



UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE-UFCG  
CENTRO DE HUMANIDADES- CH  
UNIDADE ACADÊMICA DE GEOGRAFIA-UAG  
CURSO DE GEOGRAFIA

JOÁLLISSON DINIZ PEREIRA

**TERMINAL RODOVIÁRIO CRISTIANO LAURITZEN: PERSISTÊNCIAS E  
TRANSFORMAÇÕES NA ÁREA CENTRAL DE CAMPINA GRANDE-PB**

CAMPINA GRANDE  
2020

JOÁLLISSON DINIZ PEREIRA

**TERMINAL RODOVIÁRIO CRISTIANO LAURITZEN: PERSISTÊNCIAS E  
TRANSFORMAÇÕES NA ÁREA CENTRAL DE CAMPINA GRANDE-PB**

Trabalho de conclusão de curso (TCC) apresentado ao curso de Geografia, do centro de Humanidades, da universidade Federal de Campina Grande (UFCG) como requisito para obtenção do título de Licenciado em Geografia.

**Orientador:** Dr. Lincoln da Silva Diniz.

CAMPINA GRANDE  
2020

## AGRADECIMENTOS

A Deus, por todas as graças derramadas, pela capacitação de estar realizando este trabalho, pelos obstáculos e pelas vitórias alcançadas. Poder assim escrever uma nova história e ofertar os meus planos e sonhos a Ti.

Aos meus pais, Maria do Socorro, esta que sempre esteve ao meu lado, me encorajando a ser melhor a cada dia, seus conselhos me orientaram e seu carinho tem me dado forças. João Pereira que não esta mais entre nós, todavia um grande exemplo pra mim, espero ser um pouco do que você foi um dia.

Aos meus irmãos, Suênia e Joandson por toda cumplicidade e força que me deram, fico feliz em saber que posso contar com vocês, pois além de laços sanguíneos construímos uma grande amizade, amo vocês.

A minha esposa Cintya Thaianna, você sempre foi quem mais incentivou a fazer este curso e nos momentos em que pensei desistir, sempre teve uma palavra de apoio. Sem você esse sonho seria impossível, essa conquista também é sua. TE AMO!

Aos meus filhos, Maria Clara e João Miguel, vocês tornaram meu mundo mais feliz, e nenhuma conquista é maior que poder vê-los bem, amo vocês incondicionalmente, que Deus abençoe todos os seus passos.

A todos os professores do curso de Geografia, por todo tempo dedicado a nos formar não apenas como professores, mais a ser pessoas melhor, tenho uma grande admiração e respeito por todos vocês.

Ao meu orientador e amigo, Lincoln Diniz, obrigado pela paciência demonstrada no decorrer do trabalho. Obrigado pelos ensinamentos, atenção, estímulos, amizade e dedicação ao longo deste período. E, acima de qualquer coisa, obrigado por ter acreditado em mim.

Aos colegas de curso da turma 2015.1, obrigado pela oportunidade de ter feito parte da vida de vocês, quero agradecer em especial a Wellington Aragão, Oseias Ferreira, Gustavo Felix e Denise Ramalho, a turma do fundão deixará ótimas lembranças que estarão para sempre guardadas dentro do meu coração.

A meu sogro Geraldo Dantas e minha sogra Gilvana, agradeço pelo apoio dado para que eu pudesse concluir este curso, obrigado por ajudarem a cuidar dos meus filhos enquanto eu seguia minha caminhada na universidade.

Aos meus queridos amigos que sempre estiveram presentes ajudando e torcendo pela concretização deste sonho, especialmente Flavio Guedes que além de cunhado e amigo foi o professor que me acompanhou nos estágios.

## RESUMO

Este artigo tem por objetivo analisar a dinâmica espacial do Terminal Rodoviário de Passageiros Cristiano Lauritzen, localizado no bairro Centro da cidade de Campina Grande. Nesta pesquisa, destacamos o seu papel para as populações da cidade, como também para as populações de municípios circunvizinhos; buscou-se também conhecer a sua estrutura atual e a sua dinâmica sócioespacial. Para a construção da pesquisa foi utilizado o método quantitativo e qualitativo. Realizamos revisão bibliográfica, elaboração e aplicação de questionários com comerciantes que trabalham no mencionado espaço, além de registros fotográficos. A intensa dinâmica econômica deste espaço se deve, sobretudo, a sua localização na área central da cidade, área de fluxos constantes de passageiros, de transportes e de mercadorias. Tal dinamicidade, explica a presença numerosa de fixos (estabelecimentos comerciais) neste espaço. Ao término deste estudo, constatamos que este espaço constitui, ao mesmo tempo, um espaço dinâmico de economia popular e um espaço de resistências sociais.

**Palavras-Chave:** Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen, dinâmica sócioespacial, localização e resistências.

## ABSTRACT

This article aims to analyze the spatial dynamics of the Cristiano Lauritzen Passenger Bus Terminal, located in the downtown area of Campina Grande. In this research, we highlight its role for the populations of the city, as well as for the populations of surrounding municipalities; it also sought to know its current structure and its socio-spatial dynamics. For the construction of the research, the quantitative and qualitative method was used. We carried out a bibliographic review, elaboration and application of questionnaires with traders who work in the mentioned space, in addition to photographic records. The intense economic dynamics of this space are due, above all, to its location in the central area of the city, an area of constant flows of passengers, transport and goods. Such dynamism explains the numerous presence of landmarks (commercial establishments) in this space. At the end of this study, we found that this space constitutes, at the same time, a dynamic space of popular economy and a space of social resistance.

**Keywords:** Cristiano Lauritzen Bus Terminal, socio-spatial dynamics, location and resistance.

## 1. INTRODUÇÃO

Durante o Curso de Geografia na Universidade Federal de Campina Grande, nos foi apresentado diferentes teorias espaciais. Todavia, no presente trabalho aplicamos a teoria espacial do Professor Milton Santos. Nesta teoria, analisamos, principalmente, a produção do espaço, enquanto instância da sociedade, construída e reconstruída através do processo histórico e dialético. Assim, foi analisada a construção do antigo Terminal Rodoviário de Passageiros Cristiano Lauritzen. Nesta pesquisa, levou-se em consideração o tempo, o local da construção da edificação, as suas dinâmicas sócioespaciais e os impactos que o mesmo trouxe para a área que foi construída.

Campina Grande sempre gozou de uma localização geográfica favorável a um fluxo intenso de mercadorias, transportes e passageiros. Aliado a este fator, o dinâmico centro urbano e comercial local reforça esta condição de centralidade regional a esta cidade. A localização do antigo terminal rodoviário no centro comercial desta cidade justifica o seu dinamismo e permanência viva, cheio de constantes fluxos e fixos.

Para esta pesquisa, tivemos como principais objetivos, apresentar a criação do referido terminal rodoviário, bem como o seu papel para a cidade e localidades e municípios circunvizinhos; buscou-se também conhecer a sua estrutura atual e a sua dinâmica sócioespacial.

Para a construção do presente estudo, utilizamos o método dialético, quantitativo e qualitativo. Primeiramente, buscou-se verificar o impacto da construção de um terminal rodoviário para o centro da cidade de Campina Grande, uma vez que este gera novos fluxos e fixos para aquela área em que foi implantado. Para a realização deste estudo, foi necessária uma revisão bibliográfica, elaboração e aplicação de questionários com comerciantes que trabalham no local e registros fotográficos.

Assim, para fins de sistematização e apresentação desse estudo, foi discutido sobre a definição de espaço segundo Santos (1998), como um conjunto indissociável entre os sistemas de objetos e os sistemas de ações. Trazendo para o comércio que tem suas formas geográficas fixas e fluidas (fluxos), constituem elementos essenciais para a compreensão do espaço. Analisando a construção deste terminal, levaram-se em consideração a sua localização e também os fluxos (passageiros, transportes e mercadorias) e fixos (estabelecimentos comerciais) que este envolve.

Em seguida analisamos as transformações ocorridas no terminal que se torna pequeno, devido, sobretudo, ao crescimento da cidade de Campina Grande nas décadas seguintes, bem como as persistências que são percebidas a partir dos fluxos de pessoas, de automóveis, de ônibus intermunicipais, que são constantes e crescentes.

## **2. REFERENCIAL TEÓRICO**

Ao tratar do objeto de estudo da Geografia em nosso trabalho, iremos ressaltar a visão miltoniana, destacando sua construção de espaço. Milton Santos representa a geografia crítica no Brasil, considera o espaço como uma instância da sociedade construída e reconstruída através do processo dialético.

Para Santos (2002), a geografia poderia ser construída a partir da perspectiva de espaço como um conjunto de fixos e fluxos. Teríamos, portanto, fixos que correspondem às formas geográficas e/ou objetos; fluxos que se originam desses fixos e que chegam a essas coisas fixas, os fixos como os próprios instrumentos de trabalho, as forças produtivas em geral, incluindo a massa dos homens, como exemplo: estradas, pontes, construções, etc. Os fluxos são entendidos como circulações, movimentos que são condicionados pela ação (SANTOS, 1997). Dessa forma, fica claro que não estão apenas ligados, mas um influencia o outro.

Essa discussão espacial trazida por Santos (1998) define o espaço como um conjunto indissociável entre os sistemas de objetos e os sistemas de ações. Nem sistemas de objetos apenas, como também sistemas de ações isoladamente, ambos são sistemas indissociáveis, que criam juntos e cujas interações nos dão o espaço total. Explica ainda o mesmo autor que:

De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra sua dinâmica e se transforma. (SANTOS, 2002, p 63).

O espaço econômico também está interligado ao espaço geográfico, pois os fixos como instrumentos de trabalho criam massas, mais que isso, faz com que se movam essa capacidade de locomoção no espaço. Tal dinamismo só pode ser dado através do poder econômico, político e social (SANTOS, 1997). Assim quanto mais intenso o movimento (dinamismo espacial e econômico), maior será a valorização do produto e do meio de trabalho.

Tendo em vista esse conjunto indissociável de sistema de ações e de sistema objetos que Santos (2002) aborda, podemos explicar o espaço por suas categorias

analíticas internas, pelo recorte espacial e por processos que são externos ao espaço. Dentre as categorias analíticas internas estão: paisagem, configuração territorial, espaço produzido ou produtivo, divisão territorial. Já o que compete ao recorte espacial é: região, lugar, escalas e rede. E os processos externos espaciais que se destacam seriam: técnica, ação, objetos, normas, eventos da universalidade e da particularidade, temporalização e temporalidade, totalidade e totalização.

Os objetos para Santos (1998) já surgem dotados de intencionalidades, (seja mercantil ou simbólica). Por essa razão vemos como os sistemas se diferenciam de um contexto mais remoto para a atualidade, fazendo também que se tornem mais distintos dos outros, chegando a uma fase da história em que seu número aumenta cada vez mais.

Os últimos quarenta anos viram nascer sobre a face da terra mais objetos que nos anteriores quarenta mil anos. São objetos técnicos, que representam sistemas técnicos, dotados de uma mecânica própria e funcionalidades próprias, e é nessa condição que aceitam ou recusam funções transmissoras dos processos (SANTOS, 1998, p 91)

De acordo com Santos (2002) a ação é um processo dotado de propósito, e a partir do momento que o agente muda algo está também mudando a si mesmo, assim quando o homem exerce ação sobre a natureza, sobre o meio, ele muda a si mesmo, ao mesmo tempo em que muda a natureza externa. Todavia, as ações parecem cada vez mais estranhas aos fins próprios do homem em seu local, pois na maioria das vezes são impostas por empresas multinacionais, o governo, grandes agências de notícias, chefes religiosos, deixando a escolha do homem comum bem limitada.

De acordo com as análises feitas, as ações são cada vez mais precisas, como também cegas (alienadas), devido a ser obedientes a um projeto alheio, também é uma razão cada vez mais racional, pois é uma razão técnica. Pois se depararmos com a ação humana ela não é exclusivamente racional, havendo assim as de ordem técnicas servindo a transformação da natureza e de ordem simbólicas que se fazem sobre o ser humano (SANTOS, 2002).

O comércio e as suas formas geográficas fixas e fluidas (fluxos) constituem elementos essenciais para a compreensão do espaço. Pequenos, médios e grandes estabelecimentos comerciais (fixos) se articulam (fluxos) no espaço em busca de obter cada vez mais lucros e hegemonia. Em áreas centrais das cidades, é bastante notório esse quadro sócioespacial dialético. A competitividade e a busca pela reprodução do capital impulsionam a expansão da atividade comercial em diferentes direções e dimensões.

No caso de cidades médias no Brasil como Campina Grande, é perceptível este dinamismo espacial do comércio em sua área central. Neste espaço mencionado, há formas comerciais diversas: antigas e novas, modernas e tradicionais, pequenas e grandes. Formas distribuídas ao longo de ruas comerciais, galerias, boxes, galpões, lojas, calçadas, etc.

O espaço do antigo Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen, conhecido popularmente por “Rodoviária Velha”, localizado na área central de Campina Grande, representa bem tal dinamismo espacial rico em coexistências de formas comerciais, sendo predominantemente ocupados por pequenos comércios e variados micro estabelecimentos de prestação de serviços.

### **3. O TERMINAL RODOVIÁRIO CRISTIANO LAURITZEN: CONSTRUÇÃO E LOCALIZAÇÃO**

Ao longo da história podem-se observar diversas mudanças no que diz respeito à cidade de Campina Grande, tendo em vista que esta cidade desde sua formação espacial tem um papel histórico comercial influente no interior do Estado da Paraíba.

Campina Grande sempre teve uma localidade Geográfica que favorecesse esse fluxo intenso em detrimento a outras cidades do estado paraibano, logo assim desfrutava de amenidades que outras localidades não poderiam oferecer (ALONSO, 2008). Segundo Santos Filho (2007), a cidade se transforma em um centro comercial que promoverá um fluxo contínuo e crescente entre cidades circunvizinhas, como também localidades mais distantes no próprio estado ou em localidades de estados vizinhos.

De acordo com Santos (1997), os fluxos como movimento e circulação, nos dão também a explicação dos fenômenos de distribuição e consumo, ou seja, as pessoas que vem até Campina Grande tanto podem trazer mercadoria para aqui comercializar, como também usufruir de uma série de produtos e serviços. Dessa maneira, o terminal rodoviário foi construído levando em consideração sua localização, e também aos fluxos que já havia, portanto, nesse local. Ou seja, embora esta cidade naturalmente tivesse uma localização favorável, se cria estruturas como a rodoviária para aumentar a velocidade de mercadorias e pessoas, esse fato é uma “necessidade” do capitalismo.

Como visto anteriormente, é impossível negar a importância local da cidade de Campina Grande e seu fluxo como elemento principal, para a construção do terminal rodoviário. Mas em termos conceituais qual seria a importância do Terminal



Rodoviário Cristiano Lauritzen? Para Alonso (2008) o redirecionamento do foco dos transportes de cargas para as estradas de rodagem concorreu, por conseguinte, para consolidar, pelo menos inicialmente o polo comercial campinense.

A cidade de Campina Grande tem um destaque como já citamos devido a sua localização, seja na época colonial, no advento do algodão mais recente, porém conforme argumenta Lima (1996) o avanço das estradas de rodagem para o interior, a opção pelo transporte rodoviário, colocaria a cidade como uma das que se destaca no Estado como também tem uma influência até para outros Estados próximos. Assim comenta o autor:

“[...] uma das cidades mais promissoras e uma das que mais crescia em toda a região. O município havia se transformado de simples entreposto comercial do final dos anos 30, em uma das cidades com importância fundamental para todo o Estado e até para Estados Vizinhos.” (LIMA, 1996, p. 43-44).

Com o avanço das rodovias ficava claro que Campina Grande necessitava de um terminal rodoviário, pois registrava neste período, segundo Diniz (2004), grandes transformações espaciais, e sua população crescia aproximadamente 245,0%, passando de 33.800 habitantes, em 1940 para 116.200 habitantes em 1960. Por isso, no ano de 1958, foi fundado o Terminal Rodoviário de Passageiros Cristiano Lauritzen (Figura 01), pelo então prefeito da cidade Elpidio Josué de Almeida (ALMEIDA, 2010).

Figura 01: Terminal Rodoviário de Passageiros Cristiano Lauritzen



Fonte: Wikimapia.org

A criação deste terminal rodoviário de passageiros marcava uma nova história para a cidade, como para localidades circunvizinhas, pois para época em que havia um grande investimento de rodovias, a cidade que tinha inserido um terminal rodoviário que dava acesso há alguns lugares do Nordeste, como também do Sudeste, atrai para si

pessoas de outras cidades que tinham em Campina Grande um ponto de Embarque para a realização dessas locomoções. Segundo Santos (1997), quando uma variável se introduz num lugar, muda-se as relações preexistentes e estabelece outras. Todo o lugar muda, ou seja, com a criação deste terminal rodoviário de passageiros há uma mudança em toda a cidade e não apenas no local do terminal.

Nesta mesma década de fundação, de acordo com Cardoso (1963), houve um verdadeiro impacto para a cidade, que vivia um momento de intenso crescimento econômico, pois a abertura de novas estradas faz também com que amplie o mercado de trabalho. Outro ponto importante é que juntamente com o terminal seriam construídas lojas, pois na localidade central da cidade já se tinha muitos outros pontos comerciais. Este comércio impulsiona todo o crescimento do espaço urbano, principalmente próximo às estradas que cruzavam a cidade, ocasionando assim novas formações de localidades periféricas, destacando-se os bairros (DINIZ, 2004).

Para Santos (1997) os fluxos que chegam a essas coisas fixas (terminal rodoviário de passageiros), construindo assim o espaço e sua organização territorial, dessa maneira a cidade, começam a se especializar por sua função. A cidade devido a sua estrutura recebe ainda grandes indústrias, como também usinas de beneficiamento do algodão, isso a partir de 1957, um ano anterior ao do terminal rodoviário, conforme aponta Cardoso (1963). Percebe-se então que há uma correlação entre a ideia dos fluxos, seja de automóveis, de mercadorias, de pessoas com as construções que são originadas e também com o modo de vida do lugar. Sobre essas transformações, completa Diniz (2004, p.38):

Os constantes fluxos comerciais geraram grandes transformações na paisagem urbana campinense. Novas construções passam a compor a paisagem urbana da cidade, como: numerosos armazéns, casas comerciais, residências, diversos edifícios, colégios, hospitais, expansão da rede de abastecimento d'água e esgotos entre outras obras de infraestrutura.

No que diz respeito à estrutura econômica de Campina Grande, esta tem forte influência regional, atraindo investimentos importantes, bem como fluxos de pessoas, transportes e mercadorias. A localização geográfica desta cidade possibilita o tráfego intenso de transportes de pequena e grande carga, como caminhões e ônibus.

Como o crescimento urbano e econômico desta cidade, surge o projeto de criação de um novo terminal rodoviário de passageiros. Tal obra gerará mudanças significativas nos trajetos de linhas de ônibus de viagens e linhas de ônibus urbanos. Neste terminal, concentrará as linhas de transportes estaduais e interestaduais. Para o

antigo Terminal Rodoviário de Passageiros Cristiano Lauritzen, ficarão as linhas de ônibus intermunicipais de alcance espacial “curto”, envolvendo municípios da região próxima de Campina Grande.

No início dos anos 80 do século XX, o Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen, não mais comportava a demanda de passageiros. Campina Grande “respirava desenvolvimento”, e sua área central sofria com pouco espaço para escoamento de automóveis. O prefeito da época Enivaldo Ribeiro cedeu um terreno ao governo do Estado, na gestão de Wilson Braga, para a construção de uma nova rodoviária, o “Terminal Rodoviário Argemiro de Figueiredo”, sendo inaugurada no ano de 1985 na gestão deste.

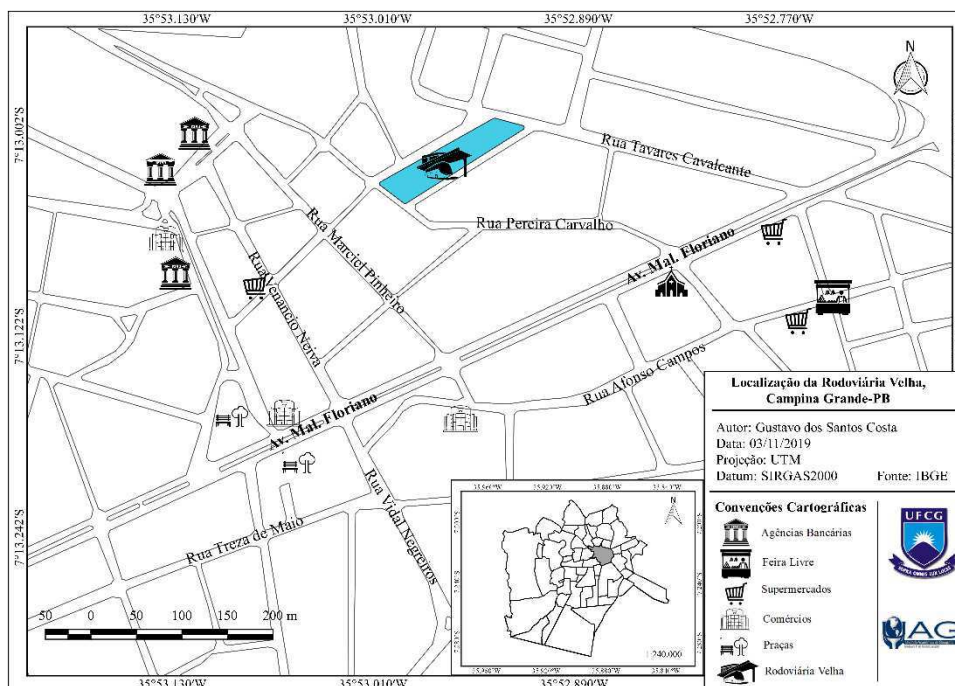
A princípio houve muitas críticas em relação à localização do novo terminal, pois ficava muito distante da área central, porém a construção da rodoviária gerou muitos fluxos, que a partir de então surgiu novos fixos como a casa de show Spazzio, como também os shoppings, “Luiza Motta” e “Iguatemi”<sup>1</sup>, ambos no bairro Catolé, lugar da localização do novo terminal. Com o tempo, o local foi tornando-se um verdadeiro centro de integração econômica.

Assim foi se construindo a configuração territorial da cidade, e com o passar dos anos o Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen foi desativando algumas linhas de ônibus estaduais e interestaduais. Mesmo assim, continuou exercendo um papel importante para o fluxo de passageiros intermunicipais. Devido a sua localização na área central da cidade, este espaço de passageiros manteve-se dinâmico e bastante frequentado, uma vez que neste espaço urbano central ainda concentra-se importantes equipamentos de serviços públicos e privados, como comércios, consultórios, escritórios, escolas, bem como as principais linhas de transporte público urbano.

Figura 2: Localização do Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen

---

<sup>1</sup> O espaço do shopping Iguatemi em Campina Grande pertence atualmente a outro grupo empresarial, o Shopping Partage.



**Fonte: SANTOS. G, 2020.**

É nesse contexto que iremos analisar a chamada “Rodoviária Velha” como um espaço geográfico importante para os fluxos de pessoas e mercadorias na área central de Campina Grande. Tais fluxos se mantêm de forma contínua desde a fundação deste espaço de embarque e desembarque.

Os comércios das lojas e dos ambulantes que se encontram neste espaço, aproveitam do fluxo contínuo de transeuntes em diferentes horários. Esta proximidade é viável para, principalmente, quem está embarcando e/ou desembarcando, comprando ali mesmo com ambulantes ou comerciantes de lojas fixas, produtos necessários, como: frutas, verduras, massas, eletrônicos, roupas, acessórios, além de uso de serviços variados, tipo: lanchonetes, oficinas de eletrônicos, bares, cabarés, pousadas, etc.

Como já evidenciado, o Terminal Rodoviário por ter sua localização no Centro da cidade, ganha interesse de muitas pessoas que passam naquela área, pois de acordo com Diniz e Castilho (2009), a forte tendência de centralização das atividades comerciais, tanto reforça os interesses de grupos de empresários como possibilita o encontro de uma grande diversidade de produtos no mesmo local. Bem percebemos esse fato no Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen, que reúne variadas formas de comércios e serviços, que atendem, especialmente, populações de pequeno ou médio poder aquisitivo.

#### 4. A CONFIGURAÇÃO ESPACIAL ATUAL DO TERMINAL RODOVIÁRIO CRISTIANO LAURITZEN: PERSISTÊNCIAS E TRANSFORMAÇÕES

O Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen, foi construído pela empresa ENAC – Empresa Nacional de Mercados LTDA, ocupando uma área de 4.307m<sup>2</sup>. Funcionava como uma plataforma de embarque e desembarque, aliada a 140 boxes comerciais, que para os padrões da época, foi considerado um dos maiores centros comerciais do Brasil segundo ALMEIDA (2011).

Atualmente o local tem 116 pontos comerciais (boxes) em funcionamento, porém temos que levar em conta que alguns pontos foram ampliados na parte externa<sup>2</sup> do local. Por isso, há redução do número inicial, que antes era 140. Houve ainda ampliações no interior do próprio edifício. Consta-se também que já ocorreram inúmeras adaptações, mudanças de funções, etc. em muitos estabelecimentos, perdendo em alguns casos a sua função atribuída no projeto inicial.

Na parte externa do terminal encontra-se 40 lojas, dos mais diversos produtos e serviços. Na parte interior do edifício, há 76 lojas, porém percebemos que no interior apesar de também ser bem diversificado no que se refere aos produtos comercializados, existe um predominante, que seria de eletrodomésticos, não apenas como vendas, mas também consertos.

Figuras 3 e 4: Fachada externa principal e barracas de ambulantes nas calçadas do Terminal Cristiano Lauritzen



Fonte: Dados da Pesquisa de Campo, set./2020.

Como já mencionado na parte externa onde se encontra uma diversidade significativa de produtos e serviços, algo que na própria área central de Campina

<sup>2</sup> Parte externa aqui corresponde aos boxes, pertencentes à estrutura do Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen, mas que suas partes frontais se projetam para a rua externa ao mencionado terminal.

Grande não identificamos de forma, ao mesmo tempo, tão concentrada e diversificada, mas distribuída em áreas/ruas coesas, com a predominância de um produto específico. Nessa localidade na parte externa se encontra lanchonetes, restaurantes, bares, salões de beleza, farmácia, óticas, agências de ônibus, depósitos de bebidas e materiais recicláveis, casa de jogos, lojas de confecções, calçados, artigos religiosos, bijuterias, materiais de escritório e escolar, bolsas, acessórios masculinos e femininos, ração animal, maquiagens, celulares, eletrônicos, ervas naturais.

Na parte interna do prédio, como dito anteriormente, há o predomínio de vendas e serviços de consertos de eletrodomésticos, mas também se encontram: frigoríferos, laboratório óptico, restaurantes, bodega, depósitos de bebidas, comércio de alimentos e frutas, óticas, salão de beleza, bares.

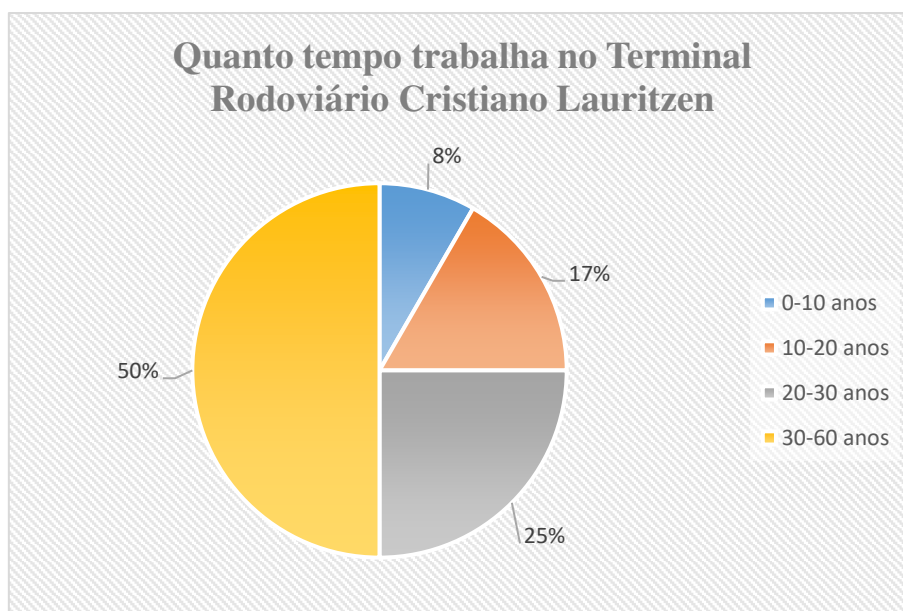
Mencionamos até aqui lojas e pontos comerciais que estão inseridos no prédio do terminal, porém devido sua construção outros pontos foram sendo criados ao seu redor como também ambulantes nas calçadas. Na calçada principal, onde ocorrem os embarques e desembarques, são 34 ambulantes que também oferecem os mais variados produtos e serviços. Enquanto que, por trás do prédio do Terminal há 13 ambulantes. Também na rua principal Cristiano Lauritzen, em outra calçada, devido à proximidade do Terminal, praticamente todos os pontos fixos foram transformados em algum ponto comercial, é nesse local onde se encontra os cabarés que tem um papel significativo nesta área comercial.

Para evidenciar o que foi dito sobre o local estudado e seu potencial socioeconômico, realizamos um estudo de campo, onde entrevistamos 12 comerciantes de variadas atividades e produtos, dentre as respostas muitas convergentes e algumas divergentes. Vamos analisar a realidade da Rodoviária Velha com a ótica de quem se encontra na localidade.

Dentre as perguntas destacamos o tempo em que cada comerciante trabalha no Terminal e para deixar claro a força econômica do espaço, onde conforme o Gráfico 1, quase 50% dos entrevistados trabalham a mais de 35 anos, quando a Rodoviária deixa de receber ônibus estaduais e interestaduais, seu fluxo passa a concentrarem-se apenas das cidades circunvizinhas.

Gráfico 1: Tempo de existência do estabelecimento no Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen



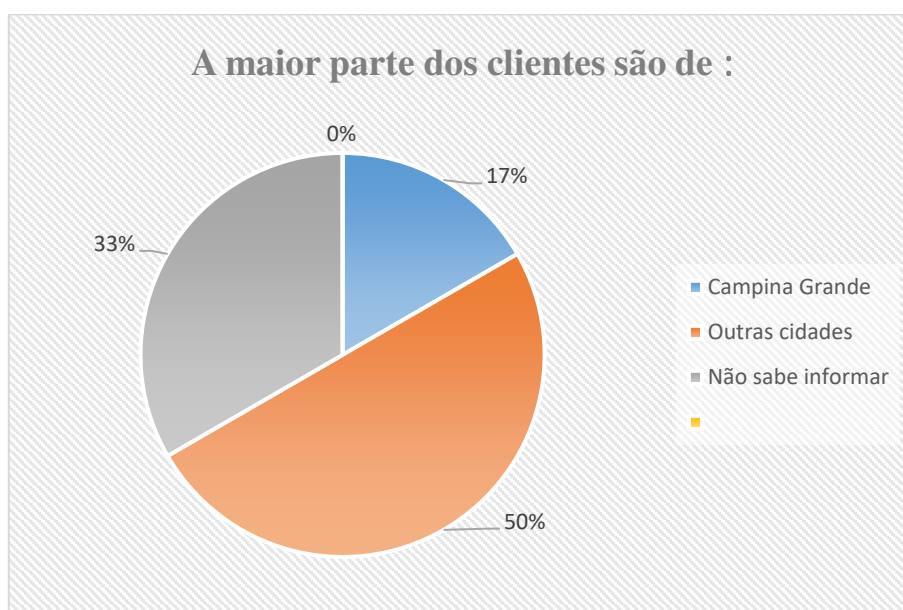


Fonte: dados de pesquisa de campo, set./ 2020

Valendo salientar que todos os entrevistados tem no seu comércio sua principal fonte de renda, mesmo alguns não sendo proprietário dos boxers, conseguem tirar o dinheiro do aluguel, pagar funcionários, entre outras despesas e continuar com um lucro que por muito tempo está sendo de grande valia para todos os envolvidos.

Quando perguntamos sobre o fluxo da Rodoviária Velha e quem são os clientes que freqüentam esse espaço a resposta é quase que unanime como podemos ver no gráfico em seguida:

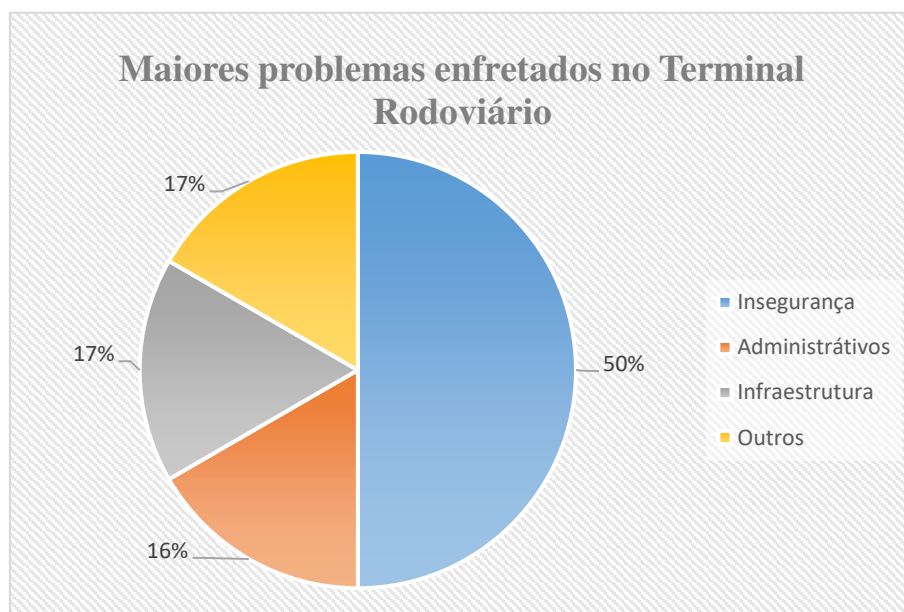
Gráfico 2: Origens da clientela



Fonte: dados de pesquisa de campo, set./ 2020

Devido alguns dos entrevistados trabalharem com alimentos não perecíveis, ou algo do tipo, possuem muitas vezes mais clientes da própria cidade, porém em sua grande parte as pessoas que passam pelo local e que são de outras cidades acabam consumindo produtos ou serviço que existem na própria Rodoviária Velha.

Porém, dentre as questões aplicadas, questionamos quais os maiores problemas que eram enfrentados pelos comerciantes no Terminal, dentre os citados a falta de segurança foi o que teve mais relevância entre os entrevistados.



**Fonte:** dados de pesquisa de campo, set./ 2020

Algo que os comerciantes estão fazendo por conta própria é pagar seguranças particulares, para que esse problema possa ser ao menos “amenizado”. Todavia, todos que falam sobre essa situação se sentem incomodados por não se sentirem seguros e até mesmo assistidos, tanto por parte do governo municipal e estadual.

Outro fator que vale a pena destacar é que mesmo um prédio tão antigo e com presença de trabalhadores há um bom tempo, não existe um sindicato ou alguém a frente para ajudar na administração, outro fator que foi bastante questionado, isso leva a deterioração do prédio e do seu entorno, como fica evidenciado nessa imagem abaixo:



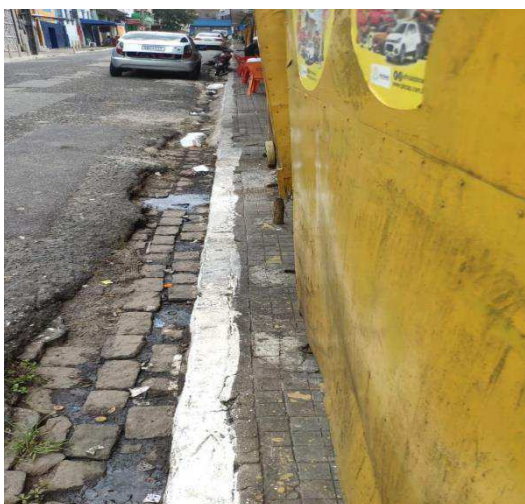


**Figura 5**



**Figura 6**

Fonte: DINIZ, J, 2020.



**Figura 7**



**Figura 8**

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste estudo, procurou-se analisar o Terminal Rodoviário de passageiro Cristiano Lauritzen, na perspectiva Miltoniana de produção de espaço, apontando a importância da construção do terminal para o surgimento de fluxos naquela localidade. Como estratégia, analisamos a formação espacial de Campina Grande e sua área central, levando em conta sua localização e influência sobre as cidades circunvizinhas.

Perante o exposto, abordamos o referido Terminal, com base no fator socioeconômico de pessoas que utilizam o local para implantar algum tipo de comércio, como também de sua importância para aqueles que usufruem do terminal não para apenas embarque/desembarque, e sim para consumo de serviços e produtos.

Tendo como base as respostas da entrevista de campo aplicadas com os comerciantes da área, os resultados deste estudo indicaram que este, devido a sua localização geográfica na cidade de Campina Grande, é de extrema importância para o fluxo de pessoas e mercadorias, como também de emprego e renda.

Os resultados ainda mostram que apesar do Terminal ter um papel importante como citado, o local está sendo aos poucos deteriorado e nada vem sendo feito pela sua manutenção infraestrutural, pois não existe um sindicato ou alguma outra representação para tomar alguma providência.

O terminal afeta tanto as pessoas da cidade de Campina Grande como também populações de muitas cidades circunvizinhas, contribuindo com dinamismo do centro da cidade. Devido sua influência na área central, praticamente todo o seu entorno também foi transformado. Por conta desta influência, casas domiciliares foram transformadas em loja e diversos ambulantes aproveitaram o espaço para comercializar seus produtos.

A partir da pesquisa, percebemos que o Terminal Cristiano Lauritzen tem um impacto significativo na área central da cidade de Campina Grande, bem como para as populações das cidades circunvizinhas, que embora não exerça o papel do principal terminal rodoviário da cidade, este não perdeu força no aspecto de fluxos e de fixos instalados neste espaço estudado. Trata-se, sobretudo, de um espaço comercial popular dinâmico em constantes transformações e usos, inexistindo pontos comerciais inativos, sendo, portanto, um espaço vivo e muito atuante na área central da cidade, que ainda não assiste ao processo de deterioração, comum em muitos centros urbanos médios e grandes na atualidade.

## 6. REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Adriana de. Modernização e Modernidade- **Uma Leitura sobre a Arquitetura de C. Grande (1940- 1960)** Disponível em <http://cgretalhos.blogspot.com/2012/11/rodoviaria-velha-projeto-para-o.html?m=1>Ano :2011.

ALONSO, S, F. SANTOS FILHO, E, M. O papel dos fatores locacionais na Criação do tecnopolos Campina Grande-PB. *Terra Livre*, 2008.

CARDOSO, M, F, T, C. Campina Grande e sua Função como Capital Regional. *Revista Brasileira de Geografia*. outubro-dezembro de 1963.

DINIZ, L, S. *As bodegas de Campina Grande: objetos de permanência e transformação do pequeno comércio no bairro do José Pinheiro*. Universidade federal de Pernambuco, Recife-PE, 2004.

DINIZ, L, S. CASTILHO, C, J, M. Faces atuais do Espaço comercial em Campina Grande/PB: Algumas considerações sobre a coexistência de formas modernas e tradicionais do comércio na “nova” dinâmica sócio-espacial. *Revista de Geografia*. Recife: UFBE, 2009.

SANTOS, M. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo. Razão e Emoção*. – São Paulo: editora da Universidade de São Paulo, 2002.

SANTOS, M. *Metamorfose do Espaço Habitado*. São Paulo: 5ª ed. Editora Hucitet, 1997.

SANTOS, M. *Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio Técnico-científico informacional*. – São Paulo: 4ª ed. editora Hucitet, 1998.