



UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA NATUREZA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
PPGG - MESTRADO

PARA ONDE (NÃO) VAMOS?
ANÁLISE DOS IMPACTOS DA FROTA DE AUTOMÓVEIS
NA ÁREA CENTRAL DE CAMPINA GRANDE-PB

Clodoaldo Brandão Costa Júnior

Orientador: Prof. Dr. Carlos Augusto de Amorim Cardoso

João Pessoa - PB. Agosto de 2013

CLODOALDO BRANDÃO COSTA JÚNIOR

**PARA ONDE (NÃO) VAMOS?
ANÁLISE DOS IMPACTOS DA FROTA DE AUTOMÓVEIS
NA ÁREA CENTRAL DE CAMPINA GRANDE-PB**

Dissertação apresentada em cumprimento às exigências do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal da Paraíba (PPGG/UFPB) como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Geografia, sob a orientação do Prof. Dr. Carlos Augusto de Amorim Cardoso.

João Pessoa - PB

Agosto de 2013

C837p Costa Júnior, Clodoaldo Brandão.
Para onde (não) vamos?: análise dos impactos da frota de
automóveis na área central de Campina Grande-PB /
Clodoaldo Brandão Costa Júnior.- João Pessoa, 2013.
103f. : il.
Orientador: Carlos Augusto de Amorim Cardoso
Dissertação (Mestrado) – UFPB/CCEN
1. Geografia urbana. 2. Mobilidade urbana - Campina
Grande-PB. 3. Automóveis - área central - tráfego viário.
4. Planejamento urbano.

UFPB/BC

CDU: 911.375(043)

“Para Onde (Não) Vamos? Análise dos Impactos da Frota de Automóveis na Área Central de Campina Grande - PB”

por

Clodoaldo Brandão da Costa Júnior

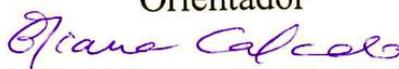
Dissertação apresentada ao Corpo Docente do Programa de Pós-Graduação em Geografia do CCEN-UFPB, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de Concentração: Território, Trabalho e Ambiente

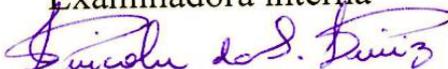
Aprovada por:



Prof. Dr. Carlos Augusto de Amorim Cardoso
Orientador



Prof.ª Dr.ª Eliana Alda de Freitas Calado
Examinadora interna



Prof. Dr. Lincoln da Silva Diniz
Examinador externo

**Universidade Federal da Paraíba
Centro de Ciências Exatas e da Natureza
Programa de Pós-Graduação Em Geografia
Curso de Mestrado em Geografia**

Agosto/2013

Ao autor e consumidor da minha fé: Jesus Cristo

Agradecimentos

Raramente, ou até mesmo nunca, podemos falar de conquistas individuais. Existe uma série de fatores e condições que tornam susceptíveis as realizações de planos e metas, algumas mais visíveis outras mais encobertas, mesmo assim, são sempre relevantes cada uma da sua forma, conjuntamente colaborando para os resultados esperados e alcançados.

Sendo assim, este agradecimento se estende a todos que de alguma forma cooperaram para a realização e cumprimento desta etapa em minha vida. Sem detrimento de todos, quero particularmente expressar minha gratidão aos meus pais, Clodoaldo Brandão e Graça Nóbrega, que ensinaram desde sempre, a perseverança e força de vontade necessárias para se vencer na vida. Aos meus irmãos Jefferson Willem e Jessilanny Nóbrega; a minha esposa Lívia da Silveira R. Brandão, pelos momentos em que estive ausente na presença dedicando-me as etapas deste mestrado; a Maria Da Luz diretora da Escola Lions Tambaú, por sua ajuda em momento crucial deste curso a qual sou particularmente grato; aos meus tios Flávio Nóbrega e Leninha Vasconcelos pelo acolhimento em sua residência sempre que precisei, assim como, ao meu primo Franklin Nóbrega com seu apoio sempre necessário e oportuno.

Não posso deixar de acrescentar aos que participaram junto desta etapa acadêmica. Aos amigos de curso, aos professores que tive; ao meu orientador prof. Dr. Carlos Augusto de Amorim Cardoso; a Sônia, que com sua calma e paciência sempre deu um jeito em tudo. E por fim ao Senhor Jesus Cristo, ao qual devo a conclusão desta etapa como também a minha vida. A todos, sem exceção, muito obrigado!

RESUMO

O crescimento em ritmo acelerado da frota de veículos automotores individuais nas cidades brasileiras, não acompanhado de planejamentos eficazes, tem proporcionado uma gama de intempéries que incidem diretamente nas condições de deslocamentos dos cidadãos e na produção e reprodução do espaço urbano. Campina Grande-PB reproduz esta configuração, agravada pela disposição da sua estrutura morfológica e dinâmica no tecido intraurbano. Com a consolidação de um malha viária instituída de forma radial-concêntrica e a ampliação no número de veículos em circulação afluindo para o seu espaço central, que por sua vez, não fora repensado para suprir as demandas atuais de tráfego viário, Campina Grande observa uma difícil equação a ser resolvida expressa na redução da mobilidade na sua área central e o acréscimo acentuado do fluxo motorizado. A contínua presença de grandes congestionamentos, acidentes, falta de estacionamentos, deterioração das vias de tráfego e desgaste do sistema de transporte público de passageiros, são alguns dos problemas potencializados pela falta de planejamento adequado. O presente estudo busca analisar a dinâmica e as consequências do crescimento acelerado de veículos individuais na área central de Campina Grande, ponto nevrálgico do tecido urbano campinense.

Palavras-chave: Automóveis. Área Central. Mobilidade Urbana. Campina Grande.

ABSTRACT

The fast growth of the fleet of individual automotive vehicles in Brazilian cities, and not accompanied by effective planning, has provided a range of difficulties that directly affect the conditions of displacement of city dwellers and the production and reproduction of the urban space. Campina Grande reproduces this scenario, compounded by the disposition of their morphological structure and dynamics in tissue intraurban. With the consolidation of a road system established in a radial-concentric and the expansion in the number of vehicles in circulation flowing into your central space, which in turn, had not been rethought to meet the demands of today's road traffic, Campina Grande observes a difficult equation to be solved in the reduction of mobility in its central area and with the strongly increasing of the motorized flow. The continued presence of large traffic jams, accidents, lack of parking lots, the deterioration of traffic roads and the wear of the public passenger transport system, are some of the many problems that are potentiated by the lack of proper planning. This study aims to analyze the dynamics and consequences of the fast growth of private vehicles in the central area of Campina Grande, this critical point of the urban fabric of this city.

Keywords: Automobile. Central Area. Urban Mobility. Campina Grande.

Lista de Figuras

Figura 1: Anúncio do Romi-Isetta publicado em 09 de setembro de 1958	24
Figura 2: Anúncio do Romi-Isetta publicado em 15 de setembro de 1957	25
Figura 3: Reportagem do Jornal da Paraíba sobre o aumento do tempo de deslocamento no trânsito de Campina Grande	33
Figura 4: Manchete de reportagem do Jornal da Paraíba sobre o crescimento da frota nas cidades paraibanas	34
Figura 5: Reportagem do Jornal da Paraíba apresentando resultado da pesquisa do IBOPE sobre os principais problemas percebidos em Campina Grande.....	35
Figura 6: Reportagem do Jornal da Paraíba sobre o crescimento do número de acidentes em Campina Grande – 2007 a 2010.....	36
Figura 7: Localização de Campina Grande e sua Região Metropolitana no Estado da Paraíba.....	39
Figura 8: Localização do Bairro do Centro na cidade de Campina Grande	57
Figura 9: Perímetro do Centro Histórico de Campina Grande no Bairro do Centro.....	62
Figura 10: Reportagem do Jornal da Paraíba anunciando a implantação do cartão eletrônico no sistema de Zona Azul em Campina Grande	65
Figura 11: Manchete de Reportagem do Jornal da Paraíba sobre a presença de estacionamentos clandestinos no centro de Campina Grande	67
Figura 12: Manchete de Reportagem do Jornal da Paraíba sobre o aumento no número de mortes no trânsito de Campina Grande	69
Figura 13: Reportagem do Jornal da Paraíba apresentando os cinco bairros com maior no número de acidentes de trânsito em Campina Grande.....	75
Figura 14: Distribuição das linhas de ônibus no Terminal de Integração de Campina Grande.....	80

Figura 15: Charge veiculada no Jornal da Paraíba sobre o valor da tarifa do transporte coletivo de Campina Grande	81
Figura 16: Reportagem do Jornal da Paraíba anunciando a divulgação do projeto de metrô para Campina Grande.....	85
Figura 17: Coluna do Jornal da Paraíba repercutindo o anúncio do metrô de Campina Grande.....	86
Figura 18: Campanha contra o transporte clandestino em Campina Grande - 2013.....	88
Figura 19: Reportagem do Jornal da Paraíba sobre a atuação do transporte clandestino em Campina Grande.....	88
Figura 20: Cartaz desenvolvido pela SEPLAN-CG apresentando o Projeto da Alça Leste de Campina Grande	92
Figura 21: Reportagem do Jornal da Paraíba sobre liberação dos recursos para construção do Segundo Anel Viário de Campina Grande	93

Lista de Fotos

Foto 1 Primeiros modelos de automóveis produzidos no Brasil	23
Foto 2: Propaganda dos Caminhões Chevrolet 1928 em Campina Grande.....	45
Foto 3: Congestionamentos rotineiros nas ruas centrais de Campina Grande.....	48
Foto 4: Congestionamentos rotineiros nas ruas centrais de Campina Grande	48
Foto 5: Congestionamentos rotineiros nas ruas centrais de Campina Grande.....	48
Foto 6: Fords estacionados na Praça Epitácio Pessoa (década de 30).....	56
Foto 7: Vista aérea do Bairro do Centro de Campina Grande.....	58
Foto 8: Rua estreita na área central de Campina Grande.....	63

Lista de Gráficos

Gráfico 1: Distribuição proporcional dos principais tipos de veículos no Brasil em 2010	32
Gráfico 2: Crescimento demográfico de Campina Grande de 1950 a 2010	44
Gráfico 3: Número de passageiros do transporte público de Campina Grande – 2003 a 2012.....	83
Gráfico 4: Quilometragem percorrida pelo transporte público de Campina Grande – 2003 a 201.....	84

Lista de Tabelas

Tabela 1: Evolução da rede rodoviária brasileira segundo as grandes regiões	20
Tabela 2: Evolução do percentual da população urbana e rural no Brasil (1950 a 2000)	27
Tabela 3: Evolução do percentual de automóvel por domicílios particulares permanentes (1970 a 2010)..	28
Tabela 4: Percentual de domicílios com automóvel no total de domicílios particulares permanentes	29
Tabela 5: População e grau de urbanização por município da Região Metropolitana de Campina Grande.....	43
Tabela 6: Crescimento anual da frota de veículos em Campina Grande entre 2000 e 2011.....	49
Tabela 7: Classificação da frota de veículos em Campina Grande por faixa de idade.....	50
Tabela 8: Crescimento anual da frota de motocicletas em Campina Grande entre 2000 e 2012.....	51
Tabela 9: atendimentos mensais a vítimas de acidentes de trânsito no Hospital de Emergência e Trauma de Campina Grande em 2011.....	53
Tabela 10: atendimentos de Janeiro a Outubro de 2012 a vítimas de acidentes de trânsito no Hospital de Emergência e Trauma de Campina Grande.....	53
Tabela 11: Número de acidentes de trânsito em Campina Grande de janeiro a junho de 2012.....	70
Tabela 12: Ranking dos bairros de Campina Grande com maior incidência de acidentes de trânsito de janeiro a junho de 2012.....	71
Tabela 13: Cruzamentos onde ocorreram sinistros em Campina Grande de Janeiro a Junho de 2012 e o grau de severidade segundo a Unidade Padrão de Severidade-UPS.....	73
Tabela 14: Número de passageiros e quilometragem percorrida pelo sistema de transporte público de Campina Grande – 2003 a 2012.....	83
Tabela 15: Mototaxistas cadastrados e clandestinos em Campina Grande 2011 e 2012.....	89

Lista de Abreviaturas e Siglas

CNT: Confederação Nacional do Transporte

CPTRAN: Companhia de Policiamento de Trânsito

CREA-PB: Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia da Paraíba

DENATRAN: Departamento Nacional de Trânsito

DETRAN-PB: Departamento de Trânsito da Paraíba

SAMU: Serviço de Atendimento Móvel de Urgência

SEPLAN-CG: Secretaria de Planejamento de Campina Grande

STTP-CG: Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos de Campina Grande

STTRANS-CG: Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Campina Grande

Sumário

APRESENTAÇÃO.....	13
1. A INTRODUÇÃO DO AUTOMÓVEL NO BRASIL: das ferrovias as rodovias.....	17
1.1 O Brasil saindo dos trilhos.....	17
1.2 O automóvel assume a dianteira.....	22
1.3 A explosão da frota: do ano 2000 a 2010.....	29
1.4 Campina Grande e mobilidade urbana.....	32
2. Campina Grande-PB: organização e produção do espaço.....	38
2.1 Formação e estruturação da cidade de Campina Grande-PB.....	38
2.2 Campina Grande-PB: importância e situação atual	42
3. Para onde (não) vamos? Análise dos impactos da frota de automóveis e motocicletas na área central de Campina Grande-PB.....	47
3.1 Uma difícil equação a ser ainda resolvida: Frota X Espaço.....	47
3.2 A área central de Campina Grande: da estruturação a saturação viária.....	54
3.3 Os problemas de mobilidade na área central: o déficit de vagas de estacionamentos.....	64
3.4 Os problemas de mobilidade na área central: acidentes de trânsito.....	69
3.5 O transporte público de passageiros em Campina Grande, uma solução?.....	75
3.5.1 O transporte público de passageiros em Campina Grande: como deveria ser.....	76
3.5.2 O transporte público de passageiros em Campina Grande: como ele é.....	78
3.6 Alternativas para a imobilidade: o transporte clandestino.....	87
3.7 Ações e não ações do poder público em Campina Grande na efetivação de uma melhor mobilidade.....	90
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	97
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	100

Apresentação

Nitidamente o espaço urbano apresenta uma complexa trama de tempos e ritmos, que também se expressa no contexto da vida social, permitindo ao próprio espaço apresentar características de tempos antigos em meio a ícones sociais ditos modernos. O tempo é, portanto, uma das balizas primordiais para a compreensão do espaço urbano, e no decorrer temporal um percurso no qual as relações sociais assinalam suas marcas no espaço, atestando a condição de humanização e possibilitando a manutenção da obra inacabada, onde sua análise obrigatoriamente convida ao mergulho de recortes ora mais abrangentes, ora mais específicos.

Notadamente dinâmica, portanto viva, a produção do espaço urbano possui um movimento incessante de somas, subtrações e permutas, tendo a cultura como cimento essencial desta construção.

Como já se tem ciência, a cidade atual é produto de um itinerário histórico de construções e reconstruções de diversas cidades anteriores. Longe de possuir um caráter estático, as cidades possuem um jogo de movimentos resultante das transformações sociais que se dão ao longo dos tempos e que anexam suas marcas.

As cidades possuem um passado vivo e expressivo que pode ser observado em seus diversos recantos, afirmando no presente, um pretérito talvez imperfeito de ações e reações que desenharam ou possibilitaram a formalização da estrutura em vigor. Carlos (2001, p.56) afirma que “o espaço justapõe tempos em sua dimensão material, do mesmo modo que aponta uma temporalidade diferenciada. Todavia, não se pode separar, nem identificar totalmente, a materialidade, dotada de duração, modos de vida e práticas”. Em concordância, Lefebvre (1978, p.65) ressalta que “la ciudad tiene una historia; es obra de una historia, es decir de personas y grupos muy determinados que realizan esta obra en condiciones históricas.”

As ruas, as edificações, os monumentos, o comércio, entre outros elementos, possuem valores que transpõem a finalidade para a qual foram designados, e, com o decorrer do tempo, permitem-se demonstrar uma variância do conteúdo simbólico. Desta forma, o entendimento dos emaranhados de nós que perpassam a estrutura intra-urbana não pode existir sem a compreensão da funcionalidade e do valor dos seus significados herdados.

Nos atuais estudos acerca do espaço intra-urbano, a questão da mobilidade tem obtido espaço devido aos desafios presentes em diversas cidades. Villaça (2000, p.20) atesta que este

espaço intra-urbano “é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho [...], seja enquanto consumidor”.

Dentro deste espaço fundamentado pelas condições de deslocamentos que é a cidade, a área central possui um poder de atração elevado. É nela que se apresenta um maciço ajuntamento de atividades e serviços comerciais, além da presença de prédios do poder público, o que gera um constante e acentuado fluxo de pessoas, mercadorias e transportes.

Nesta configuração, a área central admite uma posição de referência, sendo o lugar do grande movimento intra-urbano, um espaço de ‘migrações pendulares’ que ocorrem diariamente em si e em seu entorno. É notável que, como coração da cidade, a área central pulsa célere e forte, apregoando um ritmo particular, mais veloz do que em outros pontos da cidade.

Nas palavras de Lefebvre (2008, p.85) “não existe realidade urbana sem centro, quer se trate do centro comercial (que reúne produtos e coisas), do centro simbólico (que reúne significações e as torna simultâneas), do centro de informação e decisão, etc.” Desta forma, é perceptível que o centro urbano possui um enorme poder organizador resultante da sua concentração terciária.

Dada a posição que assumem, os centros principais das cidades remetem um forte valor simbólico, sendo afirmado por Villaça (2000, p. 244) como “pontos altamente estratégicos para o exercício da dominação”.

Todo este referido acentuado contingente de variados fluxos que ocorrem na área central, promovido em grande parte pelo setor terciário, presumem uma infraestrutura que absorva com qualidade a demanda diária, organizando sua circulação e possibilitando as idas e vindas que nela se dão. Neste contexto, tempo e custo são importantes vetores que participam do arcabouço que define a qualidade dos deslocamentos, deliberando percursos e, por conseguinte, contribuindo para os cheios e vazios.

A complexa problemática da mobilidade urbana na área central da cidade de Campina Grande-PB depara facetas desta relação de tempos em sua estrutura, onde claramente se observa que o espaço central da cidade, anteriormente repensado pelo poder público para acudir as necessidades de décadas passadas, dá sinais de esgotamento em sua mobilidade por não atender o volume de fluxos atuais, especialmente a do automóvel, deixando transparecer um descompasso na aplicação de meios que possibilitem uma mobilidade satisfatória num cenário de fluxos cada vez mais intensos.

Sobrepõem-se diversos problemas de soluções difíceis e onerosas em um cenário onde a frota de veículos particulares obteve um abissal crescimento quantitativo na última década, ao

passo que se alarma o fato deste aumento de longe não ter sido acompanhado pelo da malha viária, impondo ao poder público à adoção de medidas urgentes e apenas paliativas em quase sua totalidade.

Destacadamente, é na área central de Campina Grande onde os entraves da mobilidade concentram diversos males, estando entre eles o aumento do número de congestionamentos diários, as dificuldades na recepção e distribuição dos seus diversos fluxos, o alto déficit de vagas de estacionamento, o surgimento de estacionamentos clandestinos, dificuldades em promover alterações estruturais, alto número de acidentes, entre outros; que são agravados pelo contínuo aumento do número de novos veículos que deságuam cotidianamente nas ruas, e também pela dificuldade do sistema de transporte público em conseguir executar as suas funções com qualidade e se tornar atraente aos proprietários de veículos.

Frequentemente estes problemas citados ocupam os noticiários de Campina Grande. No mês de novembro e dezembro de 2012, nos dias 12 e 10 respectivamente, duas reportagens foram exibidas no ‘Bom Dia Paraíba’, telejornal de maior audiência da cidade, com os seguintes títulos: ‘Moradores de Campina Grande enfrentam problemas com trânsito cheio de congestionamentos’ e ‘Números de acidentes de trânsito em Campina Grande preocupam’. Nesta última, se afirmava que de acordo com o levantamento do Hospital de Trauma da cidade, no período de janeiro a novembro de 2012, já haviam acontecido mais de dez mil e trezentos atendimentos de vítimas de acidentes de trânsito.

O portal eletrônico de notícias WSCOM (2012), lançou reportagem em agosto de 2012, afirmando que o crescimento da frota de veículos leva a população a perder 30% do seu tempo nos congestionamentos, apresentando a falta de um plano de mobilidade e o aumento considerável da frota de veículos particulares como os grandes culpados.

O presente estudo propõe uma análise da mobilidade na área central de Campina Grande, tendo como referência principal o alargamento em proporções elevadas da frota de veículos individuais, investigando aspectos da formação da estrutura viária da área central, identificando os problemas de mobilidade neste espaço e as dificuldades que provoca atualmente, sublinhando ainda as ações que o poder público tem realizado neste sentido.

Para isto, será realizada uma investigação da trajetória histórica da inserção do automóvel em massa na sociedade brasileira, apresentado a intervenção do Estado pondo o transporte individual como instrumento principal de transporte e deslocamento, e a decadência das ferrovias e chegada e consolidação das rodovias, símbolo da troca de modos coletivos por individuais de transporte. Com isto, deseja-se partir do plano geral, mais amplo, para se chegar à realidade da estrutura campinense, mais específica.

Desta maneira, abalizado por pesquisa que providenciou um levantamento de dados em diferentes órgãos e instituições, tais como Detran-PB, STTP-CG, SEPLAN, SITRANS, Hospital de Trauma de Campina Grande, Jornal da Paraíba, entre outros; o presente trabalho está organizado em três capítulos: o primeiro deles busca abordar a gênese da configuração atual do sistema de transporte brasileiro fundamentado na circulação prioritária do transporte individual, em detrimento de alternativas de transporte coletivo.

Neste encaixe, busca-se analisar as razões que levaram a instalação e consolidação de um sistema de deslocamentos baseado no automóvel, substituindo então, o sistema de ferrovias na qual os trens representavam a opção primeira. Sendo assim, parte-se da abordagem de forma sucinta da gênese e interrupção do sistema de ferrovias, para em seguida compreender as razões que levaram o Estado a colocar o Brasil sobre rodas, vendo o automóvel se tornar um ator importante na reprodução do espaço inter-urbano.

O segundo capítulo põe o palco do estudo em evidência. Parte-se da análise descritiva do estabelecimento e desenvolvimento histórico-geográfico de Campina Grande, observando como a sua estrutura organizacional foi sendo montada em diferentes períodos e como a cidade vai adquirindo importância ao longo dos seus ciclos de desenvolvimento. Verifica-se, também, a atual condição de cidade polarizadora em meio ao seu perímetro de influência no agreste paraibano, e identifica pontos da relação da cidade com o automóvel.

O terceiro capítulo analisa a relação conflituosa entre o crescimento vertiginoso da frota de veículos individuais automotores em um espaço saturado e não planejado para tal demanda; dando ênfase para o Bairro do Centro de Campina Grande, ponto crucial deste complexo desenho. Esta sobrecarga da estrutura viária é gatilho de diferentes transformações no uso e dinâmica do espaço urbano, que se potencializa no espaço central, justamente por este adensar os maiores fluxos na trama urbana. Apresentando uma combinação de dados, abordam-se os problemas advindos do excesso de veículos individuais na área central, com realce aos acidentes e a falta de estacionamentos em vias públicas.

Ainda neste capítulo busca-se analisar o quanto o sistema de transporte público de passageiros de Campina Grande pode referendar uma reorientação na atual configuração dos deslocamentos em seu espaço, como também, se faz um apanhado das ações por parte da Secretaria de Planejamento de Campina Grande-SEPLAN e da Secretaria de Trânsito e Transporte Público de Campina Grande –STTP-CG, na intenção de perceber como o poder público busca intervir na construção de uma mobilidade satisfatória para os seus cidadãos.

Em seu final, debate-se a forma como o poder público tem se posicionado ao longo dos últimos anos para a consolidação de um sistema de tráfego sólido, moderno e atrativo, tendo em vista as dificuldades inerentes às intervenções estruturais necessárias.

Capítulo 01

A introdução do automóvel no Brasil: das ferrovias as rodovias

O automóvel cruzou as fronteiras nacionais, hierarquizou o entorno e modificou o ritmo da vida cotidiana; superou as classes sociais e se tornou um objeto de desejo coletivo. (GIUCCI, 2004, p.19).

1.1 O Brasil saindo dos trilhos

Um olhar leigo debruçado sobre a atual composição das cidades brasileiras tão fortemente marcadas pelo movimento do automóvel, deverá ter dificuldades em compor em seu imaginário um cenário precedente, desprovido da grande vedete contemporânea que é o veículo automotivo.

Configurar um espaço urbano despojado do barulho, fumaça e velocidade do transporte individual e, por conseguinte, das ruas asfaltadas, das avenidas, viadutos, e toda a infraestrutura que compõe o cenário propício à circulação de veículos motorizados, é para muitos remontar paisagens de séculos distantes, dada a familiaridade que se estabelece entre automóvel e cidade.

Mesmo dado o aparente caráter intrínseco desta relação, o Brasil possui pouco mais de um século desde a chegada do primeiro automóvel, sendo que, anteriormente a presente conjuntura estrutural dos transportes no Brasil, que se fundamenta primordialmente no sistema rodoviário, sobrepujavam-se as ferrovias, que ostentavam papel chave na composição dos sistemas de deslocamentos fazendo parte do cotidiano nacional.

Há mais de um século e meio os trilhos ferroviários se fazem presentes no Brasil. O sistema de ferrovias teve seu início com a construção da Estrada de Ferro de Petrópolis, construída pela Imperial Companhia de Navegação a Vapor e inaugurada no Rio de Janeiro em 1854, sendo posteriormente também conhecida como Estrada de Ferro Mauá, visto que foi formulada pelo empresário Irineu Evangelista de Souza que possuía o título de Barão de Mauá.

Esta obra trouxe uma grande inovação ao país. Nela se deslumbrava a impressionante velocidade de 36 quilômetros por hora atingida pela locomotiva a vapor, que percorria em 20 minutos um percurso de 14,5 quilômetros, sendo a gênese de um sistema de ferrovias que se estabeleceu de forma crescente nas décadas subsequentes, boa parte subsidiada por capital

inglês, buscando transportar pessoas e cargas de forma segura e rápida.

Conforme Setti (2008), quatro anos após a inauguração da Estrada de Ferro Mauá foram inauguradas em 1858 a The Recife and São Francisco Railway Company, em Pernambuco, e a Companhia da Estrada de Ferro Dom Pedro II, no Rio de Janeiro. Embora tenha se dado continuidade no estabelecimento das ferrovias, Setti coloca que:

Desde o início, o Brasil encontrou dificuldades para a implantação de suas ferrovias, especialmente devido à falta de financiamentos internos e externos. Com a extinção do tráfico de escravos foi possível dispor de capitais e incentivos tanto nacionais como estrangeiros, criando condições para empreendimentos ferroviários. Mesmo assim, o desenvolvimento inicial foi bastante lento. (SETTI, 2008, p.20)

Décadas após este vagaroso início, a consolidação e utilização das ferrovias já impulsionava o crescimento econômico brasileiro, visto que as mudanças da forma de transporte e deslocamento proporcionavam inúmeras novas oportunidades. Na alegação de Gordinho (2003, p.66), “a introdução do sistema ferroviário causou redução nos custos de transporte, anteriormente feito em carro de boi ou por tropas, e permitiu lavouras mais distantes dos portos fluviais ou marítimos. O vapor e a fumaça simbolizavam rapidez e modernidade”.

O sistema ferroviário apresentava importantes prerrogativas para o seu referendamento, como a redução das distâncias, facilitação das comunicações e deslocamento de matérias primas e produtos manufaturados para localidades longínquas com custos ainda reduzidos, sendo responsável por importantes transformações no espaço urbano brasileiro.

Nas palavras de Ross a relação porto-ferrovia provocou impactos tão profundos que até mesmo esboçou a atual estrutura espacial das principais regiões metropolitanas do Brasil, afirmando ainda que:

É importante dizer que os portos e as ferrovias não somente favoreceram a expansão urbana no Brasil. Este fenômeno teve influência no desenho de algumas cidades brasileiras. Quando analisadas as relações entre a presença do porto e da ferrovia com a morfologia urbana, percebe-se que os dois representam importantes fatores de concentração de funções secundárias e terciárias ao seu redor. (ROSS, 2005, p.430).

Mesmo dada esta posição de destaque, as ferrovias não se colocavam como um elemento de integração do território brasileiro, tanto que, no início da segunda metade do século XX, o desenho do sistema de ferrovias presentes no Brasil demonstrava o caráter bastante específico de promover o escoamento da produção interna para o mercado externo, abalizando um anoso legado da economia brasileira que historicamente se voltava ao exterior.

Em sua quase totalidade, as ferrovias apenas ligavam localidades produtoras aos portos exportadores, e não se ressaltava uma política que objetivasse a articulação entre as cidades brasileiras por meio deste modal, o que dificultava sobremaneira a interligação entre elas. A própria expansão das ferrovias brasileiras estava ligada as exportações. Desta forma, o espaço urbano brasileiro se configurava por um território fragmentado em “ilhas” econômicas, com dificuldades de se promover um atrelamento eficiente entre as suas regiões, algo que é quebrado com a chegada do automóvel posteriormente.

Sobre este período no Brasil, Barat (2007, p.22) afirma que, “predominou o objetivo de conceber e tratar os sistemas ferroviários como suporte às exportações de forma isolada e marcadamente regional, mesmo que, por vezes, o atendimento se desse para fora do âmbito estritamente regional”.

Em meados do século XX, além da descontinuidade espacial, vários estados brasileiros não contavam com ferrovias, as quais se apresentavam concentradas no eixo Sul-Sudeste, e as que haviam em alguns estados do Nordeste careciam de investimentos que lhe conferissem uma melhor estrutura. Porém, o pouco amparo por parte do poder público resultou em um envelhecimento da estrutura viária enfraquecendo a sua utilização.

Nos estudos conduzidos por Josef Barat (2007) se aponta que principalmente no período subsequente a Segunda Guerra Mundial, o desenvolvimento econômico brasileiro passou a ser conduzido pelo setor industrial e pelo ideário de integração nacional, onde um sistema de transportes com características voltadas para o exterior, como o sistema ferroviário, passou a ser um obstáculo ao desenvolvimento do país. Dois fatores são apontados como responsáveis desta configuração: a deterioração dos sistemas ferroviário e portuário, resultantes da diminuição das exportações; como também as várias diferenças técnicas, exemplificadas nas diferentes dimensões das bitolas das linhas férreas, nas deficiências de traçados, entre outros.

A soberania dos trilhos estava com os dias contados e para o desenvolvimento do país era necessário uma reestruturação na configuração dos transportes, no qual o sistema ferroviário não conseguia corresponder com qualidade.

É então na década de 50 do século XX, que o governo de Juscelino Kubitschek (1956-61), propõe profundas reformas estruturais, desvia o Brasil dos trilhos e o coloca definitivamente nas rodovias, propondo inclusive como eixo do seu Plano de Metas a implantação de um moderno parque automobilístico acertado em tecnologias advindas da Europa e dos Estados Unidos, estabelecendo uma política de transportes voltada para a construção de rodovias e a proliferação do transporte individual em detrimento do então atual sistema ferroviário.

Nas palavras de Gordinho (2003, p.22), “O país carecia de investimentos no setor de

transportes e foi fundamental mudar o perfil da infraestrutura. [...] Os anos da década de 1950 consolidaram, definitivamente, as rodovias como modalidade de integração do território brasileiro”.

A forte intervenção do Estado na estruturação e intensificação do sistema rodoviário nacional se destacou como uma importante ferramenta de desenvolvimento econômico para o país, sendo soerguida neste período, praticamente como única alternativa de transporte, tendo também em vista que o setor ferroviário devido aos altos investimentos necessários para sua recuperação, além da necessidade de uma reestruturação na política de transportes, enfrentava obstáculos para sua modernização, que não ocorrendo, encaminha-o a uma fase de larga decadência.

As rodovias possibilitaram novas relações entre espaços no território brasileiro. Santos (2008, p.371), constata que “o desenvolvimento do sistema rodoviário devido, sobretudo ao governo federal, inclui a utilização após a sua modernização depois de 1950, de antigas vias de circulação de veículos de tração animal com a incorporação de novas regiões às atividades da economia brasileira.”

A implantação de rodovias no Brasil seguiu uma tendência antes percebida também na instalação das ferrovias, existindo uma maior concentração no eixo Sudeste e uma menor intervenção na Região Norte, característica esta que se manteve nas décadas subsequentes conforme pode ser verificado na tabela 1.

Tabela 1: Evolução da rede rodoviária brasileira
segundo as grandes regiões – 1964 - 1997 - km

ANOS	NORTE	NORDESTE	SUDESTE	SUL	CENTRO OESTE	BRASIL
1964	7.804	117.648	209.657	157.188	56.213	548.510
1971	26.505	307.668	412.825	333.569	137.158	1.217.725
1981	42.556	384.381	449.174	332.328	192.245	1.400.584
1991	67.732	396.192	479.085	336.349	224.687	1.504.045
1997	96.723	396.859	479.585	460.557	224.953	1.658.677

Fonte: Anuário estatístico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (1965, 1972, 1982, 1992) e Anuário estatístico dos transportes, 1999, da Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte (GEIPOT). Retirado de Santos e Silveira (2006)

Na observação do conjunto de políticas de transportes e circulação implantadas na história recente do Brasil, a década de 50 do último século, aparece como marco do pujante desenvolvimento do sistema rodoviário brasileiro. Neste período, o poder público investiu profundamente na estruturação de um sistema rodoviário que promovesse unificação ao país. Nas palavras de Gordinho (2003, p.23), “o sistema rodoviário se transformou, a malha cresceu em extensão e qualidade, principalmente nas rodovias públicas”.

Analisando os investimentos neste setor e a grande expansão do sistema rodoviário brasileiro no período de 1964 a 1986; SILVA, SOUZA e ANDREATTA (2010, p.53), atestam que “essa expansão do transporte rodoviário permitiu o acesso a novas regiões como a Centro Oeste e Norte, antes praticamente desintegradas dos principais centros do país”.

Os governos militares que se seguiram trouxeram novos impulsos ao desenvolvimento do sistema de rodovias no Brasil, no qual buscavam entre outros objetivos, povoar os vazios demográficos e integrá-los as outras regiões do país, além de estruturar um sistema que promovesse a exploração e o escoamento dos potenciais naturais regionais. Neste período foram promovidos inclusive projetos ostentosos como a Rodovia Transamazônica que ligaria desde o Porto de Cabedelo no estado da Paraíba, até a fronteira com o Peru no estado do Amazonas, integrando a região Norte ao restante do país, nunca foi finalizado.

Toda esta conjunção marcou a ascensão do uso do automóvel e o pôs em uma posição privilegiada na produção do espaço urbano brasileiro, relegando os outros modos de transportes a meros coadjuvantes.

Dos sistemas de transportes passíveis de serem aplicados no Brasil, como o fluvial, aéreo e ferroviário, a matriz rodoviária se tornou a grande vertente, embora seus custos superem, muitas vezes, os outros modais. Atualmente, o rodoviarismo é responsável pela maior parte do transporte tanto de cargas como de passageiros, mesmo diante das deficiências que se espalham por todo o país. Segundo dados do IPEA (2010), 61% das cargas transportadas nacionalmente são deslocadas por meio das rodovias.

Essa forte dependência do setor rodoviário em um país de características continentais, gera problemas estruturais complexos que rebatem em toda a esfera econômica. A necessidade de se utilizar as rodovias para transportes de cargas em grandes distâncias, as quais poderiam ser concretizadas se houvesse, por exemplo, uma estrutura ferroviária adequada, elevam os custos dos transportes e, por conseguinte, das mercadorias transportadas, ainda mais pelas condições deficitárias das rodovias brasileiras. Senna e Michel (2008) analisam que:

Mesmo nos dias de hoje a rede rodoviária brasileira pode ser considerada caricata e insuficiente, incluindo todos os níveis (federal, estadual e municipal), apresentando aproximadamente 1,7 milhão de km. Apenas cerca de 148.000 km são pavimentados, correspondendo a cerca de 8% da rede. Estes números podem ser considerados ridículos quando comparado até mesmo com a realidade sul-americana. Países menos desenvolvidos, como o Paraguai, por exemplo, apresentam uma rede pavimentada que representa cerca de 9% da rede total. Se comparando com países de extensão territorial similar, a performance é ainda pior: a China tem 14%, o Canadá tem 30% e os Estados Unidos cerca de 61%. (SENN & MICHEL, 2008, p.433)

Josef Barat atesta que, “é importante entender que, se, de um lado, o transporte rodoviário propiciou maior acessibilidade e integração ao mercado, de outro, as ineficiências e os custos elevados tenderam, no longo prazo a criar obstáculos ao desenvolvimento”. (BARAT 2007, p.50).

Segundo dados da Confederação Nacional do Transporte – CNT (2009), a precariedade das estradas brasileiras eleva os custos de transportes de cargas em torno de 28% em média. Sendo que a Região Norte é prejudicada com um aumento nos custos do frete em torno de 40% e a Região Nordeste em torno de 33%.

Atualmente buscam-se meios de reverter esta tendência negativa da alta dependência do transporte rodoviário, buscando formas de revitalizar outros modais como o hidroviário e o ferroviário no Brasil.

1.2 O automóvel assume a dianteira

Após a ascensão e enfraquecimento do sistema de ferrovias, a indústria automobilística brasileira, já em meados da década de 50 do século XX, se instalou de forma efetiva. As aspirações governamentais de colocar o Brasil ‘sob rodas’ eram incrementadas pela vasta possibilidade de lucros que se vislumbrava em um país de dimensões continentais que, neste período contava com apenas 700 mil veículos, o que ergueu interesse de diversas subsidiárias e montadoras estrangeiras.

Passaram-se 65 anos desde a chegada do primeiro automóvel ao país, que fora trazido por Alberto Santos Dumont da cidade de Paris, para que a indústria nacional de automóveis lançasse o Romi-Isetta, primeiro carro de passeio produzido no Brasil. Com características peculiares o ‘pioneiro brasileiro’ como era conhecido, dispunha de “70% do peso de material nacional. Lançado oficialmente no dia 7 de setembro de 1956, o minicarro popular, de dois lugares, era fabricado pela Máquinas Agrícolas Romi, com licença da fábrica italiana Isetta.” (PINHO 1996, p.54).

Neste período também são lançados outros modelos como a caminhonete Vemaguet, fabricada pela Venag, a Kombi da Volkswagen e a Rural Willys, produzida pela Willys Overland do Brasil, todos obedecendo à determinação de possuírem maior parte do peso total dos componentes do veículo produzidos nacionalmente.

1



2



3



4

Foto 1. Primeiros modelos de automóveis produzidos no Brasil. **1.** Romi Isetta fabricado pela Máquinas Agrícolas Romi; **2.** Caminhonete Vemaguet fabricada pela Venag; **3.** Kombi da Volkswagen **4.** Rural Willys, produzida pela Willys Overland do Brasil. Fonte: Site Carros e Marcas; disponível em <<http://carrosemarcas.com>>. Acesso em: 07 nov.2012.

Desde a segunda metade da década de 50 do século último, quando passaram a circular os primeiros automóveis produzidos no Brasil, a aquisição do transporte individual se tornou mais acessível a uma maior parcela da sociedade, antes reservada ao seletivo grupo dos mais abastados. Segundo Melo e Del Priore:

O perfil dos primeiros proprietários brasileiros de automóveis era semelhante: membros das elites, que gozavam de algum sucesso financeiro no momento e que, mesmo quando originários de famílias tradicionais, possuíam, em maior ou menor grau, relação com o projeto de modernização do país. O uso do veículo estava relacionado inicialmente mais à busca de elementos de status e distinção, uma forma de vinculação ao “civilizado mundo moderno”, do que a interesses econômicos. Logo, todavia, ambos os sentidos dividiriam espaço: indústrias e comércios adquiriram carros para facilitar o escoamento de seus produtos. (MELO e DEL PRIORI 2009, p.195)

As figuras 1 e 2 apresentam anúncios deste período acerca do Romi-Isetta, enfatizando as maravilhas proporcionadas pelo primeiro automóvel produzido no Brasil.

Figura 1 – Anúncio do Romi-Isetta publicado em 09 de setembro de 1958.

Venha hoje mesmo buscar seu **ROMI-ISETTA**
e pague-o suavemente em **PRESTAÇÕES MENSAIS**

Romi-Isetta consome apenas 3,75 litros de gasolina a cada cem quilômetros, o que significa que exige apenas 24 centavos de combustível por quilômetro rodado! Sai mais barato do que uma passagem de ônibus!

Por que, então, não resolver o seu problema de condução diária com um moderno Romi-Isetta 1958? Você se livra das longas esperas na fila, das aglomerações, dos desagradáveis atrasos no horário...sem aumentar a despesa diária! E ainda terá o seu carro para levar a família a passear nos fins de semana...

Romi-Isetta é econômico, prático, fácil de estacionar.

Procure conhecer as reais vantagens que lhe oferece a **Companhia TOBIAS DE BARROS**
DAS 25 ANOS DE EXPERIÊNCIA NO RANCHO AUTOMOBILÍSTICO
PRAÇA MARECHAL DEODORO N.º 376
Fone: 52-9121 - Rádio Interior

Fonte: Blog Estadão; disponível em

<<http://blogs.estadao.com.br/reclames-do-estadao/?s=romi-isetta&submit=OK>>. Acesso em: 07 nov.2012. Anúncio publicado em 09 de setembro de 1958. No canto direito do anúncio em letras minúsculas pode-se ler: “Venha hoje mesmo buscar o seu Romi-Isetta e pague-o suavemente em prestações mensais. Consome apenas 3,75 litros de gasolina a cada cem quilômetros, o que exige apenas 24 centavos de combustível por quilômetro rodado! Sai mais barato que a passagem de ônibus! Por que, então, não resolver o seu problema de condução diária com um moderno Romi-Isetta 1958? Você se livra das longas esperas na fila, das aglomerações, dos desagradáveis atrasos no horário...sem aumentar a despesa diária! E ainda terá o seu carro para levar a família a passear nos fins de semana...”

Figura 2 – Anúncio do Romi-Isetta Anúncio publicado em 15 de setembro de 1957.

Fonte: Blog Estadão; disponível em <http://blogs.estadao.com.br/reclames-do-estadao/?s=romi-isetta&submit=OK>. Acesso em: 07 nov.2012.

O crescimento da frota brasileira apresentou características de rápido desenvolvimento não apenas neste período como também nas décadas seguintes. Santos e Silveira afirmam que “o aumento da frota foi extraordinário: 7,6 vezes entre 1950 e 1970, 4,2 vezes entre 1970 a 1985 e 2,1 vezes entre este último ano e 1996.” (SANTOS E SILVEIRA 2006, p.176).

Com a indústria automobilística a pleno vapor, os sonhos de consumo de todos os segmentos sociais ganhavam um dos seus principais ícones e a necessidade de inserção na modernidade sobrepunha até mesmo o imperativo do transporte.

A escolha durante décadas da priorização do sistema rodoviário com ênfase na utilização do transporte individual teve um forte rebatimento na estruturação recente das cidades brasileiras. O uso do automóvel moldou o espaço urbano que passou a se estruturar diante desta realidade, tendo em vista que a cidade assumiu a postura de facilitadora do fluxo automotivo. Atestando esta realidade, Carlos afirma que:

A cidade produzida como negócio, aparece através do modelo da cidade do automóvel priorizando o espaço vazio da circulação onde o primado do transporte individual se impõe com força, revelando as possibilidades da construção da “cidade enquanto vias expressas”, símbolo da modernidade. (CARLOS 2007, p.66).

O aumento rápido da frota de automóveis no espaço intraurbano brasileiro produziu inúmeras transformações na vida cotidiana, tendo a rua testemunhado a mudança do seu protagonista.

É importante o entendimento que as ruas não dispunham de equipamentos que promovessem uma circulação segura e eficaz para ambos os atores. Alheia a atual circulação frenética e excessiva de veículos automotores, a rua se percebia como espaço do encontro, do tempo lento, da caminhada descompromissada, do convívio social, do brincar de crianças que a reinventava a cada nova trama.

A chegada de forma mais contundente dos veículos automotores reordena a ocupação deste espaço, transferindo o pedestre para as suas margens, as calçadas, forçando-o a uma nova realidade hierárquica onde a rua agora pertence ao automóvel e a circulação a pé necessita da sua não presença. Sobre este momento Melo coloca que “a cidade deveria ser ordenada e ele [o automóvel] seria o novo rei, causando susto com seu barulho, sua imagem de poder.” (Melo 2008, p.195).

Gradativamente rituais cotidianos são desarticulados. A casa, que tinha a rua por sua extensão, recebe então os ‘desabrigados’ pelo acréscimo do tráfego automotivo. A vista do interior das residências passa a ser encoberta, entre outras razões, pela necessidade de proteção do barulho e da poluição causada pelos veículos.

Os espaços urbanos tiveram relativamente pouco tempo para se estruturarem para as elevações de contingentes que se deram no transcorrer da segunda metade do século passado, em parte, devido ao processo de urbanização brasileiro ter se intensificado de forma célere. É válido advertir que a tanto população brasileira quanto os índices de população urbana cresceram em ritmos acelerados neste período.

Ao observarmos os dados referentes a evolução demográfica do Brasil entre 1950 e 1991, veremos que a população brasileira quase triplicou, convindo ainda ressaltar que é neste intervalo que a população rural apresenta suas maiores taxas de declínio quando considerada a participação percentual no total da população, contrariando o alto percentual de acréscimo da população urbana. Esses dados são apresentados na tabela 2.

Tabela 2 – Evolução do Percentual da População Urbana e Rural no Brasil (1950 a 2000)

Ano	População Brasileira*	População Urbana	População Rural
1950	51.9*	36%	64%
1960	70.0*	45%	55%
1970	93.1*	56%	44%
1980	119.0*	68%	32%
1991	146,8*	75.6%	24.4%
2000	169.8*	81.2%	18.8%

(*Milhões de habitantes)
Fonte: IBGE 2012

Uma série de fatores como a modernização das atividades agrícolas e pecuária encaminhou a população rural para os centros urbanos, consumando ao final da década de 70 a recente reconfiguração do Brasil como país urbano.

Essa reordenação da distribuição geográfica da população ocorreu em um compasso intenso, dando às cidades brasileiras, carentes de planejamento, um conjunto de novos problemas que se somaram posteriormente as novas necessidades que se estabeleciam. O acréscimo populacional não foi seguido pela estruturação necessária de equipamentos urbanos suficientes, e dentro deste rol coloca-se um conjunto de medidas que possibilitasse uma mobilidade satisfatória, perspectivando até mesmo condições futuras. O intenso e rápido processo de urbanização, o desordenamento das cidades e o poder tanto funcional quanto simbólico do automóvel gerando um aumento veloz da frota nacional, são vetores das dificuldades estruturais de mobilidade constatadas atualmente.

O automóvel auferiu um significado simbólico superior a sua função, assinalando no imaginário popular um símbolo de ‘glória social’. Ross (2005, p.374) coloca que, “é o automóvel um dos bens de consumos duráveis de maior valor entre os consumidos pelo brasileiro, o que faz de sua posse um referencial de status e prestígio social”. O povo brasileiro abraçou o ideal implantando por décadas tanto pelo Estado quanto pelo grande capital, e elegeu o veículo automotivo como uma meta a ser alcançada enquanto cidadão.

Entendendo que automóvel não possui apenas um caráter funcional, Santos (2006, p.42) afirma que “com o veículo individual, o homem se imagina mais plenamente realizado, assim respondendo às demandas de *status* e do narcisismo, característicos da era pós-moderna. O

automóvel é um elemento do guarda-roupa, uma quase vestimenta”.

Essa característica longe de ser singular ao Brasil, já estava fortemente difundida em países como os Estados Unidos, tendo o automóvel marcado com veemência a sua História recente. O estilo de vida americano era necessariamente também composto pelo uso do automóvel, que se estabeleceu como principal ícone do progresso recente do país.

O automóvel esteve tão radicado a sua cultura que nas palavras de Lukacs (2006, p.1998) pode ser considerado “o elemento primordial da norte-americanização do mundo, pois o século dos Estados Unidos é o século do automóvel, que é o símbolo, o sintoma, a causa e o efeito de seu desenvolvimento”.

De forma contundente Lefebvre (1999, p. 29) coloca que “a invasão dos automóveis e a pressão desta indústria, isto é, do lobby do automóvel, fazem dele um objeto piloto, do estacionamento uma obsessão, da circulação um objetivo prioritário, destruidores de toda vida social e urbana”.

No Brasil, desde que o IBGE passou a pesquisar sobre a presença do automóvel para uso particular da família em seus censos, em meio a utilização de outros bens duráveis como a televisão, geladeira, máquina de lavar, telefone, entre outros; o percentual obtido sempre esteve em crescimento. Mesmo sendo o automóvel o bem de consumo de valor mais elevado e o que dispõe de maior gasto de manutenção.

O percentual de domicílios com automóvel mais que dobrou entre os anos de 1970 e 1980, mesmo possuindo um valor elevado para as condições da época. Não manteve um ritmo tão forte na década seguinte, mas apresentou novo crescimento na década de 90, chegando ao ano 2000 com cerca de 30% dos domicílios contando com automóvel particular. Estes dados podem ser verificados nas tabelas 3 e 4.

Tabela 3 – Evolução do percentual de automóvel por domicílios particulares permanentes no Brasil (1970 a 2010).

Ano	Automóveis por domicílio %
1970	9.04
1980	19.08
1991	23.08
2000	32.73
2010	39.46

Fonte: Censos demográficos do IBGE 2012

Tabela 4 – Percentual de domicílios com automóvel no total de domicílios particulares permanentes por região geográfica no Brasil (%).

Grandes Regiões	ANO 2010 (%)
Norte	19,4
Nordeste	19,8
Sudeste	47,3
Sul	56,6
Centro-Oeste	45,1
BRASIL	39,5

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010

Percebe-se que as regiões sul e sudeste possuem os maiores percentuais de automóveis, sendo também, onde se localizam as cidades que enfrentam os mais graves problemas de tráfego viário. Vale ressaltar que o percentual ao qual se referem as tabelas são apenas de automóveis, não levando em conta outros tipos de veículos motorizados como, por exemplo, as motocicletas.

1.3 A explosão da frota: do ano 2000 a 2010

A primeira década do século XXI foi marcada no Brasil pelo forte acréscimo do número de automóveis em circulação. Neste período o crescimento recorde em números absolutos impressiona, tendo a frota de automóveis ultrapassado a marca de 37 milhões.

A constatação é que esse número se aproxima do dobro do contingente de automóveis que circulavam no início da década, que estava alçada em pouco menos de 20 milhões. Deve-se advertir que não estão sendo contados nestes dados veículos como motocicleta, motoneta, camioneta ou caminhonete, mas unicamente automóveis, sendo este o veículo mais comum entre os brasileiros.

Segundo dados censitários do IBGE, no início da última década o Brasil possuía a densidade de 01 automóvel para cada 8,5 pessoas. O percentual de crescimento da frota acima das taxas de crescimento populacional já reduziu este valor em 2010 para cerca de 5 pessoas por automóvel.

Três pontos podem ser colocados como grandes responsáveis pela elevada acentuação do número de veículos: o aumento da renda da população, facilidades na concessão de crédito e as reduções fiscais oferecidas pelo governo federal. Este tripé de medidas superlotaram cidades brasileiras gerando uma gama de novos problemas, como também, acentuando mazelas já existentes.

Para termos um parâmetro, o estado de São Paulo chegou ao final do ano 2010 com uma frota superior a 13 milhões de automóveis, número acima do somatório de todo contingente de veículos da Região Norte, Nordeste e Centro-Oeste. O resultado desta concentração se expressa nos impactos que provoca nas cidades, principalmente na capital paulista que abarca percentual significativo deste total.

As principais cidades do Brasil já sofrem com problemas relacionados com a alta quantidade de veículos individuais, principalmente por não ter existido um acompanhamento de infraestrutura viária capaz de oferecer condições salutaras a demanda de automóveis em circulação. Essa condição tem reflexo em toda uma conjuntura sócio-econômica no espaço urbano proporcionando um enorme e complexo desafio administrativo.

A demasiada dependência do automóvel na qual estão fincadas as cidades brasileiras provoca aumento do tráfego no urbano, dificuldades de circulação, congestionamentos, poluição e alto número de acidentes. Por vezes, o poder público busca soluções construindo mais vias de tráfego o que gera um crescimento urbano desordenado ou espraiado que, por conseguinte, eleva o tempo dos deslocamentos não apenas dos veículos individuais, mas também, do transporte público que devido a maior distância percorrida tem seu intervalo de frequência ampliado, acarretando diminuição da qualidade do serviço oferecido e tarifas mais caras.

Esta relação direta entre a promoção do fluxo automotivo e o crescente alargamento horizontal das cidades brasileiras caracterizando uma urbanização espalhada e disforme, tem como exemplo a presença das avenidas radiais, que partem dos centros das cidades atingindo os espaços mais afastados, promovendo uma expansão da área urbanizada em torno das avenidas.

Em contraponto ao crescimento do uso do automóvel no Brasil está a diminuição da demanda no transporte público. Segundo relatório do IPEA 2010, no período de 1997 a 2007 houve um decréscimo na utilização do transporte coletivo em torno de 30%, mesmo apresentando gastos menores que a utilização do transporte individual.

Segundo informações do IPEA (2012, p.4) “os moradores das áreas urbanas brasileiras comprometem aproximadamente 15% da sua renda com o transporte urbano, gastando em média cerca de cinco vezes mais em transporte privado do que com transporte público nos seus

deslocamentos diários”.

As políticas de transportes que se seguiram no Brasil desde meados da década de 50, facilitando a aquisição de automóveis, germinaram a cultura e o desnível entre o transporte individual e o coletivo nas cidades.

Os investimentos em transportes no intraurbano praticamente marginalizaram o transporte coletivo, tendo focalizado na elaboração de uma infraestrutura que abarcasse a fluidez do automóvel. Segundo ALCANTARA JR e SELBACH (2009, p.22) isto pode ser constatado “nos investimentos vultosos de obras viárias que atendem o automóvel acima de outras formas de circulação, como ônibus, bondes, bicicletas ou mesmo o andar a pé”.

Desta forma, progressivamente o transporte individual seduzindo com conforto, autonomia, velocidade de deslocamento e prestígio, observa o transporte coletivo ser relegado a condições cada vez mais precárias, decorrendo numa crescente migração de usuários para o transporte individual e dispondo a uma parcela menos abastada da população um sistema de transporte coletivo deficitário.

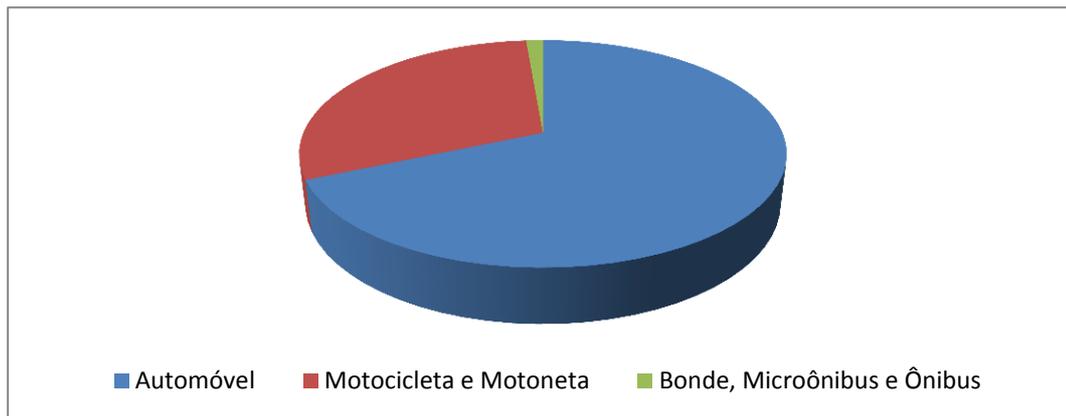
A própria reprodução do espaço urbano brasileiro tem se configurado posicionando o automóvel como cerne dos deslocamentos no intraurbano. Esta delicada escolha tem apresentado consequências que vão desde uma circulação caótica de transportes, pessoas e bens nas grandes cidades, a graves impactos ambientais gerados pelo excesso de veículos em utilização.

A sublevação do transporte individual como principal meio de deslocamento rebate também em uma larga interferência infraestrutural que não promove o uso igualitário da cidade, já que conduz a uma menor parcela da população, a detentora do automóvel, um uso significativamente superior do espaço urbano em detrimento da grande parcela que utiliza o transporte público.

Em média, a capacidade de transporte em um ônibus convencional que atua dentro do espaço urbano é de 75 pessoas. Em uma conta simples, dois ônibus com sua capacidade confortável preenchida, totalizarão 150 pessoas; se este mesmo número utilizar veículos individuais e contarmos que todos terão 05 passageiros, serão necessários 30 automóveis; o que proporciona a utilização de maior espaço nas vias de circulação.

A desproporção no Brasil entre o alto número de veículos individuais e a pequena participação do número de ônibus, micro-ônibus e bondes, pode ser constatada no gráfico 1.

Gráfico 1 – Distribuição proporcional dos principais tipos de veículos em circulação no Brasil em 2010



Fonte: Ministério das Cidades, DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito, RENAVAL-Registro Nacional de Veículos Automotores - 2012

O gráfico apresenta uma forte disparidade entre o número de veículos de transporte individual e os instrumentos de transportes coletivo, fruto de uma política voltada a priorização das formas individuais motorizadas de transporte.

Vale ressaltar que um dos princípios fundamentais da gestão urbana é a observação da função social da cidade, caracterizada entre outros pontos, pelo direito de todos os cidadãos terem acesso ao transporte público coletivo, sendo este composto por ônibus, metrô, bonde, entre outros. No Brasil, a gerência do transporte público intraurbano recai sobre o próprio município que deve apresentar seus direcionamentos no Plano Diretor.

Nos grandes centros urbanos considerável parcela da população se utiliza do transporte coletivo cotidianamente como ferramenta de deslocamento, sendo de fundamental importância o engajo do poder público em uma administração responsável do transporte coletivo, visto que, diferentemente daqueles que se utilizam do transporte individual os usuários do transporte público exercem uma posição passiva, tendo de se adequar a horários, itinerários, e qualidade dos veículos oferecidos.

1.4 Campina Grande e mobilidade urbana

A cidade de Campina Grande não se abstém desta configuração presente nos grandes conglomerados urbanos no Brasil, marcada pelas dificuldades impostas pelo avanço feroz da frota de veículos particulares, sendo o seu cotidiano já marcado por uma gama de problemas estruturais decorrentes do excesso de veículos em circulação em um espaço não planejado para

tal demanda.

Deste modo, assim como nas grandes cidades brasileiras que tornaram a mobilidade urbana uma de suas grandes preocupações, Campina Grande dá sinais que necessita em caráter de urgência de intervenções capazes de requalificar a sua dinâmica interna de deslocamentos.

Notícias concernentes a piora do tráfego viário na cidade, como também suas consequências, tem se tornado cada vez mais frequentes nos meios de informação, como demonstrado na figura 3.

Figura 3 – Reportagem do Jornal da Paraíba sobre o aumento do tempo de deslocamento no trânsito de Campina Grande

12 Geral **Jornal da Paraíba** **SÁBADO 11, AGOSTO, 2012**

Deslocamento piora em CG

Levantamento mostra que campinense está perdendo mais tempo no trânsito. Sitrans tenta identificar pontos mais críticos

O crescimento no número de automóveis e motocicletas, aliado ao desrespeito às leis de trânsito e à opção por não utilizar o sistema coletivo de transporte urbano tem provocado congestionamentos e dor de cabeça, para quem mora em Campina Grande. Estimativas do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros (Sitrans) do município apontam que o campinense está gastando até 30% de seu tempo de deslocamento em congestionamentos; uma média parecida com o registrado nacionalmente.

A entidade está fazendo um levantamento dos principais pontos de 'gargalo' registrados na cidade, com o objetivo de melhorar a qualidade dos serviços do sistema de transporte público.

De acordo com os dados do Departamento Estadual de Trânsito da Paraíba (Detran), a frota de carros nas ruas da cidade cresceu 165% nos últimos 11 anos. Até junho passado, o órgão registrava 130.746 veículos motorizados com placas de Campina Grande.

Entre os que mais sofrem com os congestionamentos são os usuários de transportes públicos. Diariamente, a frota de ônibus urbano transporta em média 100 mil passageiros, segundo o Sitrans. Um dos pontos que apresenta maior lentidão é o trânsito da Avenida Canal. Segundo o diretor institucional do Sitrans, nos horários de maior movimentação os ônibus demoram cerca de 18 minutos para fazer o trajeto entre o prédio da Fiep até a chegada na parada localizada na Arca Catedral. "Esse percurso antes era feito em 5 ou 7 minutos" lembra com preocupação o diretor institucional do Sitrans, Anchieta Bernardino. "Com fiscalização e a criação desses corredores seletivos a fluidez dos ônibus será feita sem problemas, dentro do tempo definido para as rotas, permitindo que os usuários tenham um serviço com mais qualidade.", acrescentou Anchieta.

Para contribuir com propostas e soluções para a mobilidade urbana de Campina Grande, será realizado no próximo dia 17 deste mês o Fórum Permanente sobre Mobilidade Urbana. Uma das temáticas que serão discutidas no evento será a "Mobilidade Urbana e a Responsabilidades dos Municípios - aspectos legais", apresentado pela engenheira civil em mestre em transporte público, Valeria de Castro Costa Barros. No segundo painel a temática será "As novas tecnologias e os benefícios da Integração Tarifária Regional", que será apresentado pelo diretor comercial da empresa Transdata Smart, Devanir Magrini.

De acordo com Salomão Augusto, superintendente da STTP (Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos de Campina Grande), "numa cidade como esta, não há condições de um cidadão perder mais de sete horas no trânsito. As pessoas reclamam do sistema de transporte daqui, mas este é um dos melhores do Nordeste. Campina não tem engarrafamento, e sim, pontos de lentidão, onde um carro pode levar até oito minutos parados no mesmo ponto", analisou Salomão.

Fonte: Jornal da Paraíba, edição de 11 de Agosto de 2012

Segundo dados do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros – SITRANS, o campinense já compromete até 30% do seu tempo de deslocamento em congestionamentos, sendo que os que mais sofrem são os usuários do transporte público. Percentual semelhante aos registrados em grandes cidades do Brasil.

A preocupação ganha força quando se observa a rapidez com que a frota de veículos particulares cresce. As facilidades de crédito e as ações governamentais de redução de impostos e incentivo a indústria automobilística, impulsionam o deságue de automóveis em Campina Grande, potencializando os problemas de circulação viária já existentes. A figura 4 reproduz a manchete de uma reportagem do Jornal da Paraíba que tratava acerca do crescimento da frota.

Figura 4 – Manchete de reportagem do Jornal da Paraíba sobre o crescimento da frota nas cidades paraibanas



Fonte: Jornal da Paraíba, edição de 14 de Julho de 2012

Em Campina Grande, questões acerca da mobilidade urbana estão entre os principais problemas apontados como graves pela população. Em pesquisa realizada pelo Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística-IBOPE em agosto de 2012, divulgada pelo Jornal da Paraíba, onde se questionava qual o maior problema enfrentado pela população campinense, o calçamento de ruas e avenidas foi um dos mais apontados, ficando atrás apenas de saúde e segurança pública. O trânsito e o transporte coletivo também foram lembrados, superando questões como administração pública, habitação e impostos.

Os resultados podem ser conferidos na figura 5, que reproduz a reportagem juntamente com os resultados obtidos.

Figura 5 – Reportagem do Jornal da Paraíba apresentando resultado da pesquisa do IBOPE sobre os principais problemas percebidos em Campina Grande



Fonte: Jornal da Paraíba, edição de 16 de Setembro de 2012

Percebe-se também em Campina Grande um aumento dos debates acerca da mobilidade urbana conferidas nos seminários e fóruns sobre o tema, sendo exemplo a Conferência Anual de Mobilidade Urbana, a Conferência Municipal da Cidade, como também, o Fórum Permanente sobre Mobilidade Urbana, este último, promovido pelo Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros – SITRANS.

Um forte elemento que faz fomentar estas discussões é o escalonamento dos acidentes de trânsito na cidade. A figura 6 apresenta uma reportagem do Jornal da Paraíba de janeiro de 2012, onde se afirmava que de 2007 a 2010, a quantidade de ocorrências de trânsito cresceram 95%, passando de 1.627 casos em 2007 para 3.185 em 2010. Neste período se computou mais de 8.000 feridos e 106 vítimas fatais.

Figura 6 – Reportagem do Jornal da Paraíba sobre o crescimento do número de acidentes em Campina Grande – 2007 a 2010

DOMINGO 22, JANEIRO, 2012Jornal da ParaíbaGeral 9

Trânsito faz 106 vítimas em CG

Levantamento é da STTP e refere-se aos acidentes registrados em Campina Grande, no período entre os anos de 2007 e 2010

Georgia Simonelly

Uma realidade preocupante registrada em Campina Grande é a do número de acidentes de trânsito nos últimos anos. No intervalo de 3 anos, a quantidade de ocorrências teve um aumento de 95%, com um salto de 1.627 casos em 2007, para 3.185 em 2010. O levantamento completo referente a 2011 ainda não foi concluído pela Divisão de Pesquisa e Estatística de Acidentes da Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP).

Entre 2007 e 2010 foram registrados na cidade 10.668 acidentes, responsáveis por um total de 8.387 vítimas, sendo 8.191 feridos e 196 mortos. A maioria das vítimas são jovens na faixa etária entre 18 e 29 anos. Em segundo lugar estão os adultos jovens com idade entre 30 e 59 anos.

Outra realidade apontada pelos dados estatísticos da STTP é que a grande maioria dos envolvidos é do sexo mas-

culino. Foram 6.097 homens contra 1.902 mulheres vítimas da violência no trânsito. Entre as vítimas fatais, 68% foram homens, deixando 138 famílias de luto.

Segundo o superintendente da STTP, Salomão Augusto, o crescimento dos acidentes é explicado pelo aumento da frota, que cresceu 239% em 10 anos, chegando a aproximadamente 161 mil veículos este ano. "No último ano, este acréscimo foi de 40% em relação a 2011. Isso tem acarretado uma série de problemas como falta de estacionamento, principalmente no Centro e, um deles é a questão das colisões entre veículos", informou.

A explicação para a quantidade de vítimas do sexo masculino, de acordo com Salomão, está associada diretamente com o número de condutores da cidade, que é formado 70% por homens, o que equivale a 140 mil motoristas.

A estimativa da STTP é que existam cerca de 200 mil motoristas devidamente habilitados em Campina Grande.

"Pesquisas em âmbito nacional comprovam que a mulher é mais prudente no trânsito, mas apesar disso, a proporção de homens dirigindo na cidade é muito maior, o que nos leva a concluir estatisticamente que a imprudência não é o principal fator que tem resultado na diferença entre gênero", apontou Salomão.

Levantamento revela que 68% das vítimas fatais são homens. Mulheres seriam mais prudentes

Fonte: Jornal da Paraíba, edição de 22 de Janeiro de 2012

Vale salientar que longe de apenas se criarem vias pavimentadas para circulação de veículos, questões acerca de mobilidade refletem toda uma conjuntura social e econômica sobre o espaço, justamente devido ao fato da apropriação do espaço urbano acontecer de forma diferenciada no tecido social, que se particulariza devido às próprias questões socioeconômicas do indivíduo. As possibilidades e a própria efetivação da apropriação do espaço urbano são estruturadas por um contexto de classes que se impõem no âmbito do uso diferenciado do mesmo espaço urbano.

Como significação então do conceito de mobilidade urbana pode-se tomar de empréstimo a definição do Ministério das Cidades do Brasil, no qual afirma:

A mobilidade urbana é o resultado da interação dos deslocamentos de pessoas e bens entre si e com a própria cidade. Isso significa que o conceito de mobilidade urbana vai além do deslocamento de veículos ou conjunto de serviços implantados para estes deslocamentos (...). (MINISTÉRIO DAS CIDADES DO BRASIL, 2006, p. 06).

Pensar a mobilidade de uma cidade é colocar em pauta uma das principais condições de desenvolvimento desta, e que direciona a forma como se distribuem serviços, comércios, conjuntos residenciais, e o próprio uso e dinâmica do espaço urbano. Tudo isto realçado pelo crescimento dos aglomerados urbanos. Por isso, é necessário perceber a mobilidade urbana mirando como ponto de partida os imperativos das necessidades de deslocamentos dos indivíduos para o consumo da própria cidade.

A natureza dos deslocamentos dentro de uma cidade dependem diretamente da forma como as funções urbanas se distribuem no território. Há poucas décadas, estas funções eram moldadas sob princípios de especialização de usos no território. Este conceito mostrou-se inapto para lidar com a dinâmica dos fluxos sociais e econômicos das cidades, que são cada vez mais complexos. (DUARTE, 2007, p.13).

A mobilidade urbana requer medidas para a melhoria do sistema viário, do transporte e do trânsito, e, principalmente, a valorização da mobilidade do cidadão, do transporte público coletivo e das alternativas não motorizadas de mobilidade(...), que permitam a acessibilidade universal à cidade. (MINISTÉRIO DAS CIDADES DO BRASIL, 2006, p.29).

As novas demandas de fluxos aos quais os espaços urbanos estão sendo submetidos abrem urgência para intervenções profundas e eficientes, como também, redefinições da forma de uso dos meios de locomoção sob o intuito de qualificar o espaço urbano. Neste entrevero, a mobilidade deve se apresentar como instrumento de inclusão social, promovendo ingresso democrático ao espaço urbano.

Neste contexto referente à complexidade das estruturas de mobilidade no espaço urbano, também os estudos geográficos devem incorporar a problemática que se apresenta como uma das discussões de vanguarda. Sposito (2011, p.134) demonstra a complexidade do tema quando afirma que se deve “revalorizar, na Geografia, os estudos relativos ao transporte, de modo a que se possa fazer uma leitura crítica das condições desiguais, respeitando-se as diferenças de interesses e práticas, segundo as quais se realiza, no espaço urbano, a acessibilidade”.

Capítulo 02

Campina Grande-PB: A organização e produção do espaço

Alô, alô minha Campina Grande quem te viu e quem te vê não te conhece mais, Campina Grande tá bonita, tá mudada, muito bem organizada e cheia de cartaz. (Jackson do Pandeiro, música Alô Minha Campina Grande).

2.1 Formação e estruturação da cidade de Campina Grande-PB

Atualmente, Campina Grande busca solucionar uma difícil equação que tem resultado no agravamento dos problemas de mobilidade na sua área central, sobretudo decorrente do forte número de veículos individuais que transitam na cidade. Esta realidade está diretamente ligada ao modo como a cidade se constituiu e se reproduziu estruturalmente, chegando aos contornos da sua configuração atual. Sendo assim, para se ensaiar uma discussão efetiva acerca do tema proposto, faz-se necessário resgatar pontos tanto da formação como do desenvolvimento da cidade em questão.

O mergulho na investigação do desenvolvimento histórico e geográfico da cidade de Campina Grande desvenda um processo fundamentado na sua vocação comercial, a qual perpetua até os dias atuais. Essa sua particularidade emblemática salta como marca ao longo do seu surgimento, desenvolvimento e consolidação, ladeando outros atributos que a torna uma cidade influente não apenas no setor comercial, mas em áreas como educação e tecnologia.

Campina Grande está situada na região Nordeste do Brasil, na zona centro oriental do estado da Paraíba, no trecho mais alto das escarpas do Planalto da Borborema, na mesorregião do Agreste Paraibano. Apresenta 7° 13' 11'' de latitude Sul e 35° 52' 31'' de longitude Oeste em relação ao Meridiano de Greenwich.

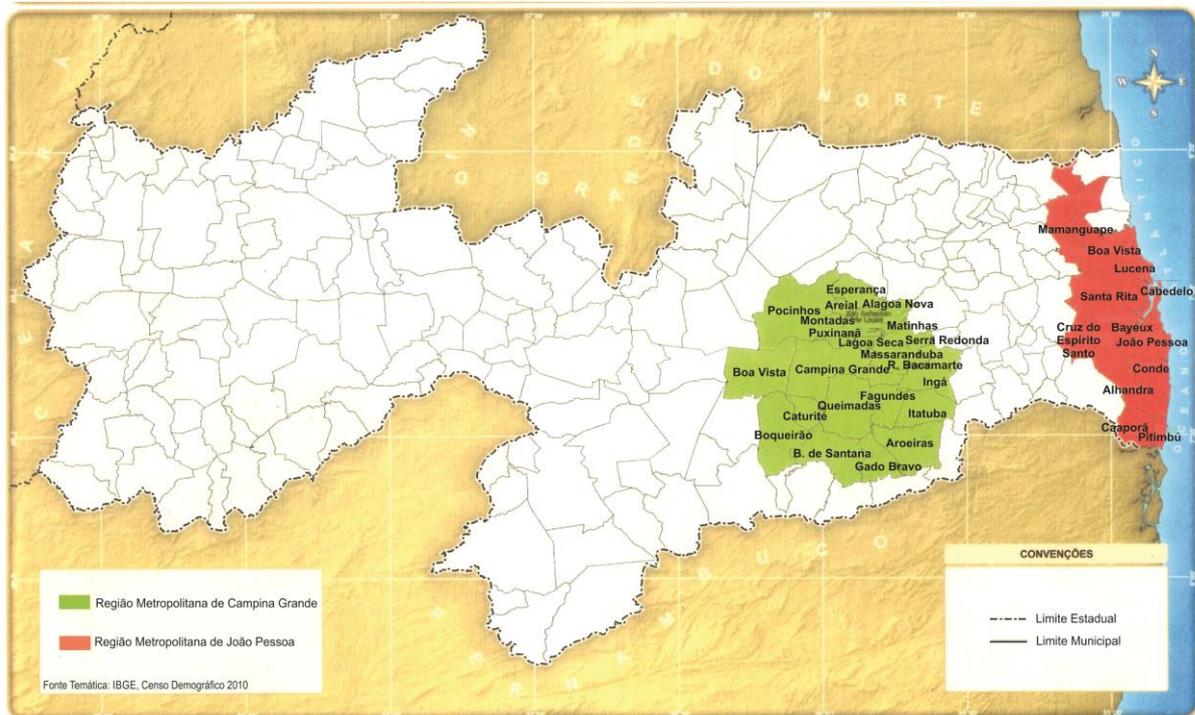
Dada a sua posição geográfica central na Paraíba, e por estar situada no cruzamento de duas importantes rodovias federais, a BR-230 e a BR-104, através das quais se liga as grandes cidades da região Nordeste, a localização de Campina Grande tem sido uma das marcas de importante influência desde sua fundação.

Segundo dados do IBGE, a cidade apresenta uma população de 385.213 habitantes,

distribuídos ao longo dos seus 621 km² de área. Localizada a 120 km da cidade de João Pessoa, capital do estado da Paraíba, Campina Grande polariza o Compartimento da Borborema formado pelas microrregiões do Agreste da Borborema, Brejo Paraibano, Cariris Velhos, Seridó Paraibano e Curimataú, num total de 23.960 Km², que corresponde a 43% do território paraibano e 40% da população do Estado.

Essa importância em meio as cidades que a circunda faz com que Campina Grande receba uma quantidade significativa de moradores de outros municípios que visitam a cidade a fim de consumir seus serviços de saúde, educação e comércio. As universidades, por exemplo, são importantes receptores de cidadãos de outras localidades tanto no período diurno quanto no noturno. A figura 7 apresenta a localização de Campina Grande no estado da Paraíba e destaca os municípios que pertencem a sua região metropolitana.

Figura 7 – Localização de Campina Grande e sua Região Metropolitana no Estado da Paraíba e Região Metropolitana de João Pessoa



Fonte: Atlas Escolar Paraíba (2011, p.102)

O entendimento da morfologia atual da cidade passa necessariamente pela compreensão da sua formação e estruturação. A origem de Campina Grande está cercada por várias controvérsias, principalmente quanto a sua data de origem, que é associada à instalação do aldeamento dos índios Ariús por Teodósio de Oliveira Ledo, Capitão-mor dos Sertões, em 1º de dezembro de 1697, índios esses que ele mesmo trouxe escravizados da região das Piranhas. Essa mesma informação é contestada por outros autores e estudiosos do assunto, um destes é Rômulo de Araújo Lima, que afirma que antes de Teodósio e seus ariús a localidade já era conhecida por Campina Grande. (LIMA 1992, p. 31).

Alheio as polêmicas acerca de datas, nesta época a Paraíba se apresentava dividida em duas realidades econômicas, de um lado estava posto o açúcar do litoral e de outro o gado no sertão. Como confirma Arruda (1997, p.94), “a ligação da zona brejeira com o sertão da Paraíba processou-se através de Campina Grande, vocacionada, desde as origens, para a condição de empório, como animado centro de trocas”. É através de Campina Grande que as ligações passam a acontecer, fazendo-a servir como ponto de encontro para os dois polos paraibanos.

Ao remontarmos esta época podemos considerar neste momento embrionário Campina Grande apenas como um aglomerado de casas de taipa desreguladas prontas para servirem de abrigo a quem aqui pousava. É apenas com o processo de fixação de seus habitantes, fase mais importante do povoado, que começaram a aparecer os pontos de referência e consolidaram-se as feiras, iniciando a chegada de tropeiros, almocreves, boiadeiros e os tangerinos, fazendo surgir posteriormente um mercado. A feira da cidade passa a ser o local de intercâmbio entre as frentes litorâneas e sertanejas que se cruzavam neste ponto.

Em 1699 o aldeamento dos Ariús realizado por Teodósio de Oliveira Ledo, foi citado em uma carta do Capitão-mor ao rei de Portugal, dando a partir de então uma importância política ao povoado que agora passa a ser conhecido formalmente. Mas é apenas em 1790, quase um século após este fato, que a aldeia é elevada à categoria de Vila, com o topônimo de Vila Nova da Rainha, nos termos da Carta Régia de 22 de julho de 1766. Topônimo este que não era usado frequentemente pelos habitantes os quais preferiam chamar o lugar de Campina Grande, e só se reconhecia o termo em textos oficiais e formais. É nesta fase que se passa a contar com uma Câmara Municipal, Julgado de Paz, Cartório e Pelourinho.

Neste período, Campina não obtinha muito sucesso no que se refere a termos populacionais, era na capital onde se realizavam os grandes negócios e não na Vila ainda em fase de crescimento vagaroso. Segundo Epaminondas Câmara, “a primeira rua sofreu o abandono até da própria capela que lhe deu as costas, e os negociantes, que por natureza não visavam ruas, mas pontos comerciais, acorreram em tempo, cercando a igreja de casebres e

forçando a mudança da feira para a nova artéria”. (CÂMARA, 1998, p. 21).

Conforme informações da Prefeitura de Campina Grande é somente após o avanço da influência da pecuária e do cultivo do algodão na economia regional, realçada entre outros motivos pelas estradas que a cortavam, que à Vila Nova da Rainha experimenta um extraordinário desenvolvimento, despertando gradativamente, um movimento de convergência de interesses econômicos pelo lugar. É nesse período que a Vila conquista a detenção da maior feira de gado da Paraíba, mesmo tendo como base da economia local a feira de cereais.

A Vila seguia seu rumo de crescimento já compreendendo o Cariri (exceto a serra do Teixeira), parte do Agreste, parte do Brejo, abrangendo os povoados de Fagundes, Boqueirão, Cabaceiras, Milagres, Timbaúba do Gurjão, Alagoa Nova, Marinho, entre outros.

O comércio campinense promovido por uma longa luta entre os antigos latifúndios descendentes dos Oliveira Ledo, e os forasteiros, pequenos agricultores e comerciantes; e dos agricultores, fazendeiros e boiadeiros, acompanhava o crescimento da Vila. É o período do algodão que molda boa parte da infraestrutura da cidade. Após os vislumbres dos lucros dos negócios algodoeiros, fazendeiros também passaram a ingressar no novo negócio provocando o seu fortalecimento, determinando os rumos do desenvolvimento.

Consoante Almeida (1994), é com o ciclo da farinha, período em que a mandioca que aqui era plantada e processada era destinada a troca por aguardente e rapadura no brejo e ao abastecimento das populações sertanejas, que Campina Grande empreende largo desenvolvimento econômico. Graças também a sua localização, Campina obteve acelerado progresso, o que foi patentemente percebido com a instalação do Senado da Câmara em 1814, a edificação de sua primeira escola em 1822, a inauguração do seu mercado em 1826 e a construção dos seus açudes Velho e Novo, em 1830 e 1831.

É em 1864 que Campina é elevada a condição de cidade com a sua emancipação, progredindo aceleradamente até o final do século. Neste período, o número de habitantes além das relações comerciais cresceram, embora o cenário urbano tenha permanecido pouco inalterado. Só alguns prédios foram edificados, entre eles, os destinados ao funcionamento da Cadeia Nova, da Casa de Caridade, do Grêmio de Instrução e do Paço Municipal. No final do século XIX, o número de habitações já era de mais de 500 na cidade.

No ano de 1888, segundo Almeida (1994, p.124), Campina Grande “contava com quatro mil habitantes, animada feira de gado e intensa comercialização de algodão”.

O ano de 1896 foi marcado pela inauguração da Estação Telegráfica, em 13 de janeiro, inicialmente denominada “Estação Telefônica”, que funcionava no prédio onde é hoje o Museu Histórico e Geográfico de Campina Grande. Inauguração importante para a cidade, mas que

não superou a da chegada da ferrovia em 2 de outubro de 1907, a qual mudou os parâmetros de crescimento, impulsionando-a, e marcando um novo tempo na história da cidade. O trem não trouxe apenas a visão patente do progresso, mas também, facilitou o comércio facultando a saída das mercadorias, a chegada das importações, a diminuição dos custos de transportes, entre outros benefícios. Segundo Arruda:

Nenhuma cidade paraibana, contudo, beneficiou-se tanto do transporte ferroviário quanto Campina Grande. Convertida no mais importante centro urbano de todo interior nordestino, comporia com os algodão, comércio, e via férrea, o tripé responsável pelo progresso. Desde 1907, comboieiros do sertão paraibano e Estados vizinhos passaram a procurá-la, a fim de embarcar mercadorias. Rapidamente desenvolvida, a cidade assinalou a barragem do açude Bodocongó em 1919, primeira prensa hidráulica no ano seguinte, inauguração da luz elétrica em 1920, agência do Banco do Brasil em 1923, instalação da primeira fábrica moderna e do Mercado Público, em 1925, e início do tráfego de bondes a gasolina, 1926. (ARRUDA, 1997, p.192)

O período áureo do algodão em Campina Grande deixou marcas importantes na cidade, assim como, cada um dos ciclos de crescimento econômico em seu desenvolvimento. A estação férrea, os prédios destinados a comercialização e estocagem do algodão, a localização e estrutura do centro comercial, o desenho das principais ruas e avenidas além da sua arquitetura, são representantes de períodos distintos do desenvolvimento da cidade que se perpetuam e interferem na dinâmica do seu espaço urbano.

A conjuntura atual da infraestrutura da cidade de Campina Grande é resultado dos diversos momentos econômicos vividos em seu desenvolvimento, influenciando ainda na formatação de novos momentos da sua estrutura.

2.2 Campina Grande-PB: Importância e situação atual

Presentemente, Campina Grande divide com João Pessoa, no estado da Paraíba, a classificação de Centro Submetropolitano na rede hierárquica urbana brasileira definida pelo IBGE, constatando seu poder polarizador sobre as suas cidades circunvizinhas.

Dada esta posição de comando que Campina Grande exerce nas cidades adjacentes e a interligação existente entre elas, formalizou-se ao final da última década a Região Metropolitana de Campina Grande. Definida pela Lei Complementar nº 92 de 11 de Dezembro de 2009 e com publicação no Diário Oficial do Estado da Paraíba em 13 de Dezembro do mesmo ano, a Região Metropolitana de Campina Grande é integrada por mais de 20 municípios, entre eles Queimadas, Pocinhos e Lagoa Seca.

As cidades pertencentes à área metropolitana de Campina Grande possuem uma estreita relação com a mesma. Estas cidades se utilizam da cidade central, Campina Grande, como grande fornecedora de serviços e comércio de diversos setores. Esta realidade faz pendular em Campina uma população que também utiliza seus equipamentos urbanos, o que deve refletir em intervenções e investimentos sempre capazes de suprir toda demanda existente.

Um dos fatores que ampliam a capacidade de centralidade de Campina Grande, em relação aos municípios adjacentes, é a própria diferença no grau de urbanização dos municípios pertencentes a sua Região Metropolitana. Enquanto Campina aparece com mais de 95% em grau de urbanização, encontram-se cidades como Barra de Santana e Gado Bravo com cerca de 10%. Nota-se também, uma grande diferença acerca do número de habitantes das cidades que compõem a Região Metropolitana de Campina Grande. A tabela 5 apresenta a população destas cidades como também o grau de urbanização de cada uma delas.

Tabela 5 – População e Grau de Urbanização por Município da Região Metropolitana de Campina Grande

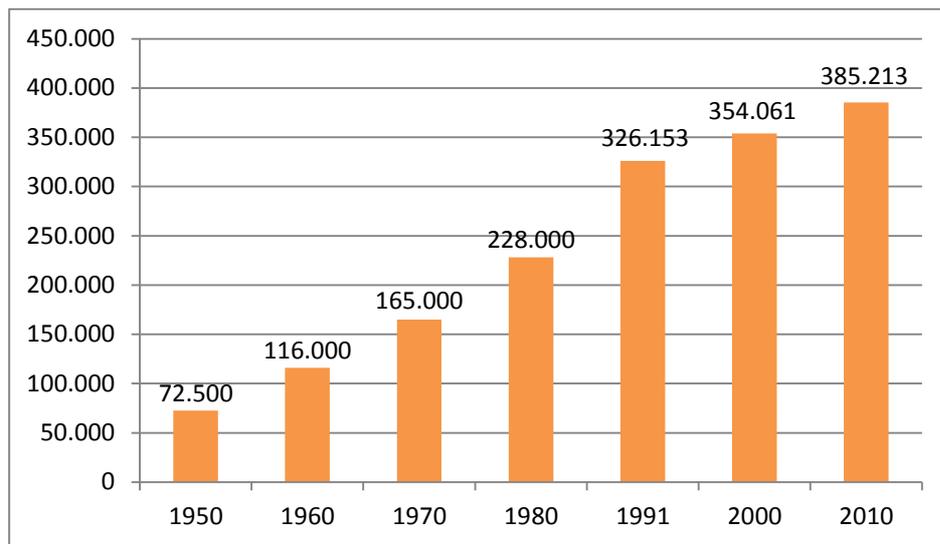
Município	População	Grau de Urbanização (%)
Campina Grande	385.213	95,3
Boqueirão	16.888	71,1
Areial	6.470	71,1
Esperança	31.095	69,6
Ingá	18.180	63,8
Montadas	4.990	63,2
Riachão do Bacamarte	4.264	62,5
Itatuba	10.201	58,4
Pocinhos	17.032	56,5
Queimadas	41.049	54,2
Boa Vista	6.227	51,5
Serra Redonda	7.050	51,2
Aroeiras	19.082	49,9
Alagoa Nova	19.681	49,8
Fagundes	11.405	47,9
São S. de Lagoa de Roça	11.041	42,2
Lagoa Seca	25.900	40,8
Massaranduba	12.902	34,8
Puxinanã	12.923	32,6
Caturité	4.543	22,5
Matinhas	4.321	15,8
Gado Bravo	8.376	10,8
Barra de Santana	8.206	8,9

Fonte: IBGE e Atlas Escolar Paraíba (2011)

Seguindo a tendência do rápido aumento demográfico brasileiro verificado no século XX principalmente em sua segunda metade, Campina Grande apresentou significativa elevação nos números referentes a sua população neste mesmo período, quando o número de habitantes saltou de cerca de 2,5 mil, no início do século XX, e chegou a pouco mais de 350 mil ao final do mesmo.

Quando se analisa os dados correspondentes a esta acelerada evolução demográfica tomando como referência o período entre 1950 e 2010, percebe-se que houve um acréscimo superior a cinco vezes o número de habitantes, como se pode observar no gráfico 2.

Gráfico 2 – Crescimento Demográfico de Campina Grande de 1950 a 2010



Fonte: IBGE 2012

Este rápido crescimento populacional logicamente remete a necessidade de esforços por parte do poder público, na intencionalidade de estruturar o espaço urbano para a elevação deste contingente demográfico. Políticas que efetuem o acesso a habitação, emprego, lazer, água, educação, saúde, rede de esgotos, como também o transporte; são necessidades de primeira ordem que devem ser pensadas e repensadas para oferecerem satisfatoriamente estas condições.

O célere crescimento demográfico, porém, na cidade de Campina Grande e a falta de planejamento urbano eficaz deixaram heranças estruturais tortuosas no decorrer da sua expansão urbana, entre elas as relacionadas a estrutura acerca da mobilidade na cidade. A área central, por exemplo, apresenta um cenário composto de ruas estreitas, onde em algumas destas, a sua largura mal permite circular um automóvel.

Aliás, no quesito de transportes e circulação de pessoas e mercadorias, a História mostra que Campina Grande possui uma relação antiga com veículos automotores. Desde o início do

século último, já em 1914, com apenas 23 anos da chegada do primeiro carro ao Brasil, Campina já tinha seus primeiros automóveis em circulação. Impulsionada pelo progresso econômico advindo do período algodoeiro, a cidade já contava com o trânsito de bondes em 1926 e de ônibus para transporte de passageiros em 1928.

A venda de veículos, principalmente os destinados ao transporte de cargas, direcionava a troca dos animais que efetuavam o transporte de mercadorias pela cidade por estes carros, sendo ressaltadas as vantagens de maior capacidade de transporte, velocidade, praticidade e modernidade. A foto 2, por exemplo, mostra um anúncio da época conclamando os campinenses que necessitavam de transportar seus produtos como os lavradores, comerciantes e industriais, a experimentarem os novos caminhões Chevrolet 1928, sob o imperativo de que seria este um dever a quem bem compreende os deveres do desenvolvimento do seu negócio e para com o progresso até mesmo do país.

Foto 2 – Propaganda dos Caminhões Chevrolet 1928 em Campina Grande

E' vosso dever

experimental o caminhão
CHEVROLET 1928

A companhia, na serie de novos modelos Chevrolet, a General Motors apresenta o caminhão Chevrolet 1928 ainda mais aperfeiçoado.

Respeitando a tradição firmada pelos modelos anteriores, o caminhão Chevrolet 1928 é superior quanto a primazia no transporte de cargas, pois o novo material e de estirada qualidade, sua resistencia foi comprovada na Campo de Experimentos da General Motors e sua força é capaz de vencer todos os obstáculos.

Todos os que têm necessidade de transporte — lavradores, commerciantes, industriaes — si bem comprehendem os seus deveres para consigo mesmo, para com o desenvolvimento de seu negocio e para com o progresso do seu país, têm o dever de verificar a superioridade deste caminhão superior.

CHEVROLET

GENERAL MOTORS OF BRAZIL, S.A.
CHEVROLET - FORD - OLDSMOBILE - PONTIAC - BUICK - VAUXHALL - LUXON - CADILLAC - OLDSMOBILE

AGENTES AUTORIZADOS NESTA CIDADE

Fonte: Jornal O Século, edição de 19 de outubro de 1928.
Retirado de Queiroz 2008, p.28.

Celeremente as ruas viriam os transportes de mercadorias feitos por animais, assim como a própria circulação deles, serem substituídos pela velocidade mecânica dos automóveis. Assim como, as ruas destinadas à circulação das carroças e animais serem tomadas pela circulação eufórica e enraivecida dos carros que paulatinamente foram preparadas para a circulação destes, ganhando calçamento e asfalto.

O crescimento posterior da frota de veículos deliberava a necessidade de planejamentos que antecipassem a sua forte adesão ao convívio urbano. Era nítido que o ritmo de crescimento do número de veículos particulares não se harmonizaria com um espaço moldado para a circulação de carroças e cavalos, ou mesmo o andar a pé, anunciando desde então os problemas na estrutura de deslocamentos atuais da cidade, principalmente na sua área central.

Capítulo 03

PARA ONDE (NÃO) VAMOS? **Análise dos impactos da frota de automóveis e motocicletas na área central de Campina Grande – PB**

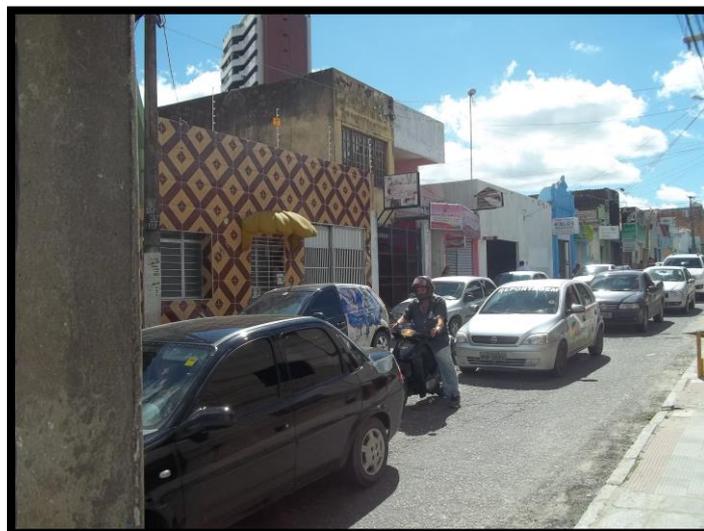
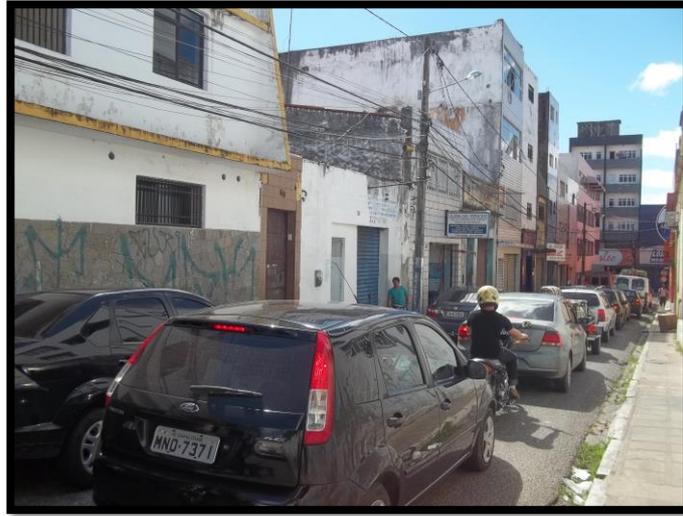
Oh! O automóvel é o Criador da época vertiginosa em que tudo se faz depressa. Porque tudo se faz depressa, com o relógio na mão e ganhando vertiginosamente tempo ao tempo. Que ideia faremos do século passado? [...] O automóvel fez ter uma apuradora pena do passado (João do Rio, 1911 apud GOMES, 2005, p.60).

3.1 Uma difícil equação a ser ainda resolvida: Frota X Espaço

Campina Grande, embora com porte de cidade média, apresenta problemas estruturais semelhantes às grandes cidades brasileiras, entre estes, saltam aos olhos as dificuldades relacionadas à sua estrutura de transporte, principalmente devido ao forte uso do veículo particular e a falta de estrutura e planejamento eficazes, marcando o cotidiano da cidade campinense por um caótico fluxo de veículos individuais disputando espaço com o transporte coletivo de passageiros. Esta condição longe de se tratar de uma simples questão de trânsito, tem no alto número de veículos em circulação um fator de distintas alterações no uso e dinâmica do espaço urbano, com ênfase maior na sua área central que adensa os maiores fluxos.

Os congestionamentos rotineiros, o alto fluxo de veículos na área central, as dificuldades de estacionamento, a ampliação dos estacionamentos pagos, os conflitos entre motoristas e pedestres que disputam o espaço das ruas centrais, desrespeito a leis de trânsito, transtornos devido à falta de planejamento eficaz por parte do poder público, problemas relativos ao transporte público, além do alto número de acidentes de trânsito e poluição; são problemas corriqueiros em diversos horários em Campina Grande, que acrescentam aos tempos de deslocamentos dos mais diversos itinerários longos problemáticos minutos. As fotos 3, 4 e 5 apresentam esta realidade.

Foto 3, 4 e 5 – Congestionamentos rotineiros nas ruas centrais de Campina Grande em diferentes horários - 2013



Fonte: Trabalho de Campo (2013)

Há anos é possível se observar em Campina Grande um crescimento acelerado e uma forte tendência ao uso do transporte particular, tendo o automóvel como grande referência. Este fato merece destaque pela grande velocidade em que a frota campinense auferiu crescimento, com ênfase principalmente na última década, em contraponto a falta de intervenções estruturais nos equipamentos destinados a circulação eficiente de todo o conjunto de transporte, não apenas de passageiros, mas também de mercadorias.

Segundo dados do Departamento Estadual de Trânsito da Paraíba, a frota de veículos em Campina Grande no período do ano 2000 a dezembro de 2011, obteve uma evolução de 239%, estando inclusive, acima dos percentuais registrados em João Pessoa, como também do próprio estado da Paraíba, que se deram em 226% e 213% respectivamente, neste mesmo período. Em outras palavras, em pouco mais de uma década a frota de Campina Grande mais que triplicou.

Impressiona também, o aumento recorde registrado em 2011, quando a frota de veículos de Campina Grande teve um acréscimo de 40%, em relação ao ano de 2010, bem acima da média de crescimento anual que vinha se sucedendo nos cinco anos anteriores que girava em torno de 10%, conforme se pode observar na tabela 6.

Tabela 6 – Crescimento anual da frota de veículos em Campina Grande entre 2000 e 2011

Ano	Campina Grande	João Pessoa	Paraíba
2001	10,08%	8,47%	10,37%
2002	9,38%	7,46%	9,14%
2003	7,52%	6,69%	8,52%
2004	7,58%	5,36%	7,38%
2005	7,53%	6,14%	8,26%
2006	9,45%	8,70%	11,18%
2007	9,68%	10,23%	12,21%
2008	11,17%	11,69%	13,57%
2009	9,80%	11,22%	12,60%
2010	10,30%	12,58%	13,77%
2011	40,00%	40,00%	13,00%

Fonte: Detran-PB (2001 a 2011)

O percentual de forte crescimento de veículos chega ao ano de 2013 ainda em ritmo acelerado. No início do referido ano, o DETRAN-PB - Departamento Nacional de Trânsito da Paraíba - contabilizava a frota de Campina Grande em 135.558 veículos, o que corresponde a cerca de 15.20% de todo contingente do estado da Paraíba, sendo a segunda maior frota do estado, menor apenas que a capital João Pessoa. Ao final do primeiro quadrimestre do mesmo ano, o mesmo órgão já contabilizava 178.572 veículos emplacados na cidade, um acréscimo de 43.074 veículos, ou cerca de 25%.

Com estes dados em mãos é possível realizar o cálculo do chamado índice de motorização que se constitui um importante indicador frequentemente utilizado em estudos no âmbito dos transportes. O índice de motorização indica o número de veículos em circulação para cada 100 habitantes e é obtido dividindo-se a frota de veículos do município pela população do mesmo multiplicando em seguida o resultado por 100.

Nestes termos e utilizando os dados da frota referente ao início de 2013, Campina Grande apresenta um índice de motorização de aproximadamente 35 veículos para cada grupo de 100 habitantes. Número superior a média do próprio estado da Paraíba que não chega a 24 veículos para cada 100 habitantes.

Outro dado importante sobre a frota de Campina Grande é a sua relativa ‘baixa idade’. Ao dividirmos a frota campinense em três faixas etárias definidas pelo ano de fabricação dos veículos, teremos os resultados apresentados na tabela 7.

Tabela 7 – Classificação da frota de veículos em Campina Grande por faixa de idade –Jan/2013

Até 5 anos	De 6 a 15 anos	Com mais de 15 anos	Total
55.801	47.585	32.172	135.558

Fonte: Detran-PB (Jan/2013)

Observando as informações da tabela 7 que classifica a frota por idade, percebemos que a frota de veículos campinense se enquadra em sua maior parte na primeira faixa etária, estabelecida por veículos com idade entre 0 até 5 anos de fabricação, somando pouco mais de 40% do total de veículos em circulação, o que configura uma frota jovem e em renovação. Estes dados também pressupõem um aquecimento do setor de comércio automobilístico na cidade.

O rejuvenescimento da frota é um processo lento, e significa que estão sendo postos em circulação um elevado número de novos veículos, os chamados “zero quilômetros”. Esta configuração possui como pano de fundo reflexos da situação econômica. A facilidade de

financiamentos, concessão de crédito, aumento da renda e medidas de redução de impostos como o IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) adotadas pelo governo, corroboram para diminuição da idade da frota em circulação. Além destes fatores deve-se destacar o crescimento rápido e agudo do número de motocicletas em circulação na cidade.

Seguindo uma tendência existente nas grandes cidades como também em cidades médias brasileiras, o número de motocicletas em Campina Grande merece destaque por sua expressividade no total da frota campinense. Em 2010 segundo dados do IBGE, a participação das motocicletas e motonetas no total da frota chegava a 37%.

Durante todos os anos da última década, este tipo de veículo apresentou um crescimento médio geralmente acima de 10%, conforme apresentado na tabela 8.

Tabela 8 – Crescimento anual da frota de motocicletas em Campina Grande entre 2000 e 2012

Ano	Campina Grande
2001	21,06%
2002	16,81%
2003	13,86%
2004	9,77%
2005	12,01%
2006	13,39%
2007	14,56%
2008	19,76%
2009	14,10%
2010	11,95%
2011	10,38%
2012	7,80%

Fonte: Detran-PB (2001 a 2012)

No somatório dos dados observa-se um acréscimo de 371% na frota de motocicletas em Campina Grande do ano 2000 a 2012. Além dos mesmos fatores que credenciam o aumento da frota de carros, este crescimento pode ser associado aos vários modos de planos de consórcios, ao menor valor de compra, menor custo de manutenção, facilidade de locomoção, economia de combustível, e o seu crescente uso como ferramenta de trabalho e alternativa aos congestionamentos percebidos na cidade.

As motocicletas se tornaram uma opção atraente para quem deseja uma opção entre o carro e o transporte coletivo de passageiros. A insegurança constatada pelo alto número de acidentes parece não soar como empecilho capaz de refrear o seu rápido crescimento.

Logicamente, o crescimento relevante de veículos nas urbes não é exclusivo de Campina Grande e tem trazido aos órgãos de planejamento urbano de diversas cidades brasileiras, desafios na aplicação de ações que resultem soluções imediatas e duradouras. Sposito (2010, p.140) já atestava que no Brasil “a hipervalorização do transporte automotivo individual, reforçada pela insuficiência dos transportes coletivos, gera uma circulação ineficaz porque o sistema viário não comporta o volume do tráfego efetivo”.

Esta colocação é um cirúrgico panorama da realidade vivenciada em Campina Grande que não consegue promover uma relação adequada entre o crescimento da frota de veículos e a infraestrutura necessária para sua circulação.

Em um século Campina Grande observou a chegada, a consolidação e a massificação do automóvel em seus limiares. É previsível afirmar que em 1914 quando circulou o primeiro automóvel em Campina Grande (um “Studebaker” vindo de João Pessoa com destino a Soledade e Taperoá), as melhores ou piores previsões acerca do crescimento da ‘população’ de veículos individuais não contariam que 100 anos depois o seu percentual de crescimento superaria o da própria população campinense, dificultando a instalação de toda uma infraestrutura que objetive a circulação a motor.

Da mesma forma, também é possível crer que não se idearia que neste mesmo intervalo os veículos automotores seriam um dos grandes responsáveis por encaminhar pessoas a atendimentos hospitalares.

Segundo dados do Hospital de Emergência e Trauma de Campina Grande, os atendimentos em decorrência de acidentes de trânsito representam considerável parcela do total das entradas que se dão nesta unidade de saúde. É fato que não se deve entender que estes atendimentos se remetam a ocorrências de acidentes registrados exclusivamente em Campina Grande, pois o Trauma-CG aparece como centro de referência em traumatologia para diversas cidades da Paraíba, e até mesmo algumas cidades de Pernambuco e Rio Grande do Norte, o que

significa que presta serviços a vítimas de diversos municípios. Mesmo assim, é no mínimo preocupante o alto número de atendimentos resultantes de acidentes de trânsito.

Nos dados repassados pela própria instituição, calcula-se que nos anos de 2011 e 2012 foram realizados um número próximo a 20.000 atendimentos hospitalar decorrentes de sinistros envolvendo veículos automotores, em grande parte os maiores envolvidos são os condutores ou passageiros de motocicletas. As tabelas 9 e 10 abaixo apresentam o número de acidentes no ano de 2011 e no primeiro semestre de 2012:

Tabela 9 – Atendimentos mensais a vítimas de acidentes de trânsito no Hospital de Emergência e Trauma de Campina Grande em 2011

Meses/2011	Automóveis	Motocicletas	Total
Janeiro	75	555	630
Fevereiro	72	516	588
Março	57	587	644
Abril	55	537	592
Maio	66	577	643
Junho	71	671	742
Julho	74	679	753
Agosto	58	634	692
Setembro	78	668	746
Outubro	67	755	822
Novembro	69	740	809
Dezembro	84	892	976

Fonte: Hospital de Emergência e Trauma de Campina Grande-PB - 2011

Tabela 10 – Atendimentos de Janeiro a Outubro de 2012 a vítimas de acidentes de trânsito no Hospital de Emergência e Trauma de Campina Grande

Meses/2012	Automóveis	Motocicletas	Total
Janeiro	74	809	883
Fevereiro	82	664	746
Março	59	723	782
Abril	73	780	853
Maio	99	816	915
Junho	131	772	903
Julho	98	862	960
Agosto	101	869	970
Setembro	93	891	984
Outubro	91	910	1001

Fonte: Hospital de Emergência e Trauma de Campina Grande-PB - 2012

Nota-se claramente que o aumento da frota de motocicletas em circulação rebate em um aumento no número de acidentes e acidentados, percebendo que os números são crescentes e que o ano de 2012 já apresenta uma majoração importante em relação ao ano anterior.

Os resultados de todo este panorama de índices acelerados vão repercutir com grande ímpeto no bairro do Centro, ponto mais crítico da cidade, causando transformações e alterações no seu uso.

É como se os problemas que em níveis menores se observam em pontos diferentes do tecido urbano campinense, se direcionassem e ganhassem graus mais elevados de complexidade no perímetro mais caro de Campina Grande, sendo reforçados por toda importância histórica que o Bairro do Centro arrolou durante o desenvolvimento e consolidação da cidade, e o seu papel fundamental na estrutura socioeconômica da cidade. Pode-se afirmar que, do ponto de vista da funcionalidade urbana, o centro de Campina Grande é a centralidade que coincide com o núcleo primaz, sendo válido ressaltar, que a área central atualmente posta está embrionariamente ligada ao núcleo primaz da cidade, definido este último por Capel como “los tejidos antiguos que pueden haberse formado: por evolución a partir de los caminos rurales; y por planeamiento del conjunto o de determinados sectores” (CAPEL, 2002, p.440).

Para se realizar uma análise dos impactos do rápido crescimento da frota de veículos na área central de Campina Grande, é imprescindível remontar os caminhos que pôs este espaço como principal da cidade, sua estrutura, usos e as intervenções decorrentes da problemática evidenciada.

3.2 A área central de Campina Grande: da estruturação a saturação viária

A conjuntura dos centros das cidades pode ser definida utilizando as palavras de Maia (2009, p. 181) “como a área mais dinâmica da cidade, movida pelo fluxo de pessoas, de veículos e de mercadorias decorrente da marcante presença do comércio, dos serviços varejistas, das instituições financeiras, administrativas, de ensino, de saúde e também religiosas”.

Este espaço, o Centro, tem função determinante no decurso da urbanização de Campina Grande que se desenvolveu a partir do que presentemente se considera o seu centro principal e um pequeno espaço em seu entorno, sendo nestes pontos onde se desenvolviam as principais operações urbanas. Desta forma, a sua área central esteve sempre como o espaço fundamental do cotidiano campinense, concentrando a sua vida comercial e social.

No século passado, esta concentração na área central foi reforçada com a instalação de

diversos atores como: a Estação Ferroviária em 1907, o primeiro cinema em 1909, o Banco do Brasil em 1923, a Mercado da Feira Central em 1925, os Correios e Telégrafos em 1937, o cinema Babilônia em 1939, o Teatro Municipal Severino Cabral em 1963, o Parque do Açude Novo em 1976, o Parque do Povo em 1986, entre outros. Sendo assim, a primeira metade do século XX foi marcada por um movimento de intensificação das atividades na área central e em sua vida cotidiana, que se seguiu durante as décadas posteriores.

Apesar de toda esta conjuntura evidenciada na região central de Campina Grande, a falta de infraestrutura era uma de suas marcas. O primeiro quartel do século XX apresentava este espaço com edificações irregulares e de baixa qualidade estética, além de ruas habituadas ao lixo, ao mau cheiro, a carência de saneamento e outras particularidades depreciáveis.

Este cenário fomentava o desejo da época por melhorias que aos poucos foram sendo postas em ação, com destaque especial para as atribuladas reformas promovidas entre 1930 e 1945 pelo então prefeito Vergniaud Wanderlei, que provocaram diversas transformações no aspecto urbano campinense. José Octávio Arruda ao comentar esse fato coloca que:

Os prefeitos Vergniaud Wanderley e Francisco Cícero de Melo, de Campina Grande e João Pessoa, aproveitaram-se dos mecanismos do Estado Novo para demolir pardieiros, instalar esgotos sanitários e, rasgando ruas e avenidas, modernizar definitivamente essas cidades o que ocorreu principalmente com Vergniaud em Campina. (ARRUDA, 1997, p.192)

Na área central campinense, as referidas ações foram marcadas pela construção e reforma de prédios, alinhamentos tanto de ruas quanto de casas, como também, pela demolição de imóveis considerados impróprios para uma nova realidade que se desejava implementar neste espaço, em busca de uma beleza e higiene que remetesse a paisagem da cidade aos ideários das ‘grandes metrópoles’.

Foi dentro desse espírito e impulsionada por ações pautadas por ideais de higiene, circulação e embelezamento que a cidade assistiu, nos anos subsequentes, à separação de usos no tecido urbano, às ações para a criação de uma malha viária moderna e fluída para a velocidade do automóvel e para o trânsito das mercadorias, à higienização de ruas e construções e à substituição de grande número de edifícios da região central por prédios ditos modernos, arejados, estéticos, com vários pavimentos, afastando para periferia e aí reproduzindo os problemas resolvidos nos seus espaços centrais. (QUEIROZ, 2008, p. 77).

É em tal recorte temporal que a estrutura da área central de Campina Grande passou a ser repensada e diversas intervenções foram feitas objetivando suprir a uma demanda de fluxos crescentes, inclusive a do automóvel. Embora o pensamento vigente esboce um caráter

modernista, a malha viária foi planejada para atender ao contingente da época e ao que era estimado para as três décadas posteriores, o que a condicionaria a novas reformas em anos subsequentes.

Foto 6 – Fords Estacionados na Praça Epitácio Pessoa (década de 30)



Fonte: QUEIROZ (2008, p.28)

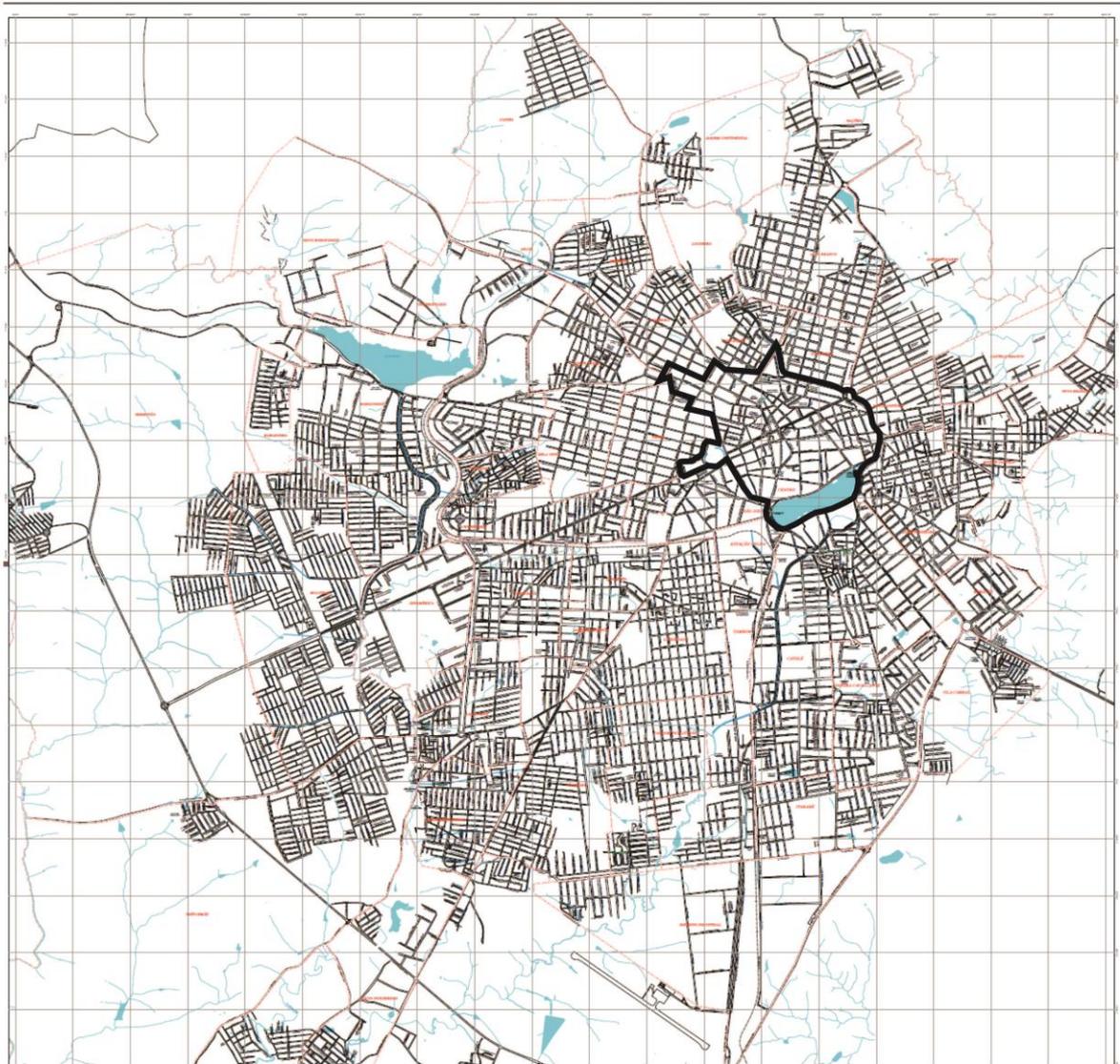
Majorando tanto em termos demográficos quanto espacial, a cidade seguiu seu curso de crescimento, observando nas décadas seguintes os deslocamentos intraurbanos granjearem novas distâncias e percursos, agora com os transportes coletivos e individuais passando a dividir a estrutura viária de forma mais intensa. Grande número destes itinerários apresentava como passagem ou destino a área central da cidade, justamente pela posição que ocupa no sítio urbano, servindo de ligação entre vários bairros.

Gradativamente as dificuldades de mobilidade foram se tornando visíveis quando a intensificação dos fluxos tanto do automóvel particular quanto dos transportes públicos passaram a sobrecarregar a estrutura viária da área central da cidade, que não foi acompanhada por um planejamento eficaz que anteviesse os problemas que se dariam em um curto espaço de tempo.

Notadamente, as intervenções efetuadas pelas administrações seguintes não

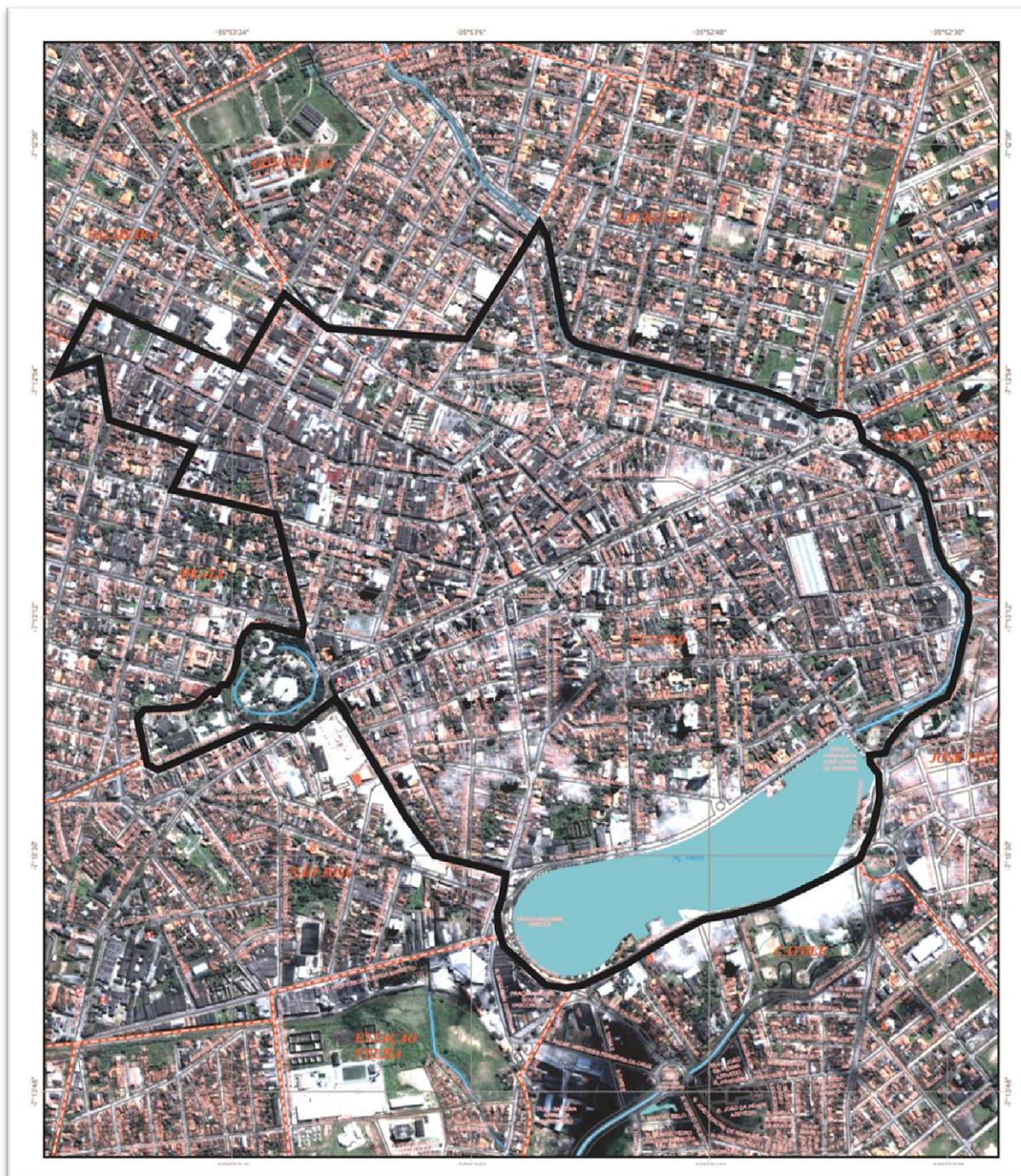
provocaram resultados satisfatórios tendo algumas delas conseguido maior destaque por sua ineficácia. Vale colocar como referência neste circuito de ações improdutivas o milionário viaduto campinense, propagado durante sua construção como referência de desenvolvimento, valendo hoje muito mais por sua imposição arquitetônica do que por solucionar algum problema de tráfego viário.

Figura 8 - Localização do Bairro do Centro na cidade de Campina Grande



Fonte: Secretaria de Planejamento de Campina Grande –SEPLAN 2012

Foto 7 - Vista aérea do Bairro do Centro de Campina Grande



Fonte: Secretaria de Planejamento de Campina Grande - SEPLAN 2012

Atualmente, com um centro principal estabelecido com diversos prédios em *art déco* e um forte caráter histórico, as mudanças estruturais mais profundas dispõem de no mínimo um grave entrave de implementação que se dá pela impossibilidade da criação de novas ruas e avenidas ou até mesmo alargamento das já existentes. O que sobra, portanto, são ações de

reordenamento de trânsito, que tem seu poder de impacto enfraquecido por ser justamente a área central um ponto de ligação entre vários bairros, o que a faz obrigatoriamente receber um alto contingente de veículos.

Além de todo este percentual apresentado, Campina Grande conta com uma circulação diária de veículos advindos das cidades polarizadas em seu entorno. Segundo informações repassadas pela Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP) de Campina Grande, entre 20 a 28 mil veículos circulam por dia na área central da cidade. Esta circulação pendular se deve ao uso dos equipamentos e serviços oferecidos pela cidade, em destaque a sua tríade: saúde, educação e comércio.

Esta situação remete bem a afirmação de Santos (2008, p.199) no qual coloca que “em certo número de cidades dos países subdesenvolvidos, especialmente nas cidades de importância média ou nas que se desenvolveram muito rapidamente, o centro é único e monopoliza todas as funções correspondentes: serviços urbanos à escala da região ou do país”.

Em Campina Grande, embora já exista uma iniciação de descentralização de alguns serviços e a presença de shoppings em bairro residencial, o Bairro do Centro ainda é o grande protagonista no palco do tecido urbano campinense.

Desta feita, atualmente o Bairro do Centro com sua grande capacidade de atração e repulsão, apresenta graves problemas que já vão além dos congestionamentos crônicos, altos índices de acidentes de trânsito, diminuição da mobilidade e alterações no comércio desta área.

Circular na área central de Campina Grande principalmente nos horários considerados de pico, onde se observa o maior fluxo de pessoas e veículos, tem sido cada vez mais difícil. O forte tráfego combinado ao espaço insuficiente para uma circulação eficaz estabelece a relação desnivelada, onde o espaço já saturado recebe diariamente novos veículos que irão agravar os problemas já mencionados.

A disposição do comércio e os serviços oferecidos na área central elevam o poder de atração desta área, agravando os problemas de circulação. Os vários estabelecimentos comerciais que necessitam de um fluxo constante de veículos como as oficinas mecânicas, as escolas, os supermercados, as lojas de eletroeletrônicos, as lojas de móveis entre as muitas outras; vão interferir diretamente na saturação do trânsito e diminuição dos níveis de mobilidade.

Não apenas o setor comercial, como também, os aparelhos públicos que estão instalados no Centro influenciam diretamente nas dificuldades de mobilidade neste espaço, devido ao forte tráfego que origina. Este fato é bem exemplificado pela Rodoviária Velha e pela Feira Central, onde ambas estão localizadas em pontos importantes da área central.

O Terminal Rodoviário de Passageiros Cristiano Lauritzen, mais conhecido como Rodoviária Velha embora tenha tido a sua importância reduzida após a inauguração do Terminal Argemiro de Figueiredo, ou popularmente Rodoviária Nova no Bairro do Catolé, é responsável por viagens intermunicipais de curta distância diariamente, tendo um fluxo constante de chegada e saída de ônibus que realizam os itinerários predefinidos.

Este movimento dos veículos coletivos que adentram e deixam a cidade interfere no fluxo de veículos da área central, principalmente nas ruas que obrigatoriamente fazem parte do percurso dos mesmos devido a localização do terminal, com destaque para a Avenida Floriano Peixoto que dá acesso a rodoviária e a rua Peregrino de Carvalho, que é utilizada na saída dos veículos. Nos horários de maior intensidade de tráfego viário não apenas no Centro da cidade como também nas suas vias de acessos, é facilmente percebido os obstáculos causados pela circulação destes veículos.

A Feira Central é outro ponto de destaque. Considerada uma das maiores feiras ao ar livre do Brasil, a sua localização potencializa o fluxo em avenidas importantes da área central, principalmente em horários de maior movimento, ou nos dias considerados de feira. A necessidade constante de abastecimento de mercadorias nos estabelecimentos e barracas, além da circulação de pessoas que naturalmente consomem este espaço, impacta o trânsito no Bairro do Centro, e a sua localização inviabiliza o uso de diversas ruas que poderiam subsidiar o fluxo da área central.

Falta espaço para o alto número de automóveis, motocicletas, ônibus e outros tipos de veículos, e espaço é moeda cara na área central, mormente devido a sua própria falta. Acrescentar faixas de circulação nas vias sem alarga-las não é uma opção viável, pois incidiria na retirada de faixas de estacionamentos nestas vias o que agravaria a falta de vagas. Em algumas vias centrais, o alargamento encontraria obstáculos ambientais, pois seria necessária a retirada de árvores históricas e até mesmo tombadas pelo poder público.

Construir novas vias dentro dos limites do bairro central é uma possibilidade distante, já que seria necessária uma interferência drástica que contaria obrigatoriamente com a demolição de prédios, casas, e reestruturação de todo o bairro, e seriam realizadas em áreas não protegidas pelo patrimônio histórico, não dando ainda garantias de solucionar as dificuldades já existentes.

Dificultando intervenções estruturais visando ampliar as condições de mobilidade, o Bairro do Centro de Campina Grande ainda possui dentro dos seus limites uma área considerada histórica. Trata-se do Centro Histórico de Campina Grande que teve em 2004 seus limites determinados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba (IPHAEP). Neste espaço estão localizados ruas importantes da História campinense, assim

como praças, monumentos e empreendimentos que narram o desenvolvimento da cidade.

No espaço abarcado pelo Centro Histórico fazem parte ruas como a Vila Nova da Rainha, primeira rua da cidade, a Venâncio Neiva e a Peregrino de Carvalho. O perímetro do Centro Histórico de Campina Grande pode ser constatado na figura 9.

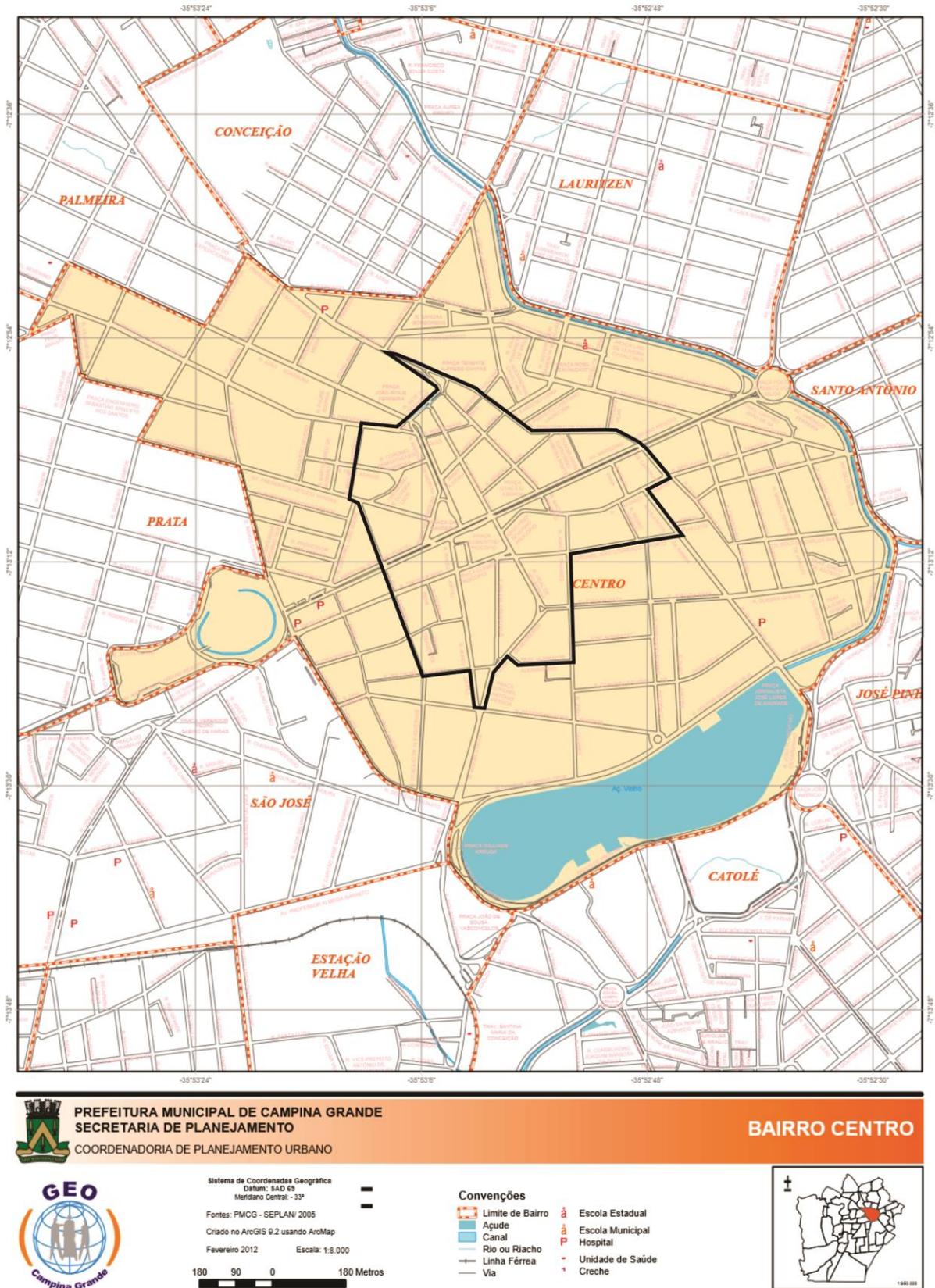
Toda a área foi oficializada com a publicação no Diário Oficial da Paraíba, ainda em 2004, homologando o perímetro compreendido pelo Centro Histórico de Campina Grande, assim como a ordem de preservação do mesmo:

Fica homologada a Deliberação nº 0025/2003 do Conselho de Proteção dos Bens Históricos Culturais - CONPEC, de 04 de setembro de 2003, declaratória da Delimitação do Centro Histórico Inicial da cidade de Campina Grande, deste Estado, indicativo das áreas de Preservação Rigorosa compreendida pelo seguinte perímetro: Ruas Barão do Abiaí, Peregrino de Carvalho, Antônio Sá, Vila Nova da Rainha, [...] e Venâncio Neiva, ficando estas áreas sob a jurisdição do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba - IPHAEP. (DIÁRIO OFICIAL DA PARAÍBA, de 29 de junho de 2004).

Segundo a revista Tarairiú neste espaço se encontra:

O epicentro velho da cidade, as mais antigas ruas e becos, com suas edificações que remontam dois momentos: primeiro, o período em que Vergniaud Wanderley governou o município (entre as décadas de 1930 e 1940), reformando estruturalmente suas ruas, tendo que pra isso demolir prédios históricos como a Igreja do Rosário e outros, realinhando ruas e avenidas, e segundo o que restou desta intensa mudança, prédios como o Pavilhão Epitácio, na rua Monsenhor Sales. (TARAIRIÚ 2010, P.66).

Figura 9 - Perímetro do Centro Histórico de Campina Grande no Bairro do Centro



Fonte: Secretaria de Planejamento de Campina Grande – SEPLAN 2012

O tombamento desta área impede a descaracterização dos seus componentes como prédios, ruas e praças. Compondo a paisagem histórica do Centro de Campina Grande se encontra um importante conjunto arquitetônico em *art decó* que fora implantado pelo Prefeito Vergniaud Wanderley nas primeiras décadas do século último, o qual é composto por cerca de 150 prédios presentes nas principais ruas do comércio campinense.

Estas impossibilidades também dificultam as intervenções estruturais necessárias para o estabelecimento de uma nova realidade em termos de mobilidade urbana na área central da cidade, que convive com um excesso de veículos em vias estreitas neste bairro. A foto 8 apresenta uma das ruas estreitas que compõem o conjunto viário do bairro central.

Foto 8 – Rua estreita na área central de Campina Grande



Fonte: Trabalho de Campo (2013)

Além das dificuldades de circulação, os problemas evidenciados na área central perpassam o seu perímetro e irradiam para os espaços adjacentes o que dificulta adentrar e sair deste bairro. Avenidas de ligação entre os bairros residenciais e a área central, como as Avenidas Floriano Peixoto, Almirante Barroso e Giló Guedes (Canal), sofrem com o alto nível de circulação desenvolvido em suas vias, e aparecem nas estatísticas entre os bairros com maiores índices de acidentes de trânsito.

Enquanto novas medidas como soluções eficientes não são postas em ação, o comércio campinense localizado no Bairro do Centro tem que lidar com ao menos três graves dificuldades já anexadas ao seu cotidiano: estacionamento, trânsito e segurança.

3.3 Os problemas de mobilidade na área central: o déficit de vagas de estacionamentos

A elevada quantidade de veículos individuais circulando em Campina Grande também resulta no déficit de vagas de estacionamentos na área central em horário comercial. A dificuldade em se conseguir estacionar no centro da cidade é motivo de diversas reclamações por parte dos motoristas campinenses, que enfrentam uma longa jornada para deixarem seus veículos nas vagas em vias públicas.

O crescimento proeminente da frota de veículos de longe não é correspondido pela ampliação satisfatória no número de espaços reservados a estacionamentos públicos, principalmente no bairro central da cidade. A demanda tão superior à oferta de vagas nas ruas centrais geram inúmeros percalços, como congestionamentos, acidentes, acréscimo do fluxo de veículos em circulação nas ruas centrais em busca de vagas, insatisfação e estresse.

A falta de estacionamentos atinge fortemente o setor comercial da cidade já que dificulta a mobilidade neste perímetro, fazendo com que o consumidor tenha problemas em se deslocar com facilidade e em pouco tempo o que repercute no consumo das lojas e serviços.

Não alheio a estes problemas o poder público busca ao longo de diferentes administrações intervir de forma eficiente. Entre as medidas adotadas destaca-se o sistema denominado ‘Zona Azul’, implantado ainda em 1995, que estabelece a rotatividade em vagas de estacionamento em ruas pré-determinadas sob pagamento de taxa predefinida.

A Zona Azul busca promover um uso mais democrático do espaço, implantando um rodízio mais fluído das vagas de estacionamentos delimitando o tempo de permanência dos veículos, permitindo uma maior oferta no espaço mais crítico para este fim, que é justamente a área central.

Neste sistema, o condutor deixa o seu veículo estacionado em uma das áreas delimitadas na área central para este fim, e com o pagamento de uma taxa que atualmente custa R\$ 1,00 tem o direito de permanência de até 1 hora no mesmo. Passando deste tempo o valor cobrado eleva-se para R\$ 3,00 e o não pagamento das taxas predefinidas sujeita o motorista à multa, além de perda de pontos em sua carteira de habilitação.

Atualmente, Campina Grande possui um total de 977 vagas de estacionamentos na área de Zona Azul espalhadas por ruas centrais e adjacentes. Entre as principais delas estão a Maciel Pinheiro, Cardoso Vieira, João Suassuna e a João Pessoa, todas com grande fluxo tanto de veículos quanto de pessoas.

O sistema de Zona Azul, embora tenha alargado o número de vagas oferecidas durante o ano de 2012, ainda se encontra longe de suprir as necessidades existentes. Ruas como a João

Zona Azul de Campina terá cartão eletrônico

Sistema vai ser adotado em outubro e deve resultar em aumento da arrecadação

Givaldo Cavalcanti

A mudança no serviço de estacionamento da Zona Azul de Campina Grande, que passará a funcionar a partir de um sistema eletrônico, poderá aumentar a arrecadação das três entidades que são beneficiadas pelo programa. Segundo o superintendente da Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP), Salomão Augusto, a implantação do cartão eletrônico que está previsto para começar até o mês

de outubro, irá transformar o serviço que ganhará mais agilidade para os motoristas e eficiência na arrecadação dos recursos. "Hoje a STTP praticamente banca a Zona Azul, já que o valor arrecadado é destinado para a confecção dos bilhetes. Nossa principal meta no momento é aumentar o número de vagas, mas com a implantação do bilhete eletrônico nós poderemos mudar o percentual arrecadado com o estacionamento já que muitas pessoas não respeitam o serviço, o que provoca uma grande defasagem financeira", explicou Salomão.

Ele adiantou que até o mês de abril será lançado o edital para a concorrência entre as empresas interessadas em implantar o sistema eletrônico de estacionamento na cidade, além de não ter descartada a possibilidade de haver uma

parceria público-privada para o serviço.

As três instituições que fazem parte dessa prestação de serviços, Rede +, União Campinense das Equipes Sociais (Uces) e Fraternidade Cristã de Doentes e Deficientes (FCD), esperam que a implantação do sistema de cobrança eletrônica seja implantado o mais rápido possível.

Com a possibilidade real de mudar o sistema de cobrança da cobrança da Zona Azul, os representantes das entidades

esperam ter um poder de arrecadação maior do que a média que é atingida atualmente.

Segundo dados da STTP, até o momento o sistema de estacionamento no Centro de Campina Grande está presente em 20 ruas, sendo duas delas sob responsabilidade da Ong Rede +, oito sob o comando da FCD e dez da Uces. As duas novas ruas que passarão a integrar o sistema a partir de amanhã serão divididas por igual entre as três entidades.

E é pensando justamente no crescimento da arrecadação que as entidades esperam que a informatização seja implantada o mais rápido possível. Como explica o conselheiro estadual da FCD, Eduardo Dias, com a implantação do sistema eletrônico a arrecadação mensal das entidades pode aumentar em 80%, o que estaria próximo aos números que ele acredita serem suficientes para



ESTACIONAMENTO. Atualmente três entidades exploram o serviço

que todos os serviços oferecidos continuem à disposição dos seus usuários.

"Hoje o sistema é falho. Mas, com a tecnologia eletrônica nós teremos um maior controle de quantos usuários estão usando a Zona Azul", explica Eduardo Dias. Ele acrescenta que isso "vai facilitar bastante, principalmente, para os usuários, já que eles poderão comprar um talão de estacionamento e quando forem usar as vagas só irão passar o cartão na maquina que automaticamente irá fazer o registro".

Sobre a possibilidade de diminuir a defasagem financeira que os fiscais da Zona Azul

podem promover, o coordenador geral da Rede +, Silvestre Gonçalves Dias, explicou que apesar do esforço de conscientização que é feito com os trabalhadores para que eles não aceitem receber qualquer valor sem utilizar o cartão, as entidades continuam perdendo recursos, que ele acredita que poderá ser revertido com o uso do instrumento tecnológico.

"Com a defasagem da venda dos bilhetes tudo fica comprometido. Pela tecnologia que foi apresentada para nós, a nossa expectativa é a melhor possível, já que o serviço será mais seguro no que se refere a nossa contabilidade", comenta.

Arrecadação

- ✓ A média mensal de arrecadação da Zona Azul atinge R\$ 80 mil, sendo 10% desse valor repassado à autarquia municipal de Campina Grande, e o restante dividido entre as instituições, respeitando a proporcionalidade acerca do número de ruas que cada uma atua.

Figura 10. Reportagem do Jornal da Paraíba de 16 de fevereiro de 2012, anunciando a implantação do cartão eletrônico no sistema de Zona Azul em Campina Grande, a ser implantado ainda no mês de outubro do mesmo ano. Medida que não foi posta em prática.

Suassuna e João Pessoa que possuem uma concentração de lojas de móveis e eletrodomésticos apresentam uma grande quantidade de comerciantes autônomos que disponibilizam o serviço de frete, visando justamente às compras efetuadas nestas lojas. Estes comerciantes acabam por ocupar as vagas de Zona Azul, apenas alternando o local de estacionamento, já que um único pagamento do bilhete de estacionamento possibilita o reestacionamento durante todo o dia sem o custo de uma nova taxa. Desta forma, o número de vagas em determinados pontos, além da já considerada baixa oferta, é reduzido devido à prática citada.

O próprio mercado atento à deficiência do poder público em oferecer vagas de estacionamento, fez evidenciar no bairro do Centro, um crescimento de estacionamentos privativos que observam na falta de vagas uma excelente oportunidade de angariar bons lucros.

Vários estabelecimentos comerciais como posto de combustível, lojas de móveis e restaurantes, encerraram suas atividades e passaram a funcionar como estacionamentos privativos, como o 'Posto Futurama' e o 'Restaurante Bom na Brasa', ambos em pontos importantes no centro de Campina Grande.

Os proprietários destes estabelecimentos percebem que os estacionamentos privativos possuem as vantagens da diminuição do número de empregados, a possibilidade da cobrança de mensalidades com preços relativamente elevados, a fidelização de clientes, a não necessidade de comercialização direta de produtos, e a possibilidade de usar espaços como terrenos ou locais onde seria necessário maior investimento para se tornar um 'ponto comercial'.

Em geral, muitos espaços não possuem uma infraestrutura adequada e não se preocupam em adequar-se as condições exigidas pela STTP, órgão que regulamenta estes estabelecimentos, passando a serem contados como estacionamentos clandestinos, fato que na prática não os impedem de conseguirem clientes. Segundo dados desta mesma autarquia o bairro do Centro conta com mais de 50 estacionamentos entre regularizados e clandestinos.

Em fevereiro de 2011, a Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos de Campina Grande, obedecendo à solicitação do Ministério Público, convocou os proprietários de estacionamentos privados para efetuarem um cadastro junto ao órgão a fim de regularizarem seus estabelecimentos. A autorização de funcionamento era dada aos proprietários dos estacionamentos após apresentação de alvará e comprovação que o estabelecimento possuía uma estrutura física aprovada pelo Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia da Paraíba - CREA-PB. Muitos não realizaram o cadastro solicitado, talvez, por ser preciso ainda estar em dia com o pagamento de taxas de funcionamento, e de informar o número de vagas existentes, o que os passou a condição de clandestinos. Notícia do Jornal da Paraíba denunciando que 70% dos estacionamentos na área central de Campina Grande estavam na

clandestinidade ainda em 2011, pode ser observada figura 11.

Figura 11 – Manchete de Reportagem do Jornal da Paraíba sobre a presença de estacionamentos clandestinos no Centro de Campina Grande – 2011



Fonte: Jornal da Paraíba, edição de 02 de Abril de 2011.

Embora os preços sejam considerados inflacionados, pesquisando a lotação destes estacionamentos comprova-se também a dificuldade em conseguir vagas, tendo em vista que além de receberem clientes rotativos, muitos reservam parte de seu espaço para os chamados mensalistas, que são os que pagam uma mensalidade para deixarem seus veículos durante todo o mês em vaga pré-determinada.

É possível observar que a alta demanda combinada com a pouca oferta gera uma inflação nos valores cobrados nestes estacionamentos, podendo um mensalista chegar a pagar valor superior à R\$ 150,00 para possuir vaga reservada durante o mês. Vale salientar que determinados estacionamentos que não possuem uma estrutura satisfatória, dependendo da sua lotação no momento, retiram os veículos do próprio estabelecimento e os põem em via pública, nas ruas próximas aos mesmos, em alguns casos, sem o conhecimento do cliente.

Em síntese, desenha-se um cenário onde a elevada circulação de veículos na área central atrelada à falta de planejamento urbano eficaz, redefine pontos de comércio, altera as condições de permanência no maior polo comercial da cidade que é o centro urbano e espalha problemas como excesso de veículos e congestionamentos para o seu entorno, elevando ainda os custos de se ir ao centro de veículo particular.

De tempos em tempos se discursa em Campina Grande a construção de grandes projetos que resolveriam os problemas apontados. Um deles é a construção de um edifício-garagem na

área central, projeto este que é bastante veiculado nas campanhas eleitorais e não se tem, até o presente momento, perspectiva alguma de implantação, embora a Associação Comercial de Campina Grande afirme que já dispõe de um projeto pronto e que aguarda unicamente a confirmação de uma parceria público-privada para a implantação do mesmo.

Outro projeto bastante especulado pelo poder público ainda no ano de 2012, e com a perspectiva de ser colocado em prática ainda no primeiro semestre do ano citado, pretendia causar um impacto mais severo e uma nova forma de organização da mobilidade na área central de Campina Grande.

A intenção da então gestão municipal era de proibir o completo fluxo de automóveis particulares, nas principais ruas do centro da cidade nos principais horários do dia, liberando-as apenas no período noturno. As ruas Maciel Pinheiro, Venâncio Neiva, Cardoso Vieira, Barão do Abiaí, Sete de Setembro, parte da Irineu Joffily, parte da Rua 13 de Maio e a Afonso Campos, todas localizadas em pontos nevrálgicos do Centro; teriam fluxo apenas de ônibus, táxis, mototáxis e ambulâncias durante o período diurno, sendo liberadas após as 18:00 horas para o seu tráfego normal.

Pensando na enorme quantidade de veículos que teriam de estacionar próximo as ruas interditadas e no caos que isto poderia promover, estudava-se trabalhar na adaptação de parte do espaço do Parque do Povo, principal espaço de festas da cidade e também localizado na área central, tornando-o um grande estacionamento a céu aberto, de caráter gratuito, onde se poderia estacionar o veículo particular e seguir de transporte público para a área central.

Neste caso, a preocupação recaía sobre a falta de um aparato técnico que possibilitasse a fluidez do deslocamento primeiro para o estacionamento no Parque do Povo e posteriormente para a área central. As possibilidades de maiores congestionamentos em horários de picos nas áreas adjacentes seria algo bastante provável, e o que se esperaria ser um avanço em termos de tráfego e mobilidade urbana poderia resultar em um circuito de deslocamentos mais caros, demorados e constrangedores.

Entre outros pontos, o bloqueio de carros nas principais ruas da área central de Campina Grande provocaria uma reorganização profunda da sua estrutura comercial, visto que, nestas ruas que não teriam trânsito de veículos no chamado 'horário comercial', existem empresas que dependem diretamente do fluxo de veículos, tais como as oficinas mecânicas, escolas, supermercados, os próprios estacionamentos privativos e empresas que dependem indiretamente da circulação de automóveis como as lojas de móveis e eletroeletrônicos, onde os clientes necessitam de veículo para retirarem sua mercadoria e efetuarem o seu transporte, isto citando apenas poucos exemplos.

Todo este planejamento se juntou ao conjunto de ‘soluções’ que são projetadas, publicadas, propagadas e não executadas por parte da administração pública em diferentes gestões.

3.4 Os problemas de mobilidade na área central: acidentes de trânsito

Além das dificuldades já mencionadas, o alto fluxo de veículos em circulação no espaço insuficiente para uma boa mobilidade faz da área central de Campina Grande o local de maior incidência de acidentes de trânsito em relação aos outros bairros da cidade. O grande contingente que o bairro do Centro recebe o coloca como ponto crítico da circulação de veículos automotores, justamente por ser ele o espaço do maior deságue e circulação dos automóveis, ônibus urbanos, pedestres, mercadorias, entre outros.

Este alto número de sinistros acaba por envolver não apenas os veículos com seus condutores e passageiros como também pedestres e usuários do transporte público, o que resulta também, em vítimas fatais com se pode observar no título de uma reportagem do Jornal da Paraíba na figura 12.

Figura 12 – Manchete de Reportagem do Jornal da Paraíba sobre o aumento no número de mortes no trânsito de Campina Grande



Fonte: Jornal da Paraíba, edição de 09 de Janeiro de 2005

Buscando analisar a ocorrência dos acidentes de trânsito e verificar a sua incidência no centro de Campina Grande, procurou-se efetuar uma larga pesquisa nos resultados de relatórios

produzidos em parceria entre a Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos - STTP e o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência - SAMU, além do levantamento de dados presentes nos boletins de ocorrência originados pelos mesmos, onde fora possível, através da análise das suas variáveis, verificar dados importantes acerca da circulação de veículos no bairro do Centro e produzir um mapeamento de informações importantes, como bairros com maior número de acidentes, e os cruzamentos mais críticos da cidade.

Com as informações em mãos, fora possível tabular dados referentes aos seis primeiros meses do ano de 2012, o que equivale ao período de Janeiro a Junho.

Primeiro coube registrar o número de acidentes de trânsito no primeiro semestre de 2012 em toda Campina Grande discriminando-os mensalmente, chegando aos dados presentes na tabela 11.

Tabela 11 – Número de acidentes de trânsito em Campina Grande de janeiro a junho de 2012

Mês	Número de Acidentes
Janeiro	152
Fevereiro	114
Março	155
Abril	153
Maio	150
Junho	157

Fonte: STTP

Os dados evidenciam o alto número de acidentes que ocorrem na cidade e uma média elevada de aproximados 5 acidentes diários, com a observação de que a maior parte das vítimas são os condutores de motocicletas do sexo masculino com idade entre 20 e 30 anos.

Através das informações levantadas nos órgãos já citados, buscou-se ranquear os bairros com maior frequência de acidentes de trânsito, procurando constatar se o bairro do Centro realmente se afirma como espaço com maior número de incidentes de trânsito na cidade de Campina Grande.

Observando em qual bairro ocorreu cada acidente através das informações presentes nos registros elaborados tanto pelo SAMU quando pela STTP, pôde-se chegar aos resultados conferidos na tabela 12:

Tabela 12 – Ranking dos bairros de Campina Grande com maior incidência de acidentes de trânsito de janeiro a junho de 2012

Mês	1° lugar	2° lugar	3° lugar	4° lugar	5° lugar
Janeiro	Centro	Catolé	Bodocongó	Liberdade	São José
Fevereiro	Centro	Catolé	Bodocongó	Liberdade	São José
Março	Centro	Catolé	Prata	Bodocongó	Liberdade
Abril	Centro	Catolé	Bodocongó	Liberdade	Prata
Maiο	Centro	Catolé	Bodocongó	Liberdade	São José
Junho	Centro	Bodocongó	Catolé	Liberdade	Cruzeiro

Fonte: Trabalho de Campo, STTP

Como se esperava, o Bairro do Centro em todos os meses do período estudado apareceu como o líder em número de acidentes de trânsito o que pode ser claramente vinculado a sua relação estrutura-fluxo. Os outros bairros da cidade pouco alternavam suas posições, tendo destaque os bairros do Catolé, Bodocongó, Liberdade e São José pela frequência em que ocorrem acidentes em seus perímetros. Um ponto possível de se salientar é que tanto o bairro do Catolé quanto o bairro do São José, são vizinhos ao Bairro do Centro e assim como o Bairro da Liberdade possuem vias que os ligam diretamente a área central, o que os tornam corredores de acesso ao Centro da cidade.

Neste levantamento de dados, percebeu-se que um bom percentual dos acidentes de trânsito ocorre em cruzamentos de vias de diversos pontos da cidade. A averiguação do alto número de acidentes na área central despertou a intenção de conhecer, também, qual bairro de Campina Grande apresenta o maior número de acidentes nas intersecções de vias, e examinar a sua relação com o espaço saturado da sua área central, verificando se eles também se situam neste espaço.

Sendo assim, após tabular os dados presentes nos boletins de ocorrência de acidentes de trânsito fornecidos pela STTP e SAMU, pôde-se identificar os cruzamentos como maior número e/ou severidade de acidentes na cidade, e indicar o bairro de sua localização.

Para realização desta análise foi empregado o método de cálculo de periculosidade do cruzamento de vias indicado pelo DENATRAN, que incide no cálculo da Unidade Padrão de Severidade - UPS. Esta metodologia verifica os cruzamentos onde houve incidência de acidentes e os classificam de acordo com a severidade dos mesmos, definindo-os como:

- . Acidentes sem vítima;
- . Acidentes com vítima não fatal – exceto pedestre;
- . Acidentes com vítima não fatal – apenas pedestre;
- . Acidentes com vítima fatal.

Depois de feita essa verificação, fora atribuído pesos para cada tipo de sinistro acima mencionado a fim de calcular a Unidade Padrão de Severidade - UPS, como segue abaixo:

- . Acidentes sem vítima (**peso 1**);
- . Acidentes com vítima não fatal – exceto pedestre - (**peso 4**);
- . Acidentes com vítima não fatal – apenas pedestre - (**peso 6**).
- . Acidentes com vítima fatal – apenas pedestre - (**peso 13**).

Sendo assim, para determinar o grau de severidade de um cruzamento (aquele que apresenta o UPS de maior número), utiliza-se a fórmula:

$$\underline{UPS} = \textit{Acidentes sem vítimas} \times 1 + \textit{Acidentes com vítima não fatal} \times 05 + \textit{Acidentes com vítima fatal} \times 1$$

Considerando os seis primeiros meses do ano de 2012, identificamos os cruzamentos onde ocorreram sinistros, assim como o número de acidentes, o grau de UPS e o seu bairro de localização, os quais estão compilados na tabela 13.

Tabela 13 – Cruzamentos onde ocorreram sinistros em Campina Grande de Janeiro a Junho de 2012 e o grau de severidade segundo a Unidade Padrão de Severidade-UPS

Mês 2012	CRUZAMENTOS	BAIRRO	Nº de acidentes	1	2	3	4	UPS
Jan	Ernesto Ribeiro X Getúlio Cavalcante	Santa Rosa	1	-	1	-	-	4
Jan	Floriano Peixoto X Tavares Cavalcante	Centro	1	-	-	1	-	6
Jan	João Moura X Major Belmiro	Centro	1	-	1	-	-	4
Jan	João Moura X Otacílio de Albuquerque	Centro	1	-	1	-	-	4
Fev	Aprígio Nepomuceno X Manoel Leonardo Gomes	Liberdade	1	-	-	-	1	13
Fev	Assis Chateaubriand X Rio de Janeiro	Liberdade	1	-	1	-	-	4
Fev	Espírito Santo X Rio de Janeiro	Liberdade	1	-	1	-	-	4
Fev	Floriano Peixoto X Venâncio Neiva	Centro	1	1	-	-	-	1
Fev	Getúlio Cavalcante X Odom Bezerra	Liberdade	1	1	-	-	-	1
Fev	João Quirino X Pedro Leal	Catolé	1	-	1	-	-	4
Fev	Montevidéu X Rio Branco	Prata	1	-	1	-	-	4
Mar	Almeida Barreto X Pres. Costa e Silva	Santa Rosa	1	-	1	-	-	4
Mar	Almirante Barroso X Juscelino Kubitscheck	Cruzeiro	1	1	-	-	-	1
Mar	Almirante Barroso X Rio de Janeiro	Liberdade	1	-	1	-	-	4
Mar	Antenor Navarro X Rodrigues Alves	Prata	1	-	-	1	-	6
Mar	Assis Chateaubriand X Odom Bezerra	Liberdade	1	-	1	-	-	4
Mar	Duque de Caxias X Rodrigues Alves	Prata	1	-	1	-	-	4
Mar	Espírito Santo X Odom Bezerra	Liberdade	1	-	1	-	-	4
Mar	Rio Branco X Siqueira Campos	Prata	1	-	1	-	-	4
Abr	Floriano Peixoto X Sebastião Donato	Centro	1	1	-	-	-	1
Abr	Floriano Peixoto X Rui Barbosa	Centro	1	1	-	-	-	1
Abr	Floriano Peixoto X Manoel Sales	Centenário	1	-	1	-	-	4
Abr	João Pessoa X Siqueira Campos	Centro	1	-	1	-	-	4
Abr	Rio Branco X Siqueira Campos	Centro	1	-	1	-	-	4
Mai	Antenor Navarro X João Pessoa	Centro	1	-	1	-	-	4
Mai	Floriano Peixoto X Irineu Joffily	Centro	1	1	-	-	-	1
Mai	Frei Caneca X Treze de Maio	Centro	2	-	2	-	-	8
Mai	Índios Cariris X João Pessoa	Centro	1	1	-	-	-	1

Mai	João Moura X José do Patrocínio	Centro	2	1	1	-	-	5
Mai	Pedro II X Siqueira Campos	Centro	1	-	1	-	-	4
Jun	Floriano Peixoto X Peregrino de Carvalho	Centro	1	-	1	-	-	4
Jun	Getúlio Vargas X Siqueira Campos	Centro	1	-	1	-	-	4
Jun	Irineu Joffily X Treze de Maio	Centro	1	-	1	-	-	4
Jun	João Cavalcante X João da Mata	Indeterminado	1	-	1	-	-	4
Jun	João da Mata X João Tavares	Centro	1	-	1	-	-	4

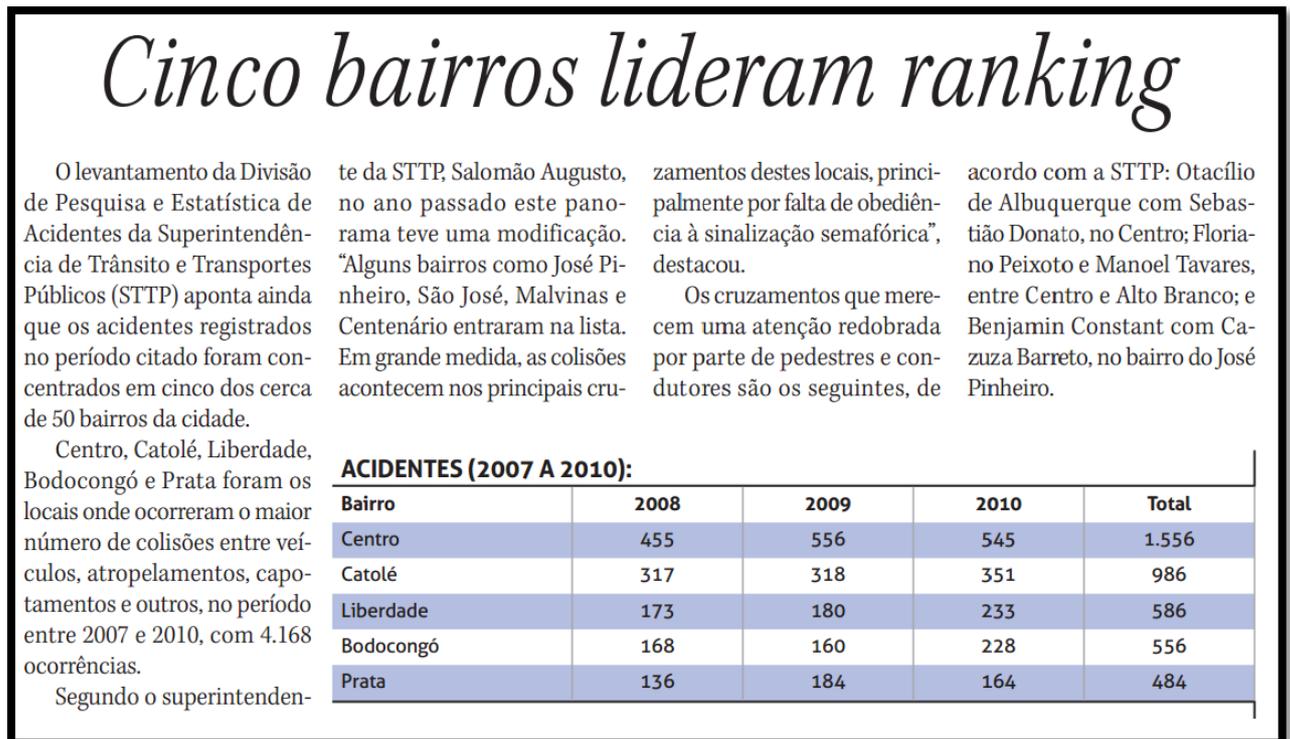
Fonte: Trabalho de Campo, STTP 2013

Verificou-se que o maior número de cruzamentos com registros de acidentes estão localizados no Bairro do Centro, embora o que tenha obtido maior grau de severidade tenha sido registrado no Bairro da Liberdade. Alguns cruzamentos determinam o término de um bairro e início de outro, o que pode resultar em imprecisão na determinação a qual bairro pertence.

Além dos cruzamentos, utilizando dados acerca de acidentes e graus de severidade dos mesmos, pode-se definir também qual a via mais perigosa para se trafegar na cidade de Campina Grande, tendo a Avenida Floriano Peixoto no seu trecho pertencente ao Bairro do Centro, liderado neste quesito.

Em suma, a área central apresenta o maior número de acidentes, os cruzamentos mais perigosos além da via com maior número de sinistros de Campina Grande. Esta realidade no Bairro do Centro não é atual se repetindo já alguns anos. A figura 13 apresenta uma reportagem do Jornal da Paraíba de janeiro de 2012, ranqueando os bairros com maior número de acidentes de 2008 a 2010.

Figura 13 – Reportagem do Jornal da Paraíba apresentando os cinco bairros com maior número de acidentes de trânsito em Campina Grande – 2008 a 2010



Fonte: Jornal da Paraíba, edição de 22 de Janeiro de 2012.

3.5 O transporte público de passageiros em Campina Grande, uma solução?

O sufocamento das cidades com o excesso de veículos individuais fomenta as discussões a respeito da estrutura e funcionalidade do transporte público coletivo urbano, e em Campina Grande não é diferente.

Muito se fala na necessidade de substituição do uso do transporte individual pelo coletivo público, o que é apontado diversas vezes como a solução vital para os problemas de mobilidade urbana e a forma mais célere para conter o avanço impetuoso da frota de veículos particulares.

Entretanto, salvo raras exceções, nas grandes e médias cidades brasileiras encontramos um sistema de transporte coletivo deficitário transitando em um conjunto viário saturado, por conseguinte, insuficiente para o atendimento da demanda de seus usuários.

A raiz desta realidade pode ser compreendida na análise de um momento crucial da reorganização do sistema de transporte no Brasil, sobre o qual Ross disserta:

Quando, em 1952, foi aprovado por Getúlio Vargas o projeto para a implantação da indústria de transportes no Brasil, a prioridade foi dada à criação de uma indústria de veículos de cargas e utilitários, e somente depois é que se implantaria a fabricação de automóveis. Após uma intensa polêmica entre o Poder Executivo e o Congresso Nacional, que defendia o programa de implantação da indústria do automóvel, venceu este último. Isto significou colocar a produção de caminhões e ônibus em plano secundário. Desde 1957, quando se consolidou a indústria de transportes no Brasil, até 1989, a fabricação de ônibus por unidades cresceu bem menos do que a de automóveis. Isto pode ser constatado pela precariedade numérica e qualitativa das frotas de ônibus nas cidades brasileiras. (ROSS, 2005, p.374).

Em um país onde se produz a cidade para a circulação do veículo individual e desta feita a condicionando a um uso parcelar e não democrático, buscar pôr o transporte coletivo público como possibilidade de referendar uma mudança de configuração na estrutura de circulação das cidades, passa por repensar toda a estrutura que envolve o atual sistema.

Neste pensamento, o uso do transporte público de passageiros tem obtido espaço nos planos diretores que funcionalizam de modo basilar a atuação administrativa do poder público. Campina Grande por sua vez não destoa desta tendência e busca, ao menos na teoria, traçar direcionamentos que redefinam a posição do seu sistema de transporte.

Os problemas relacionados ao alto e crescente fluxo do transporte individual em Campina Grande, que incidem em toda a cidade e com especial vigor na área central, reforçam a necessidade de reanalisar o seu sistema coletivo de transporte, até mesmo objetivando identificar a possibilidade do transporte público nos moldes atuais conduzir uma redefinição na forma dos deslocamentos no tecido urbano campinense.

3.5.1 O transporte público de passageiros em Campina Grande: como deveria ser

O exame do desenvolvimento recente do sistema de transporte público coletivo de passageiros de Campina Grande nos mostra uma estreita ligação entre a sua estruturação e a morfologia campinense. Nas palavras de Sant'Anna (2002, p.60) “La ciudad tiene calles estrechas y se desarrolló siguiendo un modelo radial, por lo que su transporte colectivo también se estructuró radialmente, con líneas desde el centro hacia los barrios que fueron surgiendo en el transcurso del tiempo, de acuerdo con la demanda”.

Esta configuração permaneceu bem definida nos primeiros momentos do sistema de transporte público, que posteriormente teve de absorver as novas condições de acréscimo de usuários, gerado principalmente pelo rápido crescimento demográfico que a cidade assistiu.

O crescimento da cidade e o surgimento de novos bairros, cada vez mais distantes da

área central, fez surgir a necessidade de se estabelecer novas linhas de ônibus. Com o contingente de usuários em crescimento acelerado e a intensificação do uso do sistema de transporte, percebe-se um forte declínio na qualidade do serviço oferecido.

Buscou-se então em 1983, com uma ampla reforma no sistema de transporte público de passageiros, resolver as carências existentes e estabelecer um sistema eficiente e moderno que distribuisse melhor a circulação dos veículos coletivos e corrigisse, por exemplo, a encruzilhada de linhas que se formavam no tecido urbano campinense.

Discutindo as mudanças acontecidas nesta reformulação, Sant'Anna (2002) coloca que:

Se efectuó una completa reforma del transporte público. Se eliminaron los servicios establecidos de acuerdo con la demanda manifiesta y se implantó una nueva red de transporte, planificada em función de la demanda proyectada para los siguientes diez años. Las terminales centrales fueron eliminadas y las 127 líneas antiguas fueron reemplazadas, con ventaja, por nueve líneas em forma de lazos, que pasan por el centro y llegan a diversos barrios. (SANT'ANNA 2002, p.61)

A falta de novos estudos nas décadas posteriores e reformulações eficientes em todo o sistema de transporte coletivo encaminhou o mesmo a uma larga fase de decadência.

Somente com a Lei Federal 10.257/2001 – Estatuto das Cidades – obrigando cidades com mais de 20 mil habitantes a elaborarem um Plano Diretor orientador das ações do poder público, se tornou ao menos necessário reestabelecer diretrizes e metas para o sistema de transporte público, parte essencial das necessidades urbanas.

Nisto, o Plano Diretor de Campina Grande que direciona a política de gestão urbana do município, ao tratar das questões de mobilidade acerca do sistema de transporte público de passageiros, elenca entre outros objetivos e diretrizes:

- Estruturar o sistema viário, priorizando o uso de vias pelo transporte público de passageiros.
- Integrar o transporte público de passageiros.
- Promover a melhoria do tráfego, pelo aperfeiçoamento das atividades de fiscalização, operação, educação e engenharia de tráfego.
- Implementar avanço tecnológico-ambiental nos componentes do sistema.
- Atender às demandas da população em termos de equidade e segurança, promovendo a inclusão social.
- O estabelecimento de tarifas compatíveis com a qualidade e custo real do serviço prestado.

- A priorização da circulação dos pedestres e dos veículos não motorizados em relação aos veículos motorizados e dos veículos coletivos em relação aos particulares.
- A introdução de novas tecnologias na implantação dos sistemas de transporte público, objetivando o desenvolvimento ecologicamente sustentável da cidade e o atendimento das necessidades e demandas de serviços da população.
- A priorização das vias arteriais e corredores de transporte urbano principais da cidade, garantindo fluidez e segurança para os pedestres e veículos.
- A minimização do impacto de tráfego de passagem, especialmente na Área Central.

O Plano Diretor sugere um sistema de transporte coletivo público de passageiros como ator principal no palco viário campinense em termos de veículo motorizado, devendo ser ainda tecnológico, integrado, não custoso, rápido e ecológico.

Em suma, percebe-se um acentuado desajuste quando se confrontam os objetivos e diretrizes propostos no Plano Diretor com a situação atual da infraestrutura física das vias e logradouros que compõem a malha viária da cidade e o sistema público de passageiros que dela faz uso.

3.5.2 O transporte público de passageiros em Campina Grande: como ele é

O Sistema de Transportes de Passageiros Coletivo Urbano de Campina Grande é regulamentado pela Lei Municipal nº 2.783 de novembro de 1993. A cidade dispõe de um sistema de transporte coletivo composto por ônibus, táxis e moto táxis, todos estes gerenciados pela Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos – STTP. Entre estes, o ônibus é o principal meio de locomoção utilizado pelos usuários do transporte público, tendo a cidade atualmente uma frota estimada em cerca de 240 ônibus urbanos, distribuídos em 38 linhas.

Estas linhas se agrupam em eixos que variam entre Circular, Transversal, Radial, Distrital ou Inter Área, diferenciadas por características específicas de traçado no tecido urbano, atuando da seguinte forma:

- *Circular*: Interliga vários pontos da cidade passando pelo Centro.
- *Transversal*: Interliga, em geral, dois bairros passando pela área central.
- *Radial*: Liga o Bairro do Centro aos bairros de uma região da cidade
- *Inter Área*: Interliga, em geral, dois bairros, mas não passa pela área central.
- *Distrital*: Liga Campina Grande aos seus distritos (São José da Mata, Galante e Catolé de Boa Vista).

Esta configuração de distribuição de linhas dá a cidade uma boa porcentagem de área atendida pelo sistema público de transportes, estando quase toda a sua totalidade suprida pelo mesmo.

Os coletivos atuam desde 2007 com sistema de bilhetagem eletrônica, utilizando cartões eletrônicos que facilitam a compra e o pagamento das passagens, proporcionando melhor fluidez, segurança e praticidade nos embarques. Os cartões eletrônicos substituíram os antigos Vale-Transporte e Passe Escolar impressos, e carregam consigo informações acerca do usuário sendo, portanto, de uso individual e intransferível.

Outra boa prerrogativa acerca dos coletivos urbanos é o seu percentual baixíssimo de acidentes de trânsito, o que remete ao menos neste aspecto uma sensação de segurança.

Um dos pontos fortes do sistema de transporte público de passageiros em Campina Grande é a presença do Terminal de Integração de Ônibus Urbano, que fora inaugurado em 2008 e está localizado em ponto estratégico no Bairro do Centro. Neste terminal, que recebe ônibus nos sentidos bairro-centro e centro-bairro, é possível o passageiro realizar a troca de ‘coletivo’ sem pagar uma nova passagem, o que o permite transitar entre pontos distantes na cidade a um custo menor.

Outro tipo de integração também foi implantado na cidade em meados do primeiro semestre de 2013. Definida como Integração Temporal, este serviço permite ao usuário trocar de ônibus em pontos específicos espalhados pela cidade com o pagamento de uma única passagem. Após o pagamento da tarifa no primeiro veículo o passageiro dispõe de 01 hora para realizar novo embarque utilizando o sistema temporal.

Estes dois modelos de integração tanto o temporal quanto o físico (Terminal de Integração) representam também uma integração tarifária, dado que com o pagamento de uma única tarifa possibilita ao usuário se utilizar de linhas diferentes para completar seu itinerário. A figura 14 apresenta a distribuição de linhas de ônibus no Terminal de Integração de Campina Grande nos sentidos centro-bairro e bairro-centro.

**Figura 14 – Distribuição de linhas de ônibus
no Terminal de Integração de Campina Grande**

Plataforma 06	903 Multirão	Plataforma 05	055 - 550 José Pinheiro - Vila Cabral de Santa Terezinha - Rodoviária	Plataforma 04	004 Catolé - Dubô VI Sandra Cavalcanti	Plataforma 03	066 - 660 Centro	Plataforma 02	022A - 220B Centro	Plataforma 01	263A Santo Antônio - Jardim América Nova Brasília
	945 Santa Terezinha		500 Feira Central - Av. Brasília Rodoviária		444 Catolé (Via Av. Elpidio de Almeida)		300 Feira Central - José Pinheiro Monte Castelo		020 Santo Antônio - Glória		263B José Pinheiro - Nova Brasília Monte Castelo
	904 - 944 - 904A Distrito Industrial Serra da Borborema, Ligeiro, Tambor Aeroporto		505 José Pinheiro - Mirante Roviária				303 - 333 José Pinheiro Monte Castelo Nova Brasília		222 Jardim Tavares - IPSEM SENAC - UNESC		
			910 Jenipapo - Cuitês Jardim Continental						022 Fórum - Distrito Industrial		
<p>← Sentido FLORIANO PEIXOTO</p>											
<p>Sentido PEDRO II →</p>											
Plataforma 01	077 Cinza	Plataforma 02	022A - 220B Dinâmica - Malvinas Conj. Nenzinha Cunha Lima	Plataforma 03	333 Prata - UFCG - UEPB FAP - Monte Santo	Plataforma 04	004 Centenário - Santa Rosa	Plataforma 05	055 Centenário - Prata Pedregal - UFCG	Plataforma 06	092 Cinza - Jardim Verdejante DETRAN
	263A Prata - UFCG - Chico Mendes Santa Bárbara		202 Centenário - UFCG - Malvinas		066 Conj. Santa Bárbara Malvinas - Bodocongó III		444 Liberdade - Santa Rosa		500 Centenário - Prata Pedregal		900A - 900B Velame - Jardim Borborema Ressurreição
	263B Santa Bárbara - Bodocongó Chico Mendes		222 Dinâmica - Malvinas UFCG		660 Malvinas - Bodocongó III Conj. Santa Bárbara		404 Santa Rosa		550 UFCG - Pedregal - Centenário		901 - 911 Presidente Médici
	101 - 11 Jardim Paulistano Distrito dos Mecânicos								555 Pedregal - UFCG - Palmeira Jeremias		090A - 090B Catingueira - 3 Irmãs
									009 Bairro das Cidades		

Fonte: SITRANS 2012

Segundo dados do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Campina Grande-SITRANS, os ônibus urbanos atendem em média 100 mil passageiros por dia em Campina Grande, o que representa cerca de 25% da população local. Grande parte desta utilização diária recai no percentual de estudantes em todos os níveis de ensino que utilizam o serviço. Porém, este índice de utilização não deve ser atrelado a uma exclusiva condição de qualidade.

Atualmente, a tarifa do ônibus urbano é de R\$ 2,10, estando apenas R\$ 0,10 abaixo da tarifa praticada em João Pessoa-PB, sendo ainda o mesmo valor cobrado em capitais como Belém-PA e Fortaleza-CE.

Embora existam avanços na estrutura do sistema de transporte coletivo de passageiros de Campina Grande, como o terminal de integração, a integração temporal e uma boa distribuição de linhas, encontramos a reprodução de alguns problemas característicos das grandes e médias cidades brasileiras, além dos mesmos questionamentos acerca do transporte coletivo que incidem sobre a qualidade de vida da população usuária do mesmo.

Em geral, o sistema de transporte coletivo campinense apresenta deficiências que vão desde o baixo número de ônibus em circulação, passando pelo envelhecimento da frota, até o preço majorado da passagem em comparação com cidades de maior porte. Este último, em particular é um dos pontos de protesto dos usuários, que por muitos é considerada alta.

O valor da tarifa pode comprometer boa parte da renda de uma família. Em uma conta simples, um trabalhador que recebe um salário mínimo compromete acima de 15% do seu

salário para se deslocar diariamente para o seu local de trabalho usando o ônibus coletivo. Uma charge bem humorada abordando o impacto da tarifa, veiculada na edição do Jornal da Paraíba de 10 janeiro de 2012, pode ser observada na figura 15.

Figura 15 – Charge veiculada no Jornal da Paraíba sobre o valor da tarifa do transporte coletivo de Campina Grande



Fonte: Jornal da Paraíba, edição de 10 de Janeiro de 2012

A questão da tarifa é preocupante, sobretudo devido a sua tarifação incidir com maior ênfase sobre a população de baixa renda e estudantes que, em geral, não dispõem de renda fixa, o que deveria remeter a cobrança de tarifas acessíveis por parte do poder público.

Além disto, o perfeito ajuste entre valor da tarifa e o valor real do serviço é condição essencial para a manutenção ou construção de um sistema eficiente. Um aumento exacerbado da tarifa pode provocar uma redução da frequência do uso do próprio transporte coletivo, causando aumento da dependência do transporte individual, crescimento de problemas relacionados ao trânsito e poluição, enfatizando ainda mais as deficiências no sistema público de transporte. Por outro lado, as tarifas devem suprir os custos de manutenção e modernização do sistema de transporte, sob o intuito de torná-lo eficaz e atrativo não apenas aos seus usuários como também aos proprietários de automóveis e similares.

Entre as deficiências do transporte público campinense que se alia ao problema do alto valor da tarifa, está a dificuldade do cumprimento dos horários, principalmente durante os horários de pico, sobretudo devido aos já citados problemas de grande circulação de veículos e infraestrutura na área central da cidade, tornando os atrasos um de seus grandes percalços.

No horário que compreende o primeiro intervalo de grande movimento no Bairro do Centro, por volta das 11:00 as 15:00, nota-se que existe um maior tráfego de veículos tanto individuais quanto coletivos como também de pedestres. Esta densidade de movimentos é determinada por diversos fatores como o período de intervalo legal para descanso e refeição dos

trabalhadores, a saída e chegada de estudantes nas diversas escolas presentes na área central, no próprio consumo de serviços e comércio oferecidos no Centro, entre outros. Repetindo-se no segundo intervalo de amplo movimento que ocorre entre as 17:00 e as 19:00 horas, em suma pelos mesmos motivos citados anteriormente.

Dado o caráter atrativo que o Bairro do Centro possui, uma considerável parcela dos deslocamentos no tecido campinense converge para o seu núcleo central, o que é também repetido e abalizado pelos itinerários dos ônibus coletivos.

Desta forma, verifica-se que no Bairro do Centro como também em suas áreas adjacentes, principalmente nos horários de *rush*, os coletivos urbanos ficam ‘presos’ em meio ao forte tráfego que ocorre neste espaço. Desta forma, itinerários que seriam realizados em um relativo curto espaço de tempo e dentro de um horário previamente definido, tem acrescido tempo e insatisfação ao seu percurso comprometendo a pontualidade e funcionalidade do sistema de passageiros. Neste caso, acentua-se o alto percentual de linhas que cortam a área central e, portanto, submetem-se as mesmas dificuldades. A demora no deslocamento, tanto na espera do veículo coletivo quanto já após o embarque, gera intenso descontentamento e desestímulo aos usuários.

Uma medida apontada frequentemente como solução para reduzir o tempo de passagem dos coletivos é a implantação de ‘corredores exclusivos’ para ônibus nos eixos principais da área central, o que facilitaria e aceleraria a sua travessia e diminuiria os entraves citados.

Os projetos relativos à implantação destes ‘corredores’ colocam a Avenida Floriano Peixoto, principal avenida da cidade, como ponto mais susceptível a receber tal intervenção, mas encontram dificuldades de serem aplicados devido às diversas conversões possíveis à direita que existem na via, o que poderia gerar maior desordem e acidentes. Além disto, seria necessária a retirada de diversas árvores antigas que ocupam o canteiro central que divide os sentidos da avenida para realizar sua ampliação.

Outra dificuldade apontada pelo Sindicato de Transportes de Passageiros de Campina Grande - SITRANS, a cada ano a quilometragem total percorrida pelo sistema público de transporte cresce em descompasso com o número de usuários do serviço, o que gera problemas estruturais no sistema.

Segundo dados apresentados por este órgão, o número de usuários dos ônibus urbanos sofreu redução na última década, tendo atualmente, uma baixa adesão da população campinense. Em contrapartida, os itinerários dos ‘coletivos’ urbanos têm ganhado novas distâncias, o que se deve tanto ao espraiamento da cidade e a criação de novos bairros, quanto pelo traçado ampliado das linhas dos mesmos. A tabela 14 apresenta estes dados no intervalo de

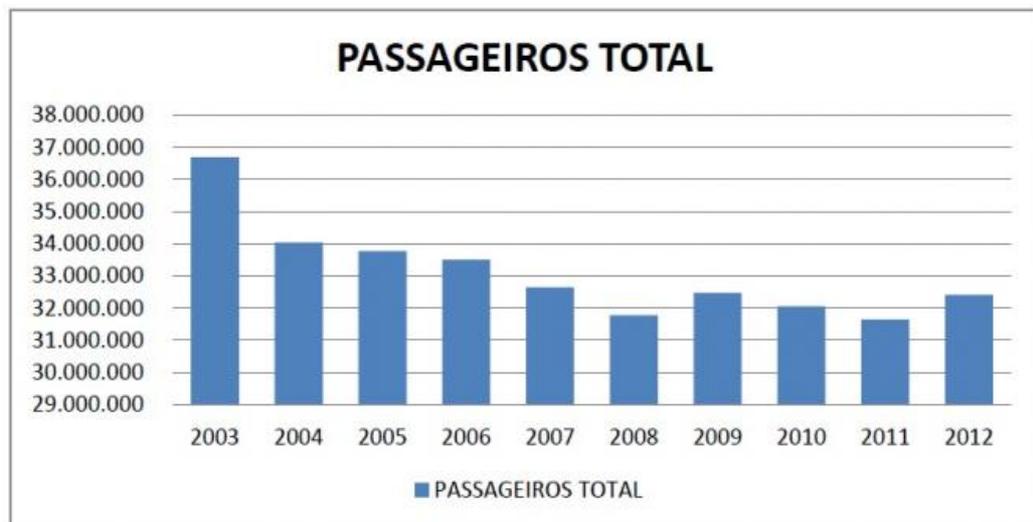
2003 e 2012, que também estão representados nos gráficos 3 e 4.

Tabela 14 – Número de passageiros e quilometragem percorrida pelo sistema de transporte público de Campina Grande – 2003 a 2012

Ano	Passageiros Total	Quilometragem Total
2003	36.689.244	15.202.556,40
2004	34.035.348	14.955.054,60
2005	33.768.939	14.680.933,31
2006	33.502.529	14.406.812,02
2007	32.640.839	14.231.725,63
2008	31.779.148	14.056.639,23
2009	32.475.040	17.950.719,29
2010	32.058.674	17.885.011,12
2011	31.642.307	17.819.302,94
2012	32.407.032	18.710.268,09

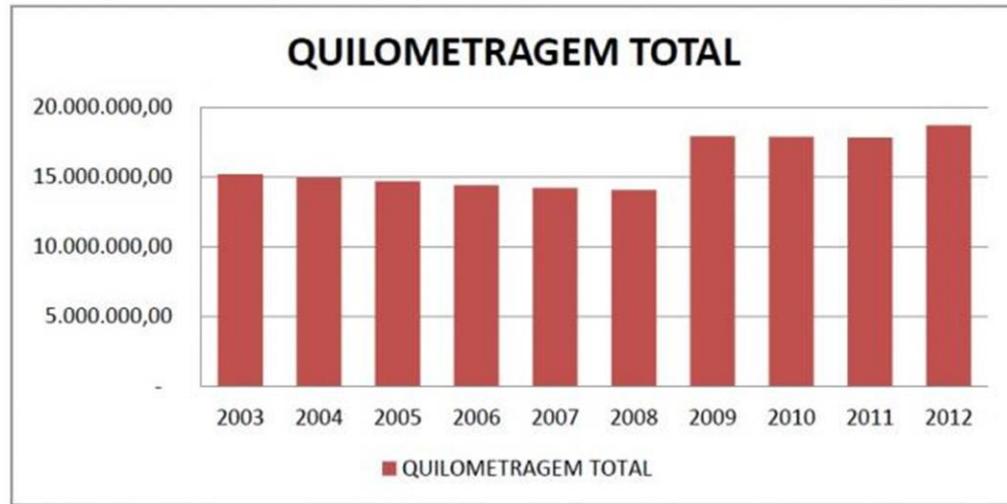
Fonte: SITRANS 2013

Gráfico 3 – Número de passageiros do transporte público de Campina Grande – 2003 a 2012



Fonte: SITRANS 2013

Gráfico 4 – Quilometragem percorrida pelo transporte público de Campina Grande – 2003 a 2012



Fonte: SITRANS 2013

Esta configuração repercute diretamente na qualidade do sistema. Menor adesão ao transporte público rebate no crescimento do transporte individual, que diminuirá a possibilidade de investimentos no serviço público de transporte inferindo na sua qualidade, o que o torna mais deficitário tendendo a perder novos usuários, gerando um ciclo vicioso que impacta a qualidade da mobilidade urbana.

Em meio aos problemas atrelados ao sistema de transporte coletivo de passageiros, o poder público trabalha na estruturação da principal intervenção no âmbito do transporte público de Campina Grande, trata-se da implantação do Veículo Leve Sobre Trilhos – VLT. Esta ação ganhou espaço na imprensa local, desde o seu anúncio por parte da Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos, como pode ser observado na figura 16.

Figura 16 – Reportagem do Jornal da Paraíba anunciando a divulgação do projeto de metrô para Campina Grande

Jornal da Paraíba **SEXTA 11, NOVEMBRO, 2011**

STTP anuncia projeto de metrô para Campina

Órgão estuda a implantação de Veículo Leve sobre Trilhos para melhorar mobilidade urbana

Georgia Simonelly

Os campinenses que dependem do transporte público para se locomover poderão ser beneficiados com a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT mobile), uma espécie de metrô de superfície, que

Obra vai beneficiar a população de nove bairros, além do distrito de Galante

deverá melhorar a mobilidade urbana na cidade, beneficiando diretamente a população de nove bairros, além do distrito de Galante.

O anúncio foi feito pelo superintendente da Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP), Salomão Augusto. "Estamos iniciando o projeto de viabilidade técnica, mas já nos reunimos com a empresa responsável pela fabricação e instalação do VLT e o resultado foi muito animador, percebemos que há condições de implantar o sistema na cidade", ressaltou.

De acordo com Salomão, Campina possui uma malha ferroviária que atravessa os bairros de Bodocongó, Pedregal, Malvinas, Quarenta, São José, Estação Velha, Tambor, Catolé, Distrito Industrial, além do distrito de Galante. "Essa rede ferroviária é de boa qualidade e poderia ser utilizada, reduzindo os custos com a implantação do VLT; iremos buscar parceria com a Rede Ferroviária do Nordeste para viabilizar isto", explicou.

Para o superintendente, a implantação do veículo sobre trilhos irá beneficiar diretamente os estudantes das universidades públicas da cidade, da Escola Técnica Redentorista, no bairro de Bodocongó, além da população dos bairros citados, sendo possível também fazer ramificações com os terminais de integração da cidade. "O sistema irá contribuir ainda para a valorização imobiliária e a melhoria da mobilidade urbana nestas áreas".

O investimento para a elaboração do projeto é em torno de R\$ 40 mil e será custeado pela STTP. A previsão é que o estudo de viabilidade técnica seja concluído em fevereiro, porém, estudos preliminares apontam que o mobile 2, seria indicado para transportar 358 passageiros por viagem, levando cerca de 10 mil passageiros em uma hora nos horários de pico. Segundo Salomão, o VLT custa cerca de R\$ 15 milhões por quilômetro construído, sendo caracterizado por ser um veículo mais leve que o metrô convencional e mais rápido.

Fonte: Jornal da Paraíba, edição de 11 de Novembro de 2011

Com previsão anterior de que estaria em funcionamento no segundo semestre de 2012, mas agora sem data definida, o VLT deverá funcionar como um metrô de superfície com a vantagem de oferecer uma tarifa de baixo custo, inferior à tarifa executada nos ônibus convencionais de linha. Conforme a Prefeitura Municipal de Campina Grande os custos operacionais para implantação deste veículo devem ficar abaixo de outros VLT's já implantados em outras cidades do Brasil, visto que a cidade já possui uma malha ferroviária que interliga alguns de seus bairros e ainda o distrito de Galante.

A estimativa é que sejam atendidos inicialmente 10 bairros, onde serão instaladas estações de embarque e desembarque, sendo eles: Bodocongó, Pedregal, Centenário, Malvinas, Quarenta, São José, Estação Velha, Tambor, Catolé e Distrito Industrial, por serem os locais

onde já está situado o atual corredor de trilhos.

O ânimo provocado pela divulgação do projeto do Veículo Leve sobre Trilhos de Campina Grande pode ser conferido em texto escrito por parte de um colunista do Jornal da Paraíba, o qual pode ser aferido na figura 17.

Figura 17 – Coluna do Jornal da Paraíba repercutindo o anúncio do Metrô de Campina Grande

Ailton Elisiário
ailtonelisiario@jornaldaparaiba.com.br



Metrô de Campina

Li com alegria a notícia na edição de 11 deste mês do Jornal da Paraíba, que a Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP) estuda a implantação do sistema de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), para melhorar a mobilidade urbana em nossa cidade. VLT é algo como um metrô de superfície, porém mais rápido que o metrô convencional já que utiliza veículo mais leve.

O projeto de viabilidade técnica que sinaliza a possibilidade de sua implantação virá beneficiar a população dos bairros de Bodocongó, Pedregal, Malvinas, Quarenta, São José, Estação Velha, Tambor, Catolé, Distrito Industrial e o distrito de Galante, além de permitir ramificações com os terminais de integração da cidade. Se estendê-la em direção ao sertão, alcançará ainda o distrito de São José da Mata.

Digo que li a notícia com alegria porque este tema foi objeto de minhas crônicas, sugerindo ao Poder Público Municipal o aproveitamento da malha ferroviária que dispõe Campina Grande e que se encontra ociosa. Lembro-me que em 2007, por ocasião das comemorações do centenário da chegada do trem a Campina Grande no Largo da Estação Velha, onde falei ao público presente apresentando o livro Memórias da Modernidade Campinense: 100 Anos do Trem Maria Fumaça, obra coletiva na qual sou co-autor, encerrei minha oração sugerindo ao Prefeito Municipal, Dr. Veneziano Vital do Rego Segundo Neto, aquela mencionada integração.

Campina Grande não tem que ter apenas o Trem Ferroviário que desliza nos trilhos de Campina a Galante em alguns dias de O Maior São João do Mundo. Campina Grande tem que ter mesmo todos os dias o Trem Ferroviário, a exemplo do que tem João Pessoa, para a qual se desloca em trem urbano parte do contingente laborioso das cidades vizinhas de Santa Rita e Bayeux. O Mobile 2, protótipo mais adequado segundo os estudos preliminares da STTP, terá a capacidade de transportar 358 passageiros por viagem e 10.000 em uma hora nos horários de pico.

Agora, mais do que nunca, o projeto deverá sair do papel e das intenções. A cidade já requer que o trânsito seja melhorado nos seus fluxos de veículos e a população de baixa renda necessita ser aliviada nas suas despesas de transporte. O sonho de Cristiano Lauritzen será reavivado, é o que esperamos.

Fonte: Jornal da Paraíba, edição de 23 de Novembro de 2011

Apesar da forte intervenção estrutural que o VLT deve ocasionar na cidade, o seu uso não deve provocar grandes soluções na mobilidade dos pontos mais críticos como a área central da cidade, por não ligar nenhum bairro a ela, mas criará uma nova rota interbairros por transporte coletivo que dispensará a passagem pelo Bairro do Centro, o que ao menos a princípio, deverá provocar ainda que em termos reduzidos uma pequena reordenação no modo de deslocamentos no espaço intraurbano campinense.

3.6 Alternativas para a imobilidade: o transporte clandestino

Em meio às deficiências apresentadas pelo cada vez mais sufocado sistema de transporte público de passageiros campinense, se fez observar o advento de métodos alternativos de locomoção. Apresentando estas opções Cardoso coloca:

A precariedade do transporte urbano vem provocando o surgimento dos denominados transportes alternativos, ou clandestinos como querem alguns, originados a partir de uma necessidade de deslocamento dos habitantes. O sistema de transporte mais recente em introdução e expansão é o moto táxi, implantado em algumas cidades do Estado, cujo estudo está na pauta das pesquisas atuais. (CARDOSO, 2002, p.51).

O moto táxi é um sistema de transporte de passageiros individual, já bastante difundido na cidade, que oferece o serviço de táxi em motocicletas. Sant'Anna ao comenta sobre o surgimento do serviço de moto táxi, aponta:

Surgió como consecuencia de la reducción de las actividades comerciales y la falta de empleos formales que se produjo en todo Brasil durante los últimos años. Esta forma de transporte compite directamente con el transporte colectivo, ofreciendo precios atractivos y conduciendo a los pasajeros hasta los destinos deseados (servicio puerta a puerta). (SANT'ANNA, 2002, p.61)

O serviço de transporte por mototáxis foi instituído pela Lei Municipal nº 3.766, de dezembro de 1999 e do Decreto Municipal nº 2.827, de abril de 2000, e rapidamente ganhou espaço entre o transporte de passageiros em Campina Grande. Com a vantagem de ter uma tarifa bem inferior ao taxi convencional e ser mais ágil que o transporte por ônibus coletivo, não demorou muito para se estabelecer um grande número de mototaxistas circulando na cidade.

Além destes, as carências no sistema de transporte público em Campina Grande abriram espaço para a efetivação do transporte clandestino. Este sistema paralelo de transporte é configurado por carros, vans e motos não cadastrados em nenhum órgão específico, mas que atuam realizando o transporte de passageiros na cidade de forma irregular. Este problema ganhou extensão e se tornou habitual a sua atuação em meio ao próprio transporte público regularizado. A figura 18 exhibe uma das campanhas contra o transporte clandestino na cidade.

Figura 18 – Campanha contra o transporte clandestino em Campina Grande - 2013



Fonte: STTP (2013)

Os carros e mototáxis denominados ‘clandestinos’ podem ser colocados como os grandes representantes desta situação. Veículos, vans e carros de passeio passaram a abordar passageiros em diferentes pontos da cidade, com ênfase na área central e em horário de grande movimento, oferecendo o serviço a um preço mais barato do que o cobrado pelos ônibus urbanos. A possibilidade de um transporte mais rápido e um pouco mais barato consegue angariar usuários, o que fez a prática ganhar força a ponto de causar prejuízos aos taxistas e mototaxistas regularizados que atuam na cidade, como também o próprio transporte de ônibus coletivos. Esta situação pode ser observada na manchete do Jornal da Paraíba de dezembro de 2012, apresentado na figura 19.

Figura 19 – Reportagem do Jornal da Paraíba sobre atuação do transporte clandestino em Campina Grande

18 Geral

Jornal da Paraíba

DOMINGO 9, DEZEMBRO, 2012

Alternativo dribla fiscalização

Mesmo sendo proibido, transporte clandestino atua nas ruas de Campina Grande e já conta com agenciadores de passageiros

Tatiana Brandão

Os transportes clandestinos, conhecidos como alternativos, estão cada vez mais sendo um empecilho para os profissionais que trabalham com transporte público em Campina Grande. Eles invadiram várias ruas da cidade, fazendo o transporte dentro de Campina e até para outros municípios, como afirma o taxista Cibério Soares, que também é coordenador de Praças de Táxis vinculado à Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP).

A estimativa das entidades que representam os trabalhadores autônomos do setor é de que existem cerca de mil veículos realizando o transporte de passageiros de forma irregular na cidade, enquanto que taxistas legalizados são apenas 583.

“Há agenciadoras e existe até pontos que são alugados para manter a atividade irregular”, destaca Cibério, acrescentando que “o sistema tem crescido tanto que os clandestinos possuem um sistema de comunicação via rádio tanto para conseguir passageiros como para se livrarem das fiscalizações realizadas pelos órgãos reguladores do trânsito”.

Os agenciadores atuam nas paradas de ônibus, fazendo a “coleta” de passageiros. Quando eles conseguem reunir determinada quantidade de pessoas, mantêm contato com os motoristas e eles vêm até o ponto para pegar os usuários.

Se antes os alternativos faziam concorrência direta apenas com os ônibus, hoje em dia eles também invadiram as áreas dos taxistas e já fizeram o faturamento destes profissionais cair em mais de 50% nos últimos anos.

“Antes, cada táxi registrava um faturamento de R\$ 70,00 a R\$ 80,00 por dia. Agora, essa média não passa de R\$ 45,00 por dia, o que é um absurdo ver acontecendo, porque estamos testemunhando e ilegalidade ganhar espaço e se consolidar, enquanto pais de famílias, que pagam tarifas e têm grandes despesas para circular dentro da lei, passam por dificuldades para se manter na profissão”, ressalta o coordenador de praças de táxi, Cibério.

Outro alerta feito com relação ao crescimento do

transporte clandestino diz respeito à segurança, uma vez que os passageiros não possuem garantias quanto ao serviço pelo qual estão pagando para ir de um ponto a outro de Campina.

“É comum ver os alternativos desrespeitando as leis do trânsito, o que é um risco muito grande, porque se acontecer um acidente os passageiros não têm sequer como reivindicar seus direitos, isso se não acontecer de o acidente ter consequências mais graves”, enfatiza o comerciante Álvaro Gomes.



ESTIMATIVA. Cerca de mil veículos alternativos circulam na cidade

Continua na Página 19

Fonte: Jornal da Paraíba, edição de 09 de Dezembro de 2012.

Particularmente, os mototaxistas regularizados enfrentam uma concorrência bem mais acirrada com os que prestam o serviço de forma irregular, observando circular na cidade um número duas vezes maior de mototaxistas clandestinos em comparação aos que atuam dentro da legalidade.

Os dados da tabela 15 apresentam a disparidade entre o número de mototaxistas cadastrados e clandestinos nos dois últimos anos, onde são considerados clandestinos aqueles que não são cadastrados junto aos seus órgãos reguladores, no caso, o Sindicato dos Mototaxistas Permissionários de Campina Grande e a Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos, esta última reguladora do serviço.

Tabela 15 – Mototaxistas cadastrados e clandestinos em Campina Grande 2011 e 2012

Ano	Mototaxistas cadastrados	Mototaxistas não cadastrados
2011	550	3.000
2012	1.000	2.600

Fonte: STTP e Sindicato dos Mototaxistas Permissionários de Campina Grande

Os mototaxistas clandestinos atuam alheios as exigências da Lei n° 12.009, de 29 de julho de 2009, que dispõe acerca das regras de segurança no exercício da atividade profissional do mototaxista, na qual determina que o profissional deve:

- Ter completado 21 (vinte um) anos
- Possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria
- Ser aprovado em curso especializado, nos termos de segurança do Contran
- Estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Contran.

Esta prática de transportar passageiros ilegalmente tem levado a um esforço do poder público, operando conjuntamente CPTRAN, STTP e Polícia Militar na busca de eliminar este tipo de transporte em Campina Grande que não oferece condições de segurança satisfatórias aos seus usuários.

A conclusão da observação da configuração atual do sistema de transporte coletivo público de passageiros de Campina Grande revela um forte distanciamento entre os objetivos e diretrizes estabelecidos pelo próprio Plano Diretor e a configuração que está posta. Não se nota

a tentativa real de pôr em prática medidas como a implantação de uma composição viária com prioridade para o transporte público. O forte deságue de veículos particulares e a atual carência de interferências profundas visando a sua melhor circulação, enfraquece esta possibilidade, o que se acentua com o crescimento desordenado da cidade, sendo necessário o estabelecimento de novas rotas de ônibus que se somarão ao conjunto dos problemas já existentes.

Ônibus circulando por vias deficientes, itinerários sem planejamento eficiente, elevado custo operacional, falta de faixas exclusivas nas principais vias, frota antiga, entre tantos outros problemas; necessitam, portanto, de um esforço conjunto entre vários setores do poder público, disposto a repensar e revitalizar o sistema de transporte público que é elemento essencial na vivência do urbano. Intervenções isoladas e de caráter paliativo tendem a gerar novos problemas no futuro.

É necessária a implementação de ações estruturantes que ampliem e qualifiquem a infraestrutura de mobilidade urbana com ênfase ao sistema de transporte coletivo. Isto requer ações de pavimentação e recapeamento de ruas, melhoria de sinalização, criação de estações de integração, aquisição de novos ônibus inclusive com acessibilidade, reajuste da tarifa, entre outros pontos necessários ao estabelecimento de um sistema funcional.

Desta forma, atrelar a solução dos problemas de mobilidade urbana ao simples aumento no número de usuários do sistema não representará necessariamente melhoras nos termos da mobilidade, tendo relação direta com a fuga de usuários para o transporte motorizado individual, reduzindo a qualidade da mobilidade em Campina Grande.

3.7 Ações e não ações do poder público em Campina Grande na efetivação de uma melhor mobilidade

Com a finalidade de acompanhar as ações desenvolvidas pelo poder público através de seus órgãos responsáveis pelo planejamento ou interferências diretas ou indiretas ao enfrentamento dos problemas relacionados a mobilidade urbana em suas diversas formas em Campina Grande, durante todo o ano de 2012 buscou-se acompanhar e registrar intervenções projetadas e concretizadas neste sentido.

Dois órgãos foram escolhidos nesta análise devido às especificidades de suas funções e a necessidade de articulação entre os mesmos, sendo eles: STTP-CG – Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos de Campina Grande e a SEPLAN-CG – Secretaria de Planejamento de Campina Grande.

A STTP é o órgão municipal responsável pela gerência de todo o sistema de circulação

viária de Campina Grande, o que inclui o sistema de transporte público de passageiros, ações de planejamento e reordenação de trânsito, fiscalização e emissão de infrações, campanhas educativas e de prevenção, como também, regulamentação das atuações dos táxis e mototáxis na cidade, entre ainda outras funções. Enquanto que a SEPLAN é o órgão responsável por elaborar políticas de planejamento urbano, e dentro deste arcabouço, arranjar projetos de infraestrutura urbana em parceria com as demais secretarias e autarquias correspondentes ao poder municipal.

Através de visitas aos referidos órgãos, coletando informações repassadas pelos mesmos, como também, veiculadas na imprensa local, buscou-se listar as ações ligadas a mobilidade urbana que mais se destacaram no decorrer do último ano, como também, consultar projetos em desenvolvimento, com vistas a perceber como Campina Grande tem buscado solucionar os problemas já analisados.

Por parte da SEPLAN, pode-se perceber que a mudança de comando na gestão municipal decorrente das eleições realizadas no ano de 2012, gerou uma descontinuidade nos projetos em elaboração. Entretanto, atualmente, dois projetos importantes da Secretaria de Planejamento de Campina Grande ligadas diretamente ao melhoramento do fluxo de pessoas e veículos na cidade estão em andamento, sendo elas a implementação da Alça Leste e a consolidação do Segundo Anel Viário.

O projeto da Alça Leste, que segundo a SEPLAN se encontra em fase final de elaboração, terá cerca de 6 km de extensão interligando a BR 230 a BR 104. A intenção da concepção desta avenida que será construída numa parceria entre a Prefeitura Municipal de Campina Grande e o Governo Federal é promover um acesso rápido e fora da área central para o fluxo de veículos que vindos tanto do Estado de Pernambuco quanto da BR 230 se dirigem ao Brejo paraibano. Este tráfego atualmente é realizado usando avenidas importantes da cidade, inclusive em avenidas centrais, o que potencializa os problemas de tráfego na área central.

A reordenação de tráfego provocada pela instalação da Alça Sudoeste deverá provocar uma diminuição do número de veículos em circulação na área central de Campina Grande, já que servirá como rota alternativa, na qual os deslocamentos poderão ser efetuados fugindo das intempéries de tráfego no Centro.

A Alça Leste será a primeira grande avenida construída em Campina Grande nas últimas décadas, e beneficiará diretamente os bairros de José Pinheiro, Monte Castelo, Mirante e Nova Brasília que fazem parte da Zona Leste da cidade. A Alça promoverá melhor acesso também no fluxo entre os bairros, e permitirá uma circulação mais fluída tanto no transporte particular quanto no sistema de transporte público de passageiros. O cartaz desenvolvido pela SEPLAN apresentando

o projeto pode ser observado na figura 20.

Figura 20– Cartaz desenvolvido pela SEPLAN-CG apresentando o Projeto da Alça Leste de Campina Grande



Fonte: SEPLAN-CG 2013

O outro grande projeto anunciado com pompas na cidade é a futura instalação do Segundo Anel Viário de Campina Grande. Esta obra que está orçada em 135 milhões de reais e com previsão de contar com 17 km de extensão, deverá interligar 21 bairros da cidade não estando incluso nestes o Bairro do Centro.

Segundo informações da SEPLAN, o projeto do Anel Viário contará com vias de circulação com pistas em duplo sentido, ciclovias e calçadas; como também terá a construção de praças, projeto de arborização e iluminação, além de calçadas com acessibilidade. A Secretaria de Planejamento trabalha atualmente na fase de conclusão do projeto que será encaminhado logo após para licitação.

O objetivo principal deste Anel Viário é criar rotas de interligação entre os diversos bairros sem a necessidade da passagem pelo Bairro do Centro, ponto crítico em termos de

tráfego urbano, o que se espera que cause um impacto profundo na redistribuição dos veículos em circulação na cidade, já que o Bairro do Centro serve atualmente como via de conexão entre diversos bairros, fazendo-o receber um forte deságue de veículos tornando-o um ponto nevrálgico na circulação urbana. Notícia do Jornal da Paraíba dava conta de que os recursos para a implantação do Anel Viário foram garantidos pela própria presidente do Brasil, como se pode observar na figura 21.

Figura 21 – Reportagem do Jornal da Paraíba sobre a liberação dos recursos para construção do Segundo Anel Viário de Campina Grande

TERÇA 5, MARÇO, 2013Jornal da Paraíba

Dilma promete liberar R\$ 135 mi para CG

Recursos serão anunciados amanhã, em Brasília, para construção do 2º anel viário MAGNUS MENEZES

Josusmar Barbosa

O prefeito de Campina Grande, Romero Rodrigues (PSDB), informou que a presidente da República, Dilma Rousseff (PT), garantiu a liberação de R\$ 135 milhões para a construção do segundo anel viário da cidade, que vai ligar 21 bairros. O anúncio oficial será feito amanhã, em Brasília, por Dilma, dentro do pacote de obras de mobilidade urbana para vários municípios brasileiros.

“A própria presidente pessoalmente me convidou para ir a Brasília nessa quarta-feira para participar de uma solenidade às 11h30, onde será anunciado um grande projeto de mobilidade urbana. Trata-se do segundo anel viário da cidade. O projeto envolve a interligação de 21 bairros”, adiantou o prefeito campinense, que entregou a Dilma uma rede de algodão colorido, uma revista sobre os eventos da cidade, com destaque para o São João, e uma

placa feita por um artesão em alusão à sua passagem por Campina.

Segundo Romero, serão construídos viadutos e novas avenidas para interligar um parte de Campina Grande, a partir da avenida Manoel Tavares, passando pelos bairros das Nações, Jeremias, Araxá, Bodocongó, Dinamérica, Santa Rosa, Liberdade, entre outros, até chegar aos bairros da Zona Leste.

Dilma e comitiva desembarcaram às 14h20, no Aeroporto João Suassuna, sendo recebida pelo prefeito Romero e autoridades. Na pista do aeroporto, ela foi de helicóptero para o município de Lagoa Seca. A comitiva desceu no campo de futebol da Casa de Eventos Marista e seguiu de carro até a granja da família do ministro das Cidades, Aguinaldo Ribeiro. Ela foi recepcionada pelo presidente do PP, Enivaldo Ribeiro, e pela prefeita de Pilar, Virgínia Velloso Borges, pais de Aguinaldo, além da deputada Daniella



VISITA. Dilma vai de CG para Lagoa Seca, onde almoça com comitiva

Ribeiro. Da família, Dilma ganhou um quadro bordado.

Acompanharam a presidentes ministros Fernando Bezerra (Integração Nacional), Ideli Salvatti (Relações Institucionais), Pepe Vargas (Desenvolvimento Agrário), José Elito Carvalho Siqueira (chefe de gabinete da Segurança Institucional da Presidência) e Helena Chagas (Secretaria de Comunicação). Da Paraíba, estiveram presentes no almoço o governador Ricardo Coutinho e sua esposa, a jornalista Pâmela Bório; o prefeito Romero Rodrigues; os deputados federais Leonardo Gadelha, Manoel Junior, Major Fábio e Damião Feliciano; o presidente da Assembleia Legislativa, Ricardo Marcelo; a presidente do Tribunal de Justiça, Fátima Bezerra; o prefeito de João Pessoa, Luciano Cartaxo; e o diretor-presidente da Rede Paraíba de Comunicação, Eduardo Carlos. Por volta das 16h, Dilma e comitiva seguiram para Itatuba de helicóptero.

Fonte: Jornal da Paraíba, edição de 5 de Março de 2013.

Estas duas obras, a Alça Leste e o Segundo Anel Viário de Campina Grande, terão sido quando implementadas, as maiores intervenções estruturais visando a melhoria da circulação urbana ao menos nas últimas duas décadas em Campina Grande.

A importância destas obras parece refletir na dificuldade em se conseguir mais informações sobre os mesmos. Durante o desenvolvimento deste trabalho, algumas visitas foram feitas a Secretaria de Planejamento e em nenhuma delas se foi possível conseguir mapas prospectivos que apresentassem com mais detalhes o traçado de ambos.

Por parte da STTP-CG, as ações acompanhadas em todo ano de 2012 apresentaram pouca eficácia no tratamento dos grandes problemas de mobilidade, principalmente na área central de Campina Grande.

A primeira importante ação do órgão ocorreu no mês de fevereiro, quando atendendo as determinações da Lei 12.009 que regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, mototaxista, e “motoboy”, determinando que estes profissionais devam ser aprovados em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran – Conselho Nacional de Trânsito, a STTP-CG convocou um total de 727 mototaxistas regulamentados neste órgão para participarem de um curso de capacitação. Neste, os participantes tiveram a oportunidade de ver abordados temas acerca de legislação, segurança e saúde no trânsito. O curso com carga horária de 30 horas apresentava caráter obrigatório e, além deste, o piloto deverá realizar a cada cinco anos um curso de reciclagem para que possa continuar dentro dos requisitos legais para exercício da sua função.

Também em fevereiro, a Zona Azul teve mais ruas da área central anexadas ao serviço. As ruas Major Juvino do Ó e Coronel João Lourenço Porto passaram a fazer parte do referido sistema de estacionamento rotativo pago, ampliando a oferta de vagas no espaço mais crítico da circulação de veículos e passageiros da cidade.

Em março o Comitê Diretor do Banco do Nordeste do Brasil-BNB, aprovou o Projeto Técnico do Veículo Leve sobre Trilhos para Campina Grande, e as condições para financiá-lo. Propagado por parte dos meios de comunicação local gerando grande expectativa, este projeto durante todo o ano esteve em discussão na cidade no qual se dizia já se encontrar em fase inicial de implementação. Previa-se por parte do poder público que estivesse em funcionamento ainda no ano de 2012, o que não ocorreu e atualmente são raras as informações a respeito do VLT.

Também no mês de março, a STTP realizou a implantação de cruzamentos semaforicos e alterações de fluxos em algumas ruas de Campina Grande, mas não em área central.

No mês de Abril a Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos melhorou a sinalização em diversos pontos da estrutura viária da cidade, inclusive em ruas na área central.

Nesta ação, o departamento chegou a aproximadamente 14.500 metros quadrados de pinturas com tinta termoplástica melhorando a sinalização nestas vias. Este tipo de tinta utilizada é composta de resina vegetal, possuindo resistência a deslizamentos, e uma secagem em cerca de cinco minutos, o que evita longos transtornos nas vias no momento de sua aplicação.

Neste mesmo mês, alguns cruzamentos do centro da cidade incluindo a Avenida Floriano Peixoto, principal via da cidade, receberam semáforos para pedestres. Fazendo parte de um projeto do próprio órgão denominado “Cruzamento Seguro”, foram implantadas colunas que dispõem de um contador digital interativo, que sinalizam a permissão da travessia através da animação do movimento de um boneco digital, com tecnologia LED, que inicialmente simula uma caminhada e à medida que o tempo da travessia vai se esgotando, passa a acelerar os seus passos indicando a proximidade do fim do tempo de travessia.

Já em Agosto, a STTP realizou uma importante intervenção na Avenida Severino Cruz, localizada as margens do açude velho, via de ligação entre a área central e a zona leste da cidade e forte ponto de congestionamento nos horários de pico. A Avenida deixou de ter tráfego em dois sentidos para circular em apenas um. Esta modificação gerou uma pequena reformulação nas vias próximas, necessário dada alta demanda de fluxo de veículos individuais com também de transporte coletivo que adentram ou saem do bairro central.

Esta medida demonstrou certa eficiência, apresentando redução no tempo de percurso da via, embora continue sendo um foco importante de congestionamento nos chamados horários de *rush*.

Completando as ações do mês de Agosto, Campina Grande ganhou mais 35 agentes de trânsito, que foram convocados após aprovação em concurso para tal função.

No mês de Setembro as ações da STTP se voltaram para o bairro do Catolé, vizinho ao Bairro do Centro, mas que não surtiram efeito neste último, já que as intervenções foram apenas de alteração do sentido do fluxo de algumas poucas ruas do bairro, resultando apenas em um pequeno impacto no perímetro abordado.

Neste mesmo mês, a Superintendência realizou duas importantes atividades, sendo uma delas de caráter educativo na Semana Nacional de Trânsito, onde além da distribuição de informativos, foram montados em alguns pontos da cidade, cenários que remontavam acidentes de trânsito; a outra medida foi a realização do Dia Mundial Sem Carro, realizado na Semana Nacional de Trânsito, que incidiu na interdição de veículos na Rua Maciel Pinheiro, no Bairro do Centro. No período que a rua esteve interditada somente pedestres e ciclistas puderam transitar nesta rua que é uma das principais da área central. Os próprios agentes de trânsito trabalharam na fiscalização utilizando bicicletas, buscando com todo este movimento

apresentar alternativas de locomoção além da utilização do veículo motorizado individual.

Infelizmente, se observou que como no ano de 2012 foram realizadas eleições municipais ainda no mês de outubro, as ações da STTP não prosseguiram em um ritmo normal, não possuindo nenhuma ação ou intervenção de maior eficácia que mereça algum destaque no período do último trimestre do ano aludido.

Este de fato parece ser o grande fator de atraso nas implementações de obras estruturantes no espaço urbano campinense, em particular, nas ações referentes ao melhoramento do tráfego viário. Várias obras são anunciadas, ganham divulgação por parte da imprensa local e depois de algum tempo desaparecem dos noticiários ou não se consegue mais informações acerca dos mesmos, não chegando a serem implantados.

Em outros casos, alguns projetos sofrem com as mudanças de gestão do poder público, que colocam os projetos da administração anterior em segundo plano ou até mesmo abandona o que seria feito para propor novas medidas. Nesta reavaliação de prioridades, várias intervenções deixam de ser efetuadas e os problemas decorrentes do excesso de veículos motorizados em um espaço saturado para circulação dos mesmos persistem e ganham cada vez mais força.

Considerações Finais

O crescimento da cidade e as suas novas imbricações, tais como o espraiamento ou a descontinuidade do seu tecido, exigem uma maior mobilidade urbana que só será possível com planeamentos que antecipem principalmente os níveis de crescimento da utilização dos veículos particulares e de um sistema de transporte público eficiente.

Graças ao rápido crescimento das cidades brasileiras em sua grande maioria de forma não planejada, e a forma como o Estado adotou, desde meados do século último, o automóvel como grande ator no sistema de deslocamentos, o espaço intraurbano necessita de novas medidas para a gama de problemas gerados pelo tortuoso tráfego viário atualmente pautado no veículo individual.

Colocar o Brasil ‘sobre rodas’, subjogou as formas coletivas de deslocamentos e implementou uma cultura de individualismo e particularismo no modo de transporte. Esta posição repercute diretamente na dinâmica das cidades brasileiras que, em sua grande maioria, abriu caminho para o automóvel e renegou o transporte público a uma posição menos privilegiada.

Campina Grande pode ser apresentada como modelo desta configuração. O mergulho em uma investigação histórico-geográfica, remontando os caminhos do seu desenvolvimento, nos mostra uma cidade que se formou em torno de um centro comercial e estabeleceu suas vias de circulação objetivando as demandas referentes às necessidades que surgiam, geralmente com o intuito de facilitar a ligação com a área central, sem grandes preocupações prospectivas. As atuais ruas estreitas passavam despercebidas pois cumpriam a sua finalidade de forma satisfatória.

A cidade, ao seguir seu rumo de crescimento, consolidava a área central como ponto vital do seu tecido urbano e lhe atribuía poder de atração cada vez maior.

A intensificação do uso do automóvel tornava necessário novas ações que lhe abrisse espaço e permitisse o fluxo dos veículos motorizados. Efetuam-se algumas reformas com a necessidade delas serem revistas ou acrescentadas em momentos futuros, devido o crescimento da frota em circulação.

Caminhando como que lado a lado; enquanto a área central elevava seu caráter polarizador das atividades e serviços comerciais e financeiros da cidade, o número de automóveis em circulação crescia rapidamente. Configurando um cenário onde a estrutura do

perímetro central logo daria sinais de saturação, visto que não absorveria satisfatoriamente a elevação do fluxo de veículos em seu espaço, graças a disposição de suas ruas, avenidas, equipamentos, entre outros.

Com a solidificação de um malha viária dada de forma radial-concêntrica e a ampliação crescente no número de veículos em circulação afluindo para a área central, que por sua vez, não fora reavaliada para suprir as demandas elevadas de tráfego viário, monta-se um cenário de caos, onde a mobilidade ‘descaminha’ para a imobilidade urbana.

Pôde-se perceber que as ações por parte das gestões municipais passaram a ser paliativas e sem grandes consequências estruturais. Obras marcantes como o viaduto não causaram impacto esperado, embora acabe sendo visto como ponto de modernidade na cidade.

Uma outra parte dos projetos acerca de mobilidade na cidade parecem seguir o mesmo percurso que se repete ao longo dos anos, sendo anunciadas e depois esquecidas ou abandonadas. Várias medidas são colocadas ao público campinense, como construção de edifício-garagem, novos viadutos, corredores exclusivos para os ônibus, criação de novas vias de circulação, para citar apenas alguns exemplos.

Os extensos e rotineiros congestionamentos, os acidentes, a diminuição da mobilidade na área central, a falta de estacionamentos, o aumento do número de estacionamentos ilegais, na área central, se espalham para as suas adjacências e atingem seus bairros vizinhos, desencadeando novos problemas.

Notou-se também que embora as dificuldades referentes à circulação de veículos individuais sejam conhecidas, estas não impedem o crescimento da frota em Campina Grande, em particular as motocicletas. Neste contexto surge a necessidade de estabelecer uma nova realidade também ao sistema de transporte público de passageiros, que se apresenta distante de uma condição satisfatória de qualidade.

O serviço oferecido em ônibus coletivos defasados, agravado pela alta tarifa, por atrasos e desconforto, não pode ser apontado como opção ao desestímulo do uso do transporte particular, já que não apresenta atrativos a ponto de recrutar usuários de automóveis ou motocicletas para o sistema coletivo de passageiros.

Ao observar as ações desenvolvidas pela Secretaria de Planejamento de Campina Grande-SEPLAN e a Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos de Campina Grande-STTP, percebe-se que existem dois projetos importantes em pauta, que são a instalação da Alça Leste e o Segundo Anel Viário de Campina Grande. Fica então a grande dúvida se estas ações chegarão a serem executadas ou, mais uma vez, serão afogadas no mar do esquecimento das não-ações do poder público.

Por fim, a aplicação de um planejamento urbano eficaz passará sempre pela percepção do conteúdo que a mobilidade reflete e no entendimento do seu teor que perpassa a produção do espaço urbano, a vida urbana e o cotidiano no processo de urbanização.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALCANTARA JR, José O; SELBACH, Jeferson Francisco. **Mobilidade Urbana em São Luís/MA**: EDUFMA, 2009.

ALMEIDA, José Américo. **A Paraíba e Seus Problemas**. Brasília: Senado Federal, 4ª ed., 1994.

ARRUDA, José Otávio de. **História da Paraíba: lutas e resistência**. Ed. Universitária, UFPB, 1997.

BARAT, Josef. **Logística, Transporte e Desenvolvimento Econômico**. Brasil: CLA Editora, 2007.

CÂMARA, Epaminondas. **Datas Campinenses**. RG Editora e Gráfica, 1998.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE - CNT. **Pesquisa CNT de Rodovias**. Brasília, 2009.

CARDOSO, C. A. A. . **A cidade cogumelo: Campina Grande das feiras às festas**. In Revista Mercator, ano 1, n.2, p. 61-79. Fortaleza: UFC, 2002.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: Labur Edições, 2007.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço-tempo na Metrópole**. São Paulo: Contexto, 2001.

CAPEL, Horacio. **Morfologia de la Ciudadade . Sociedad, Cultura y paisaje urbano**. Barcelona: Ediciones Del Serbal, 2002.

DIÁRIO OFICIAL DA PARAÍBA. Nº 12.688. João Pessoa: Poder Executivo, 29 de junho de 2004. Disponível em: <http://mhn.uepb.edu.br/revista_tarairiu/n1/art4.pdf>. Acesso em: 29 jun. 2013.

DUARTE, Fábio. **Introdução à Mobilidade Urbana**. Curitiba: Juruá, 2007.

GIUCCI, Guillermo. **A Vida Cultural do Automóvel: percursos da modernidade cinética**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

GOMES, R. **Nossos Clássicos – João do Rio**. Rio de Janeiro: Agir, 2005.

GORDINHO, Margarida Cintra. **Transportes no Brasil: a opção rodoviária**. São Paulo: Marca D'água, 2003.

IPEA. **Rodovias Brasileiras: Gargalos, Investimentos, Concessões e Preocupações com o Futuro**. Governo Federal, 2010.

IPEA. **Gastos das Famílias das Regiões Metropolitanas Brasileiras com Transporte Urbano**. Governo Federal, 2012.

LEFEBVRE, Henri. **El Derecho a La Ciudad**. Barcelona: Península, 4ª ed, 1978.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 1999.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e Política**. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2008.

LIMA, Rômulo de Araújo. **Além de Bodopitá**. Paraíba: A União, 1992.

LUKACS, Jonh. **Uma Nova República: História dos Estados Unidos no século XX**. Rio de Janeiro Jorge Zahar Ed., 2006.

MELO, Victor Andrade de; DEL PRIORE, Mary. **História do Esporte no Brasil**. São Paulo: UNESP, 2009.

MELO, Victor Andrade de. **Revista Brasileira de Ciência e Esporte**. Campinas, v. 30, n. 1, p. 187-203, set. 2008.

MINISTÉRIO DAS CIDADES DO BRASIL. **A Mobilidade Urbana no Planejamento da Cidade**. Brasília, 1996.

PINHO, José Benedito. **O Poder das Marcas**. Summus Editorial. 1996

QUEIROZ, M. V. D. **Quem Te Vê Não Te Conhece Mais**: arquitetura e cidade de Campina Grande em transformação (1930-1950). 2008. Dissertação (Mestrado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18142/tde-01122008-171846/>>. Acesso em: 15 dez. 2012.

ROSS, Jurandyr Luciano Sanches. **Geografia do Brasil**. São Paulo: USP, 5ª ed., 2005.

SANT'ANNA, José Alex. **Autobuses Urbanos: sistemas modernos y traccionales en el Mercosur ampliado**. Washington: IDB Bookstore, 2002.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 9ª ed., 2006.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: USP, 4ª ed., 2006.

SANTOS, Milton. **Manual da Geografia Urbana**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 3ª ed., 2008.

SENNA, Luiz Afonso dos Santos; MICHEL, Fernando Dutra. **Rodovias Auto Sustentadas: o desafio do século XXI**. Editora CLA, 2008.

SETTI, João Bosco. **Ferrovias no Brasil**: Um século e meio de evolução. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2008.

SILVA, Leonardo Xavier da.: SOUZA, de Marcelino & ANDREATTA, Tanice. Estado Brasileiro, Políticas Públicas e Agricultura. In: SILVA, Leonardo Xavier da. **Estados e Políticas Públicas**. Porto Alegre: UFRGS, 2010.

SPOSITO, Maria Encarnação. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, Ana Fani A.: SOUZA, Marcelo Lopes de & SPOSITO, Maria Encarnação B. **A Produção do Espaço Urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011.

SPOSITO, Maria Encarnação B. **Formas espaciais e papéis urbanos: as novas qualidades da cidade e do urbano**. Presidente Prudente: Cidades, 2010.

TARAIURÚ. [on-line]. Ano I – Vol. 1 - Número 01: Campina Grande, Set/2010. Disponível em: <http://mhn.uepb.edu.br/revista_tarairiu/n1/art4.pdf>. Acesso em: 29 jun. 2013.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2000.