e como consequência expande sua importância e sua área de influência (CAMACHO e SOARES, 2009).

O serviço de ensino superior tem seus objetivos ligados a profissionalização, a formação intelectual e a inovação nas pessoas, sendo um gerador de fixos e fluxos no espaço. De acordo com Gusmão e França (2019) em um trabalho realizado sobre a centralidade urbana exercida pela cidade de Vitória da Conquista no estado da Bahia, a contribuição das instituições de ensino superior está atrelada também à produção do espaço urbano e regional, já que o intenso fluxo de deslocamento diário promove a necessidade de oferta de serviços para um número maior de pessoas. Assim como também, prediz a construção de equipamentos ou ainda a ampliação de vias de circulação para o atendimento de uma demanda superior.

Portanto, a centralidade exercida por um centro, está intimamente atrelada a existência de fixos como serviços de saúde, educação superior, órgãos de gestão pública e privada, a existência de bancos, estes por sua vez geram fluxos, não só da população local, mas, de pessoas de uma área mais ampla que se deslocam em busca do atendimento de suas demandas.

Corroborando com o exposto, Santos (1994) afirma que as cidades possuem centralidade, pela existência dos fixos, que podem ser lojas, instituições bancárias, instituições de ensino superior, entre outros. Por meio desses equipamentos (fixos), promovem fluxos (deslocamentos de pessoas, troca de informações, ordens das sedes institucionais) de outros locais, movimentando a dinâmica local, as quais promove reflexos em toda a região que faz parte.

Sabe-se que há centros que não apresentam centralidade, mesmo que possuam uma rede de acesso com rodovias e vias que o integrem a inúmeros destinos de maneira eficiente. Para a efetiva ocorrência de centralidade é necessária a convergência de funções de distintas

ordens e serviços, que cativem um número expressivo de deslocamentos para aquele centro, não obstante, é preciso que eventos como indústrias que promovam novos postos de trabalho, órgãos ou instituições públicas que gerem mais fluxo e atratividade se expressem previamente.

Tendo em conta que, a centralidade uma característica própria das cidades, é a responsável pelo crescimento da economia, que resulta em sua expansão. A centralidade também corresponde a um lugar que possui conteúdo social, cheio de símbolos e representações (WHITACKER, 2017).

A cidade compõe uma rede importante para a sua população e para moradores de uma região maior, quanto mais bens e serviços oferecem, maiores serão os fluxos. Quanto mais funções especializadas a cidade tiver, mais vantagens terá na atração de fluxos, cada vez mais distantes, e assim, promovem uma ampliação de sua área de influência, logo, promove um processo de realimentação do capital, promovido por pessoas vindas de outras cidades e que reafirmam a presença e a perpetuação das funções existentes, e incentivam o surgimento de mais especializações (GUSMÃO e FRANÇA, 2019).

A centralidade pode ser percebida em muitos pontos e em distintos níveis na cidade e na região. Segundo Whitacker (2017) a centralidade intraurbana, pode ser entendida em um contexto de relações e articulações com distintas escalas, que apresentam materialidades e territorializações, que gera fluxos que são consequências deles, por meio da disseminação de conteúdo e o espraiamento da forma da cidade.

Por sua vez, entende-se que a centralidade é inerente a existência de um centro, o que difere um centro de outro é precisamente a quantidade de bens e serviços ofertados, quanto maior a gama de bens e serviços disponíveis para a população, maior será a centralidade que aquele centro desempenha na região que se encontra.

## 2.2 Hierarquias, heterarquias e cidades médias

O processo de urbanização brasileiro tornou-se relevante a partir do século XX, tendo em vista que era palco de transformações importantes na sociedade, considerando-se, que a rede urbana concretizava a produção, circulação e consumo, junto aos distintos meios de comunicações que se polarizavam e possibilitavam articulações, que promovessem relações e acordos firmados, de modo a viabilizar a participação na economia global.

A rede urbana caracteriza-se por conjuntos de centros urbanos plenamente articulados (CORRÊA, 2006). No entanto, com níveis de centralidades e funções distintas, porém,

integrantes de um todo maior, que forma a estrutura do país que o conecta com o globo, apesar das disparidades.

É por meio da rede urbana, que as interações espaciais adquirem forma e sentido. Pois é, por meio dela, que relações que integram o local e o global se processam, não diretamente como um intermediador, mas, de modo a faz-se entender como elo de conexão entre as cidades e diferentes redes (CATELAN, 2012).

A efetividade de uma hierarquia urbana em qualquer estrutura espacial é sustentada por dispositivos de mercado, sendo este o princípio mais comum encontrado. Entretanto, as diferentes formas e paisagens que a hierarquia urbana apresenta, é a mais importante característica de diferenciação socioespacial, pois, as funções exercidas e o dinamismo particular de cada organismo urbano são vitais para a rede urbana (SANTOS, 1959; CORRÊA, 2006).

A existência da rede urbana é também uma condicionante para a divisão territorial do trabalho. Pois é, por meio da rede urbana que o mundo se torna ao mesmo tempo, desigual e integrado. Tendo em vista que, que são nas áreas centrais das grandes metrópoles, que decisões são tomadas, acordos são selados e posteriormente, dissemina-se por toda a extensão da rede (id, 2006).

Os vários e distintos centros que formam a rede urbana são os promotores da criação, apropriação e circulação do valor excedente, sendo, pois, na rede urbana que a expressão social, por meio da qual o sistema capitalista globalizado pode perpetuar os processos de criação, apropriação e circulação do excedente (CORRÊA, 2006).

O relacionamento da cidade com o campo transformou-se durante o capitalismo, em relações da cidade com a região, sendo demonstrado pela rede urbana. Algumas cidades da rede urbana funcionam como reservatório da força de trabalho. De acordo com Corrêa (2006) quanto maior a importância de cidade central e outras funções tradicionais urbanas, menor é o papel enquanto possuidora de reserva de força de trabalho agrícola.

É importante que haja uma ligação fluida entre os centros urbanos, e dessa maneira, aconteça interações que beneficiem todos os centros. Já que é espelho da sociedade e se transforma com esta, logo, esta é também reprodutora da sua própria existência, de maneira que engloba condições de produção, relações da sociedade e até mesmo da cultura.

Sabe-se que os estudos sobre cidades na Geografia, têm base nas relações regionais, devido à sua grande relevância para o entendimento de pequenas e médias cidades, sendo marcante também em pesquisas de grandes cidades e metrópoles. No entanto, a escala de fluxos é superior e extrapola o nível regional (SPOSITO, 2010). Logo, os estudos sobre as cidades têm como base desde remotamente a análise regional. Tal fato decorre de que as cidades médias quando são cidades regionais, desempenham um papel de intermédio, entre as pequenas cidades e as grandes metrópoles, sendo chamadas também de cidades intermediárias, que polarizam ou coordenam cidades menores em sua região. De modo que, afirmar que esta ou aquela cidade era uma capital regional, definiria seu papel no conjunto de toda a rede urbana brasileira.

Assim, percebe-se que há uma grande dificuldade na definição do que venha a ser uma cidade média/intermediária. Como afirma Bellet e Llop (2002, p. 37 e 38, tradução nossa):

“Poderíamos agora jogar um jogo estatístico sobre o que as diferentes organizações, estudos e administrações entendem por cidade média/intermediária, quais são as diferentes faixas que são utilizadas para definir quantitativamente este tipo de assentamentos. Por exemplo, a União Europeia define-os como aqueles que contêm entre 20.000 e 500.000 habitantes, o Banco Mundial atinge o seu limite superior de um milhão, no contexto norte-americano a faixa é normalmente entre 200.000 e 500.000 habitantes, no Paquistão entre 25.000 e 100.000, na Argentina entre 50.000 e 1.000.000 de habitantes...”

Constata-se a indefinição metodológica acerca da cidade média na literatura pertinente. Deste modo, empreende-se que as cidades médias atuam na intermediação dos sistemas urbanos. Assim sendo, efetua papéis intermediários, por sua vez, ofertam tanto serviços mais simples, quanto serviços mais complexos. Todavia distinguem-se das cidades de porte médio, tendo em conta, que estas são assim classificadas a partir do seu total populacional, que um país específico realiza classificações a partir dos limites de seu território, sendo as cidades classificadas como médias a partir do seu total populacional (SPOSITO, 2010).

No entanto, o aspecto populacional é apenas uma variável diante de um mar de possibilidades, ações e fatores a ser considerados. De acordo com Bellet e Llop (2002, p. 38): “Já vimos que o tamanho da população só não nos diz isso, mas, nos diz muito sobre o papel que uma cidade desempenha no território, muito mais aspectos qualitativos da definição.”. Compreende-se, então, que os papéis e funções exercidas pela cidade são os aspectos mais importantes a serem apreciados. Posto que o “papel e a função que a cidade desempenha no

seu território mais ou menos imediato, a influência e relação que nela exerce e mantém e os fluxos e relações que gera para o exterior” (ibidem, p. 38, tradução nossa).

Todavia há uma explicação para o impasse na definição acerca da cidade média/intermediária. Embora a maioria da população mundial seja urbana, e as cidades menores abriguem a maior parte da população, são poucos os estudos realizados sobre esses assentamentos em âmbito internacional ou regional. Em vista disso, essa ausência é uma das razões para a dificuldade na conceituação (SANFELIU e LLOP, 2002).

Na ausência de uma definição precisa, toma-se o entendimento das cidades médias, a partir dos papéis intermediários que desempenham nas redes urbanas. O desenvolvimento e facilidades criadas por meio dos meios informacionais promovem um reordenamento nas funções das cidades médias, evento semelhante ocorre com os fluxos que saem delas, e os fluxos que chegam até cidades do entorno ou que estão a grandes distâncias (SPOSITO, 2006).

É possível perceber que a dinâmica econômica vigente promove mudanças consideráveis na existência de redes hierárquicas. Contudo, verifica-se novas conjunturas econômicas e espaciais dos fluxos firmados, que não mais ocorre apenas por meio de uma hierarquia, mas, também por meio de relações transversais.

Para Catelan (2012) as cidades médias se definem na rede urbana, atualmente pela dinâmica hierarquia-heterarquia, de maneira, que interações espaciais entre escalas distintas aumentam a presença regional, ao passo que se ampliam a interação com escalas diferentes.

As redes urbanas tradicionais, passaram por mudanças, e como resultado teve-se diferentes redes, que são uma junção de relações hierárquicas e de relações heterárquicas, uma vez que, relações heterárquicas, conforme Catelan (2013), são um conjunto de elementos que buscam identificar as articulações interescares na rede urbana. Assim, a concepção de heterarquia pode ser paralela a uma hierarquia, subordinada a uma hierarquia ou pode conter hierarquias; os dois tipos de estrutura não são mutuamente exclusivos. De fato, cada nível em um sistema hierárquico é composto de um grupo potencialmente heterárquico que contém seus elementos constituintes.

As relações heterárquicas se evidenciam na natureza das redes de que fazemos parte, como afirma Barragán Morales (2010), formando um novelo de interdependências. Este autor considera que hierarquia e heterarquia dizem respeito a um mundo organizado em níveis ou subsistemas. O conceito de heterarquia se torna necessário para compreender que a

determinação dos processos macro e micro nunca é completa. Os sistemas evidenciam uma multideterminação de natureza aberta em contínua reorganização, multidimensional e contraditória, que requerem uma observação mais ampla e complexa do que a dos níveis exclusivamente hierárquicos.

Os sistemas são abertos, multidimensionais, hoje reconhecidas, a partir dos sistemas complexos, como essenciais para a estabilidade, conservação e transcendência. A cidade neste movimento é lugar de ação e decisão de sujeitos econômicos que atuam em distintas escalas. Desta maneira, pode-se conceber a existência de redes alocadas por diferentes intensidades e interesses (SPOSITO, 2010).

De acordo com Catelan (2012) a rede urbana apresenta-se como dinâmica e complexa, portanto, é preciso que haja o reconhecimento de sua ordem hierárquica, já que há muitas cidades que desempenham diferentes funções, e também deve ser considerado que qualquer que seja o papel da cidade, está se encontra apta a manter interações espaciais interescares, a depender dos interesses articulados, entre os agentes econômicos do lugar e da região, como em escalas mais extensas, como a global.

A circulação de fluxos, bens e serviços contemporâneos tem por base a comunicação, em que é reduzida a importância de movimentos materiais e permitem a construção de espaços descontínuos, mesmo com fortes conexões. Essa nova realidade põe em discussão variáveis como as relações entre cidades médias e pequenas, e por sua vez da região como o local de fortes vínculos (Id., 2010).

As relações hierárquicas estão submetidas aos interesses da economia internacional, que se conecta por meio de sistemas de comunicação e informatização cada dia mais aprimorados (ibidem, 2010). Entretanto, as relações heterárquicas processam-se incessantemente e ocorre sem necessidade de intermediação, como ocorre em circulações de ordens hierárquicas. Uma grande metrópole de outro país pode contatar uma pequena cidade do interior do estado da Paraíba para negociação de determinado bem que esta detenha.

Entretanto, há relação direta entre a compreensão da rede urbana e a hierarquia, para tanto, que está contém o agrupamento de cidades no Brasil, a partir de um maior ou menor patamar na detenção de papéis com expressão na rede, de maneira, que esse fato demonstra que espaços são subordinados ou subordinadores. Todavia, os fluxos firmados para o estabelecimento de ligações entre as cidades, não são exclusivamente hierárquicos, muito menos se restringem a uma região ou a uma nação (SPOSITO e CATELAN, 2014).

Haja vista, a diversidade de conexões praticadas entre sujeitos e lógicas nas redes, adquirem maior complexidade nesses dias, devido a existência e realização de fluxos materiais e imateriais que se colocam na ordem das redes, de modo peculiar nas redes urbanas (SPOSITO e CATELAN, 2014).

É nítida a perpetuação de uma ordem hierárquica no estabelecimento de relações entre os centros, seja para concretização de materialidades ou não. Também se processa simultaneamente, fluxos que independem daqueles, de maneira não linear, sem a apresentação de uma sequência de ordem, mas, que se mostram plenamente palpáveis nos distintos lugares, portanto, promovem relações que são de ordem heterárquicas. Deste modo, observamos a estrutura hierárquica no estabelecimento de relações e sentidos heterárquicos como meio de apreensão da rede urbana nacional. Como defende Catelan (2012), a perspectiva da dupla “hierarquia e heterarquia, bem como uma possível proposta para compreender melhor a estrutura e as articulações das redes urbanas e outras formações nacionais.”

A força da cidade média tem relação direta com o número de cidades pequenas que lhe são dependentes e com a qualidade dos papéis econômicos que desempenham, esta relação pode dar-se tanto em ordem direta como inversa. Desta maneira, a circulação de fluxos, pessoas e capitais e a existência de uma região, criam relações de influência (SPOSITO, 2010).

É nessa dinâmica de relações entre a cidade e a região, que se processa o surgimento de uma centralidade interurbana. Caso as ações executadas sejam de centralização econômica e política na cidade média, o tipo de centralidade interurbana é monocêntrica. Aspectos relevantes dessa conjuntura são a sua localização geográfica e o tamanho do mercado consumidor (ibidem, 2010).

No entanto, pode ocorrer uma centralidade interurbana inversa em que ocorram ações de centralização econômica e política em benefício das cidades médias em desvantagem das menores. Conseqüentemente, a relação é inversa, as cidades pequenas perdem, as cidades médias ganham, mais fortemente se estão distantes de grandes cidades (SPOSITO, 2010).

Quando as relações hierárquicas e fluxos em uma região são promovidas por cidades médias, tem-se uma cidade que concomitantemente também é regional. É reconhecida, a importância do contato territorial como base da espacialidade. Pois, conhece-se as regiões por meio dos deslocamentos. Em um sistema urbano frágil, quanto menor a quantidade de cidades com poucos papéis urbanos, maior será a região de influência da cidade média (id.2010).

Diante dos inúmeros aspectos acerca da cidade média, da velocidade das mudanças e de ações de diferentes sujeitos, é difícil validar a incorporação de uma cidade média em uma rede urbana, ou em várias redes, diante da inexistência de uma definição clara do que é uma cidade média. No entanto, percebe-se que a cidade permanece como integrante de sua rede urbana de origem, ao mesmo tempo em que compõe um campo extenso com ocorrência de diferentes movimentos, inclusive com cidades de intensidades e distintos interesses de redes urbanas variadas.

A integração econômica moderna se tornou viável, devido aos avanços dos meios técnicos informacionais, que possibilitaram o aumento dos fluxos que as cidades promovem com outras cidades, independente da distância física. Dessa forma, compreende-se que a cidade média/intermediária tem um papel relevante na dinâmica econômica e política na região, e na rede ou redes que compõem. Sendo um elo que conecta as pequenas cidades as grandes metrópoles, e em muitas ocasiões atendem as necessidades e demandas da população de muitas cidades pequenas do seu entorno, que certamente a algumas décadas só podiam ser atendidas em grandes cidades.

### 2.3 A urbanização recente e seus efeitos territoriais

O Brasil tem a sua base econômica assentada no meio rural, num primeiro momento em atividades ligadas a agricultura e pecuária, e também a mineração, as atividades agroindustriais perduram ao longo dos séculos. Apesar de incentivos, para criação e instauração de polos industriais, e o conseqüente crescimento urbano, ainda são as atividades realizadas no meio rural que promovem destaque ao país no cenário mundial.

De acordo com Santos (2013), foi no Recôncavo baiano e na zona da mata nordestina em que se teve um primeiro movimento notável de urbanização, juntamente com Salvador (capital da colônia) considerada a cidade que esteve a frente da primeira rede urbana das Américas, com apoio das cidades de Cachoeira, Santo Amaro e Nazaré, estas detinham destaque como centros comerciais naquele período.

A urbanização brasileira pode ser dividida em três fases, a primeira de 1530 a 1570, o destaque nesse período foi a fundação do Rio de Janeiro. A segunda compreendida entre o período de 1580 a 1640, teve como pontos fortes a fundação de dez vilas e três cidades. A terceira fase deu-se entre 1650 e 1720, com a fundação de trinta e cinco vilas, e as cidades de Olinda e São Paulo elevadas à categoria de cidades (SANTOS, 2013).

Percebe-se que as cidades floresciam sujeitas a dinâmica econômica do meio rural, já que as ligações entre os lugares eram poucas. É no século XVIII que a urbanização se amplia, tornando-se a cidade, o lugar onde os grandes proprietários rurais mantinham sua residência permanente, e a casa do campo para os momentos mais importantes da produção agrícola. No entanto, foi preciso mais um século para que o espaço urbano ganhasse as feições que conhecemos (SANTOS, 2013).

Terminado o período colonial as cidades que se destacavam no país eram São Luís, Recife, Salvador, Rio de Janeiro e São Paulo, juntas totalizavam em torno de 5,7% da população nacional. Já em 1872, três capitais, eram elas, Rio de Janeiro, Salvador e Recife, tinham mais de 100 mil habitantes. A capital Belém detinha mais de 50 mil, já a capital paulista continha uma população de pouco mais de 30 mil habitantes (SANTOS, 2013).

No início do século XX quatro cidades possuíam mais de 100 mil habitantes, Rio de Janeiro, São Paulo, Salvador, Recife, já a cidade de Belém aproximava-se desse percentual populacional. A população urbana cresce bastante entre as décadas de 1920 e 1940, o número de pessoas ocupadas no setor de serviços aumenta ainda mais. Nas últimas décadas do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, o crescimento demográfico brasileiro junto as capitais apresentavam inconstâncias. Todavia, após o fim da Segunda Guerra Mundial o aumento populacional mostrou-se mais constantes em todas as capitais. Nos anos de 1940 a 1950, a instalação de atividades industriais trouxe a constituição de um mercado nacional e ações que integrasse todo o território brasileiro, e ampliação de necessidades de consumo, e também das relações cotidianas, deram impulso ao processo urbano (SANTOS, 2013).

Foi a partir dos anos de 1960 que a urbanização começou a se intensificar no Brasil, a partir do período que a taxa de população urbana em escala nacional, tornou-se superior à da população rural no contexto nacional. Apesar da população nacional ser majoritariamente urbana o Brasil era e permanece um país agroexportador, tendo em vista, que a modernização do campo acentuou o êxodo rural de forma mais marcante entre as décadas de 1960 e 1980.

A rede urbana brasileira na década de 1960 visto que em decorrência de aspectos diferenciadores, havia complexidade funcional dos centros urbanos. No entanto, a articulação entre os centros seguia uma dinâmica, em que era marcante as relações regionais, e por consequência o padrão espacial com altos percentuais populacionais concentrados nas grandes cidades. A estrutura urbana brasileira consolidou-se ao redor das metrópoles regionais que

estavam sólidas ou em formação, logo, é nas hinterlândias dessas metrópoles que ocorriam as mais importantes relações econômicas (CORRÊA, 2006).

Muitas transformações sociais ocorreram no país depois da década de 1950, e essas foram marcantes para a rede urbana brasileira, em virtude de esta ser “reflexo e condição da sociedade brasileira em sua dinâmica” (ibid., p. 317). Em virtude de tantas mudanças socioespaciais no país, se fizeram necessários estudos que comprovassem, mesmo que de maneira mais quantitativa essas transformações.

As alterações que afetaram a rede urbana brasileira, apresentaram-se de maneira diferenciada no espaço e no tempo. As cidades que possuíam características metropolitanas foram os primeiros centros a ser modificados, em seguida outros centros, conforme o patamar que ocupavam na hierarquia urbana. As mudanças ocorridas no país a partir de 1950, pode-se apontar primeiramente: a industrialização, que teve papel primordial; na urbanização, forte estratificação social, e por consequência aumento das demandas sociais; melhorias nas vias de circulação, possibilitando mais interações espaciais, implantação de sistemas de telecomunicações; industrialização do campo, com o surgimento de complexos agroindustriais; incorporação de novas áreas, com funções diferentes, como a Amazônia; mudanças na ordem empresarial e a chegada no país de corporações multinacionais com diversas funções e localizações distintas; mudanças nos setores de distribuição de atacado e varejo (CORRÊA, 1999, 2006).

Logo, percebemos que o intenso processo de ocupação e ampliação dos espaços produtivos no país, ligou-se diretamente ao rápido movimento de criação de municípios, impondo assim, desafios para a criação de um novo quadro regional. Haja vista, a ocorrência de simultâneos processos de mudanças, de natureza socioeconômica, político-administrativo, transformando dessa forma, o espaço em um contexto nacional.

### **3 A CENTRALIDADE A PARTIR DAS PESQUISAS DO IBGE**

Em 1930, a pesquisa oficial de regionalização teve início no Brasil, liderada por pesquisadores dos Conselhos Nacional de Estatística e Nacional de Geografia. A proposta inicial era a divisão do país em zonas fisiográficas.

Em 1936, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) foi fundado a partir da colaboração dos dois conselhos mencionados, com o objetivo de estabelecer redes estruturadas por todo o país para debates científicos sobre a sociedade e o território nacional.

Em 1942, o IBGE propôs a divisão do país em Zonas Fisiográficas, marcando uma das primeiras regionalizações do território brasileiro. Na década de 1970, o IBGE introduziu uma regionalização em Microrregiões e Mesorregiões Homogêneas.

Em 1990, houve um marco importante com a divisão do país em Mesorregiões e Microrregiões Geográficas, representando um avanço significativo na regionalização oficial do Brasil, permitindo uma compreensão mais refinada da diversidade geográfica e populacional.

O IBGE continuou a estudar as transformações em todas as regiões do país, destacando os estudos das Regiões de Influência das Cidades (REGIC) que possui atualmente cinco versões (1972, 1987, 2000, 2008, 2020) com a última atualização em 2020.

O estudo "Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas no Brasil" (2016) coloca em evidência arranjos populacionais constituídos a partir de diferentes escalões do sistema urbano brasileiro, que resultam muitas vezes do transbordamento de elementos estruturadores das grandes concentrações urbanas. Entre essas formas espaciais, destaca-se o arranjo populacional entre os municípios de Patos e Quixaba, na Paraíba.

O REGIC (2020) confirma a centralidade da cidade de Patos, Paraíba, atribuindo-lhe a classificação de centro sub-regional A, com uma região imediata composta por 25 municípios e uma população predominantemente urbana.

Os REGICs (2008, 2020) baseiam-se na Teoria dos Fluxos Centrais de Taylor (2004, 2010), que incorpora a Teoria das Localidades Centrais de Christaller (1966). Essa teoria destaca a dualidade das cidades, que servem tanto como centros locais para sua região imediata quanto como nós em uma rede de conexões de longa distância.

A Teoria das Localidades Centrais destaca às interações externas das cidades, que não seguem necessariamente uma hierarquia, enquanto ainda mantém o enfoque no pensamento anterior baseado em centros locais. Nesse contexto, parte-se do princípio de que todo sistema urbano é composto simultaneamente por dois processos: por um lado, a cidade mantém sua função de fornecer bens e serviços, polarizando sua região imediata de maneira contígua; por outro lado, integra uma rede de conexões de longa distância, interconectando-se de maneira seletiva. Esse caráter dual é uma parte intrínseca da essência das cidades e está presente, em diferentes graus, em todos os centros urbanos.

Patos estabelece conexões de curta distância com os municípios de sua região próxima e também mantém ligações com núcleos mais amplos, sem seguir uma ordem hierárquica específica. Isso se deve à facilidade de comunicação no espaço em que está inserida, possibilitando que Patos desenvolva relações com qualquer outra localidade do país e até mesmo do mundo.

As interações são concretizadas por meio das atividades urbanas, que estabelecem conexões em longa distância, unindo cidades de diferentes dimensões e transcendendo as barreiras espaciais tradicionais, tais como fronteiras, divisões territoriais, relevo, redes hidrográficas, e a existência ou ausência de infraestrutura viária.

O dinamismo econômico mais robusto se concretiza necessariamente ao ultrapassar o papel de servir apenas à hinterlândia local, independentemente da hierarquia do centro em questão. Isso ocorre porque as atividades urbanas formam redes com o objetivo de buscar recursos necessários, estejam onde estiverem. Portanto, a vantagem econômica fundamental de uma cidade, além da tradicional economia de aglomeração, reside na posse de uma marcante externalidade positiva de redes. Isso implica em muitas atividades que trocam trabalho, conhecimento e recursos com suas contrapartes distantes.

A rede urbana e as cidades, portanto, surgem como resultado das relações dinâmicas e ativas entre os agentes que estabelecem redes de relacionamento, tanto em âmbito local quanto em longa distância, para o fornecimento de bens e serviços.

Logo, a Teoria das Localidades Centrais enfatiza que a distribuição, tamanho e quantidade de núcleos de povoamento sob condições de funcionamento da economia de mercado, onde cada assentamento dotado de funções centrais é considerado uma localidade central. As funções centrais são atividades que distribuem bens e serviços para a população externa ao núcleo, polarizando a região do entorno.

Em síntese, as regionalizações propostas pelo IBGE, juntamente com as teorias fundamentais, oferecem uma compreensão profunda da dinâmica urbana e populacional, destacando a importância da cidade de Patos, Paraíba, como centro sub-regional e sua conexão em redes urbanas mais amplas. Essa abordagem proporciona uma visão abrangente da evolução do território brasileiro ao longo do tempo.

### 3.1 Patos e as Regiões de Influência das Cidades (REGIC)

A permanência de distintas divisões regionais no Brasil é histórica, passando por algumas modificações que sucederam as capitanias hereditárias, durante o período do Império, e os Estados. Na República, os recortes tiveram alterações, mas a essência perdura (BITOUN, 2013). Houve com certa constância novas regionalizações a partir de distintos critérios, que almejavam responder a diferentes interesses.

As regiões como estão atualmente, veem sendo construídas de modo particular, e pode-se pensar nos Estados Federativos como regiões, e os municípios como sub-regiões (BITOUN, 2013). Regionalizar pode ser por sua vez uma estratégia para atuar sobre uma região específica.

No Brasil, a primeira regionalização oficial foi feita a partir de uma série de excursões realizadas por estudiosos que integravam o Conselho Nacional de Estatística (CNE) e o Conselho Nacional de Geografia (CNG). Por meio daquelas viagens os pesquisadores adquiriam bases, a partir do que foi visto, vivido, coletado, analisado, registrado das diferenciações existentes entre as muitas regiões do país. De modo que em 1930 foi proposta a divisão do país em zonas fisiográficas (IBGE, 2017).

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) originou-se por meio de uma aliança entre o Conselho Nacional de Estatística (CNE) e o Conselho Nacional de Geografia (CNG) em 29 de maio de 1936. O principal objetivo dos estudiosos que compunham o IBGE, era formar uma rede estruturada por todo o território nacional articulada, de maneira que permitisse a existência de representações estaduais. Que viabilizasse debates acerca de definições, métodos e critérios científicos de grande importância para um conhecimento apurado da sociedade, e de todos os territórios nacionais.

As três principais regionalizações adotadas (1942, 1970 e 1990) no território brasileiro durante o século XX foram propostas pelo IBGE, de forma que as características observadas para essas, respeitaram os limites políticos-administrativos existentes entre as unidades federativas. Esses, em alguns estados do país sofreram modificações, no decorrer daquele século, com a criação de novas unidades federativas, a partir da divisão do estado do Mato

Grosso, criou-se Mato Grosso do Sul, também a partir da divisão do estado de Goiás, criou-se o estado do Tocantins, foram elevados a categoria de estados os antigos territórios de Roraima, Rondônia e Amapá.

Em 1970 o país estava em plena ditadura devido ao golpe militar de 1964, ocorria um processo de industrialização mais vigoroso e se constituía uma malha rodoviária que aos poucos interligava todo o território nacional. Concomitantemente acentuava-se a urbanização, com nove cidades elevadas à categoria de metrópoles: São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Curitiba, Salvador, Recife, Fortaleza, Belém e Rio de Janeiro.

No fim da década de 1960, houve três novas propostas de regionalização, uma delas é utilizada até nossos dias com algumas alterações, a divisão do Brasil nas atuais cinco “Grandes Regiões como as conhecemos: Região Norte, Região Nordeste, Região Sudeste, Região Sul e Região Centro-Oeste (CONTEL, 2016, p. 8).

Uma outra regionalização da década de 1960 demarcou as áreas do país em espaços homogêneos e espaços polarizados. Esta permitiu a definição de uma nova divisão em 1970, as chamadas microrregiões homogêneas e as mesorregiões homogêneas. Posteriormente viu-se a necessidade de trabalhar com conceitos de regiões homogêneas e regiões funcionais para uma melhor e mais detalhada compreensão das análises (Ibid.).

Em 1990 o território brasileiro apresentava uma infraestrutura rodoviária, que permitia a consolidação dos transportes automobilísticos, como meio primordial de movimentação territorial, assim como uma rede aérea que auxiliava fluxos corporativos. Com a tecnologia, ciência e informação que havia se espalhado pelo território, com maior expressão nas regiões sul e sudeste, acentuando as desigualdades regionais pretéritas (CONTEL, 2016).

Ainda nos anos de 1990, a divisão regional anterior (microrregiões homogêneas e mesorregiões homogêneas) passou por modificações, sendo denominadas a partir de então, como micro e mesorregiões geográficas, em virtude das transformações espaciais ocorridas na totalidade nacional. Processos sociais, econômicos, aspectos regionais, estrutura urbana, modificações nos principais centros urbanos foram alguns dos elementos considerados nessa nova divisão (id).

Percebe-se a ocorrência de uma sobreposição regional, pois boa parte dos capitais gerados em uma região possuem como destino final grandes centros. Assim as cidades regionais logo, cidades médias, por meio de relações de natureza hierárquicas, comandam as relações em uma região, como exemplo a cidade de Patos no estado da Paraíba.

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) ao longo das décadas tem se debruçado, acerca de transformações ocorridas em todas as regiões do país. Em busca de

informações populacionais, sociais, educacionais, econômicas, políticas, entre outras. Vêm contribuindo com a caracterização da rede urbana nacional, de maneira, a comprovar permanências nos processos de articulações, e também o florescimento de novos processos socioespaciais.

Em 1972, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) publicou o estudo "Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas", que posteriormente foi reconhecido como o primeiro da série de estudos das Regiões de Influência das Cidades (REGIC). Este estudo analisou todos os municípios da rede urbana, considerando os relacionamentos e vínculos estabelecidos em atividades como fluxos agrícolas, distribuição de bens e serviços à economia e à população.

Os centros urbanos brasileiros foram categorizados em quatro níveis: 1) centros metropolitanos, 2) centros regionais, 3) centros sub-regionais e 4) centros locais, cada um com suas subdivisões hierárquicas.

No nível 1, foram classificados os centros que lideravam a rede urbana nacional, incluindo grandes metrópoles como São Paulo, metrópole nacional como Rio de Janeiro, centros metropolitanos nacionais como Recife, Belo Horizonte, Salvador e Porto Alegre, e centros macrorregionais como Curitiba, Fortaleza, Belém e Goiânia.

No nível 2, encontravam-se os centros regionais, que mantinham conexões diretas com os centros do nível 1 e desempenhavam um papel de destaque na distribuição de bens e serviços à economia. No nível 3, estavam os centros sub-regionais, subordinados aos centros regionais (nível 2) ou com ligações diretas às metrópoles. O nível 4 representava os centros locais, subordinados aos centros do nível 3 ou com vínculos diretos aos centros regionais ou metrópoles em sua área de influência direta.

No contexto desse estudo, o município de Patos ocupava a posição de centro sub-regional, subordinado ao centro regional de Campina Grande e à metrópole Recife. No nível 3, Patos era classificado como centro sub-regional A, com 60 a 200 relacionamentos totais, 50 a 160 relacionamentos dentro de sua área de influência. Um quarto de seus relacionamentos totais ocorria nos níveis 2 ou 1, indicando sua relevância na distribuição de bens e serviços à economia e à população, além de concentrar fluxos agrícolas em comparação com o nível 4.

Em 1987, foi divulgado o estudo "Regiões de Influência das Cidades", representando uma atualização do estudo "Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas" de 1972. Essa

revisão foi fundamentada na teoria das localidades centrais, formulada por Chirstaller na década de 1930. A teoria baseia-se no conjunto de centros em uma região ou país, analisando os papéis desempenhados na oferta de serviços e bens à população local. Nesse contexto, os centros são considerados localidades centrais, e sua centralidade é determinada pela distribuição de bens e serviços, refletindo as funções centrais que desempenham.

Conforme a teoria das localidades centrais, a procura por bens e serviços pela população ocorre em locais específicos, influenciada pela frequência das compras de bens e pela busca por serviços. Centros que oferecem bens e serviços de uso cotidiano tendem a ser facilmente acessíveis à população, enquanto aqueles que lidam com bens e serviços esporádicos são concentrados em poucos ou até mesmo em um único centro, muitas vezes com grande distância.

Com base nesse conceito, foram definidos três ramos de atividades que os centros deveriam oferecer: comércio varejista, comércio atacadista e representações e serviços, cada um abrangendo uma ampla variedade de bens e serviços. A rede urbana brasileira foi categorizada em cinco tipos: metrópole regional, centro sub-metropolitano, capital regional, centro sub-regional e centro de zona.

Patos, na Paraíba, foi classificada como capital regional, estando subordinada ao conjunto do centro sub-metropolitano de João Pessoa – Campina Grande e à metrópole regional de Recife, no estado de Pernambuco.

O terceiro volume da série de estudos sobre as Regiões de Influência das Cidades, publicado em 2000, concentra-se principalmente na hierarquia dos centros urbanos e em suas áreas de influência. Esses estudos desempenham um papel fundamental na compreensão da estrutura urbana brasileira, fornecendo suporte para a tomada de decisões e revelando informações cruciais sobre a localização de atividades econômicas e de produção.

O embasamento teórico adotado neste estudo provém da teoria das localidades centrais de Walter Christaller, datada de 1933, que postula que todo núcleo de povoamento é uma localidade central, dotada de funções centrais. Com base nesse conceito e respaldado por pesquisas anteriores, foram estabelecidas funções que refletem os diversos níveis de centralidade das cidades brasileiras, especialmente no que diz respeito ao comércio e serviços.

Os centros urbanos do Brasil foram classificados e hierarquizados de acordo com sua centralidade, identificando-se suas ligações espaciais e mapeando suas áreas de atuação ou de

mercado. Cinco categorias foram definidas para os centros urbanos: metrópole regional, capital regional, centro sub-regional, centro de zona e centro local.

Ao analisar a intensidade das ligações para a busca de bens e serviços, foi possível classificar os centros urbanos. Um exemplo é a cidade de Patos - PB, que demonstrou interações de forte a médio nível, sendo classificada como centro sub-regional e subordinada diretamente às capitais regionais de Campina Grande e João Pessoa, na Paraíba, e à metrópole do Recife, em Pernambuco.

O estudo revelou diferentes níveis de unidades territoriais em torno dos centros urbanos, sendo de suma importância para subsidiar atividades econômicas e orientar novas pesquisas. Por meio das redes de relações espaciais, foram identificadas as hierarquias dos centros urbanos e suas respectivas áreas de influência ou atuação.

Um dos estudos realizados na primeira década do século XXI, foi o estudo de Regiões de Influência das Cidades (REGIC, 2008). O REGIC, tem como objetivo identificar e analisar a rede urbana brasileira, estabelecendo a hierarquia dos centros urbanos e as regiões de influência das cidades.

O quarto volume da série de estudos sobre as Regiões de Influência das Cidades, publicado em 2008, representa uma expansão significativa em relação às edições anteriores, devido à inclusão de análises de dados setoriais. Nesta versão do estudo, o critério de gestão do território foi adotado como base para a análise da rede urbana, revelando-se uma ferramenta crucial para a condução de pesquisas sobre regiões e cidades, considerando as aceleradas transformações no processo de urbanização desde a segunda metade do século XX até os dias atuais.

As cidades foram classificadas em cinco grandes níveis, subdivididos em dois ou três subníveis: metrópoles (grande metrópole nacional, metrópole nacional, metrópole); capital regional (capital regional A, capital regional B, capital regional C); centro sub-regional (centro sub-regional A, centro sub-regional B); centro de zona (centro de zona A, centro de zona B); centro local.

Inicialmente, o estudo classificou os centros urbanos e, posteriormente, examinou os limites de suas áreas de atuação. Uma novidade nesta classificação foi a introdução da função de gestão do território, que avaliou os níveis de centralidade do poder executivo e judiciário no âmbito federal, além da centralidade empresarial e da presença de diversos equipamentos e serviços.

No contexto dessa abordagem, a cidade de Patos foi categorizada como centro sub-regional A, subordinada à capital regional B de Campina Grande e à capital regional A de João Pessoa, bem como à metrópole do Recife. As áreas de influência dos centros foram delimitadas com base na intensidade das ligações entre as cidades.

O REGIC 2020 representa o quinto volume desse estudo sobre a rede urbana brasileira, seguindo os trabalhos anteriores de 1972, 1987, 2000 e 2008. A atualização mantém e aprimora os aportes teóricos e a metodologia, especialmente em relação à versão anterior (REGIC, 2020).

Segundo o REGIC (2020), a rede urbana brasileira é caracterizada por duas dimensões: a hierarquia dos centros urbanos, dividida em cinco níveis, e as regiões de influência, identificadas pelas conexões entre cidades de menor e maior porte na hierarquia urbana. As grandes metrópoles funcionam como destino de todas as relações no país (REGIC, 2020).

O REGIC 2020 estabelece critérios para qualificar cidades e suas relações, evidenciando eixos de integração territorial e padrões distintos na distribuição de centralidades urbanas (REGIC, 2020). A nova versão do estudo trouxe informações abrangentes sobre diversos setores da sociedade, acompanhadas por uma mudança metodológica. A variável de gestão do território foi utilizada para classificar as cidades centrais, definindo, a partir dessa centralidade, as regiões correspondentes.

As cidades brasileiras são hierarquizadas com base nas funções de gestão que exercem sobre outras cidades, considerando tanto o comando em atividades empresariais quanto na gestão pública. O alcance espacial desse comando e atratividade delimita a área de influência de cada centralidade, revelando quais cidades estão subordinadas a cada nível na pesquisa, com as metrópoles no topo (REGIC, 2020).

As capitais regionais, divididas em A, B e C conforme sua centralidade, estão no nível inferior às metrópoles. Os centros sub-regionais, classificados como A e B no terceiro nível, têm atividades de gestão menos complexas e áreas de influência menores que as capitais regionais (REGIC, 2020).

Bens e serviços de baixo custo, essenciais para o dia a dia, podem ser adquiridos em cidades de diversos tamanhos, enquanto os de alto custo e consumo excepcional têm um alcance espacial maior. A hierarquização das cidades, baseada no fornecimento de bens e

serviços, revela que as cidades intermediárias desempenham um papel crucial no intercâmbio entre cidades pequenas e grandes metrópoles, oferecendo serviços básicos e alguns bens e serviços especializados encontrados nas grandes cidades.

O alcance espacial dos centros urbanos, determinado pela oferta de bens e serviços, influencia a distância máxima que a população percorrerá para atender suas necessidades. Quanto mais amplos e diversificados os bens e serviços oferecidos, maior é o alcance espacial máximo, refletindo na centralidade exercida pela cidade na hierarquia urbana (REGIC, 2020).

O REGIC (2020), afirma que a classificação de Patos decorre da sua influência significativa sobre centros próximos e da diversidade de bens e serviços que oferece. João Pessoa é categorizada como capital regional A, enquanto Campina Grande é capital regional C, ambas subordinadas à metrópole de Recife, no estado de Pernambuco (REGIC, 2020).

Com base nas análises realizadas nas sucessivas séries de estudo das Regiões de Influência das Cidades (1972, 1987, 2000, 2008 e 2020) pelo IBGE, observa-se que ao longo das últimas cinco décadas, a cidade de Patos tem desempenhado o papel de uma cidade intermediária/média no contexto da rede urbana paraibana. Sua função consiste em fornecer bens e serviços para a população local imediata, ao mesmo tempo em que estabelece conexões entre centros urbanos menores e grandes metrópoles.

A rede urbana é composta por centros articulados, desempenhando funções específicas de gestão e comando sobre o território. Alguns centros tornam-se referências para outros e até para outras regiões, especialmente quando possuem atividades atrativas, como ensino superior e serviços de saúde de alta complexidade. No vasto território brasileiro, é desafiador abranger toda a complexidade da ordem urbana, sendo crucial discutir e investigar as particularidades de cada centro, considerando o contexto local e em raios mais amplos.

### 3.2 Patos e a regionalização do Brasil pelo IBGE

Os estudos de regionalização fornecem uma análise detalhada da distribuição geográfica da população, economia, serviços e infraestrutura, permitindo ao IBGE compreender melhor a estrutura e dinâmica espacial do Brasil. Através da análise das regiões e suas características socioeconômicas, o IBGE pode identificar desigualdades regionais, tanto em termos de desenvolvimento econômico quanto de acesso a serviços e qualidade de vida. Isso ajuda na formulação de políticas públicas voltadas para reduzir tais disparidades.

Os estudos de regionalização fornecem dados e análises que são úteis para a tomada de decisões governamentais, planejamento urbano, alocação de recursos e investimentos em diferentes regiões do país. Por meio da atualização regular dos estudos de regionalização, o IBGE pode acompanhar as mudanças e tendências que ocorrem nas diversas regiões do Brasil ao longo do tempo, permitindo uma análise comparativa e uma compreensão mais profunda das dinâmicas regionais. Dessa forma, é possível contribuir para o desenvolvimento de políticas mais eficazes e para uma melhor compreensão da diversidade e complexidade do território brasileiro.

Dessa maneira, pode-se perceber que os estudos de regionalização realizados pelo IBGE auxiliam significativamente para entendermos a realidade da cidade de Patos, na Paraíba, ao fornecer informações detalhadas sobre sua estrutura e dinâmica socioeconômica, identificar desigualdades e necessidades locais, embasar a formulação de políticas públicas e monitorar mudanças ao longo do tempo.

Na Divisão Urbano-Regional, foram delineados territórios do país em três níveis de escalas distintas, abrangendo todo o território nacional. Cada região desta divisão é contínua, e cada município pertence exclusivamente a uma única unidade territorial. Um aspecto distintivo deste trabalho é que cada região possui apenas um município como polo, com base na rede urbana e respeitando os limites estaduais (CONTEL, 2016). Este é um instrumento técnico de grande valor estratégico para orientar a sociedade e o Estado nas ações executadas no Brasil contemporâneo (IBGE, 2013). Dessa forma, foi necessário um entendimento mais detalhado das disparidades. Esse novo panorama regional está intimamente ligado à compreensão das transformações socioespaciais que ocorrem no país e à maneira como essas transformações se manifestam.

As cidades regionais, que são cidades de porte médio com funções intermediárias, estão integradas ao sistema urbano por fluxos hierárquicos, dominando as economias dos municípios menores e atendendo mais aos interesses das capitais de pequeno e médio porte ou organizados por elas (SPOSITO, 2010). Assim, os papéis intermediários ocorrem verticalmente, já que as cidades médias são responsáveis pelo suprimento das demandas das cidades pequenas, sendo necessário estabelecer relações com centros maiores em prol de sua região.

No primeiro nível da classificação, foram identificadas 14 Regiões Ampliadas de Articulação Urbana, a maioria ligada a uma metrópole, demonstrando o protagonismo da

geografia no país, por meio dos fluxos socioeconômicos em processo contínuo de estruturação do território nacional (IBGE, 2013). O segundo nível engloba as Regiões Intermediárias de Articulação Urbana, totalizando 161, subdivisões das Regiões Ampliadas, diferenciando-se por conterem centros urbanos nos níveis de Capital regional A, B e C e Centro sub-regional A, formando regiões com centralidades médias na classificação, com população e área variando conforme a localização (IBGE, 2013). O terceiro nível compreende as Regiões Imediatas de Articulação Urbana, geralmente ligadas a um centro sub-regional ou a um centro de zona, perfazendo um total de 482, identificadas a partir da subdivisão das Regiões Intermediárias de Articulação Urbana. São regiões formadas em torno dos Centros sub-regionais A e B e dos Centros de zona A e B, com um nível de articulação inferior às capitais regionais e com centralidades definidas também conforme a intensidade e a presença de atividades e produtos de menor complexidade.

Em 2017, definiu-se uma nova maneira de regionalizar o país. O IBGE (2017) com o apoio de sua Rede de Agências e Unidades Estaduais, e também das Secretarias e/ou Institutos de Planejamento das Unidades da Federação, decidiu que a regionalização do país seria em Regiões Ampliadas de Articulação Urbana, Regiões Intermediárias de Articulação Urbana e Regiões Imediatas de Articulação Urbana.

Apreende-se que um núcleo central concentra funções singulares, que permite a polarização da região do entorno e sua população se movimenta para obter bens e serviços que somente estão acessíveis naquele centro. A cidade de Patos desempenha esse papel no contexto em que está inserida, devido à grande oferta de serviços nos setores da educação superior, judiciário e empresarial é referência direta para vinte e cinco municípios da sua região imediata, também para muitos outros municípios (IBGE, 2017).

A classificação do IBGE (2017) em regiões geográficas imediatas e intermediárias, considera algumas regiões como imediatas e intermediárias simultaneamente, por atender tanto as necessidades imediatas da população, como também por oferecer serviços mais especializados, como de saúde de alta e média complexidade, ensino superior, instituições de gestão pública e empresarial, judiciário.

As Regiões Imediatas de Articulação Urbana têm, de maneira geral, ligações que refletem a acessibilidade e capacidade em atender as demandas mais imediatas. As regiões deste nível refletem em grande parte a área vivida pela população, e seu deslocamento cotidiano para fornecimento e busca de bens e serviços (como serviços de advocacia,

contabilidade, serviços de saúde e busca de bens de consumo não duráveis, como geladeiras, televisões e automóveis) (IBGE, 2017).

A classificação foi realizada a partir do nível de centralidade observado em cada região, sendo feita subdivisões para uma melhor compreensão das relações existentes, desde as mais complexas até relações mais simples. As regiões imediatas são subdivisões das regiões intermediárias e, estas, são subdivisões das regiões ampliadas. Contudo, há muitas regiões que simultaneamente possuem a mesma cidade como polo de referência para as imediatas e intermediárias, tome-se como exemplo a região intermediária de João Pessoa, no estado da Paraíba, em que a cidade de João Pessoa é concomitantemente polo daquela região, e da região imediata de João Pessoa.

Em decorrência das transformações socioespaciais ocorridas no Brasil. Tornou-se necessária uma reformulação da divisão regional do país, que abrangesse da última década do século XX a primeira do século XXI. O que havia antes da Divisão Urbano Regional do Brasil em regiões geográficas ampliadas, intermediárias e imediatas, eram as Mesorregiões e Microrregiões Geográficas, elaboradas pelo IBGE na segunda metade da década de 1980 (IBGE, 2017).

As regiões geográficas intermediárias e as regiões geográficas imediatas são uma reformulação das mesorregiões e microrregiões. De maneira, que nesta nova classificação foram considerados processos sociais, políticos e econômicos ocorridos no território nacional entre a última década do século XX e a primeira do século XXI (IBGE, 2017).

Figura 01: Cartograma da Região Intermediária e Imediata de João Pessoa.



Fonte: IBGE, 2017.

O estado da Paraíba possui 223 municípios, que estão divididos em quatro regiões geográficas intermediárias, e quinze regiões geográficas imediatas de articulação urbana. Cada uma dessas quinze detêm um município polo que a população do em torno busca para atender suas demandas imediatas.

Pode-se notar a grande diversidade na composição das unidades federativas, por isso se fez necessário a realização de ajustes. As Regiões Geográficas Imediatas possuem seu foco na rede urbana.

Essas regiões formam estruturas por meio de centros urbanos próximos que atendem às necessidades imediatas das populações, tais como: compras de bens de consumo duráveis e não duráveis, busca de trabalho, procura por serviços de saúde e educação, e prestação de serviços públicos, como postos de atendimento do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), e do Ministério do Trabalho e de serviços, judiciários, entre outros (IBGE, 2017, p. 19).

Já as Regiões Geográficas Intermediárias correspondem uma escala intermediária entre as Unidades da Federação e as Regiões Geográficas Imediatas. Antes, optou-se pela delimitação das Regiões Geográficas Intermediárias com a inclusão de Metrôpoles ou

Capitais Regionais. No entanto, na ausência de Metrôpoles ou Capitais Regionais, foram usados os centros urbanos de menor dimensão que fossem representativos para o conjunto das Regiões Geográficas Imediatas, que compuseram as suas respectivas Regiões Geográficas Intermediárias (IBGE, 2017).

Para a definição da região geográfica imediata, o IBGE (2017) definiu alguns critérios norteadores, como limite mínimo de 5 municípios e limite máximo de 25 municípios. Um percentual populacional mínimo de 50 mil habitantes, e que, de acordo com o estudo das Regiões de Influência das Cidades (2008), apresentasse ao menos uma cidade classificada como Centro de Zona B, sendo que este nível exerce influência sob à sua área mais próxima.

As regiões geográficas imediatas respeitam os limites estaduais. Assim, mesmo que a realidade regional extrapole as divisões das unidades federativas como ocorre com os municípios de Petrolina – PE e Juazeiro – BA, com forte interação entre si, mas, encontrarem-se, em estados diferentes, esse fato ficou refletido em duas regiões geográficas imediatas, uma em cada unidade federativa (IBGE, 2017).

De acordo com os critérios escolhidos, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística realizou a avaliação de município a município por todo o país, usando-se moldes territoriais de estudos anteriores, aptos para a diferenciação de espaços regionais em escalas pertinentes. Portanto, o trabalho foi pautado na dinâmica de transformações ocorridas recentemente (IBGE, 2017). O estudo foi executado a partir dos dados de fluxos de gestão pública e gestão empresarial, deslocamento para trabalho e estudo, e as regiões de influência das cidades, por meio dessas variáveis produziu-se o novo recorte regional proposto.

Em virtude da grande diversidade territorial, em algumas situações consentiu-se a criação de região geográfica imediata sem um centro articulador com liderança nítida. O objetivo da formação destas unidades territoriais é viabilizar a divulgação estatística e o planejamento territorial. Essa ocorrência deu-se principalmente nas imediações de grandes concentrações urbanas, como em Goiânia no estado de Goiás.

Devido à grande pluralidade de situações existentes no território nacional, foi preciso a criação de regiões geográficas imediatas com menos de 5 municípios. Essas situações ocorreram principalmente pela existência de características físicas, como presença de serras, grandes rios etc.

As regiões imediatas de articulação urbana com menos de 5 municípios, por meio de análises dos fluxos foram anexadas a região geográfica vizinha, no caso da existência de

fluxos coesos. Permitiu-se a criação de região geográfica imediata com menos de 5 municípios, caso a região imediata de articulação urbana detivesse mais de 100 mil habitantes. Especialmente nos estados da região Norte e nos estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, esse percentual deve ser superior a 50 mil habitantes.

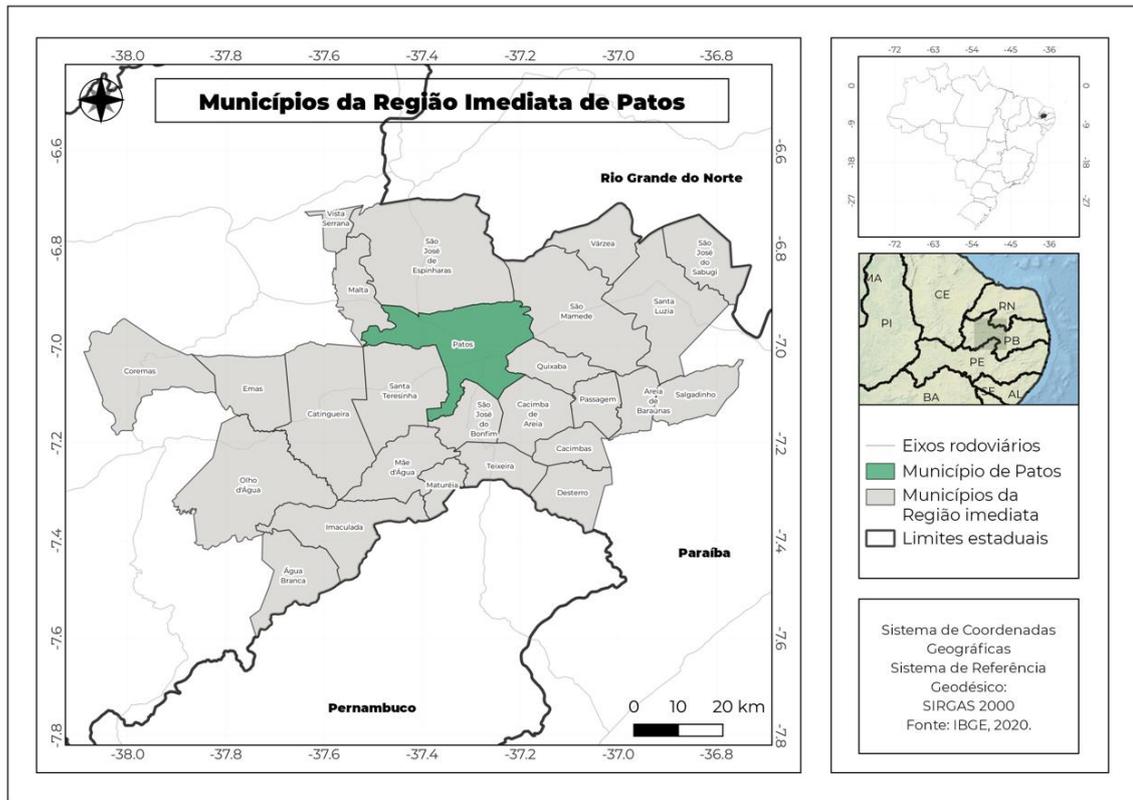
Ao considerar os requisitos a respeito das divisas estaduais e a criação mínima de quatro regiões geográficas imediatas por estado, e também com o intuito de auxiliar na divulgação estatística e no planejamento intraestadual, fez-se necessário a utilização de medidas específicas para os estados do Amapá e de Roraima, com a finalidade de cumprir os quesitos propostos. Assim, cada região geográfica imediata apresenta um polo articulador no seu território, que pode ser um município isolado ou arranjo populacional que nomeia a região.

O estudo das Regiões de Articulação urbana definiu para a Paraíba quatro regiões intermediárias: João Pessoa, Campina Grande, Patos e Sousa-Cajazeiras, e quinze regiões imediatas: João Pessoa, Guarabira, Mamanguape - Rio Tinto, Itabaiana, Campina Grande, Cuité - Nova Floresta, Monteiro, Sumé, Patos, Itaporanga, Catolé do Rocha - São Bento, Pombal, Princesa Isabel, Sousa e Cajazeiras.

A região imediata de Patos se encontra a distâncias consideráveis dos principais centros urbanos do estado, a 176 quilômetros de Campina Grande e 309 quilômetros de João Pessoa, Paraíba. Em vista disso, e pelas transformações sofridas ao longo do tempo a cidade de Patos tornou-se referência no atendimento de demandas dos habitantes de muitas cidades do sertão paraibano, que a procuram com esse intuito, antes de se deslocarem para as cidades de Campina Grande e João Pessoa, pois estas concentram mais serviços e maior diversidade econômica, cultural e social, no conjunto da rede urbana do estado.

A região imediata de Patos localiza-se no Vale do Rio Espinharas, é circundada pelo planalto da Borborema ao leste e ao sul e a oeste, pelo pediplano sertanejo. É composta por 25 municípios e o arranjo populacional de Patos. Alguns destes estão na divisa com o estado do Rio Grande do Norte, enquanto outros estão mais próximos do estado de Pernambuco, a grande maioria, no entanto, está dentro do limite do próprio estado, como podemos ver na figura 02 abaixo.

Figura 02: Cartograma dos Municípios da Região Imediata de Patos



Fonte: IBGE, 2017.

A região geográfica imediata de Patos é composta por 25 municípios e o arranjo populacional de Patos, em que estão integradas as cidades de Patos e Quixabá, com uma população estimada de 269.737 mil habitantes (IBGE, 2021). Apresenta uma população predominantemente urbana, com percentual regional na casa dos 74%, no entanto, abaixo da média nacional, que de acordo com o IBGE 2015, está em 84% de pessoas vivendo em áreas urbanas.

Percebe-se que o total de pessoas que vivem em áreas urbanas na região imediata de Patos, é inferior à média nacional. No entanto, observa-se que algumas cidades da região imediata de Patos possuem altos percentuais populacionais predominantemente rurais como as cidades de Cacimbas com mais de 75% de população rural, São José de Espinharas com mais de 66%, Salgadinho com mais de 65%, Quixabá com 62%, Mãe d'Água com 60% e Água Branca com 57%.

Pode-se ver também que o total populacional de cada um dos municípios é bastante variado. Enquanto Cacimbas tem uma população de 6.814 habitantes e Quixabá tem apenas 1.699, Água Branca tem uma população de 9.499. Vale ressaltar que, os municípios detêm semelhanças, com características marcadamente rurais.

A cidade polo Patos, contém uma porcentagem de 96% de população urbana, isto equivale a quase a metade de toda a população urbana de sua região imediata. O município de Coremas é o que possui o maior contingente populacional depois de Patos, com 15.149 habitantes, sendo majoritariamente urbano com percentuais de 75% de habitantes na zona urbana.

Posteriormente, a cidade de Santa Luzia possui 14.719 habitantes. Teixeira, por sua vez, apresenta uma população de 14.153 habitantes, com porcentagem de 68% de população urbana. Já a cidade de Imaculada, mostra pouca diferença nos valores de população urbana 44% e rural 55%.

Não é surpresa que, a maior densidade demográfica verificada na região imediata, seja, justamente na cidade polo, Patos com 212 hab./km<sup>2</sup>. Em contrapartida, São José de Espinharas possui a menor densidade demográfica da região imediata com 6,56 hab./km<sup>2</sup>. Outros municípios que apresentam baixas densidades demográficas são: Catingueira, Quixabá, Olho d'Água, Santa e Teresinha. Esses dados podem ser observados na tabela 01 abaixo, conforme a estimativa do IBGE é possível perceber que houve um crescimento populacional na região imediata de Patos em torno de 6 % desde o último censo.

Tabela 01: População da Região Geográfica Imediata de Patos – PB

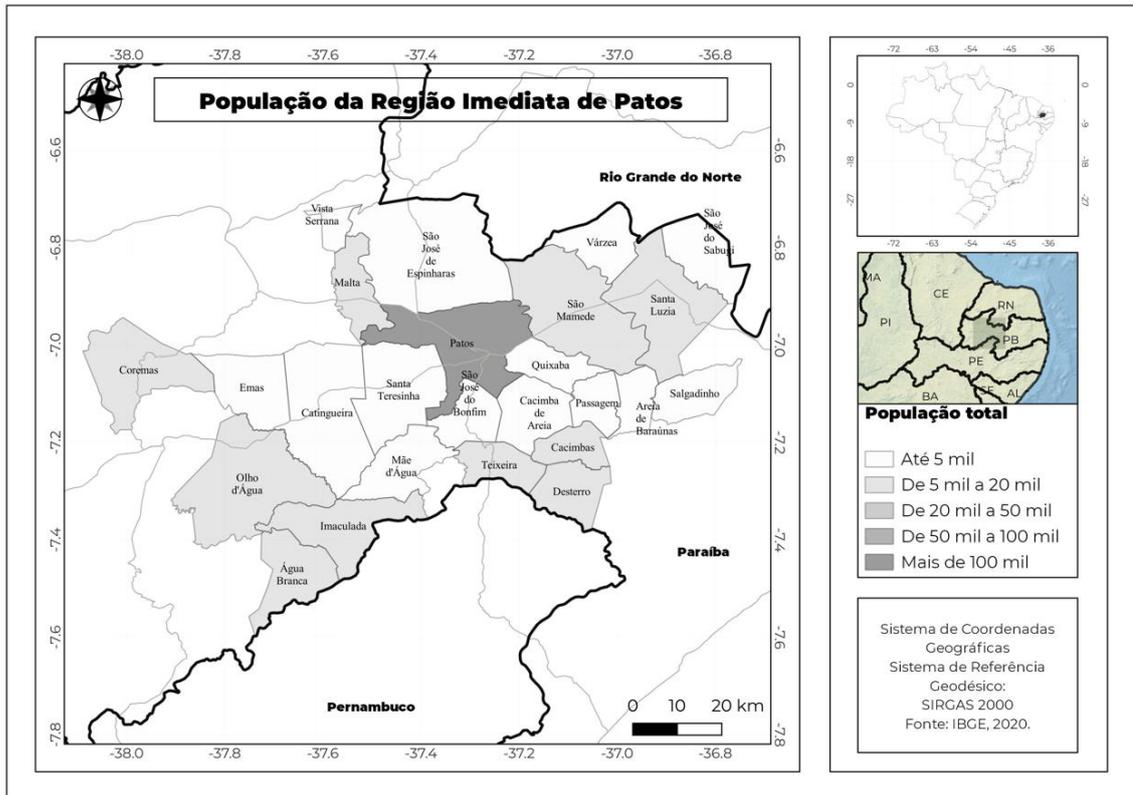
Municípios	População	Urbana	Rural	Densidade demográfica	População Estimativa*2
1. Patos	100.674	97.278 (96,63%)	3.396 (3,37%)	212,82	108.766
2. Várzea	2.504	1.835 (73,28%)	669 (26,72)	13,15	2.870
3. São José do Sabugi	4.010	2.579 (64,31)	1.431 (35,69)	19,38	4.153
4. Santa Luzia	14.719	13.479 (91,58%)	1.240 (8,42%)	32,30	15.470
5. São Mamede	7.748	5.929 (76,52%)	1.819 (23,48%)	14,60	7.682
6. Quixabá	1.699	633 (37,26%)	1.066 (62,74%)	10,84	2.009
7. Salgadinho	3.508	1.203 (34,29%)	2.305 (65,71%)	19,04	3.975
8. Areia de Baraúnas	1.927	1.017 (52,78%)	910 (47,22%)	20	2.105
9. Cacimba de Areia	3.557	1.674 (47,06%)	1.883 (52,94%)	16,14	3.708
10. São José do Bonfim	3.233	1.361 (42,10%)	1.872 (57,90%)	24	3.619
11. Cacimbas	6.814	1.641 (24,08%)	5.173 (75,92%)	53,85	7.225
12. Desterro	7.991	4.889 (61,18%)	3.102 (38,82%)	44,55	8.332
13. Teixeira	14.153	9.631 (68,05%)	4.522 (31,95%)	87,96	15.333
14. Maturéia	5.939	3.857 (64,94%)	2.082 (35,06%)	70,97	6.690
15. Imaculada	11.352	5.063 (44,60%)	6.289 (55,40%)	35,81	11.877
16. Mãe d'Água	4.019	1.569 (39,04%)	2.450 (60,96%)	16,49	3.988
17. Catingueira	4.812	2.884 (59,93%)	1.928 (40,07%)	9,09	4.938
18. Santa Teresinha	4.581	2.208 (48,20%)	2.373 (51,80%)	12,80	4.550
19. Malta	5.613	4.905 (87,39%)	708 (12,61%)	35,93	5.745
20. São José de Espinharas	4.760	1.617 (33,97%)	3.143 (66,03%)	6,56	4.631
21. Vista Serrana	3.512	1.586 (45,16%)	1.926 (54,84%)	57,24	3.850
22. Emas	3.317	2.132 (64,27%)	1.185 (35,73%)	13,77	3.556
23. Coremas	15.149	11.419 (75,38%)	3.730 (24,62%)	39,98	15.438
24. Olho d'Água	6.931	3.868 (55,81%)	3.063 (44,19%)	11,63	6.399
25. Água Branca	9.449	4.061 (42,98%)	5.388 (57,02%)	39,94	10.375
26. Passagem	2.233	1.109 (49,66%)	1.124 (50,34%)	19,96	2.453
Total	254.204	189.427 (74,51%)	64.777 (26,48%)		269.737

Fonte: IBGE, 2010, 2021.

2 \*Estimativa IBGE 2021.

Portanto, abaixo na figura 03, é possível ver que a cidade de Patos se destaca no tamanho populacional, no contexto de sua região imediata, tendo em vista que é a única cidade com população superior a 100 mil habitantes (IBGE, 2010), enquanto, os demais municípios da região imediata apresentam índices populacionais entre 5 mil e 20 mil habitantes.

Figura 03: Cartograma da População da Região Imediata de Patos



Fonte: IBGE, 2020.

A segunda edição atualizada do estudo Divisão Urbano-Regional do Brasil (2021) é uma revisão do trabalho de 2013. Nesta edição de 2021, apresenta o resultado de um processo de regionalização baseado nos produtos da pesquisa Regiões de Influência das Cidades - REGIC 2018, conduzida pelo IBGE e divulgada em 2020, incorporando também a pesquisa sobre os Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil, cuja identificação e delimitação foram tornadas públicas em 2016.

O processo de regionalização é realizado a partir da definição de critérios que diferenciam as regiões de articulação urbana, utilizando como base a rede urbana brasileira, a hierarquia de seus centros e suas áreas de influência. Além dessas informações, o estudo se fundamenta, quando apropriado, nos dados de gestão pública e privada do país, bem como nos

relacionados à busca por bens e serviços. O estudo identificou e definiu, em nível nacional, as três escalas de regiões de articulação urbana – a ampliada, a intermediária e a imediata – e reconhece, no interior das regiões imediatas, subnúcleos que dividem funções de apoio à gestão e de fornecimento de bens e serviços, de modo complementar aos núcleos das regiões de articulação urbana imediatas. A identificação dos subnúcleos permite uma compreensão mais apurada dos espaços na escala imediata, especialmente aqueles que compõem as aglomerações urbanas.

A atualização da Divisão Urbano-Regional do Brasil proporciona uma visão contemporânea do país, focada em uma de suas múltiplas facetas: a diversidade dos processos de interação espacial que impulsionam os fluxos materiais e imateriais entre as cidades, configurando, no território, regiões de articulação urbana. Nesse processo, emergem unidades espaciais diversas, com potencialidades que servem como referencial territorial para o desenvolvimento de pesquisas e políticas públicas. Assim, trata-se de um instrumental relevante para o conhecimento do país.

As mudanças mencionadas podem ser observadas no estado da Paraíba, com a exclusão da região intermediária de Sousa (PB), tornando-se uma região imediata vinculada à região intermediária de Cajazeiras (PB). Outra mudança relevante entre os estudos de 2013 e 2021 é na da cidade de Itaporanga (PB), que era um centro sub-regional B que polarizava uma região intermediária e imediata. Agora, no estudo de 2021, surge como centro de zona A, como subnúcleo da região imediata do AP de Patos/PB. Também a exclusão da região intermediária de Guarabira (PB), agora como região imediata do AP de Guarabira/PB, subordinada à região intermediária do AP de João Pessoa/PB. Com relação às regiões imediatas na Paraíba, houve transformações no estudo de 2021, com a extinção das regiões imediatas de Itabaiana (PB) e Mamanguape (PB), todavia a cidade de Mamanguape tornou-se subnúcleo da região imediata do AP de João Pessoa/PB. A região imediata de Monteiro (PB), também extinta no estudo de 2021, classificada no presente como subnúcleo da região imediata do AP de Campina Grande/PB. Por sua vez, as cidades de Itaporanga (PB), São Bento (PB), Catolé do Rocha (PB) e Pombal/PB classificadas como subnúcleos da região imediata do AP de Patos/PB.

O Arranjo Populacional de Patos (AP de Patos – PB) abrange uma área de 18.085 km<sup>2</sup>, com uma população de 636.689 habitantes (IBGE, 2020), sendo composto por 61 municípios (IBGE, 2021). A região ampliada do AP de Recife – PE polariza o AP de Patos – PB, que integra a região intermediária do AP de Patos – PB, e também compõe a região imediata do

AP de Patos – PB, tendo as cidades de Brejo do Cruz (PB), Catolé do Rocha (PB), Itaporanga (PB), Piancó (PB), Pombal (PB), Santa Luzia (PB), São Bento (PB) e São José do Egito (PE) como subnúcleos.

### 3. 3 As dimensões da centralidade de Patos em sua região geográfica imediata

Para a caracterização das diferentes centralidades exercidas pela cidade de Patos, utilizou-se informações disponibilizadas pelo REGIC 2018 (IBGE, 2020). Além dos resultados obtidos para o conjunto da rede urbana nacional e da hierarquia das cidades, o estudo obteve resultados que qualifica os centros urbanos e apresentam singularidades que agregam na explicação da rede urbana brasileira. O REGIC 2018 realizou-se um panorama da rede e sua hierarquia considerando os dados obtidos a partir de questionário formulados com perguntas específicas, somadas a dados de fontes secundárias, para as seguintes dimensões: a) gestão do território (pública e empresarial), b) comércio e serviços; c) instituições financeiras; d) ensino superior; e) saúde; f) informação; g) cultura e esporte; h) transporte; i) atividades agropecuárias; e j) ligações internacionais.

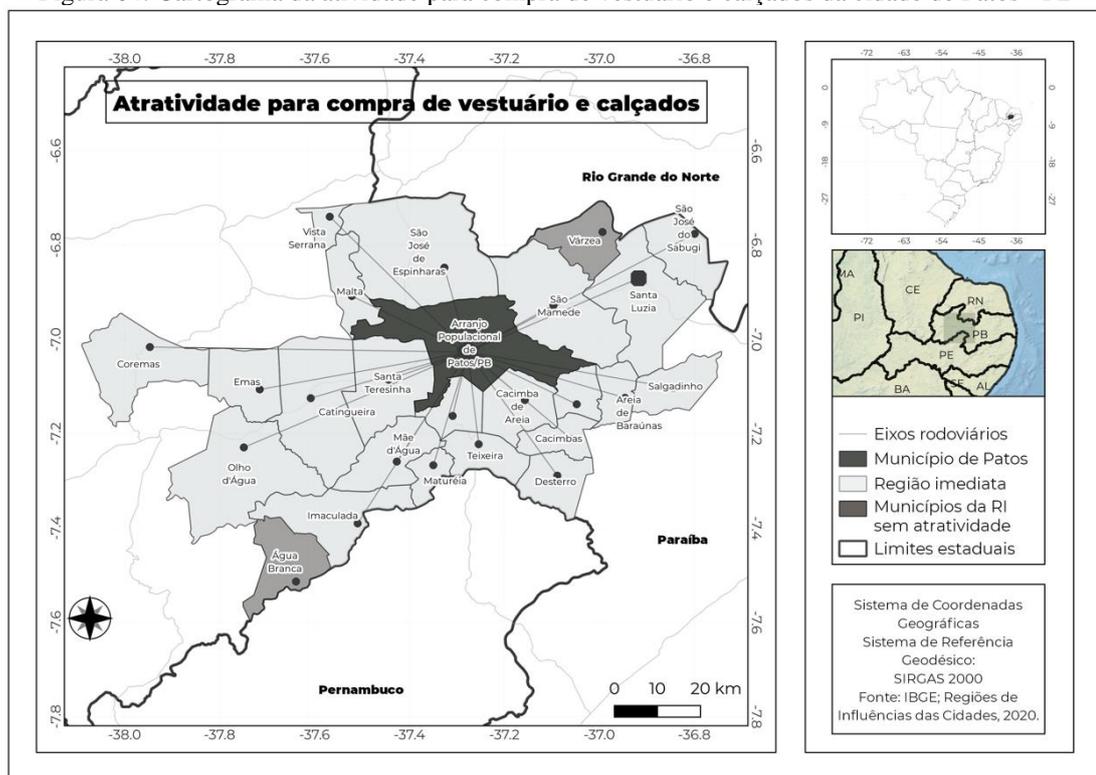
Para estruturar a caracterização das centralidades que Patos exerce sobre a sua hinterlândia, buscou-se construir as análises, a partir dos temas disponibilizados pelo REGIC (2020). Ressalta-se que algumas das dimensões utilizadas no estudo nacional, não apresentavam relevância no contexto da região imediata de Patos, pois abarcam dinâmicas superiores as verificadas na região imediata de Patos. Portanto, a partir das dimensões, Comércio e Serviços, Ensino Superior, Saúde e Transporte, Centralidade Financeira, Gestão do Território, os indicadores escolhidos para a observância das relações estabelecidas na região imediata de Patos foram: atração para compra de vestuário e calçado, compra de móveis e eletrodomésticos, busca por serviços de saúde de baixa e média complexidade, busca por serviços de ensino superior, atividade para transporte público; a dimensão da centralidade financeira foi verificada a partir da presença de bancos, quantos bancos e quais instituições financeiras em cada um dos municípios da região imediata de Patos; a dimensão de gestão do território apresentar como indicador a presença de instituições como o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), agências do IBGE, entre outros, por meio desses foi possível constatar os níveis de centralidade de cada um dos municípios que compõe a região imediata de Patos na hierarquia urbana.

A dimensão Comércio e Serviços

No que concerne à variável Compra de vestuário e calçados foi possível perceber que a população do município de São José do Sabugi tem como primeiro destino a cidade de São Mamede e segundo Patos, essa mesma dinâmica se dá com os municípios de Cacimbas e Cacimbas de Areia e depois Patos, e também entre Imaculada e Mãe d'Água, e em seguida Patos. Logo, entende-se que as demandas das populações desses municípios não sendo atendidas nos municípios circunvizinhos de São Mamede, Cacimbas de Areia e Mãe d'Água, o destino final é a cidade de Patos, os demais municípios que integram a região imediata de Patos, tem a cidade de Patos como destino para a compra de vestuários e calçados, exceto os municípios de Várzea e Água Branca em que não se verificou deslocamentos nos limites da região imediata de Patos, como pode ser observado abaixo na figura 04.

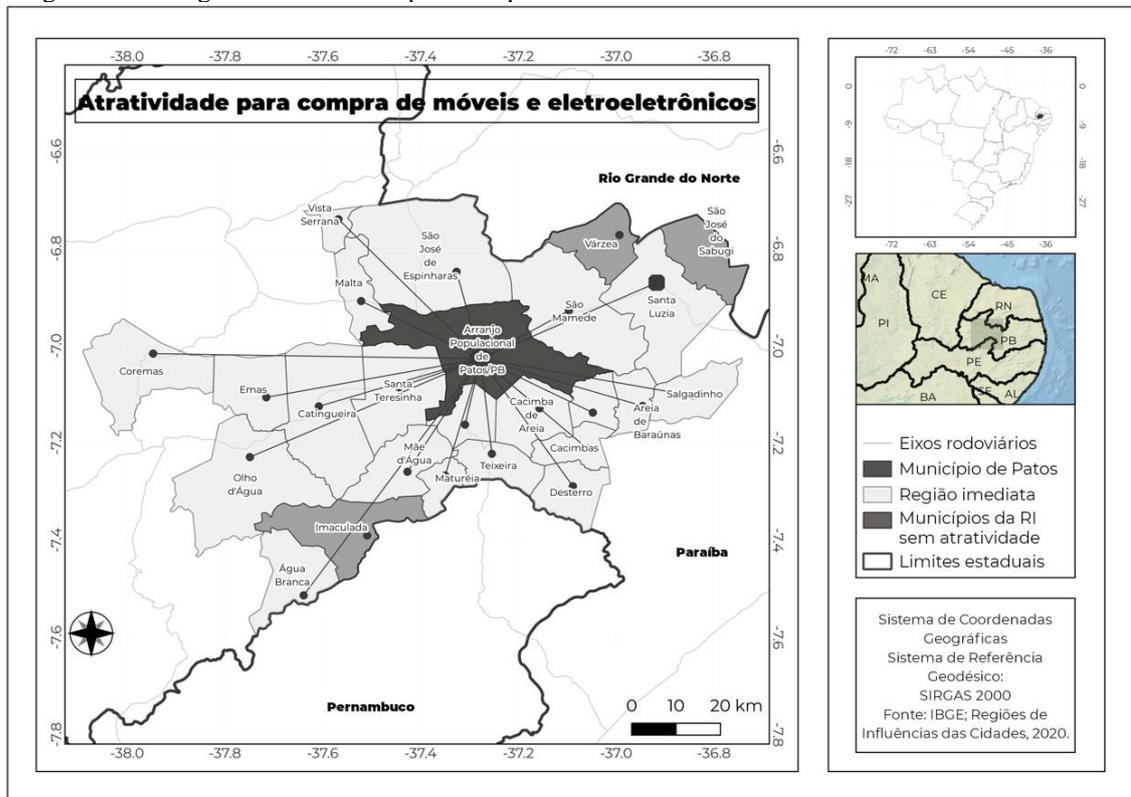
Em relação a variável Compra de móveis e eletrodomésticos, somente os municípios de São José do Sabugi, Várzea e Imaculada não apresentaram deslocamentos para Patos para o atendimento dessa demanda. A população dos demais municípios da região imediata, apresentaram deslocamentos diretos para Patos como pode ser visto abaixo na figura 05.

Figura 04: Cartograma da atividade para compra de vestuário e calçados da cidade de Patos - PB



Fonte: REGIC, 2020.

Figura 05: Cartograma da atividade para compra de móveis e eletrodomésticos da cidade de Patos - PB

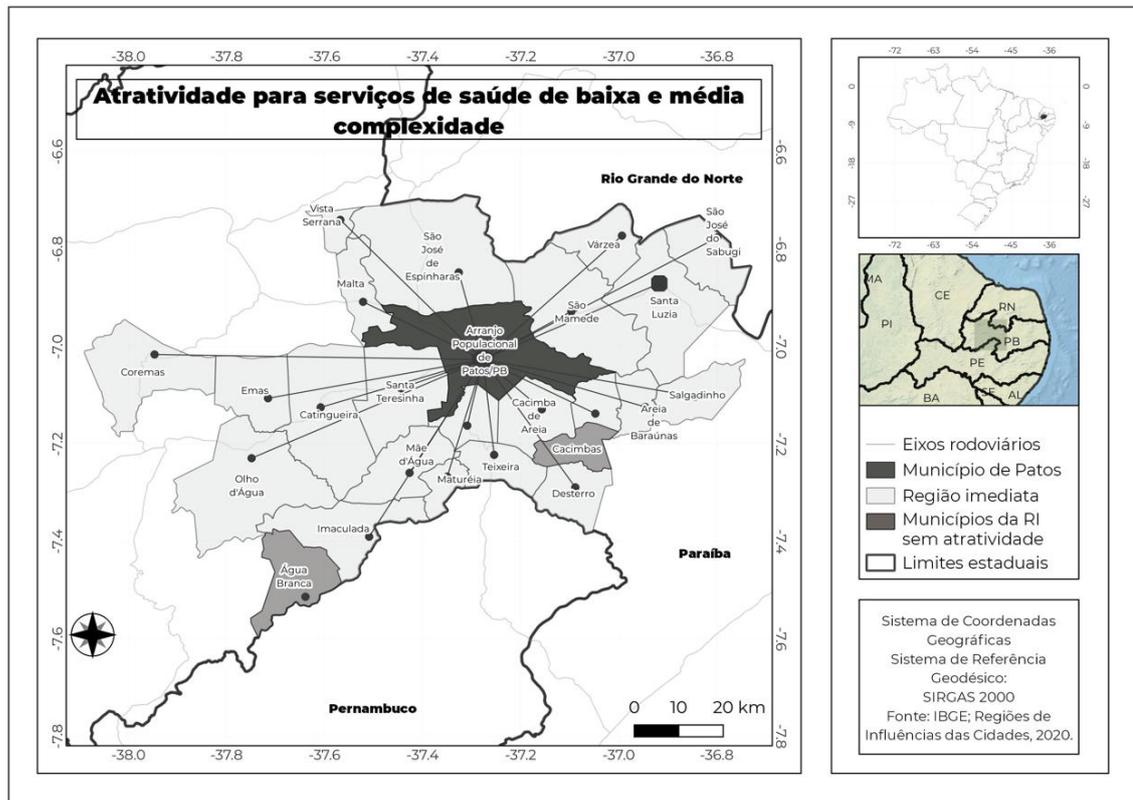


Fonte: REGIC, 2020.

### A Dimensão dos serviços saúde de baixa e média complexidade

O Indicador Serviços de saúde de baixa e média complexidade demonstrou que Patos é o principal destino para os municípios da sua região imediata, as exceções são os municípios de Água Branca e Cacimba, que não apresentam ligações para Patos para esses serviços, ver figura 06 abaixo.

Figura 06: Cartograma da atividade para serviços de saúde de baixa e média complexidade na cidade de Patos - PB

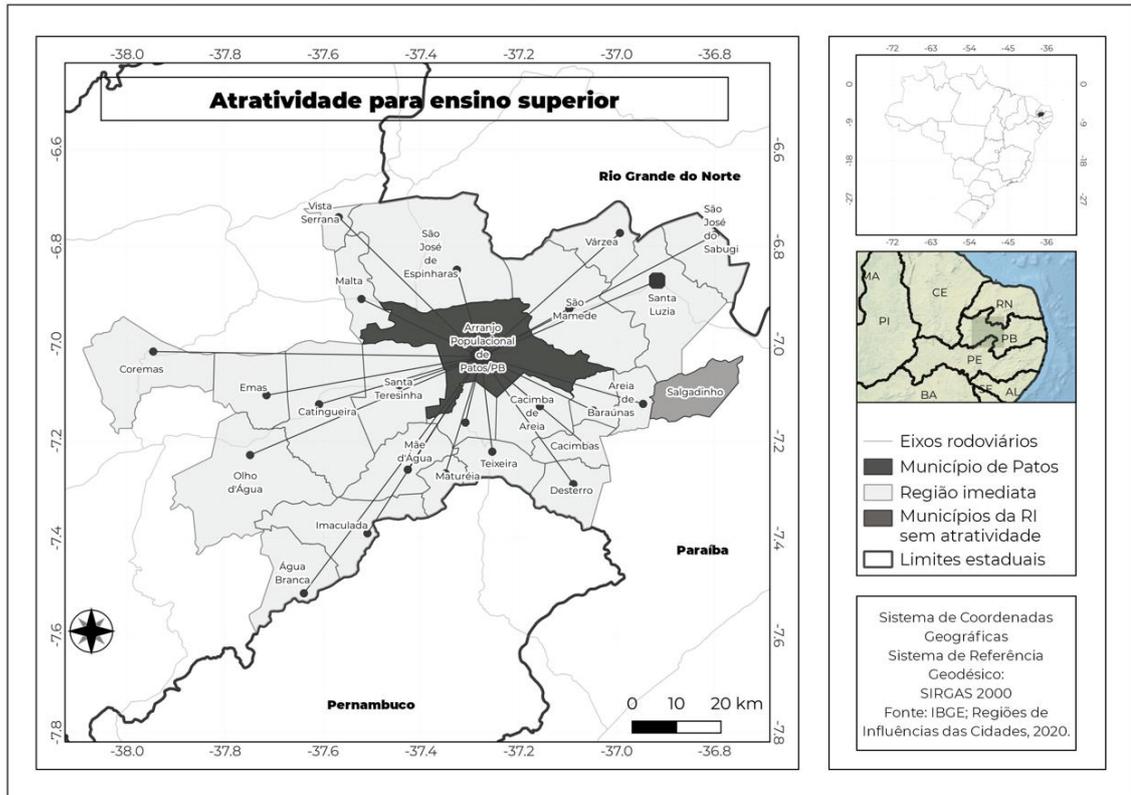


Fonte: REGIC, 2020.

### A dimensão dos serviços de ensino superior

O Indicador Busca por Serviço de ensino superior na região imediata de Patos, apresentam a cidade de Patos como destino para suprimento do serviço, exceto o município de Salgadinho que não detêm fluxos em direção ao município de Patos, como consta na figura 07.

Figura 07: Cartograma da atividade para ensino superior na cidade de Patos - PB

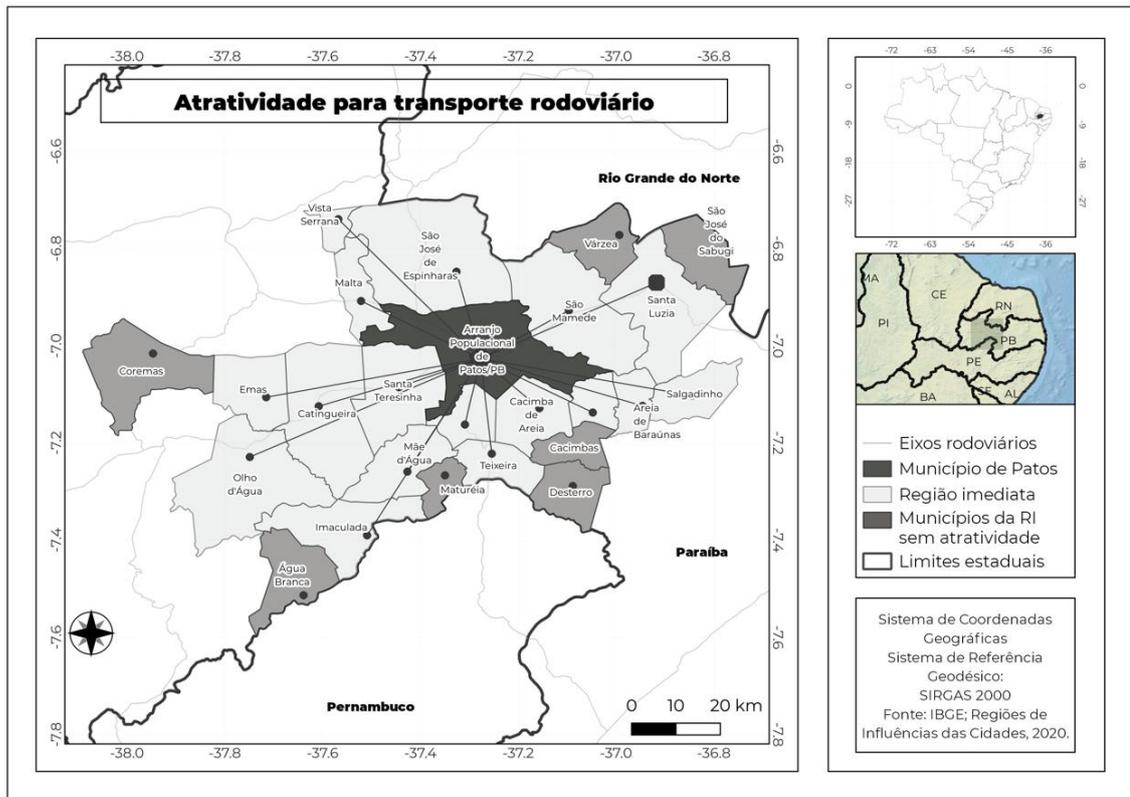


Fonte: REGIC, 2020.

### A dimensão de transporte público

No que concerne ao Indicador deslocamento por Transporte Público - na região imediata de Patos observou-se uma baixa intensidade de deslocamentos. Os municípios de Coremas, Água Branca, Maturéia, Desterrei, Cacimbas, Várzea e São José do Sabugi não apresentam fluxos para a cidade de Patos. Observa-se que a partir deste indicador uma significativa deficiência na provisão deste serviço, o que se reflete na ausência de deslocamentos dessa natureza para a maioria dos municípios. ver figura abaixo 08.

Figura 08: Cartograma da atividade para transporte rodoviário na cidade de Patos - PB



Fonte: REGIC, 2020.

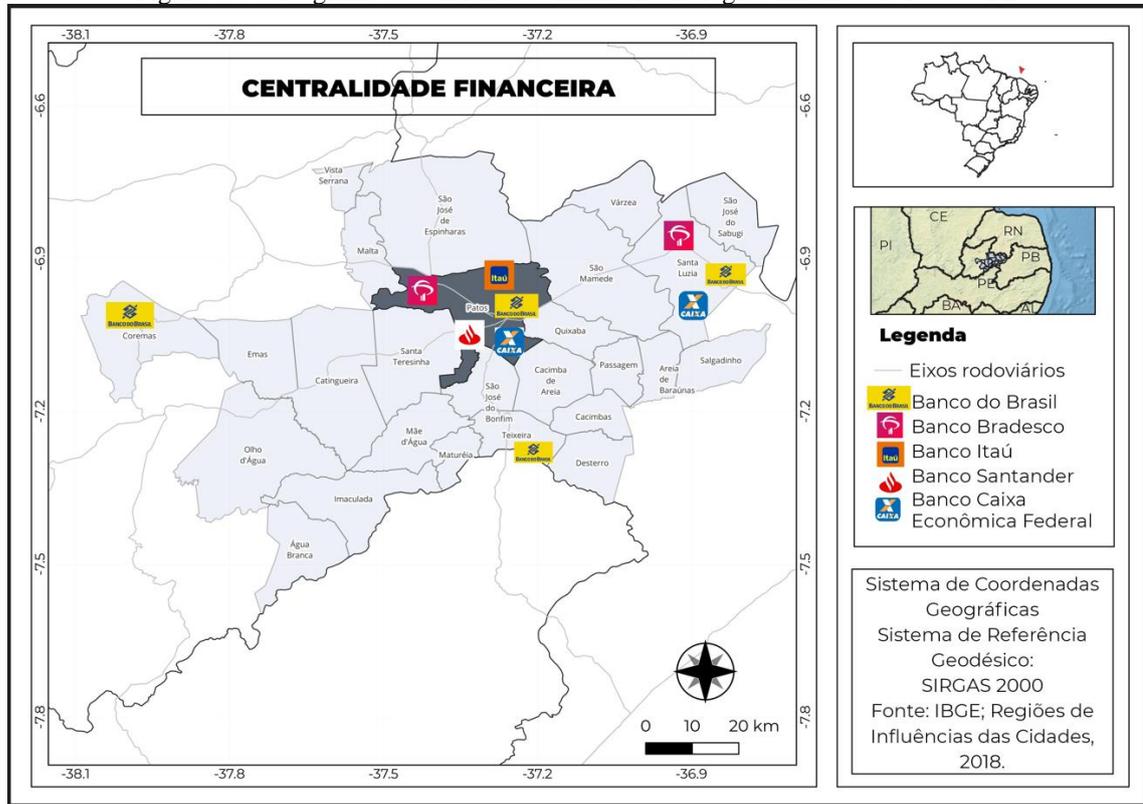
A ausência de transporte público é compensada pelo significativo número de transportes alternativos encontrados nas visitas realizadas no campo, como veremos no próximo capítulo, são veículos de municípios que compõem a região imediata de Patos, e também de municípios que integram outras regiões do estado da Paraíba, e até mesmo de municípios dos estados vizinhos, Pernambuco e Rio Grande do Norte.

#### A Dimensão das Centralidades Financeiras

Com relação a Dimensão centralidade financeira, que diz respeito aos municípios que possuem agências financeiras. A variável presença de bancos, permite observar a raridade deste serviço financeiro na Região Imediata de Patos (ver figura abaixo 09). O município de Coremas apresenta uma agência do Branco do Brasil, o município de Teixeira também apresenta uma agência do Banco do Brasil. Já o município de Santa Luzia possui agências do Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal e Banco Bradesco, o município de Patos apresenta agências dos cinco principais bancos Banco do Brasil, Banco Bradesco, Caixa Econômica Federal, Banco Santander e Banco Itaú. Ressalta-se que tal carência vem sendo compensada

por outros serviços virtuais como instituições financeiras, bancos digitais, entre outros. Uma vez que o acesso a serviços de internet está mais disponível a partir dos aparelhos celulares, mesmo nas regiões mais distantes dos grandes centros.

Figura 09: Cartograma da centralidade financeira na região imediata de Patos - PB



Fonte: REGIC, 2020.

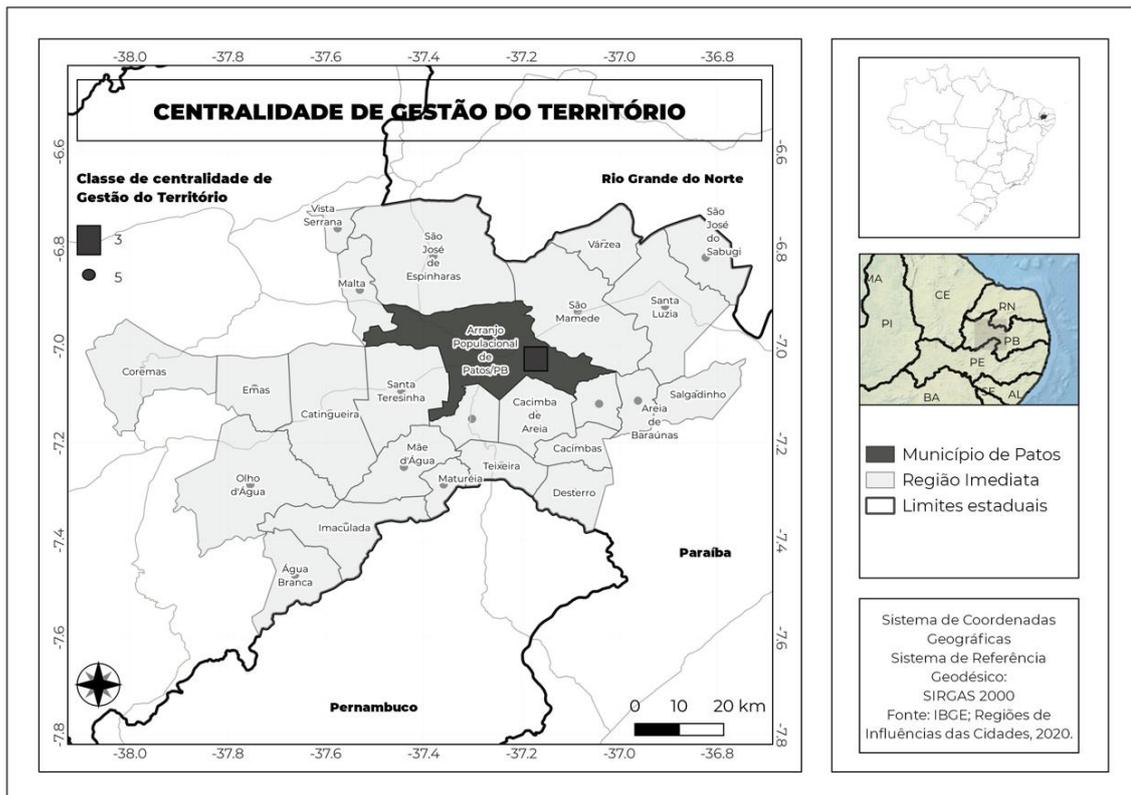
### A dimensão da Gestão pública

A dimensão da gestão pública territorial foi verificada por meio da distribuição das instituições públicas, que se materializam através da presença de unidades descentralizadas e da atribuição de jurisdições ou áreas de atendimento ao público. Cada órgão detém uma atribuição específica, que pode ser arrecadação de impostos, prestação de serviços públicos, coleta de dados, tomada de decisões, planejamento, aplicação de políticas públicas, entre outros (REGIC, 2020).

De acordo com a classificação realizada a partir da centralidade da gestão do território, inquiriu-se que existem 1896 centros que detêm a presença de ao menos uma unidade descentralizada dentre os órgãos analisadas, que estão classificados entre os níveis 1A a 9 (REGIC, 2020).

Patos ocupa um nível intermediário de centralidade no que concerne a gestão pública, o nível de centralidade é 5, em uma escala de 8 a 1, que se subdivide, ainda em 1A e 1B (REGIC, 2020). A figura 10 abaixo, apresenta os níveis de centralidade na gestão do território na região imediata de Patos. Os municípios que formam a região imediata de Patos detêm nível 3 de centralidade na gestão do território.

Figura 10: Cartograma da gestão do território na região imediata de Patos - PB



Fonte: REGIC, 2020.

Em síntese, a análise das diferentes centralidades exercidas pela cidade de Patos, fundamentada nos dados do REGIC 2018, proporcionou uma compreensão abrangente da sua influência na rede urbana circundante. Ao examinar diversas dimensões, como Comércio e Serviços, Ensino Superior, Saúde, Transporte, Centralidade Financeira e Gestão do Território, foi possível identificar os padrões de interação e dependência dos municípios vizinhos em relação a Patos. Observou-se que Patos desempenha um papel central em várias áreas, sendo o principal destino para uma variedade de serviços e atividades comerciais.

Contudo, também ficou evidente que algumas dimensões, como o transporte público, revelam deficiências significativas na provisão de serviços, exigindo uma consideração mais aprofundada para atender às necessidades da população local. Além disso, a análise da

centralidade na gestão pública destacou a posição intermediária de Patos nesse aspecto, fornecendo insights valiosos sobre a distribuição e alcance das instituições governamentais na região. Assim, essas conclusões fornecem uma base sólida para entender a dinâmica urbana em Patos e suas interações com os municípios vizinhos, contribuindo para o desenvolvimento de políticas e estratégias urbanas mais eficazes e inclusivas.

## **4 PATOS EM MOVIMENTO: OS PROCESSOS DE CONCENTRAÇÃO E CENTRALIZAÇÃO ESPACIAL**

Inúmeros foram os acontecimentos que no decorrer da história fortaleceram a centralidade que a cidade de Patos apresenta, dentre eles o caminho percorrido pelo gado, cultivo e produção do algodão, produção de calçados e bebidas, oferta de serviços de educação superior, de saúde, acesso a agências bancárias, também postos de órgãos federais. Esta parte traz no primeiro momento a situação geográfica, a importância do gado e da cultura do algodão. Seguidamente se discorre acerca da formação da centralidade de Patos, e por fim, as dinâmicas recentes percebidas.

### **4.1 A situação geográfica o gado e algodão**

A ocupação da região na qual a cidade de Patos está inserida, deu-se como em boa parte do interior do Nordeste, pela interiorização do gado, muito forte no século XVII. De acordo com Cavalcante (2008) a maior motivação para que o colonizador adentrasse ao sertão nordestino foi o gado. O mesmo, era levado pelos vaqueiros, que percorriam longos trajetos até chegar ao destino final. No decorrer do percurso nasciam povoados, diante dos fluxos e demandas que surgiam pelos viajantes. O gado saía da Bahia, passando pelo rio São Francisco no Pernambuco, dali deslocou-se por todo o interior nordestino, alcançando o Piauí e o Maranhão, saindo desses dois pontos expandiu-se por todo o sertão.

Iniciada no Estado do Piauí em direção a cidade de Olinda, estado do Pernambuco, passava pela região em que se constituiria o povoado de Patos, também outras vilas como Sousa, Pombal e Taperoá. Portanto, o estabelecimento naquela região e a consequente expansão da fronteira geográfica ocorreu entre os séculos XVII e XVIII.

Foi nesse processo de expansão que os membros da família "Oliveira Ledo", provenientes da Casa da Torre de Garcia D'Ávila, no recôncavo baiano, navegaram pelo Rio São Francisco até alcançarem o local onde atualmente está situado o município de Patos e lá, que estabeleceram suas primeiras fazendas de gado.

A ocupação da região se desenrolou ao longo de aproximadamente cinquenta anos, ocorrendo entre 1670 e 1720. Com a chegada dos colonizadores brancos, surgiram conflitos violentos com as tribos indígenas locais, incluindo os Pegas e os Panatis, pertencentes à extensa família dos Cariris.

O nome do povoado originou-se de uma lagoa localizada nas proximidades do Rio Espinharas, que hoje contorna a cidade. Essa lagoa era habitada por uma grande quantidade de gansos, marrecos e patos. À sua volta, gradualmente surgiram as primeiras construções (SOUSA, 2003).

Em 1772, foi construída a primeira igreja da cidade, a Igreja de Nossa Senhora da Conceição, localizada na Praça Edvaldo Mota, em um terreno doado por Paulo Mendes de Figueiredo e João Gomes de Melo (IBGE, 2023). A construção foi relevante, tendo em vista que, a constituição do povoado se deu ao redor, essa dinâmica está presente em muitas cidades nordestinas, que se constituíram em volta de uma capela, sob a invocação de um santo ou santa, que passava a padroeiro ou padroeira, a após a elevação do povoado a vila (CAVALCANTE, 2008).

Figura 12: Igreja Nossa Senhora da Conceição. Fonte: Sérgio Falcetti, 2016.



Em 1788, a partir de uma Provisão, foi criado o distrito de Patos, subordinado a Pombal. De acordo com Cavalcante (2008) a ampliação do número de fiéis foi a motivação para que a capela se tornasse Paróquia e conseqüentemente a criação da Freguesia de Nossa Senhora da Guia.

Desmembrado de Pombal em 1833, Patos foi elevada à categoria de vila, assim, se tornou emancipada politicamente, tendo em vista, que a legislação do Império, assegurava que uma comunidade quando elevada à categoria de vila, tinha o mesmo qualitativo de um

município, deste modo, Patos adquiriu autonomia e um Conselho Administrativo próprio (CAVALCANTE, 2008).

A expansão da vila, se beneficiava da posição geográfica, em que no decorrer do tempo se firmava “como epicentro dos caminhos de viajantes que cruzavam o território paraibano em todos os sentidos” de modo que as autoridades perceberam a necessidade de criação de um município, assim, em 1903 Patos se torna cidade (CAVALCANTE, 2008, p. 38).

O avanço permanente da pecuária, fez com que a atividade agrícola ficasse em segundo plano, tendo em vista, que as grandes fazendas e engenhos precisavam do gado para tração e corte, logo, tornava-se primordial para o fornecimento de alimentos e como força motriz (PEREIRA, 2019).

A atividade agropecuária era favorecida pela presença dos rios Espinharas, Piranha-Açu, convertidos em uma das principais vias de acesso ao sertão paraibano. Portanto, a facilidade na circulação e a disponibilidade de água, permitiram a instalação de grandes fazendas ao longo dos rios, o rio Espinharas destacava-se entre os principais, com muitas fazendas em suas margens.

Entre os fatores que permitiram essa expansão nas grandes propriedades estava o baixo nível de investimentos necessários para sua prática, bem como para reprodução do capital. Pois, os trabalhadores se ocupavam concomitantemente do trabalho com o gado e, com a lavoura o vaqueiro tinha como remuneração, um quarto da produção.

A cultura algodoeira era cultivada associada a culturas de subsistência, não provocando uma retração da agricultura alimentar, sendo dessa maneira, praticada tanto por agricultores que tinham como base a produção para subsistência, quanto por grandes proprietários de terras. Os resíduos do algodão eram usados como complemento na alimentação bovina na época mais seca do ano, logo, tornou-se uma atividade que agregava à pecuária (PEREIRA, 2019).

O panorama descrito acima foi sendo alterado, apesar da grande contribuição que teve o ciclo do gado. A cidade de Patos consolidou-se como polo econômico e comercial algodoeiro na década de 1940. A ferrovia foi fundamental para o progresso social e industrial, atraindo duas grandes organizações estrangeiras do setor algodoeiro, a Anderson Clayton & Cia Ltda (Estados Unidos) e a SANBRA (Argentina), que se estabeleceram na cidade, com impulso de recebimento de condições especiais fornecidas pelo Governo Estadual de Argemiro Figueiredo (1935-1940).

Devido à sua importância no cenário comercial, em 19 de abril de 1944, deu-se a inauguração da construção da Estação Ferroviária do município. Tal empreendimento resultou da expansão do ramal Paraíba, sob a gestão da Rede de Viação Cearense (CVR), originária do estado do Ceará, além de ser incluído no programa da Inspetoria Federal de Obras contra as secas, durante o governo de Getúlio Vargas (TARGINO, 2001).

A cerimônia de inauguração do trecho ferroviário foi marcada por solenidade. Embora a primeira viagem de trem entre Pombal e Patos tenha ocorrido em 26 de janeiro de 1944, aquele dia simbolizava a inauguração oficial da obra. Na sala principal da estação ferroviária, o engenheiro diretor da Rede Viação Cearense deu início à sessão e convidou o Dr. Janduhy Carneiro, diretor do Departamento de Saúde, para assumir a presidência, representando o interventor Ruy Carneiro (SILVA, 2010).

Conforme mencionado pelo autor citado, no momento da inauguração da ferrovia, Patos já desfrutava de prosperidade, destacando-se como um centro cultural e comercial no sertão e sendo o principal ponto de conexão com Campina Grande, por meio da estrada central que permitia o tráfego de caminhões. Além disso, a cidade já abrigava a ACIAP (Associação Comercial Industrial e Agrícola de Patos), estabelecida em uma reunião realizada em novembro de 1943, no edifício da Ação Católica, ao lado da Igreja Matriz (...). O comércio local detinha destaque, até mesmo possuía uma feira semanal.

Os locais para a realização das feiras foram principalmente influenciados pelo comércio de gado que se expandia pelo interior nordestino naquela época. Esse comércio foi viabilizado pela atividade criatória, que desempenhou um papel fundamental na ocupação do interior nordestino já no século XVII. A presença de numerosos núcleos ao longo dos caminhos feitos pelo gado contribuiu significativamente para a formação das praças de mercado e das feiras livres, como as conhecemos hoje (DANTAS, 2008).

Mesmo durante a pandemia de COVID-19, o município continuou a realizar suas duas feiras semanais. Uma delas ocorre às segundas-feiras e é composta por produtores de outros municípios que se deslocam até Patos para vender seus produtos. A outra feira acontece às sextas-feiras e é formada por produtores locais do próprio município. A Figura 13 ilustra uma das ruas onde ocorre a feira às sextas-feiras.

Figura 13: Feira livre da sexta-feira no centro da cidade de Patos (período da Pandemia COVID-19)



Fonte: Autora, 2021.

O município de Patos, situado a 310 km de João Pessoa, integra o núcleo comercial da região sertaneja devido à sua proximidade e interações comerciais com os estados do Rio Grande do Norte, Pernambuco e Ceará. Essa posição estratégica contribuiu significativamente para que se tornasse o terceiro polo urbano mais importante da Paraíba, exercendo um papel crucial na economia estadual. A inclusão no programa da Inspeção Federal de Obras contra as secas, durante o governo de Getúlio Vargas, reforça ainda mais a relevância de Patos no cenário comercial da época (idem).

A expansão da linha férrea representou um avanço socioeconômico inegável para a Paraíba, reduzindo distâncias regionais, facilitando o intercâmbio entre centros comerciais locais e interestaduais, e estabelecendo uma rede robusta de comércio com os estados vizinhos, e mais tarde, com todo o país (EDMUNDSON, 2016).

No entanto, apesar de o transporte ferroviário ter perdido prioridade para os governos na década de 1950, com o crescimento do transporte rodoviário, isso resultou em um certo abandono da malha ferroviária do país. A conexão ferroviária com Campina Grande ainda era um grande desejo da população de Patos e região. Em 10 de outubro de 1955, foi realizado o assentamento do primeiro trilho na direção de Campina Grande, marcando o início da ligação ferroviária entre Patos e Campina Grande. O evento contou com a presença do Coronel Rodrigo Otávio, Comandante do Grupamento de Engenharia do Nordeste, e do Coronel Onofre de Brito, Comandante do Batalhão Ferroviário sediado em Campina Grande, além do Prefeito Darcílio Wanderley e outras autoridades. Porém, somente em 08 de fevereiro de 1958 ocorreu a viagem inaugural entre as duas cidades paraibanas. (FENANDES, 2003).

A partir da segunda metade do século XX, houve um foco na construção de novas rodovias, enquanto o setor ferroviário entrou em crise, com o fechamento de várias linhas, ficando aquelas conectadas aos portos marítimos. A rodovia BR 230 consolidou ainda mais a posição da cidade como um importante centro de distribuição de mercadorias e serviços para toda a região do sertão paraibano, bem como para os estados vizinhos, como Rio Grande do Norte e Pernambuco.

Nas décadas finais do século, essa crise se aprofundou, resultando na remoção de linhas e na demolição de estruturas remanescentes dos antigos conjuntos ferroviários. Isso levou ao desaparecimento dos conjuntos ferroviários em muitos municípios brasileiros, ignorando sua importância para a memória das cidades e seu valor como patrimônio cultural (CAMPOS, 2023).

As ferrovias no Brasil marcaram um capítulo significativo na história do país, revolucionando não apenas a comunicação e a locomoção, mas também a comercialização, a socialização e uma série de outros benefícios que vão além do tangível. Elas se tornaram parte da memória coletiva, deixando um legado intangível que contribui para a identidade nacional. Diante dessa importância, surgiram discussões sobre a necessidade de proteger a memória desse patrimônio, reconhecendo sua relevância cultural e histórica (EDMUNDSON, 2016).

Neste cenário, é evidente uma falta de interesse tanto público quanto governamental em investimentos e manutenção adequada para preservar as estações ferroviárias em certas regiões do Brasil, resultando na desativação de diversas linhas férreas. Um exemplo é a linha que servia a cidade de Patos, cuja estação ferroviária teve suas atividades encerradas em 2011 (LUCENA, 2015).

Ainda em 2011, no dia 18 de abril a Estação Ferroviária de Patos recebeu o tombamento pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), em consonância com o artigo 9º da Lei n.º 11.483/2007, com o objetivo de proteger a Memória Ferroviária.

Desde 2011, após sua desativação, a estação permanece em estado de abandono, praticamente em ruínas, com o desabamento de sua cobertura em 2017. A área ao redor tem sido impactada negativamente pela construção de novos edifícios, que não apenas alteraram as relações espaciais e visuais em torno do prédio tombado, mas também carecem de qualidade arquitetônica. Um exemplo ilustrativo é a construção do Patos Shopping, erguido sobre as estruturas remanescentes da indústria Algodoeira Samba. (CAMPOS, 2023).

O panorama histórico descrito acima revela a evolução e as transformações significativas que ocorreram em Patos, Paraíba, ao longo do século XX, especialmente no contexto da sua relação com o transporte ferroviário e o desenvolvimento econômico regional.

A cidade de Patos experimentou um rápido crescimento econômico e comercial durante a década de 1940, consolidando-se como um polo algodoeiro de destaque. Esse período de prosperidade foi impulsionado pela chegada da ferrovia, que não apenas facilitou o transporte de mercadorias, mas também atraiu investimentos estrangeiros no setor do algodão. A inauguração da Estação Ferroviária em 1944 significou um marco crucial nesse processo, simbolizando o progresso social e industrial da região.

No entanto, ao longo das décadas seguintes, o declínio gradual do transporte ferroviário em favor das rodovias começou a ser sentido, levando à desativação de várias linhas férreas e à negligência. Poucos esforços foram feitos para restaurar e preservar esse importante símbolo da memória ferroviária de Patos. O resultado é uma estação em ruínas, cercada por edifícios que não refletem a identidade histórica e cultural da região.

Essa situação evidencia a falta de valorização e investimento na preservação do patrimônio ferroviário do Brasil, destacando a necessidade urgente de políticas e ações destinadas a proteger e revitalizar esses importantes vestígios do passado. A história de Patos é um lembrete eloquente da importância de preservar nossa herança cultural e histórica para as gerações futuras, garantindo que as ferrovias e suas estações continuem a contar a história do desenvolvimento e progresso do país.

#### 4.2 A constituição da centralidade

A cidade de Patos é favorecida por uma rede viária que permite acesso a distintos lugares. Torna-se um centro intermediário, para muitas cidades em diferentes contextos urbanos. A cidade é destaque na oferta de bens de consumo não duráveis, apresenta considerável relevância no contexto regional.

Desde sua formação e durante o processo de ocupação do interior nordestino, as cidades da região têm como características sua hospitalidade. Patos detinha o papel de “ser o epicentro da vida sertaneja, ultrapassando os limites da Paraíba, e se estendendo às cidades dos estados de Pernambuco e Rio Grande do Norte, como destaque na prestação de serviços” (CAVALCANTE, 2008, p. 17).

As cidades de Campina Grande e João Pessoa passaram por muitas transformações urbanas no século XX. Todavia, no quadro geral, algumas cidades permaneceram como centro de referência local, regional. As cidades de Cajazeiras, Sousa e Patos ganharam maior destaque nas primeiras décadas do século XXI, devido à prestação de serviços.

É notável que a cidade de Patos ganha importância depois da primeira metade do século XX, tendo em vista que era passagem obrigatória em direção ao sertão, no percurso com o gado. Contudo, na atualidade, continua apresentando considerável significância para a fluidez urbana da região, pois, tem muitas vias de circulação que cruzam a cidade, inclusive a BR-230 que conecta o sertão do Estado a João Pessoa.

Logo após o golpe militar de 1964, o governo militar tinha planos econômicos, que almejava, superar os problemas de tecnologia no setor industrial do país, em vista disso, foram realizados planejamentos para o desenvolvimento da ciência e tecnologia (SILVA, 2014). Os planos para o desenvolvimento da Ciência e Tecnologia (C&T) foram criados com o objetivo de aumentar a participação nacional e global do país. Nesses planos, a formação de técnicos e pesquisadores foi reconhecida como essencial para alcançar esse objetivo.

Nesse cenário, a universidade assumia um papel crucial ao produzir profissionais e tecnologias necessárias para atender à demanda do país. Dentro dessa configuração, o ensino superior em Patos, PB, foi impulsionado por José Gomes Alves, que fundou a primeira instituição de ensino superior na cidade, a Fundação Francisco Mascarenhas, em 1º de maio de 1964. Além disso, a Faculdade de Economia foi autorizada pelo decreto federal nº 66.908 de 23 de julho de 1970, alinhada à Resolução 51/69 do Conselho Estadual de Educação. Posteriormente, os cursos de Agronomia e Medicina Veterinária foram estabelecidos conforme a Resolução 22/71 do Conselho Estadual de Educação. Assim, a cidade iniciou sua história na educação superior (SILVA, 2011).

A Fundação Francisco Mascarenhas surgiu em um contexto brasileiro caracterizado por significativas transformações políticas durante o Governo Militar. Nesse período, a educação brasileira passou a ser alvo de políticas públicas sob o gerenciamento dos militares, que buscavam promover a criação de novas instituições de ensino superior.

Para alcançar esse objetivo, foram estabelecidos convênios com a Agency for International Development (AID), uma agência americana que forneceu assistência técnica e cooperação financeira para reorganizar o sistema educacional brasileiro. Esse período ficou conhecido como "Acordos MEC-USAID", com o intuito de adaptar o ensino brasileiro ao

modelo de desenvolvimento econômico adotado no país a partir do Golpe Militar de 1964.

Nesse contexto, a Fundação Francisco Mascarenhas foi criada com uma responsabilidade social focada na formação de mão de obra qualificada para a cidade de Patos, PB, e regiões próximas, atendendo às preocupações do Ministério da Educação e de seu fundador, José Gomes Alves, com o objetivo de preparar profissionais para o mercado de trabalho e evitar o aumento do desemprego não qualificado no país.

Como resultado, a instituição conquistou reconhecimento na cidade e expandiu suas atividades com a criação da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, instituída pelo decreto federal nº 66.558 de 12 de maio de 1970.

Nessa conjuntura, a universidade desempenhava uma função fundamental na formação de profissionais capacitados para atender à demanda por tecnologia da indústria nacional. Em 1973, a cidade de Patos viu a instalação de um campus da Universidade Federal da Paraíba (UFPB). Em 2002, com o desmembramento da Universidade Federal de Campina Grande (UFCG), Patos ganhou outro campus, oferecendo cursos de graduação em Ciências Biológicas, Medicina Veterinária, Odontologia e Engenharia Florestal. Além disso, disponibiliza cursos de pós-graduação em Ciências Florestais, Ciência e Saúde Animal, Ciência Animal, Ecologia e Educação Ambiental.

A cidade de Patos conta com o campus da Universidade Federal de Campina Grande (UFCG), também com o campus da Universidade Estadual da Paraíba (UEPB), um campus do Instituto Federal da Paraíba (IFPB), que oferta ensino médio com cursos técnicos de Edificações, Eletrotécnica, Informática, Manutenção e Suporte em Informática, Segurança do Trabalho. Assim como, cursos técnicos subsequentes do ensino médio de Edificações, Eletrotécnica, Manutenção e Suporte em Informática. Além de dois cursos de graduação.

Também detêm o Centro Universitário de Patos (UNIFIP, antiga FIP). Ainda é possível encontrar na cidade polos de apoio presencial de muitas instituições privadas de ensino superior na modalidade de Educação a Distância (EAD), como as faculdades Unicesumar, Unopar, Uniube, Faculdade Uninter, Faculdade Estácio, Universidade Paulista (UNIP), Unifacs (ver quadro 01 das instituições de ensino superior presentes em Patos e os cursos ofertados).

Quadro 01: Instituições de ensino superior presencial na cidade de Patos, e os cursos ofertados

Instituição	Cursos
UFCG	Ciências Biológicas, Engenharia Florestal, Medicina Veterinária, Odontologia.
UEPB	Administração, Matemática, Ciências da Computação e Física.
IFPB	Engenharia Civil, Segurança do Trabalho.
UNIFIP	Psicologia, Direito, Enfermagem, Odontologia, Fisioterapia, Educação Física, Biomedicina, Nutrição, Pedagogia, Sistemas de Informação, Letras/Inglês, Jornalismo, História, Geografia e Ciência Econômica.

Fonte: Sítio eletrônico: UFCG, UEPB, IFPB, UNIFIP, 2022.

Ao longo do tempo, a cidade continuou a receber mais instituições públicas de ensino superior, consolidando-se como uma referência no fornecimento desse serviço para várias cidades da Paraíba, bem como para os estados vizinhos de Pernambuco e Rio Grande do Norte. Além disso, a cidade oferece uma ampla variedade de serviços em outras áreas, sendo reconhecida como uma das principais economias do estado, com destaque para os setores de calçados, óleos vegetais e beneficiamento de cereais.

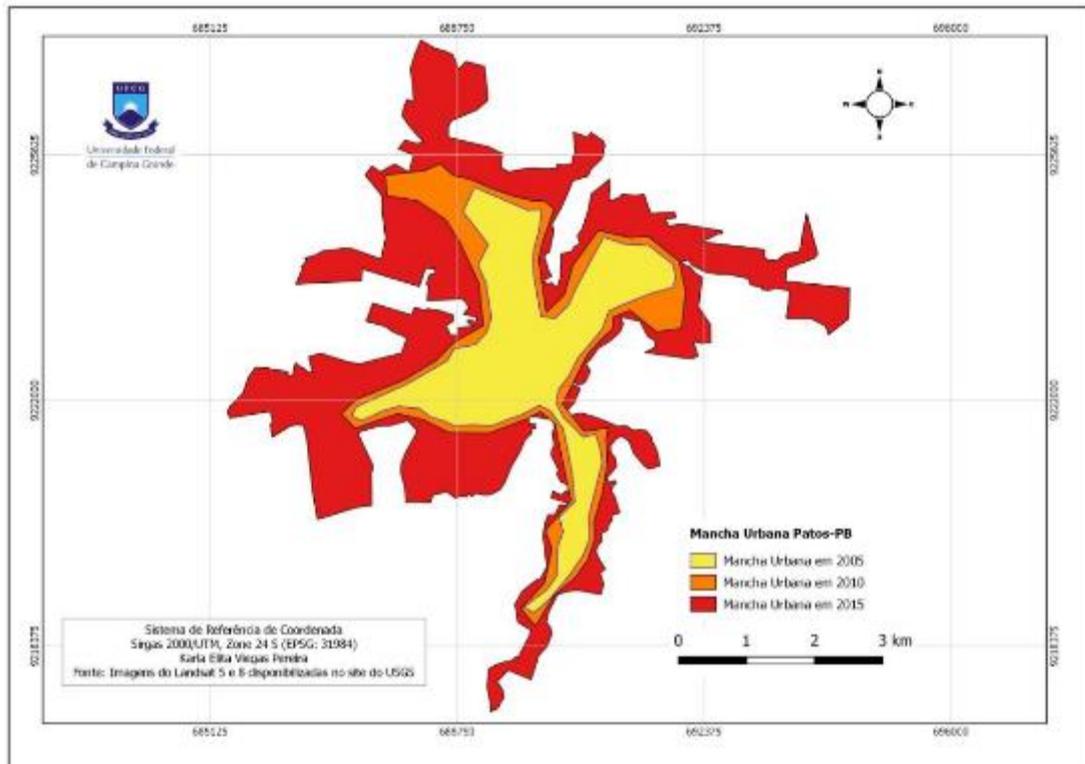
No setor primário, a cidade se destaca pela forte presença na criação de bovinos e caprinos, bem como na produção de milho, feijão e algodão, especialmente em anos com boas chuvas.

No que diz respeito à expansão da malha urbana de Patos, é importante destacar que o crescimento da cidade ocorreu predominantemente de forma horizontal. Somente a partir da primeira década dos anos 2000 foi possível observar a presença de um maior número de edifícios com vários pavimentos, concentrados nas áreas centrais da cidade (LUCENA, 2014).

De acordo com Pereira (2019), a expansão urbana da cidade de Patos deu-se mais expressivamente entre os anos 2010 e 2015, esse aumento pode ser visto no crescimento em direção as bordas da cidade. A autora supracitada afirma que o aumento da área urbana equivale a 52,15%, já o aumento da mancha urbana está na proporção de 146,45%.

É possível observar por meio da figura 14, o crescimento da mancha urbana de Patos entre os anos de 2005, 2010 e 2015. É notório que a expansão dos limites da cidade, processa-se de maneira dispersa, ocupando lugares mais distantes do centro da cidade, de maneira fragmentada, deixando algumas partes mais próximas do centro desocupadas, enquanto áreas mais distantes passam por um forte processo de ocupação.

Figura 14: Mapa da mancha urbana da cidade de Patos-PB dos anos de 2005, 2010 e 2015



Mancha Urbana da cidade de Patos-PB dos anos de 2005, 2010 e 2015. Fonte: Pereira (2019)

O crescimento da mancha de Patos, deve-se ao aumento da população do município, uma das explicações para tal fato é o êxodo rural. Com forte ligação a mecanização das atividades agrícolas, concentração de terras, e as tentativas de melhores condições de vida nos centros urbanos. Como mostrado na figura 14, Patos apresenta muitas habitações distantes do centro comercial, em áreas em que há uma escassez de serviços, dentre eles de transporte público. Fazendo-se necessário que a população utilize veículos particulares, bem como serviços de mototáxi, táxi, já que a cidade não possui transporte público.

Compreendemos que o espaço urbano de Patos se configura em um momento em que passa a exercer um papel de concentração de capital, serviços e população, como resultado. Vale ressaltar que, uma vez que Patos foi elevada à categoria de cidade apenas no século XX, especificamente no ano de 1903, ela entrou efetivamente no cenário de produção industrial de grandes empresas somente com os investimentos no cultivo do algodão para exportação (CAVALCANTE, 2008).

No entanto, para Limonad (2011) esse deslocamento para fora das cidades estaria ligado a uma busca de distintos grupos sociais, de diversos segmentos de trabalhadores em seguir as novas localizações industriais e o surgimento de centros de comércio e serviços

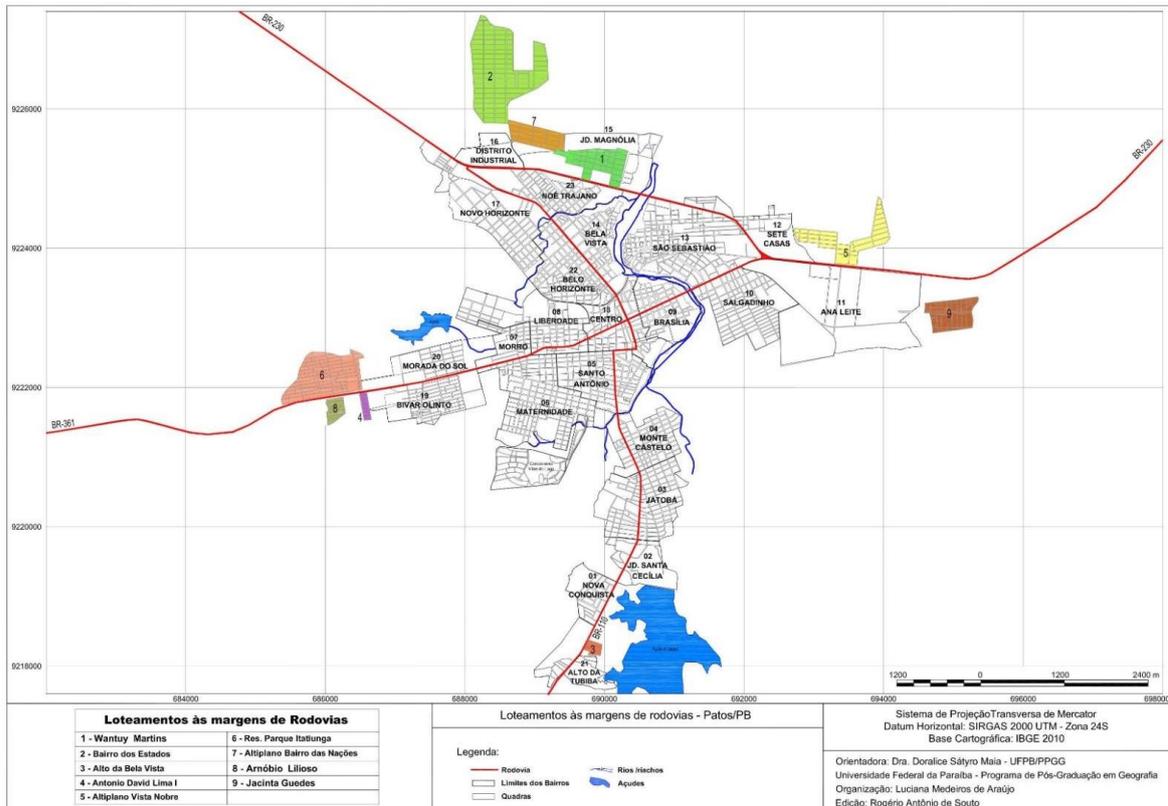
nessas áreas. Também afirma que, essa dinâmica se apresenta, como estratégia de diferentes classes sociais na procura por moradias, com preços mais acessíveis em áreas mais distantes da área central.

Corroborando com Lucena (2014) acerca da cidade de Patos, no que diz respeito a tendência de planejamento urbano em resposta às políticas de desenvolvimento regional da segunda metade do século XX, houve pouco progresso na produção habitacional e na implementação de uma política urbana eficaz. Essas condições resultaram em uma rápida e desordenada expansão do espaço urbano de Patos, especialmente no que diz respeito ao uso residencial. No entanto, ao mesmo tempo, a área central manteve-se bastante densa em termos de oferta de serviços e oportunidades de trabalho.

A expansão da cidade aumenta a demanda por novas moradias, infraestrutura e serviços. Com a implementação do Programa Minha Casa, Minha Vida (MCMV) do governo federal, foram construídos três conjuntos habitacionais: Residencial Vista da Serra, Residencial Vista da Serra II e Residencial Itatiunga (SANTOS e MAIA, 2016).

De acordo com Araújo (2017) em Patos, destacam-se os loteamentos Wantuy Martins, Bairro dos Estados, Altiplano Bairro das Nações, Altiplano Vista Nobre e Jacinta Guedes. Além disso, na região, a BR-361, que dá acesso à cidade de Piancó, é um importante eixo de expansão urbana, com a construção de loteamentos como Parque Itatiunga, Residencial Itatiunga (MCMV), Arnóbio Lilioso, Antônio David Lima I e II, e Rildete Leite. Por fim, na saída para a cidade de Teixeira, via BR-110, está localizado o Loteamento Alto da Bela Vista (ver figura 15).

Figura 15: Loteamentos residenciais implantados às margens de rodovias, Patos-PB



Loteamentos residenciais implantados às margens de rodovias, Patos-PB Fonte: Araújo, 2017.

Percebe-se que a mancha urbana de Patos se enquadra no modelo urbano disperso, no entanto, fica como apontamento para estudos futuros, a verificação se há uma dispersão concentrada ou fragmentada. A partir da realidade espacial, pode-se considerar que o custo de deslocamento da população que reside mais distante do centro é alto. Pois é no centro da cidade onde se encontra a maior oferta de serviços, bens e empregos. Lugar onde se localiza os principais comércios da cidade, se comparado a outras cidades que possuem uma mancha urbana compacta.

De acordo com Limonad (2011), aquela cidade compacta de tempos progressos continha uma estrutura mais simples, com áreas claramente definidas, bem diferente da estrutura que agora se apresenta, com uma grande diversificação e consequente complexificação do tecido urbano que se estende para além dos limites da cidade. Assim, podemos perceber as atuais formas espaciais encontradas na estrutura urbana da cidade de Patos.

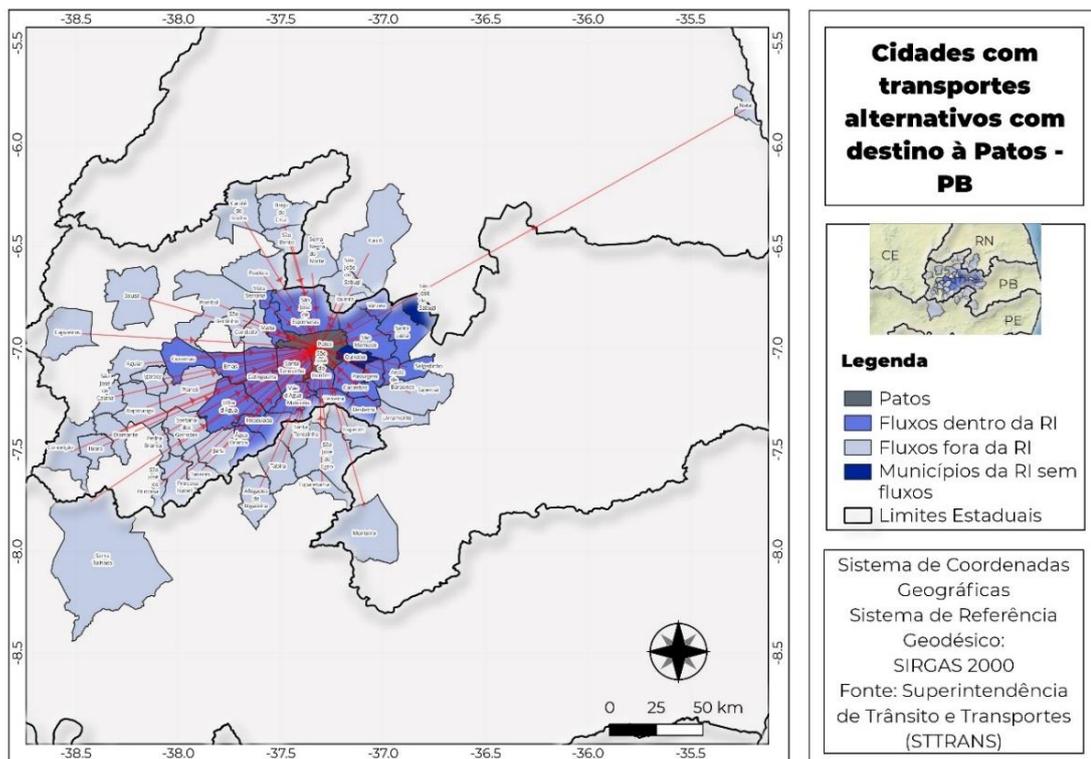
De acordo com o IBGE (2016) a frota automobilística na cidade de Patos, nos anos de 2014 a 2016 apresentou um crescimento de 12.809 para 13.925, equivalendo a um

aumento de 36,7% da frota ao longo dos três anos. Já a quantidade de motocicletas em 2014 era 17.614, já em 2016, totalizava 19.258, um incremento correspondente a 9,3% da frota de motocicletas em três anos. A ausência de transporte público tem impulsionado os cidadãos de Patos–PB a buscarem alternativas para os deslocamentos. Em visita à cidade, é possível encontrar facilmente frotas de táxis e mototáxis em muitos pontos da cidade.

O levantamento realizado permitiu observar os municípios que possuem registros na instituição para a realização dos deslocamentos diários. A partir das informações levantadas com os documentos, produziu-se um mapa, que pode ser visualizado na figura 16, os municípios regularizados para a realização dos deslocamentos são muitos, inclusive dos estados vizinhos Pernambuco e Rio Grande do Norte, deste estado até mesmo a capital Natal apresenta deslocamento para Patos, encontram-se a 333 km distância.

Contudo, também se verifica que dois dos municípios que compõem a região imediata de Patos não apresentam registros na STTRANNS, para deslocamentos diários, são eles Quixabá e São José do Sabugi. Assim, é compreensível que haja disparidade, pois o arranjo populacional de Patos é composto por Patos e Quixabá, em virtude da forte integração desses dois municípios.

Figura 16: Cartograma das Cidades com transportes alternativos com destino à Patos – PB



Fonte: STTRANNS, 2022.

Considerando as funções desempenhadas pela cidade de Patos e a variedade de opções no comércio, não podemos deixar de citar os shoppings, o município tem um total de dois, os mesmos são atrativos tanto para a população local quanto para a população das cidades vizinhas, que se deslocam até Patos para assistirem a filmes no cinema, participarem de lançamentos de livros, entre outras atividades, isso acontece muito pelo fato destes serem os únicos empreendimentos desse tipo na região.

O Guedes Shopping foi inaugurado em 21 de dezembro de 2004, por iniciativa do empresário Luiz Guedes Sobrinho. Oferece mais de 40 lojas, serviços variados, uma ampla Praça de Alimentação, uma agência modelo da Caixa Econômica Federal, espaço de lazer para crianças, três salas modernas de cinema, boliche, além de várias outras opções em seus mais de 3.000 metros quadrados.

Já o Patos Shopping foi inaugurado em 26 de abril de 2019, com uma área construída de 40,8 mil metros quadrados, distribuídos em dois pisos, compreendendo 147 lojas, das quais seis são âncoras e quatro são megalojas. A Praça de Alimentação é composta por 12 estabelecimentos, além de uma área de games, clube da criança, academia, centro médico e faculdade. Conta ainda com quatro salas de cinema equipadas com tecnologia de reprodução em alta definição. O estacionamento oferece vagas para mais de mil veículos, sendo por sua vez, considerado um estabelecimento de grande porte.

Seguidamente vê-se imagens dos dois shoppings de Patos (figura 17 e 18), empreendimentos que certamente promovem mais destaque e são atrativos para Patos perante a região, com aumento de fluxos em virtude destes estabelecimentos.

Figura 17: Guedes shopping, localizado no bairro centro, Patos - PB



Fonte: Institucional Guedes shopping, 2024.

Figura 18: Patos Shopping, localizado no bairro Belo Horizonte, Patos, PB.



Fonte: Patos Shopping (2018).

No âmbito comercial, um dos atrativos distintivos da cidade de Patos é o comércio religioso, que se destaca na região. Há uma grande afluência de fiéis e devotos que visitam a cidade para conhecer a Cruz da Menina (parada obrigatória), a Catedral de Nossa Senhora da Guia e a Igreja de Nossa Senhora da Conceição. Esses pontos turísticos exercem um impacto significativo no dinamismo do comércio local.

Atualmente, entre os brasileiros, observa-se que o turismo religioso é um dos segmentos responsáveis pelo maior número de deslocamentos. O turismo religioso difere de todos os outros segmentos de mercado do turismo, tendo como motivação fundamental a fé (SIRINO, 2012).

Essa devoção religiosa, que delimita culturalmente a cidade de Patos, por ser dotada de um marcante significado e um sentido impregnado de conotação simbólica, mítica e de função coletiva, que enriquece e aprimora o cotidiano dos habitantes de Patos e dos devotos de Francisca, pois, de alguma maneira, possui significado específico relacionado à história da cidade e ao passado, mais ou menos recente, podendo ser representado como Patrimônio Cultural. Esse patrimônio desperta o interesse tanto do setor privado quanto do público (idem). Desse modo, podemos compreender que muitos dos deslocamentos realizados até Patos tenha como motivação a religiosidade.

Outro ponto de destaque são as festas juninas, que por sua vez, tornaram-se importantes para o comércio devido à magnitude. Os comerciantes aguardam com expectativa o crescimento das vendas, já que é uma festividade que movimenta todos os setores do comércio, desde o de vestuário, alimentação, bebidas até o hoteleiro. Durante esse período, o impacto é muito positivo, com os comerciantes e empresários locais observando um aumento considerável nas vendas de roupas e calçados, com percentuais de vendas que superam o período natalino (PORTAL TV SOL, 2024).

Os lojistas começam a se preparar para o período junino com antecedência. Os setores de serviços de hotelaria e alimentação também experimentam um aumento significativo na demanda, exigindo a contratação temporária de mais trabalhadores para atender às necessidades. Com o aumento do fluxo de pessoas na cidade de Patos durante o período de São João, há conseqüentemente mais dinheiro circulando, o que, por sua vez, gera mais renda e empregos para os moradores locais (PORTAL TV SOL, 2024).

A cidade de Patos é referência para municípios da região imediata no atendimento de saúde de baixa e média complexidade, em que o Hospital Regional de Patos é um importante, senão o principal nos atendimentos públicos.

Diante dessa grande procura existente na cidade, alguns empreendimentos acabam se tornando pontos atrativos, como é o caso de uma filial de uma rede de supermercados em atacado, desde sua implementação houve um aumento no número de pessoas que se deslocam diariamente para fazerem compras, movimentando ainda mais a cidade(ver figura 19 e 20).

Figura 19: Hospital Regional de Patos



Fonte: TV Cabo Branco (2022).

Figura 20: Filial de rede atacadista de autosserviço



Fonte: Autora, 2021.

A seguir ver-se imagem da entrada do campus do Centro de Saúde e Tecnologia Rural (CSTR) da Universidade Federal de Campina Grande em Patos, localiza-se no bairro Santa Cecília, oferece quatro cursos de graduação (odontologia, medicina veterinária, ciências biológicas e engenharia florestal), também oferta pós-graduações em ciências florestais, ciência e saúde animal, ecologia e educação ambiental na figura 21 se vê a entrada do CSTR.

Figura 21: Universidade Federal de Campina Grande (Campus Patos)



Fonte: Patosonline, 2021.

A Universidade Estadual da Paraíba no campus de Patos possui quatro cursos de graduação, Administração, Ciência da Computação, Licenciatura em Física e Licenciatura em Matemática. Situa-se no bairro Salgadinho, próximo ao centro da cidade, teve sua implementação em agosto de 2006.

O campus do Instituto Federal de Ciência e Tecnologia de Patos, teve suas atividades iniciadas em julho de 2009. Oferece cursos em diferentes níveis, ensino médio, ensino técnico e ensino superior. Os cursos de ensino técnico disponíveis possuem duas modalidades subsequente ao ensino médio, e integrado ao ensino médio. Além disso conta com duas especializações técnicas na modalidade de ensino à distância (EAD). Também oferece os cursos de graduação de Engenharia Civil e Segurança do Trabalho, e a especialização de Higiene ocupacional.

Esses são alguns dos equipamentos que permitem e promovem, a centralidade desempenhada pela cidade de Patos na sua região imediata geográfica, pode-se conhecer um pouco do papel desta cidade. Na sequência, ver-se ainda imagens (figuras 22 e 23) dos campus de instituições públicas de ensino superior presentes em Patos.

Figura 22: Universidade Estadual da Paraíba (Campus VII Patos)



Fonte: Santana, 2021.

Figura 23: Instituto Federal da Paraíba (Campus Patos)



Fonte: Pinto, 2021.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A necessidade de analisar a centralidade que a cidade de Patos exerce na sua região geográfica imediata, serviu para que pudéssemos compreender todo o processo evolutivo ao longo dos anos, que essa região sofreu e que a fez tornar-se o que é hoje.

Após o estudo das dinâmicas urbano-regionais, passamos a entender melhor que a centralidade é inerente a existência de um centro, o que difere um centro de outro é precisamente a quantidade de bens e serviços ofertados, logo, quanto maior a gama de bens e serviços disponíveis para a população, maior será a centralidade que aquele centro desempenha na região que se encontra. Dessa forma, o estudo permitiu perceber as mudanças ocorridas na cidade de Patos, que atualmente é a terceira mais significativa em centralidade na hierarquia urbana no estado da Paraíba, sendo classificada como centro sub-regional. Exercendo assim, grande influência sobre muitos centros próximos, concentrando uma grande diversidade de bens e serviços na rede urbana do estado, sendo assim, polo da região imediata de Patos, fazendo-nos constatar, que a cidade de Patos é um elo que conecta e atende as necessidades e demandas da população de muitas cidades pequenas do seu entorno, que certamente a algumas décadas só podiam ser atendidas em grandes cidades.

O estudo das dinâmicas urbano-regionais, centro e centralidade, permitiu perceber as mudanças ocorridas na cidade de Patos, que atualmente é a terceira mais significativa em centralidade na hierarquia urbana no estado da Paraíba, sendo classificada como centro sub-regional A (REGIC, 2020), que exerce grande influência sobre muitos centros próximos, concentrando uma grande diversidade de bens e serviços na rede urbana do estado, sendo assim, polo da região imediata de Patos.

De acordo com a sequência de estudos das Regiões de Influência das Cidades (REGIC) de 1972, 1987, 2000, 2008 e 2020, a cidade de Patos sempre desempenhou um papel importante na dinâmica econômica da região do estado da Paraíba, sendo classificada em todos os estudos como uma cidade de porte médio/intermediário. Portanto, é evidente que a centralidade e a importância que a cidade tem adquirido nas últimas décadas possuem uma sólida fundamentação.

A cultura algodoeira contribuiu consideravelmente para o crescimento da cidade nas primeiras décadas do século XX, todavia, as condições climáticas e a falta de controle com as

pragas, prejudicaram essa atividade. A mudança na ordem dos investimentos para a produção de calçados, bebidas, conjuntamente a criação e institucionalização do ensino superior em Patos, em um período que este serviço só estava disponível nas capitais como João Pessoa, Recife, entre outras.

A partir da institucionalização do ensino superior em Patos pela iniciativa privada, juntamente com a chegada de instituições públicas, a ampliação das possibilidades de cursos superiores, a cidade tornou-se destino para o acesso a tal serviço, para os moradores da cidade, bem como de toda a região. A oferta de serviços médicos especializados, o setor de comércio com grande diversidade de produtos, vias de circulação estaduais e federais que cruzam a cidade, permitindo ligações fluídas com muitos municípios, pontos turísticos e festividades são atrativos para os deslocamentos até Patos.

Assim, pode-se notar que a centralidade urbana de um centro se dá por meio da ação de diferentes atores, como a sociedade civil, as ações de ordem política de escala local, regional e federal. Deste modo, a centralidade urbana percebida na cidade Patos deu-se paulatinamente, inicialmente devido a ação de populares, em seguida por ações do estado, com estabelecimentos de oferta de serviços de educação superior tanto da esfera estadual quanto federal, fatos que permitiram o fortalecimento da centralidade exercida pela cidade de Patos nesses dias, e a polarização que detêm na região do seu entorno.

## REFERÊNCIAS

AHUMADA, Teresa Sánchez de Cepeda y. (Santa Teresa D'Ávila). **Nada te perturbe**. In: Livro da vida. Editora Penguin, 2010.

ARAUJO, José Arimatéia da Silva. **CENTRALIDADE URBANO-REGIONAL DE CAMPINA GRANDE – PB: Os Serviços de Saúde e Educação Superior**. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Geografia) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa – PB, 2012.

ARAÚJO, Luciana Medeiros de. **Produção imobiliária e novas dinâmicas de expansão urbana em Patos e Cajazeiras (PB)**. Tese (programa de Pós-graduação em Geografia), Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa – PB, 2017.

Barragán Morales, F. (2010). **Los conceptos de jerarquía y heterarquía em el análisis del desarrollo local**. Disponível em: [proimmse.unam.mx/doctos/Morales\\_UAMI0406.pdf](http://proimmse.unam.mx/doctos/Morales_UAMI0406.pdf). Acesso em: maio 2023.

BITOUN, Jan. **Regionalizações, Tipologias e Desenvolvimento Territorial: Um debate sobre o papel da Geografia**. In: XIV Encuentro de Geógrafos de America Latina, 2013, Lima, Peru. Anais XIV Encontro de Geógrafos da América Latina 2013 Peru. Lima, Peru: Comitê executivo XIV EGAL, 2013.

CAMPOS, Cristina de. ALMEIDA Eneida de. ALMEIDA, Bruno Fontes. **Ferrovias, desenvolvimento urbano e questões do patrimônio no Brasil: o caso de Patos-PB**. Risco revista de pesquisa em arquitetura e urbanismo, USP, 2023.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. (Orgs.) Ana Fani Alessandri Carlos, Marcelo Lopes de Souza, Maria Encarnação Beltrão Sposito. – São Paulo: Contexto, 2020, p. 53 - 73.

CATELAN, Marcio José. As interações espaciais interescares como perspectiva analítica: da estruturação às articulações – a hierarquia e a heterarquia na rede urbana. In: **Heterarquia Urbana: interações espaciais interescares e cidades médias**. Tese (doutorado) Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia. Presidente Prudente, p. 227. 2012.

CAVALCANTE, Vilma Lúcia Urquiza. **A centralidade da cidade de Patos-PB: um estudo a partir de arranjos espaciais**. 2008. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Geografia) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa-PB, 2008.

Comércio de Patos já vive expectativa para o São João 2024. **Portal TV sol**, Patos, 23 fev. 2024. Disponível em: [https://www.portaltvsol.com/noticias/patos/p2\\_articleid/28300](https://www.portaltvsol.com/noticias/patos/p2_articleid/28300). Acesso em: 03 mar. 2024.

CONTEL, Fabio Betioli. **As divisões regionais do IBGE no século XX (1942, 1970 e 1990)**. Terra Brasilis. (Nova Série)[Online], 2014. Disponível em: <http://terrabrasilis.revues.org/pdf/990>. Acesso em: jun. 2021.

CORRÊA, Roberto Lobato. As correntes do pensamento geográfico. Região: Um conceito complexo. *In: Região e organização espacial*. São Paulo: Editora Ática, 1990, p. 7- 50.

\_\_\_\_\_. **Globalização e reestruturação da rede urbana: Uma nota sobre as pequenas cidades**. *Revista Território*, v. 4, nº. 6, jan./jun. 1999, p. 43-53.

\_\_\_\_\_. O estudo da Rede Urbana: Uma Proposição Metodológica. *In: Estudos sobre a rede urbana*. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 2006.

\_\_\_\_\_. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: Um texto para discussão. *In: A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. (Orgs.) Ana Fani Alessandri Carlos, Marcelo Lopes de Souza, Maria Encarnação Beltrão Sposito. – São Paulo: Contexto, 2020, p. 41 – 51.

COSTA, Antônio Albuquerque da. FARIAS, Paulo Sérgio Cunha. **Formação Territorial do Brasil** – Campina Grande: EDUEP, 2009.

DANTAS, Geovany Pachelly Galdino. **Feiras no Nordeste**. *Mercator - Revista de Geografia da UFC*, vol. 7, núm. 13, Fortaleza, 2008, p. 87-101.

DANTAS, Joseney Rodrigues de Queiroz. CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda. **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*, v. 1, nº. 24, jan./jun. 2013, p. 228-255.

EDMUNDSON, William. **A Gretoeste: a história da rede ferroviária Great Western of Brazil**. João Pessoa: Ideia, 2016.

FERNANDES, Flávio Sátiro. **Na rota do tempo – datas, fatos e curiosidades da história de Patos/Paraíba**. João Pessoa: Impreel, 2003.

GRIGG, David. **Regions, Models and Classes, Models in Geography**. Methuen, Londres, 1967, p. 461-510.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. O conceito de região e sua discussão. *In: Geografia: Conceitos e temas*. (Orgs.) CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. – 10ª Ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

GUSMÃO, Adriana David Ferreira. FRANÇA, Vera Lúcia Alves. **Centralidade urbana: Reflexões sobre Vitória da Conquista e Aracaju**. *Geopauta*, V. 3, nº. 3, p. 22- 36, 2019.

HAESBAERT, Rogério. Entre o território e a região: trajetórias. *In: (Orgs.) GALVÃO, Carlos Fernando; MILLED, José Carlos. A prática de ensino real e o ensino da prática ideal*. Curitiba: Editora CRV, 2010a.

\_\_\_\_\_. **Regional – Global: Dilemas da Região e da Regionalização na Geografia Contemporânea**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010b.

HARTSHORNE, Richard. The Nature of Geography: A critical Survey of Current Thought in the Light of the Past. *Annals of the Association of American Geographers*, v.29, n.3 e 4, 1939 b. P. 173-658.

IBGE. **Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas**. Rio de Janeiro: IBGE, 1972.

\_\_\_\_\_. **Regiões de influência das cidades**. Rio de Janeiro: IBGE, 1987.

\_\_\_\_\_. **Regiões de influência das cidades 1993**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

\_\_\_\_\_. **Regiões de influência das cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

\_\_\_\_\_. **Censo demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2012.

\_\_\_\_\_. **Divisão Urbano Regional Procedimentos operacionais**. Rio de Janeiro: IBGE, 2013.

\_\_\_\_\_. **Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2016.

\_\_\_\_\_. **Cidades**. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

\_\_\_\_\_. **Divisão regional do Brasil em Regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias**. Rio de Janeiro: IBGE, out. 2017.

\_\_\_\_\_. **Regiões de influência das cidades 2020**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

\_\_\_\_\_. **Divisão urbano-regional do Brasil**. 2. Ed. Rio de Janeiro, 2021.

\_\_\_\_\_. Biblioteca. **Catálogo Igreja Nossa Senhora da Conceição Patos – PB**. 2023.

KAYSER, Bernard. **A região como objeto de estudo da geografia**. In.: GEORGE, Pierre; et al. *A Geografia ativa*. 5 ed. São Paulo/Rio de Janeiro: DIFEL, 1980, p. 279-321.

LENCIONI, Sandra. Da cidade e sua região à cidade-região. In: **Panorama da geografia brasileira I**. (Orgs.) SILVA, José Borzacchiello da; LIMA, Luiz Cruz; ELIAS, Denise. – São Paulo: Annablume, 2006.

LEÓN, R. B. Quatro modelos de integração de técnicas qualitativas e quantitativas de investigação nas ciências sociais. In: GOLDENBERG, P., MARSIGLIA, RMG and GOMES, MHA., orgs. **O Clássico e o Novo: tendências, objetos e abordagens em ciências sociais e saúde** [online]. Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, 2003.

LIMONAD, E. **Urbanização dispersa mais uma forma de expressão urbana?** Formação (Online), [S.l.], v.1, n. 14, 2011. DOI: 10.33081/formacao.v1i14.705. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/705>. Acesso em: 9 ago. 2022. P. 31-45.

LUCENA, Wilma Guedes de. **A produção do espaço urbano da cidade de Patos/PB: do BNH ao Programa Minha Casa Minha Vida**. Dissertação de mestrado - Universidade Federal DA Paraíba, João Pessoa – PB, 2014.

LUCENA, Damião. **Patos de todos os tempos**. A capital do sertão da Paraíba. 1. ed. João Pessoa: A União, 2015.

OLIVEIRA, M. M. **Como fazer pesquisa qualitativa**. 2. ed. – Petrópolis, RJ: Vozes, 2008.

ORTEGA, J. V. **Los horizontes de la Geografía**. Teoría de la Geografía, Ariel Geografía. BARCELONA, 2000.

PEREIRA, Karla Elita Veigas. **Vulnerabilidade socioambiental, políticas públicas e êxodo rural como fator contributivo do processo de expansão urbana de Patos – PB**. 2019. Dissertação (Mestrado em Sistemas Agroindustriais), Universidade Federal de Campina Grande, Pombal – PB, 2019.

PRODANOV, Cleber Cristiano. FREITAS, Ernani Cesar de. **Metodologia do trabalho científico**. – 2. ed. – Novo Hamburgo, RS: Feevale, 2013.

SANFELIU, Carmen B. LLOP, Josep M. **Las líneas de trabajo del programa UIA-CIMES: ciudades intermedias y urbanización mundial**. In Las nuevas funciones urbanas: gestión para la ciudad sostenible. Santiago de Chile: ONU-CEPAL - Serie Medio ambiente y desarrollo N° 48. abr. 2002.

SANTOS, Milton. **A cidade como centro de região**. Salvador: Livraria progresso editora, 1959.

\_\_\_\_\_. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: HUCITEC, 1994.

\_\_\_\_\_. **Metamorfoses do espaço habitado**. 4. Ed. – São Paulo: Editora Hucitec, 1996, p. 45-50.

\_\_\_\_\_. **A urbanização brasileira**. 5ª ed. São Paulo: EDUSP, 2005.

SANTOS, Eliane Campos. MAIA, Doralice Sátyro. **O Programa Minha Casa Minha Vida Na Cidade De Patos (Paraíba): Morfologia Urbana E Desigualdades Socioespaciais**. XVIII Encontros Nacional de Geógrafos, São Luís, MA, 2016.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. **De cidade à metrópole**. Revista Geografares, n° 9, jul/dez, 2011, p. 49-79. Disponível em: <https://www.periodicos.ufes.br/geografares/article/view/1307>. Acesso em: jun. 2021.

SILVA, Daniela Medeiros da. **Cartografias da história da educação - uma história do ensino superior em Patos-PB**. II Seminário nacional fontes documentais e pesquisa histórica: sociedade e cultura, Campina Grande, UFCG, 2011.

\_\_\_\_\_. **Nas tramas da educação - uma história do ensino superior em Patos-PB**. Anais I CONEDU. Campina Grande: Realize Editora, 2014. Disponível em: <https://www.editorarealize.com.br/index.php/artigo/visualizar/7505>>. Acesso em: 10/12/2021.

SILVA, Lígia Maria Tavares da. **Características da Urbanização na Paraíba**. Revista Cadernos do Logepa, volume 4, número 2, Jul/Dez de 2005, p. 34-39. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/index.php/logepa/article/view/11009>. Acesso em: jun. 2021.

SILVA, Josinaldo Gomes da. **A estação ferroviária de Patos, e as sensibilidades do moderno (1950 – 1960)**. X Encontro nacional de história oral: Testemunhos: História e política. Recife, UFPE, 2010.

SILVEIRA, M L. **Uma situação geográfica: do método à metodologia**. Revista Território, ano IV, nº 6, jan./jun. 1999. p. 21-28.

SIRINO, Jean François de Figueiredo. **Trabalho e Fé: a cruz da menina e o patrimônio cultural voltado ao turismo religioso na cidade de Patos 1993 a 2010**. Dissertação (Programa de Pós-graduação em História), Universidade Federal de Campina Grande, Campina Grande, 2012.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **O desafio metodológico da abordagem interescolar no estudo de cidades médias no mundo contemporâneo**. Cidades. V. 3, n. 5, 2006, p. 143-157.

\_\_\_\_\_. **Novas redes urbanas: cidades médias e pequenas no processo de globalização**. Geografia, Rio Claro, v. 35, n. 1, p. 51-62, jan./abr. 2010.

\_\_\_\_\_. CATELAN, Marcio José. **Hierarquia e heterarquia na rede urbana brasileira**. Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities research medium, Ituiutaba, v. 5, n. 2, p. 556-574, jul./dec. 2014.

\_\_\_\_\_. A produção do espaço urbano: Escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. *In: A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. (Orgs.) Ana Fani Alessandri Carlos, Marcelo Lopes de Souza, Maria Encarnação Beltrão Sposito. – São Paulo: Contexto, 2020, p. 123 – 145.

SOUSA, José Romildo de. **À procura do tempo perdido: um olhar saudosista sobre Patos**. João Pessoa: Graf. JB, 2003.

SOUZA, Marcelo Lopes de. Região, bairro e setor geográfico. *In: Os conceitos fundamentais da pesquisa socioespacial*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013. p. 135-162.

TARGINO, Itapua Bôtto. **Preservação do patrimônio ferroviário: as estações de trem da Paraíba**. – João Pessoa: Ideia, 2001.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **Dois séculos de Pensamento sobre a cidade**. 2. ed. Salvador: Edufba, 2012, 618p.

WHITACKER, Arthur Magon. Centro da cidade, centralidade intraurbana e cidades médias. *In: Centro e centralidade em cidades médias*. MAIA, Doralice Sátyro. DA SILVA, William Ribeiro. WHITACKER Arthur Magon. – 1. ed. – São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017.

## APÊNDICE A – CONCENTRAÇÃO DE VEÍCULOS QUE EFETUAM DESLOCAMENTOS PARA PATOS

Concentração de veículos vindos de outros em ruas centrais de Patos - PB



Fonte: Autora, 2021.

Concentração de veículos vindos de outros em ruas centrais de Patos - PB



Fonte: Autora, 2021.

## ANEXO A - LISTAS DAS CIDADES QUE POSSUEM TRANSPORTES ALTERNATIVOS COTIDIANOS PARA PATOS



**ESTADO DA PARAÍBA**  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE PATOS**  
**SUPERINTENDENCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES**



### PONTOS DE ALTERNATIVOS

AFOGADOS DA INGAZEIRA-PE	OLHO D'AGUA-PB
AGUA BRANCA-PB	PASSAGEM-PB
AGUIAR-PB	PAULISTA-PB
AREIA DE BARAUNAS-PB	PEDRA BRANCA-PB
BREJO DO CRUZ-PB	PIANCO-PB
CACIMBA DE AREIA-PB	POMBAL-PB
CACIMBAS-PB	PRINCESA ISABEL-PB
CACIMBAS DE DESTERRO-PB	SALGADINHO-PB
CAICO-RN	SANTA GERTRUDES-PB
CAJAZEIRAS-PB	SANTA LUZIA-PB
CATINGUEIRA-PB	SANTA TEREZINHA-PB
CATOLE DO ROCHA-PB	SANTA TEREZINHA-PE
CONCEIÇÃO-PB	SANTANA DOS GARROTES-PB
CONDADO-PB	SÃO BENTINHO-PB
COREMAS-PB	SÃO BENTO-PB
DESTERRO-PB	SÃO JOÃO DO SABUGI-PB
DIAMANTE-PB	SÃO JOSÉ DE CAIANA-PB
EMAS-PB	SÃO JOSÉ DE ESPINHARAS-PB
IBIARA-PE	SÃO JOSÉ DE PRINCESA-PB
IGARACY-PB	SÃO JOSÉ DO BOMFIM-PB
IMACULADA-PB	SÃO JOSÉ DO EGITO-PE
IPUEIRA-RN	SÃO MAMEDE-PB
ITAPETIM-PE	SERRA NEGRA-RN
ITAPORANGA-PB	SERRA TALHADA-PE
JURU-PB	SOUZA-PB
LIVRAMENTO-PB	TABIRA-PE
MAE D'AGUA-PB	TAPEROA-PB
MALTA-PB	TAVARES-PB
MATUREIA-PB	TEIXEIRA-PB
MONTEIRO-PB	TUPARETAMA-PE
NATAL-RN	VARZEA-PB
NOVA OLINDA-PB	VISTA SERRANA-PB



**ESTADO DA PARAÍBA**  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE PATOS**  
**SUPERINTENDENCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES**



**PONTO DE ALTERNATIVOS**

AFOGADOS DA INGAZEIRA -PE	PASSAGEM-PB
ÁGUA BRANCA -PB	PAULISTA-PB
AGUIAR- PB	PEDRA BRANCA-PB
AREIA DE BARAUNAS -PB	PIANCÓ-PB
BREJO DO CRUZ- PB	POMBAL-PB
CACIMBA DE AREIA-PB	PRINCESA ISABEL-PB
CACIMBAS- PB	SALGADINHO-PB
CAICÓ -RN	SANTA GERTRUDES (DISTRITO DE PATOS)
CAJAZEIRAS-PB	SANTA LUZIA-PB
CATINGUEIRA-PB	SANTA TEREZINHA -PB
CATOLÉ DO ROCHA-PB	SANTA TEREZINHA -PE
CONCEIÇÃO- PB	SANTANA DOS GARROTES-PB
CONDADO-PB	SÃO BENTINHO-PB
COREMAS-PB	SÃO BENTO-PB
DESTERRO-PB	SÃO JOÃO DO SABUGI-RN
DIAMANTE-PB	SÃO JOSÉ DE CAIANA-PB
EMAS-PB	SÃO JOSÉ DE ESPINHARAS-PB
IBIARA-PB	SÃO JOSÉ DE PRINCESA-PB
IGARACY-PB	SÃO JOSÉ DO BOMFIM-PB
IMACULADA-PB	SÃO JOSÉ DO EGITO-PE
IPUEIRA-RN	SÃO MAMEDE-PB
ITAPETIM-PE	SERRA NEGRA-RN
ITAPORANGA-PB	SERRA TALHADA-PE
JURU-PB	SOUSA-PB
LIVRAMENTO	TABIRA-PE
MÃE D'AGUA-PB	TAPEROÁ-PB
MALTA-PB	TAVARES-PE
MATUREIA-PB	TEIXEIRA-PB
MONTEIRO-PB	TUPARETAMA-PE
NATAL-RN	VÁRZEA-PB
NOVA OLINDA-PB	VISTA SERRANA-PB
OLHO D'AGUA-PB	

**Patos-PB, 03 de maio de 2022**