

OS ESPAÇOS PÚBLICOS DO NÚCLEO CENTRAL DA CIDADE DE CAMPINA GRANDE NA PERCEPÇÃO DOS SEUS USUÁRIOS

Aída Paula Pontes de Aquino¹

Beatriz Brito Mendes²

Fernanda Gomes de Macedo³

Hanna Thayse Rocha Fernandes⁴

Marihana Sevy Cirne Tavares⁵

Pedro Henrique Silva Costa⁶

Artigo

Resumo

O Centro Antigo da cidade de Campina Grande, interior do Estado da Paraíba, possui significativo acervo urbano e arquitetônico dos séculos XIX e XX, com edificações e espaços públicos vinculados a diversos momentos das culturas arquitetônica e urbanística brasileiras. Essa área também é importante, no âmbito da cidade, em termos comerciais, havendo frequentemente propostas de projetos seguidamente questionadas pela população e pelo poder público. Este trabalho resulta de um estudo de caso cujo objetivo era realizar uma análise investigativa da percepção dos usuários sobre os espaços públicos do núcleo central da cidade de Campina Grande. Constatou-se que a maioria dos indivíduos que utiliza as ruas para alguma atividade rotineira se desloca a pé ou de ônibus, e os que utilizam carros particulares constantemente estacionam nas vias do entorno. Concluiu-se que, em relação ao uso dos espaços, a percepção dos participantes indica que as zonas destinadas aos veículos têm menos importância do que as zonas reservadas aos pedestres, revigorando aspectos referentes aos ideais das cidades para pessoas.

Palavras-chave: Centro antigo. Percepções. Espaços públicos. Cidades para pessoas.

THE PUBLIC SPACES OF THE CENTRAL CORE OF THE CITY OF GRANDE CAMPINA IN ITS USERS' PERCEPTION

Abstract

The old town of the city of Campina Grande, in the interior of the State of Paraíba, has significant urban and architectural collections from the 19th and 20th centuries, with

¹ Arquiteta e Urbanista e mestre em Engenharia Urbana pela Universidade Federal da Paraíba (UFPB), doutoranda em Planejamento Urbano na Eindhoven University of Technology, na Holanda. Professora no curso de Arquitetura e Urbanismo da Unifacisa – Centro Universitário, e diretora do LabRua. Email: pontes.aida@gmail.com

² Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal de Campina Grande (UFCG) e pesquisadora do LabRua. E-mail: beabriito@gmail.com

³ Graduanda do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Campina Grande (UFCG) e pesquisadora do LabRua. E-mail: fernandgm3@gmail.com

⁴ Graduanda do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Unifacisa – Centro Universitário e pesquisadora do LabRua. E-mail: hannatfernandes@gmail.com

⁵ Arquiteta e Urbanista pela Unifacisa – Centro Universitário e pesquisadora do LabRua. E-mail: cirnemarihana@gmail.com

⁶ Arquiteto e Urbanista pela Unifacisa – Centro Universitário e pesquisador do LabRua. E-mail: pedro.costaesilva@gmail.com

buildings and public spaces linked to various moments of the Brazilian architectural and urbanistic cultures. This area is also important within the city in commercial terms and often there are proposals of projects that are questioned by the population and by the public authorities. This work is a case study with the objective to make an investigative analysis of the perception of the users on the public spaces of the central nucleus of the city of Campina Grande. We find that most of the individuals who use the streets for some routine activity, move on foot or by bus, and those who use private cars for such a destination constantly park in the surrounding streets. We conclude that, in relation to the use of spaces, participants' perception indicates that vehicle areas are less important than pedestrian zones, reinvigorating aspects referring to the ideals of cities for people.

Keywords: Old Town. Perceptions. Public Spaces. Cities for People.

1 INTRODUÇÃO

Localizada no estado da Paraíba – Brasil, a cidade de Campina Grande foi fundada no final do Século XVII. De um pequeno vilarejo, transformou-se em vila no ano de 1790 e se estabeleceu como cidade em 1864. Na época, o município possuía um núcleo urbano restrito, englobando um total de 731 edificações delimitadas por ruas e becos, que no final do século XIX transformou-se no principal centro comercial da Paraíba (QUEIROZ, 2008).

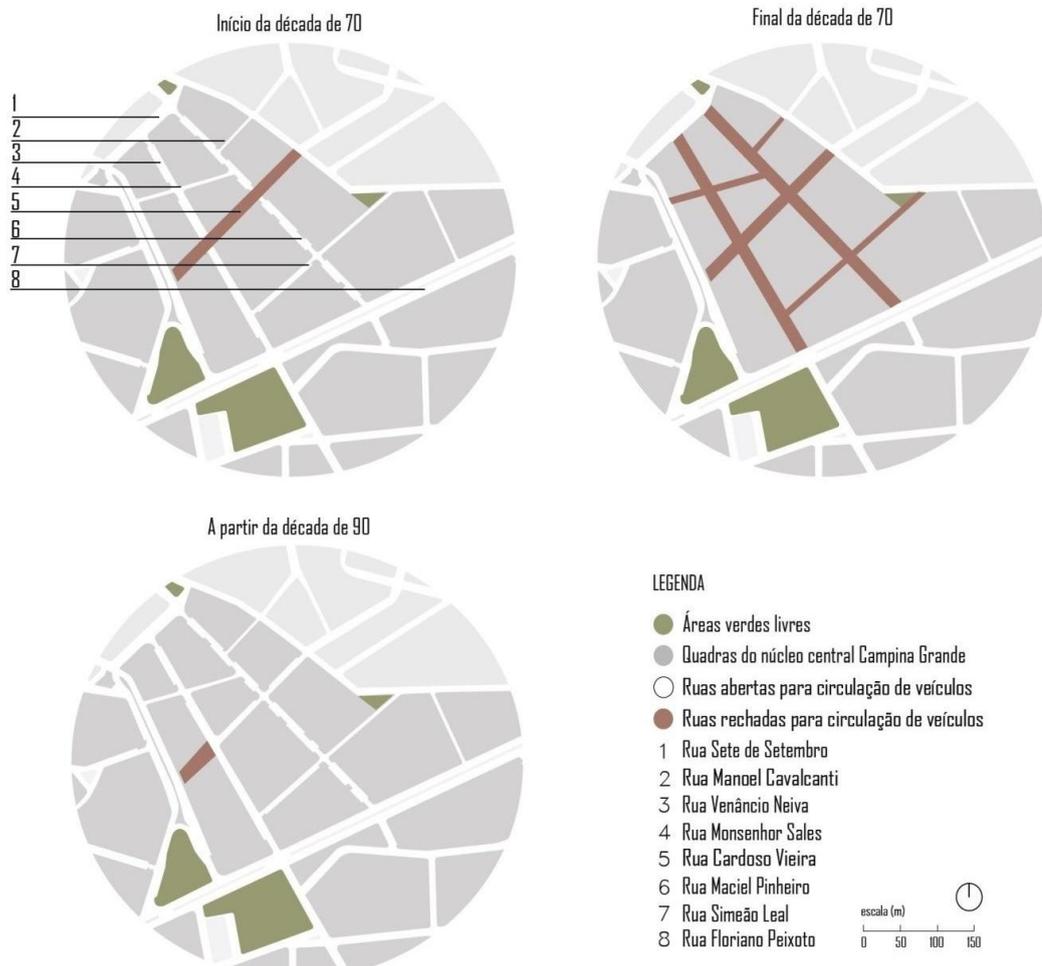
De acordo com Melo (2014), as primeiras iniciativas de urbanização do município de Campina Grande ocorreram no período de 1929 a 1932, durante o qual teve início o calçamento da cidade. De 1934 a 1935, o processo de urbanização da cidade foi retomado por intermédio do projeto “bota-a-baixo”, cujo intento era empreender a demolição dos edifícios considerados antigos, para facultar a abertura de novas avenidas e/ou construções modernas.

Os anos de 1935 a 1940 compreendem o intervalo de tempo em que mais sucedeu transformações no espaço da cidade, visando adaptá-la aos padrões de modernidade vigentes na época. Sob esse prisma, o gestor Vergniaud Wanderley atuou fortemente na Rua Maciel Pinheiro, decretando o alinhamento de todas as edificações e estabelecendo gabaritos, usos e estilo arquitetônico (GUTEMBERG, 2002). As sucessivas gestões continuaram o processo de urbanização da cidade, porém de forma menos intensa, como afirma Melo (2014).

Na década de 1970, foram criados alguns calçadões na cidade de Campina Grande, sendo o primeiro nominado de Calçadão Cardoso Vieira. No ano de 1982, eles foram expandidos, abrangendo também a Rua Maciel Pinheiro, Semeão Leal e Venâncio

Neiva. Com o decorrer do tempo, esses calçadões foram tomados pelo comércio ambulante, como demonstra a Figura 2, abaixo.

Figura 1 - Cronologia do núcleo central da cidade de Campina Grande.



Fonte: Acervo do LabRua, 2015.

Posteriormente, na década de 1990, foram restauradas as vias para a circulação de automóveis, permanecendo como calçadão apenas um pequeno segmento da atual Rua Cardoso Vieira (ARAÚJO; SOUSA, 2011). Ainda nessa década, foi executada a última intervenção na área através do programa denominado Campina Déco (ou Campina 2000). O referido programa associava intervenções na infraestrutura de redes de energia e telefônica, novas calçadas, mobiliário urbano, realocação dos ambulantes e a recuperação das fachadas remanescentes do período Déco (ROSSI, 2010). A cronologia das aberturas e fechamentos das ruas do núcleo central pode ser verificada na Figura 1.

Figura 2 - Ambulantes no calçadão da Rua Maciel Pinheiro.



Fonte: Araújo Sousa, 2011.

Entre as décadas de 1980 e 1990, algumas ruas do núcleo central de Campina Grande destinavam-se exclusivamente aos pedestres. Todavia, após a última intervenção realizada na década de 1990, estas foram reabertas ao fluxo de veículos. De modo que, a partir dessa intervenção, algumas ruas deste território passaram por diversas modificações, dentre elas a mais conhecida e comentada é a mudança nas ruas Maciel Pinheiro e Venâncio Neiva, que passaram de ruas pedestrianizadas para abertas aos veículos. Supõe-se que essa modificação foi motivada pelo fato de os calçadões terem sido ocupados de maneira irregular por ambulantes ao longo do tempo. Por outro lado, é preciso reconhecer que tal ocupação aconteceu, também, porque a fiscalização por parte do poder público foi falha. A problemática dos ambulantes, junto ao ímpeto de modernizar a rua para carros, levou à reabertura das citadas ruas para o tráfego. Neste processo, foram criados estacionamentos e a área destinada aos pedestres foi limitada.

Destarte, por ser uma área bastante utilizada pela população e possuir uma grande importância do ponto de vista comercial e do patrimônio cultural, a solução adotada na década de 1990 ainda hoje é bastante questionada, tanto pela população quanto pelos gestores públicos, falando-se constantemente em retomar o espaço das ruas para os pedestres. Ao mesmo tempo, e de maneira contraditória, fala-se também em criar mais vagas de estacionamento na região central, por receio de perder os clientes de lojas desta área para os novos centros comerciais.

Nesse sentido, foi proposta recentemente a construção de dois edifícios-garagem. Contudo, as diversas proposituras que surgem, seja pelo Governo Municipal ou nos Comitês que discutem a cidade, carecem de dados que embasem as decisões projetuais

para um desenho urbano mais democrático da área em estudo. Por conseguinte, com o intuito de obter um diagnóstico completo do uso e características da localidade, o presente estudo teve como objetivo realizar uma análise investigativa dos espaços públicos do núcleo central da cidade de Campina Grande, a partir da percepção dos usuários sobre as áreas destinadas aos pedestres, faixa de circulação de veículos, estacionamento, espaços públicos, arborização e mobiliário urbano. As análises dos dados relativos aos aspectos levantados servem como embasamento para entender as consequências das intervenções feitas anteriormente e, também, para pensar em ações futuras que sejam profícuas, agradáveis e democráticas para seus usuários.

2 METODOLOGIA

A pesquisa realizou-se em dez ruas do núcleo central da cidade de Campina Grande – PB, identificadas na Figura 3, com usuários do núcleo, especificamente os comerciantes e a população que ali circula diariamente. Para efetivação do estudo, foram feitas visitas técnicas ao local, nas quais foram investigadas as características morfológicas do lugar, bem como os fatores históricos ali presentes.

Esta localidade se insere no perímetro de proteção estabelecido pelo Decreto Estadual de nº 25.139, de 28 de junho de 2004, cuja tutela está a cargo do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba (Iphaep), da Prefeitura Municipal de Campina Grande (PMCG) e do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan-PB).

Considerando o uso e ocupação do solo, o núcleo central caracteriza-se pela maior concentração de comércio e serviços da cidade, com alguns lotes de uso misto, residencial e institucional. As edificações ali existentes são majoritariamente de dois pavimentos, no estilo Art Déco, algumas ultrapassam o gabarito de dois pavimentos, havendo apenas três edificações com mais de dez pavimentos. Os lotes têm uma taxa de ocupação alta, sem recuo frontal e lateral e pouco recuo de fundo. Existem alguns vazios urbanos que são, majoritariamente, usados como estacionamentos privados.

O desenho que se preserva na área hoje é decorrente da última intervenção que ocorreu na área, nos anos 2000. Nessa intervenção, a fiação elétrica de algumas ruas passou a ser subterrânea, as calçadas foram pavimentadas com ladrilho hidráulico e, nas esquinas, as calçadas se expandem, para diminuir o espaço de cruzamento entre os pedestres e os veículos. A grande maioria das ruas apresenta, ainda, estacionamento em paralelo e de circulação com sentido único.

Figura 3 - Mapa de localização do núcleo central de Campina Grande com destaque às dez ruas onde as entrevistas foram aplicadas.



Fonte: Acervo do LabRua, 2015.

No que diz respeito aos objetivos, o estudo caracteriza-se como descritivo e exploratório, haja vista que a pesquisa exploratória é utilizada para explicar determinados fenômenos e tem como principais características a informalidade, a flexibilidade e a criatividade. Nesse tipo de pesquisa, procura-se obter o primeiro contato com a situação a ser pesquisada, de modo a melhorar o conhecimento sobre o objeto a ser investigado (SAMARA; BARROS, 2001).

Quanto aos procedimentos, a pesquisa é classificada como estudo de caso, que, de acordo com Gil (2008), consiste no estudo profundo e exaustivo de um ou poucos objetos, de maneira a permitir seu amplo e detalhado conhecimento. Para a abordagem do estudo, utilizou-se a pesquisa quantitativa, traduzindo em números as opiniões e informações dos participantes e, por conseguinte, o fenômeno investigado, para então obter a análise dos dados e, posteriormente, a precisão e a padronização dos resultados, uma vez que este tipo de pesquisa possibilita a identificação de aspectos profundos da realidade estudada, seu sistema de relações e sua estrutura dinâmica (ESPERÓN, 2017).

No que se refere aos procedimentos técnicos para realização do estudo, adotou-se, como instrumento de coleta de dados, a entrevista estruturada, com a finalidade de coletar informações dos usuários acerca do núcleo central da cidade. No questionário utilizado abordaram-se questões sobre os aspectos socioeconômico, modal de transporte, bem como a importância dada a determinados elementos da via, tais como: áreas destinadas aos pedestres, faixa de circulação de veículos, estacionamento, espaços públicos, arborização e mobiliário urbano. Por conseguinte, tencionando sistematizar a análise dos dados referentes às opiniões dos usuários a respeito dos conteúdos mencionados, utilizou-se um escore de 1 a 5 para quantificar as variáveis, traduzindo os seguintes resultados: 1 considerado nada importante, 2 pouco importante, 3 indiferente, 4 importante e 5 muito importante.

As questões que nortearam as entrevistas foram elaboradas no site *typeform* e respondidas através de *Smartphones*, de modo a minimizar os erros de digitação e reduzir os custos com materiais. A Figura 4 ilustra as telas do sistema *typeform* utilizado para recolher as informações.

Figura 4 - Parte do questionário da pesquisa.

The figure displays three sequential screenshots of a mobile questionnaire interface. Each screen shows a question and its corresponding answer options. The interface includes a back arrow, a browser address bar showing 'rua.typeform.com', and a 'Powered by Typeform' logo at the bottom. The first screen (question 8) lists transport modes: A pé, Ônibus, Moto, Mototaxi, Carro, and Outro. The second screen (question 9) lists parking locations: Não veio de carro, Na rua, Na rua zona azul, Estacionamento privado, Carona apenas ida, Carona ida e volta, and Outro. The third screen (question 10) shows a 5-point Likert scale for the importance of pedestrian space, with labels 'nada importante', 'indiferente', and 'muito importante'.

Fonte: Typeform, 2015.

Após a coleta de dados, os materiais foram analisados através dos programas R e Excel, cujos resultados serão apresentados na forma de gráficos na seção resultados e discussão, mais adiante.

As entrevistas foram realizadas com 350 pessoas, entre os meses de agosto e dezembro de 2015, de segunda a sexta-feira, durante o horário comercial. Para seleção dos

participantes, utilizamos as técnicas de aleatorização e acessibilidade, por propiciarem as mesmas chances de os indivíduos serem selecionados e a composição ser constituída por aqueles que se disponibilizaram a participar do estudo (AGRESTI; FINLAY, 2012).

Os entrevistados foram abordados em diferentes pontos enquanto realizavam atividades diversas, tais como: olhando vitrines, sentados nos mobiliários existentes, em pé, caminhando, entre outras. O único critério de inclusão utilizado era os participantes terem idade igual ou superior a 18 anos.

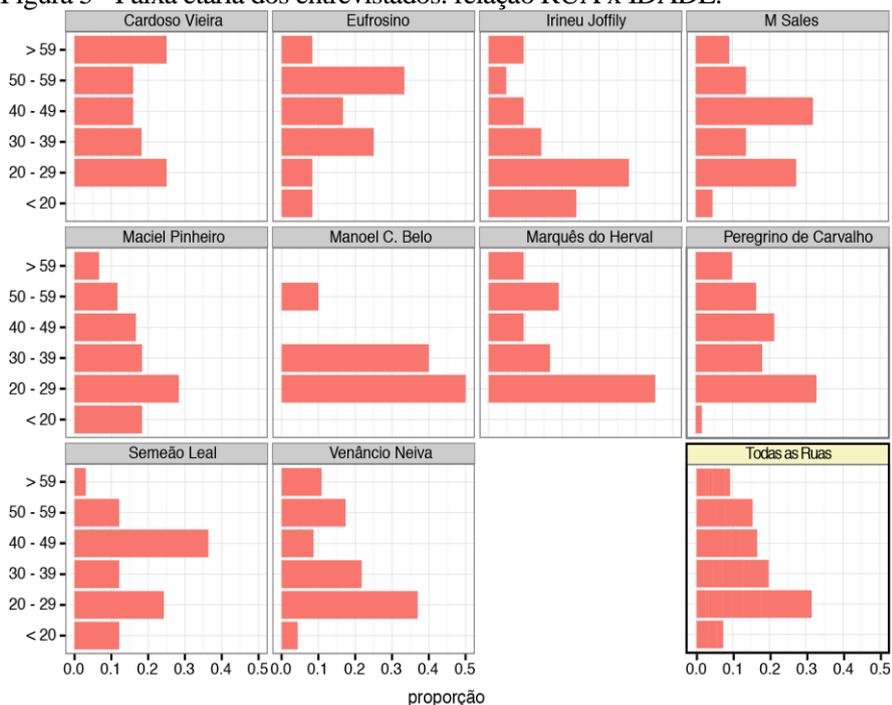
3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Perfil dos participantes

Os dados analisados demonstraram que, nas dez ruas estudadas do núcleo central de Campina Grande, a maioria dos entrevistados (75%) reside no município de Campina Grande, 32% trabalham na área do Centro Histórico e 48% estavam no local na ocasião da entrevista com o objetivo de fazer compras, uma vez que o uso do espaço é predominantemente comercial nas edificações existentes.

Do total de participantes, a maioria era mulher (58%) com idade média de 40 anos, e um terço dos entrevistados tinha entre 20 e 29 anos, como mostra a Figura 5.

Figura 5 - Faixa etária dos entrevistados: relação RUA x IDADE.

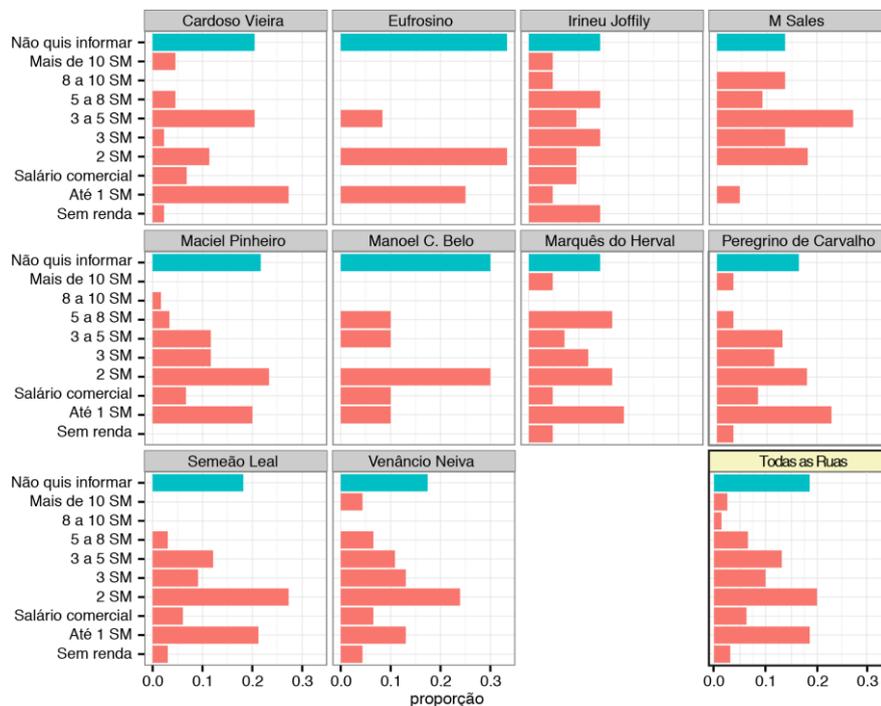


Fonte: Acervo do LabRua, 2016.

É importante destacar a elevada concentração de pessoas com idade maior ou igual a 59 anos na Rua Cardoso Vieira. Essa rua, também conhecida como o calçadão, é um espaço urbano pedestrianizado, frequentado por muitos idosos com a finalidade de promover trocas sociais diversas.

No que se refere à renda dos entrevistados, 4% afirmaram ter renda familiar maior que 8 salários mínimos, 50% ganham até dois salários mínimos, e 20% preferiram não expor sua renda, conforme demonstra a Figura 6. Este dado revela que os usuários do núcleo central de Campina Grande são em grande parte da Classe D ou inferior, segundo a classificação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2015)⁷.

Figura 6 -Renda dos entrevistados.



Fonte: Acervo do LabRua, 2016.

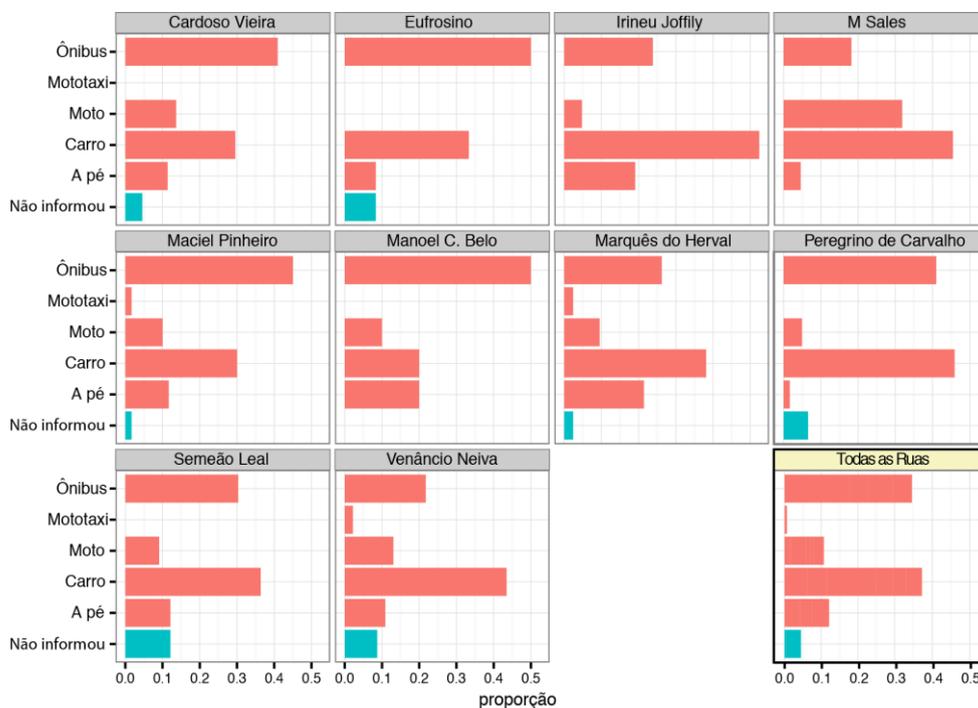
Meio de transporte e estacionamento

Quando perguntado aos usuários sobre o meio de transporte utilizado para se chegar ao centro, o ônibus e o carro foram os modais mais utilizados pelos entrevistados, o correspondente a 34,3% e 37,7%, respectivamente, seguido do uso de moto (10,63%). Os meios de transporte não motorizados são usados por apenas 11,4%

⁷ O IBGE define como classe D aquelas famílias que ganham de 2 a 4 salários mínimos.

dos entrevistados, sendo inexpressivo o uso da bicicleta para chegar ao centro. Segundo a ANTP (2012), cidades do porte de Campina Grande apresentam um percentual de deslocamento a pé de 41%. Esse dado é importante, pois sugere que o núcleo central do centro de Campina Grande não é convidativo e/ou propício para circulação de transporte não motorizado, fazendo com que os deslocamentos por caminhada sejam em menor quantidade no núcleo central que no restante da cidade, favorecendo uma dependência dos meios de transporte motorizados. A Figura 7 apresenta a distribuição dos meios de transporte em todas as ruas a partir das respostas dadas pelos entrevistados.

Figura 7 - Meio de transporte utilizado para se deslocar ao centro.

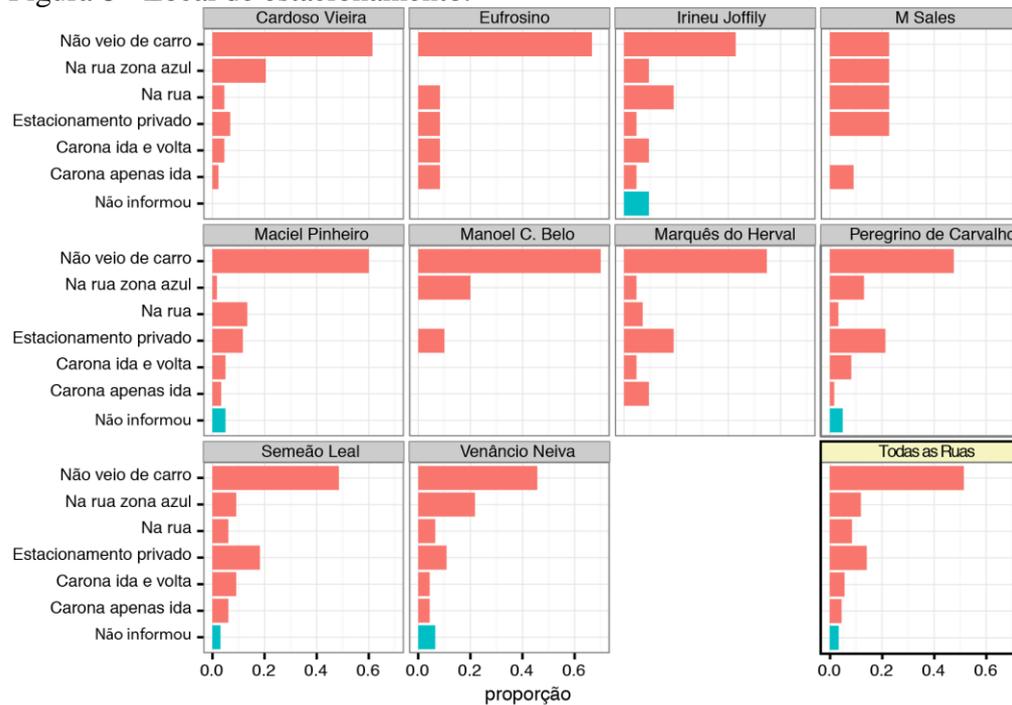


Fonte: Acervo do LabRua, 2016.

Ao analisar as vias individualmente, percebemos que não há uma relação entre elas e o uso do carro onde as pessoas foram entrevistadas. Isso demonstra que não é a oferta de estacionamento nem a importância da rua no sistema viário que atrai as pessoas para determinada localidade. Esse fato é complementado com a análise sobre o local onde as pessoas que foram de carro estacionaram o seu veículo.

Observamos, no estudo, que há uma grande divergência entre as ruas, no que concerne aos tipos de loja, classes sociais, desenho urbano da via, assim como à disposição dos mobiliários nas poucas ruas onde há presença desses elementos. Nessa acepção, indagamos às pessoas que foram de carro ao centro sobre onde estacionaram seus veículos (Figura 8).

Figura 8 - Local de estacionamento.



Fonte: Acervo do LabRua, 2016.

Do total de entrevistados, 31,1% responderam que pararam seus carros em estacionamentos privados, enquanto 26,1% estacionaram na zona azul (estacionamento pago regulamentado pela Prefeitura Municipal).

É importante destacar que muitos dos indivíduos que estacionaram seus automóveis na zona azul não o fizeram na rua onde foram entrevistados, o que sugere que as pessoas buscam parar seus carros nas áreas que consideram mais conveniente, mas não necessariamente próximo ao destino final. Assim, 23,6% dos participantes da pesquisa foram ao centro de carona, seja só ida ou ida e volta. Em razão da dificuldade de áreas de estacionamento nestas localidades, é recorrente os campinenses solicitarem a um familiar ou amigo que os deixem nessas áreas enquanto fazem compras ou resolvem algo.

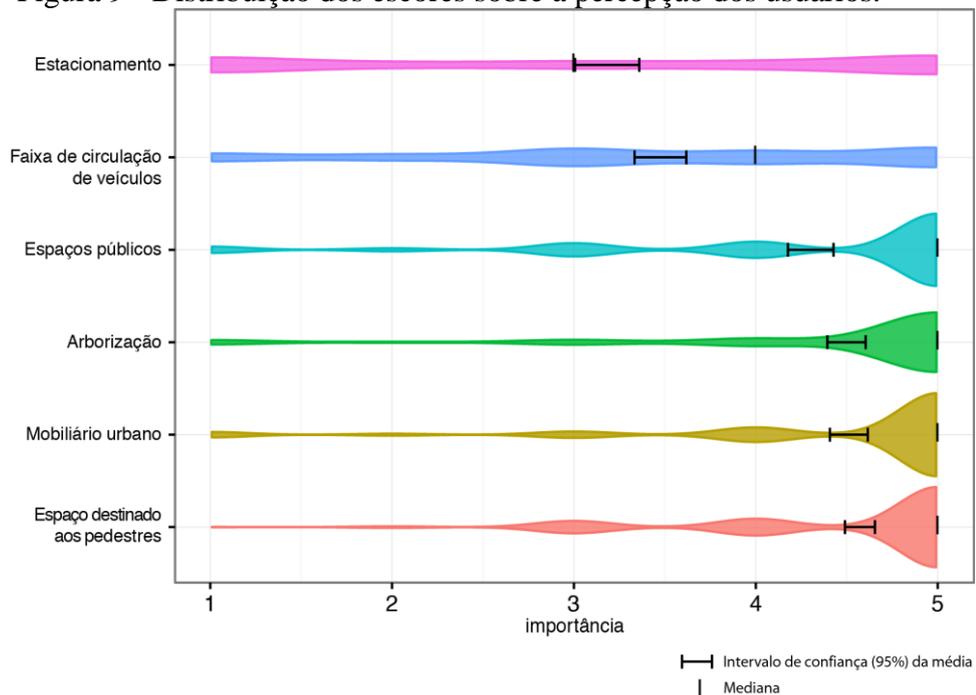
Percepção dos usuários das ruas no núcleo central

Quanto à percepção dos usuários sobre diferentes aspectos da rua, foi observado que tal percepção depende do perfil sociodemográfico dos entrevistados. Entretanto, há uma certa unanimidade nas respostas em relação às características consideradas positivas, voltadas para a qualidade do espaço urbano, a saber: espaço para o pedestre, mobiliário urbano, arborização e espaços públicos. Esses aspectos receberam escores altos, estando a média entre 4 e 5, sendo 5 a mediana para os quatro aspectos. Portanto, mais da metade dos entrevistados deu escore máximo para esses aspectos.

Um estudo feito em Uberlândia – MG também apresentou a mesma percepção da importância dada ao quesito arborização. O questionário feito com 50 pessoas investigou as vantagens, desvantagens e importância de ter árvores nas calçadas da cidade. A maioria dos entrevistados foi favorável à presença da vegetação, oferecendo como justificativa a sombra, a paisagem e outros aspectos ligados à saúde (RIBEIRO, 2009).

Em relação às características vinculadas ao transporte motorizado individual (estacionamento e faixa de veículos), percebeu-se que os participantes do estudo as consideraram menos relevantes do que os outros meios mencionados anteriormente. A média do escore para estacionamento e faixa de circulação de veículos variou entre 3 e 3,5, sendo 3 e 4 a mediana para os dois aspectos, respectivamente. Desses itens, o que recebeu maior porcentagem de ‘nada importante’ foi o estacionamento (28,3% dos entrevistados). A Figura 9 apresenta a distribuição dos escores dados pelos usuários sobre quão importante eles consideram seis aspectos da via urbana.

Figura 9 - Distribuição dos escores sobre a percepção dos usuários.



Fonte: Acervo do LabRua, 2016.

Analisando as correlações entre as notas dadas pelos entrevistados aos seis aspectos perguntados sobre a rua, averiguou-se que dois grupos apresentaram notas correlatas: um grupo com aspectos relacionados ao transporte motorizado individual e outro relacionado a aspectos considerados positivos para a qualidade de vida urbana. Notadamente, há uma ligação entre estacionamento e faixa de circulação de veículos,

espaço público e mobiliário urbano, bem como entre espaço destinado ao pedestre e mobiliário urbano. Essas correlações têm valores moderados e são mostradas na Figura 10.

Figura 10 - Correlações (coeficiente de correlação de Kendall) entre as notas dadas pelos entrevistados sobre a importância dos cinco aspectos perguntados sobre a rua.



Fonte: Acervo do LabRua, 2016.

O uso de questionários com usuários para embasar adequadamente projetos urbanos, de forma que eles atendam às expectativas e necessidades da população, ainda é pouco frequente no Brasil. Mesmo assim se mostra como uma metodologia necessária tanto antes quanto depois de intervenções urbanas. Nessa perspectiva, estudos realizados por Busato et al. (2016), nos quais utilizaram a aplicação de questionários com 32 usuários da Praça Capitão Jovino em Passo Fundo – RS para averiguar a apreensão deles acerca dos espaços urbanos, demonstraram que as concepções dos usuários são elementos importantes para o aprimoramento dessas áreas, haja vista que, após a reforma, a praça se tornou um espaço movimentado, seguro e procurado pelas pessoas.

Metodologias semelhantes também foram aplicadas em Recife – PE (SILVA et al. 2016) e Caxias do Sul – RS (ZORZI, 2015). Na cidade pernambucana, a pesquisa foi realizada no Parque da Jaqueira e no Calçadão de Boa Viagem, buscando analisar a satisfação dos usuários em relação à qualidade desses espaços públicos. Já em Caxias do Sul buscou-se identificar a percepção dos usuários a respeito das mudanças realizadas na Praça Dante Alighieri. Nessa acepção, enquanto no estudo aqui apresentado os estacionamentos não foram vistos como um fator relevante, ganhando os escores mais baixos, a pesquisa feita com usuários do Parque da Jaqueira e do Calçadão de Boa Viagem, em Recife, identificaram o estacionamento como a maior insatisfação dos usuários, alegando que a falta dele desestimula a utilização do espaço público. Essa contradição pode ser explicada pela diferença de espaço público investigado, pela oferta de transporte público e/ou pelo perfil dos entrevistados, como também pela sua relação com o entorno e a cidade.

Segundo Melchior e Wagner (2016, p.17), “acredita-se que qualquer intervenção urbana deva ser baseada no atendimento das demandas de seus usuários, possibilitando transformações sólidas a partir da valorização do diálogo participativo”, além de ser uma premissa do Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001). Os resultados aqui apresentados apontam a necessidade de participação da população no planejamento urbano da cidade, demonstrado pela importância que os entrevistados deram às áreas destinadas aos espaços públicos e outros elementos urbanos que priorizem os pedestres – resultado contrário ao que comumente se acredita.

4 CONCLUSÃO

O estudo apresentado neste artigo buscou analisar a percepção dos usuários dos espaços públicos do núcleo central do município de Campina Grande sobre o espaço das ruas destinado aos distintos modais de transporte, incluindo áreas de circulação de veículos, pedestres e estacionamentos, assim como os aspectos relacionados à qualidade destes ambientes, como arborização e mobiliário urbano. Esta análise contribuiu para o diagnóstico do Centro Histórico da cidade, objetivando gerar subsídios para repensarmos e propormos um desenho urbano mais adequado, que contemple as problemáticas inerentes ao patrimônio cultural, aos atuais conceitos de mobilidade urbana, priorizando os meios de transporte não motorizados e a sustentabilidade para a área em estudo.

Ao longo da exposição das análises, três pontos principais se mostraram bastante pertinentes para discussão: (1) a distribuição de renda dos usuários entrevistados classificada pelo IBGE como classe D ou inferior, que sugere a necessidade de direcionar intervenções na área estudada que contemplem pessoas destes extratos sociais; (2) a maioria dos entrevistados não foi de carro ou não estacionou na área de estudo; e (3) 41% dos deslocamentos em cidades do porte de Campina Grande são feitos a pé (ANTP, 2012). Essas constatações sugerem que não há maiores problemas em diminuir o número de estacionamentos para carros nas ruas do núcleo central da cidade de Campina Grande, diferente do que é apregoado pela Câmara dos Dirigentes Lojistas (CDL). Ademais, é importante ressaltar o incentivo para que mais pessoas acessem o local utilizando outros modais de deslocamento que não seja o transporte individual motorizado.

Um dado que pode ser estudado mais detalhadamente em outro momento, é a baixa representatividade de pessoas de classe mais alta na área pesquisada. Uma hipótese é que esteja havendo redução de acesso ao centro comercial da cidade, em virtude da dificuldade de se encontrar estacionamento. No entanto, os resultados aqui apresentados demonstraram que a importância dada ao estacionamento pelos usuários do espaço estudado é baixa, uma vez que quem estaciona na área busca lugares que não os espaços nas ruas destinadas a esse fim.

Dessa forma, acreditamos que um desenho urbano que contemple a melhoria do espaço nas ruas para o pedestre, com diminuição da área destinada ao estacionamento, se apresenta como possível aliado para uma política de melhoria do transporte público existente. Assim, tais providências possibilitam também a utilização de meios de transporte não motorizados. Ressaltamos ainda que a área em questão se trata de um perímetro protegido pelo Iphaep, portanto, qualquer política de mobilidade na área deve reduzir impactos nas edificações de caráter histórico.

Em concordância com a ideia de reduzir estacionamentos, constatou-se também que a grande maioria dos entrevistados achou mais importante o espaço destinado ao pedestre do que ao carro, sendo, portanto, bem-vinda a provisão de mais espaços para os primeiros. Além disso, os espaços públicos, mobiliários urbanos e arborização mostraram-se muito importantes para 65% dos entrevistados. Essa quantificação pode guiar o desenvolvimento de propostas de redesenho para esta região do Centro de Campina Grande que sejam baseadas em dados.

Apesar dos avanços ocorridos nos últimos anos em relação aos planos urbanísticos, é importante ressaltar que estes ainda seguem os interesses das classes

dominantes, daqueles que, portanto, possuem mais carros. Ainda que a maioria das pessoas na cidade de Campina Grande não use o automóvel para se deslocar até o Centro, a perspectiva que predomina em relação a esse local é a de uma elite da cidade buscando aplicar padrões que não necessariamente refletem os anseios e necessidades de seus usuários, culminando em propostas como as que foram apresentadas no último ano, de aumento das vagas de estacionamento em detrimento da qualidade urbana e do respeito ao patrimônio histórico.

Os resultados evidenciaram a necessidade de uma discussão ampla sobre as direções de alteração do Centro que abranja toda a população, e que atualmente são debatidas apenas no âmbito do poder público de Campina Grande. Pois os dados apresentados indicam que, para os usuários, a importância é menor para a modernização que promova a facilidade no estacionamento de veículos e em sua circulação, e que é mais desejável a modernização do Centro através da priorização de pedestres e da convivência social nos seus espaços públicos. Assim, este estudo pode ajudar a embasar políticas públicas que visem maximizar a satisfação dos usuários da rua, bem como oferecer subsídios para repensar o desenho urbano existente nas vias do espaço em questão.

REFERÊNCIAS

AGRESTI, A.; FINLAY, B. **Métodos estatísticos para as ciências sociais**. 4 ed. Porto Alegre, RS: Penso, 2012.

ARAÚJO, A.; SOUSA, E. Calçada no centro da cidade. **Retalhos Históricos de Campina Grande** [site], 2011. Disponível em: <http://cgretalhos.blogspot.com.br/2011/08/calcao-no-centro-da-cidade.html#.VW_f1M9Viko>. Acesso em: 5 mar. 2015.

_____. **Necrologia de Maciel Pinheiro**. 2011. Disponível em: <<http://cgretalhos.blogspot.com/2011/08/raridade-necrologia-de-maciel-pinheiro.html>>. Acesso em 05 mar. 2015.

ARAÚJO, F. M. Fotografias da rua Maciel Pinheiro. In TAVARES, M. S. C. **Redefinição do uso e ocupação do solo e redesenho do espaço público da rua Maciel Pinheiro em Campina Grande**. 2015. 178f. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso) – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Centro de Ensino Superior e Desenvolvimento, Campina Grande, 2015.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana: Relatório Geral 2011**. São Paulo: ANTP, 2012.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro: ABNT, 2004.

AQUINO, A. P.; MENDES, B. B.; TAVARES, M. S. C. Comportamento de pedestres, configuração das fachadas e mobiliário urbano na Rua Maciel Pinheiro, Campina Grande, Paraíba. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE ESPAÇOS PÚBLICOS 1. 2015, Porto Alegre. **Anais...** Porto Alegre, 2015.

BARROS, Á. Campina Grande é um importante polo econômico. **Paraíba Total**, 2 dez. 2013. Disponível em: <<http://www.paraibatotal.com.br/entrevistas/2013/12/02/02262-campina-grande-e-um-importante-polo-economico-e-que-oferece-inumeras-oportunidades-para-o-investidor-varejista>>. Acesso em: 17 jul. 2015.

BRASIL. **Lei nº 10.257**. Estatuto da Cidade e Legislação Correlata. 2. ed., atual. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2002.

BUSATO, L.; BESSER, E.; ALMEIDA, C. C. O. de. Análise da Percepção dos Usuários da Praça Capitão Jovino - Passo Fundo - RS. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE CONSTRUÇÕES SUSTENTÁVEIS - SICS, V. 2016, Passo Fundo. **Anais...** Passo Fundo – RS: Imed, 2016.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2010.

GUTEMBERG, F. **Campina Grande: cartografias de uma reforma urbana no Nordeste do Brasil (1930-1945)**. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 23, n. 46, p. 61-92, 2003. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01882003000200004>. Acesso em: 14 jun. 2015.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2006.

MARICATO, E. **Para Entender a Crise Urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MELCHIORS, L. C.; WAGNER, C. Projetos Urbanos e a Construção Social da Cidade: Intervenções nas Áreas Portuárias de Porto Alegre e Auckland. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, IV. 2016, Porto Alegre. **Anais...** Porto Alegre: Anparq, 2016.

MELO, M. Reforma urbana mudou o Centro na década de 1930. **Jornal da Paraíba**, 19 abr. 2014. Disponível em <<http://sites.jornaldaparaiba.com.br/campina150/2014/04/29/reforma-urbana-mudou-o-centro-na-decada-de-1930/>>. Acesso em 17 jun. 2015.

PARAÍBA. **Decreto Estadual nº 25.139**. Dispõe sobre a delimitação do Centro Histórico de Campina Grande PB. Paraíba, 2004.

PORADA, B. Dez modos de transformar as cidades através de placemaking e espaços públicos. **ArchDaily**, 5 maio 2013. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/01-112017/dez-modos-de-transformar-as-cidades-atraves-de-placemaking-e-espacos-publicos>>. Acesso em: 11 mar. 2015.

QUEIROZ, M. V. D. de. Art Déco em Campina Grande (PB): valorização, patrimonialização e esquecimento. **Revista UFCG**, Dossiê Art Déco, Campina Grande, Ano XII, n. 8, p. 35-40, 2010.

_____. **Quem te vê não te conhece mais: arquitetura e cidade de Campina Grande em transformação (1930-1950)**. 2008. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

RIBEIRO, F. A. B. S. Arborização Urbana em Uberlândia: Percepção da População. **Revista da Católica**, Uberlândia, v. 1, n. 1, p. 224-237, 2009.

ROSSI, L. M. Art Déco Sertanejo e uma revitalização possível: programa Campina Grande Déco. **Revista UFCG**, Dossiê Art Déco, Campina Grande, Ano XII, n. 8, p. 28-34, jul. 2010.

SILVA et al. Percepção da qualidade do ambiente e vivências em espaços públicos de lazer. **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, Brasília, v. 38, n. 3, p. 251-258, 2016.

VILLAÇA, F. **Reflexões sobre as Cidades Brasileiras**. São Paulo: Studio Nobel, 2012.
WILHEIM, J. **Urbanismo, o substantivo e o adjetivo**. São Paulo: Perspectiva, 2013.