



UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
CENTRO DE HUMANIDADES - CH
UNIDADE ACADÊMICA DE GEOGRAFIA - UAG
CURSO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA – CGEO

ÉMERSON LIRA DA SILVA

**NOVAS CENTRALIDADES EM CAMPINA GRANDE (PB): ANÁLISE DA REGIÃO
DAS MALVINAS E BAIROS VIZINHOS**

CAMPINA GRANDE – PB
2020

ÉMERSON LIRA DA SILVA

**NOVAS CENTRALIDADES EM CAMPINA GRANDE (PB): ANÁLISE DA REGIÃO
DAS MALVINAS E BAIRROS VIZINHOS**

Monografia apresentada à Unidade Acadêmica de Geografia do Centro de Humanidades da Universidade Federal de Campina Grande, como requisito para obtenção do título de Licenciado em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Eugênio Pereira Carvalho

CAMPINA GRANDE – PB
2020

ÉMERSON LIRA DA SILVA

**NOVAS CENTRALIDADES EM CAMPINA GRANDE (PB): ANÁLISE DA REGIÃO
DAS MALVINAS E BAIROS VIZINHOS**

BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Luiz Eugênio Pereira Carvalho

Orientador - UFCG



Prof. Dr. Lincoln da Silva Diniz

Examinador Interno - UFCG

Prof. Me. Taynan Araújo de Oliveira

Examinador Externo

“Toda glória, toda vitória,
Eu sei, pertence a Ti.
Toda honra, todo louvor,
Entrego a Ti, porque
Sem Ti, não estaria aqui.”

Este trabalho é dedicado a Deus,
Princípio e Fim de todas as coisas.

AGRADECIMENTOS

Acima de todos, agradeço a Deus, pelos seus braços de amor que me trouxeram até aqui. Ele foi meu sustentador, meu socorro e minha fortaleza em todos os períodos da minha vida. Palavras jamais seriam suficientes diante de tanta graça e misericórdia que me foi dada por Ele. Que eu jamais venha esquecer que tudo o que sou, tudo o que tenho e o que vier a ser vem dEle. Ao maior Geógrafo, Professor, Mestre e Doutor que já andou por essa terra, mas também ao melhor Amigo e Companheiro. Ao Pai, ao Filho e ao Espírito Santo toda glória.

Aos meus pais, Fátima e Edilson. Jamais esquecerei dos sacrifícios de cada um para que eu tivesse a oportunidade de realizar, não apenas esse, mas, todos os meus sonhos. Mãe, você é a pessoa mais forte que conheci em toda minha vida e jamais esquecerei que, até quando todos duvidavam, você acreditou em mim. Pai, obrigado pela sua vida de entregas por a mim e pelo meu irmão, sei o quanto o senhor lutou para que este dia chegasse. Espero poder recompensá-los por tanto amor e dedicação.

Ao meu irmão e amigo, Everton, que sempre esteve disposto a me incentivar. Suas orações, com certeza, foram a maior contribuição que você me deu durante todo este período. Tenho a alegria de dizer que, nos últimos anos, Deus refez nossa relação e hoje somos verdadeiramente mais que irmãos, somos amigos.

A Universidade Federal de Campina Grande, pela oportunidade de crescer não apenas profissionalmente, mas como ser humano. A educação sempre será a nossa maior arma contra as injustiças, preconceitos e violências ainda vividas em nossa sociedade. Ao longo desses quase 5 anos, aprendi não apenas teoria, mas a ser uma pessoa melhor.

Ao meu orientador e professor, Luiz Eugênio Pereira Carvalho, pela sua disponibilidade, paciência e imensa ajuda em todo tempo. O tenho como uma grande referência no ensino da Geografia, mas também como um grande homem. Obrigado por acreditar em mim e me dar a liberdade para que esse trabalho tivesse a minha cara.

A professora Sônia Maria de Lira por me dar a chance de andar mais perto durante esses anos. Tive o privilégio de tê-la como uma mãe, que ajuda e aconselha, mas que também nos corrige. Obrigado por cada ensinamento, não só profissional, mas, sobre a vida.

A todos os meus professores, que durante toda graduação me fizeram admirar ainda mais aquela que será minha futura profissão. Principalmente aos professores Thiago, Lincoln, Aline, Débora, Nirvana e Sérgio Malta. Seus ensinamentos, com certeza, estarão comigo por toda minha jornada.

Aos meus avós, Antônio, Ana e Gizelia, pela sua enorme contribuição para que esse dia chegasse. Vovô Antônio, o senhor é um homem íntegro e de um caráter admirável, parte disso é graças ao senhor também. Me sinto tão orgulhoso de poder ser seu primeiro neto a ter um diploma em mãos. Minhas Avós, Ana e Gizelia, amo vocês incondicionalmente e admiro as mulheres de força que são.

A todos os meus familiares, principalmente os meus tios Emanuella e Marcos, por seu carinho e preocupação durante a vida. Cada um teve uma importante participação em cada estação vivida.

A Andreza Sanny, uma amiga fiel que Deus me apresentou. Você tem um coração sempre disposto a ajudar, com uma simplicidade e humildade que pouco vi na vida. Durante esse trabalho você se mostrou uma verdadeira irmã. Do começo ao fim, tem um dedo seu aqui e eu jamais irei esquecer disto.

Aos amigos da graduação Polyana, Rayanne, Érica, Joandson e Hugo, que fizeram esses anos serem tão divertidos. Guardo na memória cada experiência vivida ao lado de vocês. Certamente a companhia de todos será o que mais sentirei falta nos meus dias. Amo a cada um.

Aos melhores amigos que poderia ter, Mercia, Mara e Matheus, que mesmo distantes estão sempre por perto. É importante saber agradecer a quem me fez bem, a quem me abençoou, quem esteve comigo na hora da alegria e da dor. Todas as vezes que eu achei que não iria conseguir, foi com vocês que eu encontrei apoio e ânimo. Vocês são amigos que me orgulho em ter. A cada viagem, tenho certeza que nossa ligação é forte e não poderá ser rompida.

Aos amigos Renato, Rebecca, Brenda, Bianca, Rafaela, Alex, Polyana, Kevin e Hoanna. São anos de amizade e boas histórias com cada um, só tenho a agradecer por tê-los sempre comigo.

E a todos aqueles que, de forma direta ou indireta, contribuíram para realização deste trabalho.

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo principal analisar a dinâmica espacial da Região das Malvinas e bairros vizinhos, investigando suas transformações, que caracterizam o local como uma nova centralidade para cidade de Campina Grande (PB). A partir dos processos de organização e reorganização da malha urbana, foi possível entender como vem ocorrendo o surgimento de novas centralidades em cidades médias, como é o caso de Campina Grande, e como isto influencia na atual estrutura intraurbana da cidade, que atualmente passa por uma constante expansão de seu espaço urbano diante do aumento da população. Além disso, foi necessário um resgate da formação do Bairro das Malvinas e como isto levou ao surgimento da maioria dos bairros da Região, influenciados também por seu caráter comercial. Atualmente, a Região se destaca pelos diversos tipos de estabelecimentos que caracterizam o local como uma nova centralidade. Para definição do tipo de centralidade que ocorre na Região, foi elaborada uma metodologia de pesquisa baseada em Duarte (1974) e Souza (2009), sobre subcentros e eixos comerciais. Foi necessária a identificação das funções desempenhadas por esta centralidade, como também, a categorização dos tipos de comércio diante da frequência de consumo nas quatro principais vias da Região, onde se concentram o maior número de estabelecimentos de comércio e serviço. Percebe-se então que, a expansão de Campina Grande para porção sudoeste da cidade é motivada também pelo fortalecimento desta Região, que foi beneficiada com a chegada de grandes estabelecimentos de serviço público, implantados pelo Estado. Diante da diversidade de estabelecimentos encontrados e das funções desempenhadas, de acordo com a metodologia utilizada, a Região das Malvinas e bairros vizinhos desempenha um papel de subcentro para os moradores locais e de outras áreas, sendo de interesse também dos promotores imobiliários, que conseqüentemente favorece o surgimento de novos conjuntos habitacionais e loteamentos. Além disso, este trabalho levanta novas discussões sobre como se formam as novas centralidades em cidades médias e as individualidades encontradas na Região das Malvinas.

Palavras-chave: Novas Centralidades; Subcentros; Geografia Urbana; Região das Malvinas; Campina Grande (PB).

ABSTRACT

This work has as main purpose to analyze a spatial dynamics of the Malvinas Region and neighboring neighborhoods, investigating its transformations, which characterize the place as a new centrality for the city of Campina Grande (PB). From the processes of organization and reorganization of the urban mesh, it was possible to understand how the emergence of new centralities has been occurring in medium-sized cities, as is the case of Campina Grande, and how this influences the current intra-urban structure of the city, which currently undergoes a constant expansion of its urban space in view of the increase in population. In addition, it was necessary to recover the formation of Bairro das Malvinas and how this led to the emergence of most neighborhoods in the Region, also influenced by its commercial character. Currently, the Region stands out for the different types of establishments that characterize the place as a new centrality. To define the type of centrality that occurs in the Region, a research methodology was developed based on Duarte (1974) and Souza (2009), on sub-centers and commercial axes. It was necessary to identify the functions performed by this centrality, as well as the categorization of the types of commerce in view of the frequency of consumption in the four main roads in the Region, where the largest number of commerce and service establishments are concentrated. It is clear that the expansion of Campina Grande to the southwestern part of the city is also motivated by the strengthening of this Region, which benefited from the arrival of large public service establishments, implanted by the State. Given the diversity of establishments found and the functions performed, according to the methodology used, the Region of Malvinas and neighboring neighborhoods plays a role of sub-center for local residents and other areas, being also of interest to property developers, which consequently favors the emergence of new housing estates and subdivisions. In addition, this work raises new discussions about how the new centralities in medium-sized cities and the individualities found in the Malvinas Region are formed.

Keywords: New Centralities; Sub-centers; Urban Geography; Malvinas Region; Campina Grande (PB).

LISTA DE MAPAS

MAPA 1: Estruturação da cidade - Região das Malvinas e bairros vizinhos	39
MAPA 2: Principais vias de comércio e serviço da Região das Malvinas	45
MAPA 3: Principais Estabelecimentos que demonstram as múltiplas funções e coexistência de atividades	53
MAPA 4: Principais estabelecimentos de comércio e serviço da Região das Malvinas	56

LISTA DE FOTOGRAFIAS

FOTOGRAFIA 1: Conjunto Álvaro Gaudêncio em 1985	36
FOTOGRAFIA 2: Redepharma na Av. Francisco Lopes de Almeida	40
FOTOGRAFIA 3: Galeria de lojas na Av. Francisco Lopes de Almeida	41
FOTOGRAFIA 4: Centro Comercial Odíla Rocha	50
FOTOGRAFIA 5: Hospital de Trauma	68
FOTOGRAFIA 6: DETRAN	70

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: Expansão urbana de Campina Grande 1943-1992	34
FIGURA 2: Expansão da porção sudoeste de Campina Grande 2005-2020	69

LISTA DE TABELAS

TABELA 1: População do Município de Campina Grande 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010	33
TABELA 2: Número de estabelecimentos comerciais nas principais vias da Região das Malvinas	48
TABELA 3: Categorias de serviços nos eixos da Região	51
TABELA 4: Número total de estabelecimentos encontrados	55
TABELA 5: Frequência de consumo em restaurantes e lanchonetes da Região das Malvinas e Centro	60
TABELA 6: Diversos tipos de estabelecimentos	61
TABELA 7: Respostas por bairros sobre o comércio diversificado nas principais vias da Região	65
TABELA 8: Respostas por bairros sobre o desejo de morar em outro bairro	66
TABELA 9: Estabelecimentos de comércio e serviço na Av. Francisco Lopes de Almeida ...	71

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1: Respostas por bairro	59
GRÁFICO 2: Moradores que já trabalharam ou trabalham na Região das Malvinas	63
GRÁFICO 3: Moradores que já estudaram ou estudam na Região das Malvinas.....	64

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	16
2. CENTRALIDADE E NOVAS CENTRALIDADES: REESTRUTURAÇÃO URBANA	21
2.1. O Espaço Urbano e a Centralidade	21
2.2. Novas Centralidades	26
2.3. Critérios para definição de um subcentro	30
3. DA OCUPAÇÃO A CENTRALIDADE: AS TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS DA REGIÃO DAS MALVINAS	33
3.1. Do Conjunto Álvaro Gaudêncio ao Bairro das Malvinas	33
3.2. As Transformações do Bairro das Malvinas	37
3.3. Malvinas e bairros vizinhos	42
4. CARACTERIZAÇÃO DA REGIÃO DAS MALVINAS	47
4.1. Estabelecimentos de comércio e serviço na Região das Malvinas	47
4.2. A Nova Centralidade para os moradores da Região	58
4.3. A Malvinas e a expansão de Campina Grande para o sudoeste	67
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	73
REFERÊNCIAS	76

INTRODUÇÃO

O cenário histórico que expõe a formação da cidade, observado pelo contexto atual, revela transformações extremas. As cidades não surgiram recentemente, seu aparecimento é consequência do fim do nomadismo, onde o homem passa a habitar apenas uma terra, aproveitando o que esta lhe oferece em benefícios. Inicialmente, as cidades eram pequenas aldeias fixadas às margens de rios, que diante do crescimento da população e das atividades exercidas em seus interiores, passaram por transformações, reproduzindo-se.

Baseado em uma conexão divergente entre espaço e sociedade, a cidade tem sua natureza em constante transformação. De acordo com o papel que exerce em seu interior e das transformações de sua forma, a cidade faz com que sua definição esteja sujeita ao tempo, principalmente no cenário atual de contínuas mudanças. A compreensão do que realmente é a cidade, passa por sucessivas tentativas de definição, entre as mais diferentes áreas de conhecimento, como na geografia, onde estudiosos constantemente buscam identificar e compreender os motivos das transformações que trouxeram a cidade a sua organização atual. Em um longo processo de ocupação do mundo, a humanidade presenciou períodos de expansão e enfraquecimento das cidades, que revelam os extremos vividos em diferentes épocas.

O capitalismo potencializou a reprodução das cidades pelo mundo, passando a ser o berço das inovações e onde a riqueza se acumula. Os processos vivenciados pela cidade capitalista, que estão conectados entre si, são essências na criação de funções e formas que consequentemente levaram a organização espacial urbana, fortemente dividida por áreas. Estas áreas são definidas de acordo com o uso que se faz de cada uma, como: o centro da cidade, onde se concentram as atividades comerciais, de serviço e de gestão; áreas industriais e áreas residenciais, diferentes em forma e estrutura social; áreas de lazer; e, entre outras, aquelas que devem ser utilizadas em uma futura expansão. As ações que fazem e refazem a cidade são produto dos agentes sociais, que são os grandes consumidores do espaço, como os proprietários dos meios de produção, fundiários e imobiliários, junto com o Estado e, por fim, os grupos sociais excluídos (CÔRREA, 1995).

Cada sociedade enxerga o espaço urbano de acordo com sua percepção social e cultural, já que este é reflexo de ações da sociedade ao longo do tempo. Com o surgimento de novas camadas sociais, passa a existir a necessidade de habitações, que refletem nas diferentes formas de ocupação urbana para o uso residencial. A segregação no espaço urbano se reflete no uso da terra pelos promotores imobiliários, que loteiam, vendem e constroem casas de luxo em determinado bairro da cidade, enquanto os grupos sociais excluídos não possuem renda para

pagar aluguel ou adquirir um imóvel, passando a ocupar terrenos públicos ou privados, que consequentemente levam a criação de favelas ou bairros populares.

O século passado é marcado pelo êxodo da população em diversos países do mundo, saindo de áreas rurais para urbanas, onde atualmente a população está predominantemente, gerando grandes concentrações em algumas metrópoles, causando graves problemas econômicos e sociais. A partir do século XX, diversos países passaram a enxergar nas cidades médias uma solução para superlotação destas grandes metrópoles, recebendo então mais políticas governamentais no processo de urbanização. No Brasil, os investimentos em cidades médias surgiram após a década de 1970, sendo foco de inovações e mudanças que redefiniram seu papel na rede urbana (SOUZA, 2009).

Junto as mudanças que ocorreram com os investimentos em cidades médias, o espaço intraurbano também passou por transformações. Diante do aumento populacional das cidades, novas áreas passaram a ser procuradas por novos habitantes, o que gerou a necessidade de áreas comerciais mais próximas. Comumente, a cidade possuía apenas um único centro, onde se concentravam as atividades de comércio e serviço, mas com a expansão do tecido urbano, criou-se a necessidade de novas áreas comerciais próximas as novas áreas residenciais. Junto a isso, a área central se torna saturada pelo grande número de atividades oferecidas, levando determinados estabelecimentos a procurarem outros locais. Diante disso, surgiram então novas centralidades no espaço urbano, indo além do centro tradicional, através de condições favoráveis para este processo. Nas grandes metrópoles e também nas cidades médias, o processo de descentralização e origem de novas centralidades, podem ser representadas pelos *shopping centers*, eixos comerciais e os subcentros. Diante disto, assim como grandes metrópoles, as cidades médias passam por um processo de descentralização e consequentemente do aparecimento de novas centralidades.

Campina Grande, uma cidade média, sempre esteve ligada ao comércio, desde seu início até as transformações espaciais vividas atualmente, sendo este tipo de atividade econômica essencial para a cidade, pois estabeleceu sua expansão urbana e apresentou sua função diante do contexto regional, sobretudo com o crescimento da produção algodoeira, como indica Diniz (2015). A cidade, privilegiada pela sua posição geográfica, se estabeleceu como essencial para o fluxo de viajantes, que abasteciam o sertão ou levavam produtos do interior para o litoral, como aponta Maia (2013).

Seu crescimento ocorreu de forma lenta, tornando-se cidade apenas em 1864. Durante a primeira metade do século XX, a cidade passou por um período de crescimento comercial e industrial, onde várias empresas se estabeleceram em Campina Grande (ALMEIDA, 1978). Os

planos de loteamento, diante da expansão do espaço urbano, se iniciam a partir de 1948, dando origem a muitos bairros e também a um processo de segregação, já que os bairros foram divididos de acordo com o poder aquisitivo da população (CARDOSO, 1963).

Diante das modernizações e diversidades encontradas, a área central de Campina Grande passou por transformações e tornou-se o Bairro do Centro, sendo atualmente marcado pelos diferentes tipos de estabelecimentos de diversos ramos, como: vestuário, calçados, móveis, papelaria, informática, joias, confecções, alimentos e medicamentos. Na área de serviços, podem ser citados: agências bancárias, departamentos administrativos de órgãos públicos, instituições de ensino e estabelecimentos de saúde. Por sua importância, o Centro passou a ter um aumento constante do preço da sua terra, imóveis, impostos e aluguéis, levando certas atividades a não conseguirem manter-se na área. A acessibilidade também passou a ser afetada, devido ao grande número de veículos em circulação, que conseqüentemente gera congestionamento, dificultando as interações entre empresas e clientes.

O Bairro das Malvinas, atualmente o mais populoso da cidade, tem em sua história marcas pela apropriação, lutas e conquistas. O Bairro, originalmente chamado Conjunto Álvaro Gaudêncio de Queiroz, surgiu através da ocupação de casas populares em 1983. As transformações espaciais marcam a história do Bairro, relacionando-se com as atividades de comércio diante da necessidade da população e a dificuldade em deslocamento para outros bairros. Ao passar dos anos, importantes mudanças ocorreram na infraestrutura do Bairro, junto com ferramentas públicas que facilitaram o processo de organização e o crescimento do comércio, que passou a caracterizar o Bairro. A dinâmica do Bairro das Malvinas vai além dos seus limites, influenciando na criação e transformações dos bairros vizinhos.

Aos observamos os bairros e conjuntos: Dinamérica, Bodocongó, Santa Cruz, Três Irmãs, Cinza, Rocha Cavalcante, Ramadinha e Serrotão, que estão ligados ao Bairro da Malvinas, percebemos comércio e serviços diversificados, que atendem a população de suas imediações, não havendo necessidade de deslocamento para a área central. Suas principais ruas e avenidas se cruzam, destacando os eixos comerciais presentes principalmente no bairro das Malvinas.

Considerando que a Região das Malvinas e bairros vizinhos exerce um importante papel no desenvolvimento de Campina Grande, existem diversos motivos que justificam a escolha deste tema. Um deles é a minha vivência no desenvolvimento recente do bairro das Malvinas, onde estudei durante muitos anos, e tive a oportunidade de presenciar o crescimento de atividade de comércio e prestação de serviço na região, percebendo as transformações espaciais ao longo de suas ruas.

Além disso, é perceptível para todos, que passam pela região, a crescente atuação do setor terciário no Bairro da Malvinas, que ultrapassa seus limites, influenciando no crescimento do setor em bairros vizinhos. Os habitantes são favorecidos por estas mudanças, mas não apenas estes. Habitantes de outros bairros também recorrem a região, que facilita a acessibilidade de moradores de bairros mais distantes da área central.

No campo da Geografia, justifica-se a escolha deste tema diante das transformações que as cidades médias brasileiras, como Campina Grande, vivenciam em seu espaço intraurbano. O crescimento populacional das cidades trouxe mudanças relevantes no tecido urbano, sendo necessário uma maior compreensão sobre a organização interna da cidade média, os processos de centralização, descentralização e novas centralidades. Tornando-se relevante para a Ciência Geográfica, especificamente na área de Geografia Urbana, o estudo dos fatores que impulsionaram as mudanças ocorridas no espaço urbano na Região das Malvinas e bairros vizinhos.

Levando em conta os diversos motivos que me levaram a escolher esta temática, as questões que me despertaram diante dessa problemática são de investigar e analisar as peculiaridades que caracterizam o local como uma nova centralidade nas atividades do setor terciário. Como se originou e desenvolveu o comércio na Região das Malvinas e bairros vizinhos? Como as atividades terciárias têm influenciado nas transformações espaciais da Região? A diversidade de estabelecimentos comerciais e serviços oferecidos classificam a Região em qual tipo de centralidade?

A partir disso, o objetivo geral deste trabalho é analisar a dinâmica espacial da Região das Malvinas e bairros vizinhos, investigando suas transformações, que caracterizam o local como uma nova centralidade para cidade de Campina Grande (PB). Como objetivos específicos, é proposto: a) apresentar a origem, características e delimitações da Região das Malvinas e bairro vizinhos; b) identificar as transformações ocorridas no espaço ao longo do tempo por influência das atividades terciárias crescentes na região; c) caracterizar a dinâmica da atividade do setor terciário na Região das Malvinas e bairros vizinhos e seu papel na expansão de Campina Grande nesta direção.

Diante deste pressuposto, este trabalho foi estruturado em três capítulos. No primeiro capítulo trata-se sobre a relação entre o espaço urbano e a centralidade, discutindo a respeito das dinâmicas do espaço urbano, junto com os processos de centralização, descentralização e novas centralidades. Também no primeiro capítulo, é apresentado a metodologia utilizado para este trabalho, como os critérios necessários para definição de um subcentro, análise de

informações quantificadas adquiridas através de estudos passados e questionários com a população do local sobre estes serviços.

No segundo capítulo, é abordado a origem do bairro da Malvinas, desde sua ocupação até sua expansão, como também os motivos que levaram as pessoas a irem morar no local, analisando o processo de transformações espaciais que influenciaram na dinâmica atual do Bairro. Também é discutido como o Bairro das Malvinas influenciou na criação e nas transformações vivenciadas pelos bairros vizinhos, levando ao surgimento de uma nova centralidade na região.

Por fim, no terceiro capítulo é realizada a caracterização da região das Malvinas, apontando as atividades terciárias existentes no local e quais as características que diferenciam esta região. Também neste capítulo, é apresentado os resultados do questionário aplicado. Por fim, é discutido sobre as perspectivas futuras para a expansão de Campina Grande na zona oeste e as políticas públicas de desenvolvimento para a Região das Malvinas e bairros vizinhos.

2 CENTRALIDADE E NOVAS CENTRALIDADES: REESTRUTURAÇÃO URBANA

Para entender as transformações ocorridas na cidade é essencial observar os processos que a trouxeram até aqui. Diante disto, é necessário compreender os conceitos de centralidade, que se reproduz através de outros processos, e também de novas centralidades, que organiza e reorganiza a cidade. Para isto, considerando a cidade como espaço urbano, é importante refletir sobre suas conexões, processos e funções.

Dessa forma, no primeiro item, é apresentada considerações sobre o espaço urbano e a centralidade, refletindo sobre os processos espaciais e sociais que estruturam a cidade. É importante entender as relações e comportamentos da sociedade que, como agentes, transformaram e fragmentaram o espaço, a partir do uso do solo, de acordo com seus interesses chegando até a centralidade, que se redefine constantemente.

No segundo item, é discutido o processo de descentralização e surgimento de novas centralidades, como subcentros, que aparecem diante de vários fatores, discutindo a respeito da conceituação destes processos e compreendendo o seu papel na dinâmica intraurbana.

No terceiro item, é exposto a metodologia utilizada por este trabalho para definição de uma nova centralidade, no caso um possível subcentro. Para isso, através de estudos geográficos disponíveis, foi possível identificar características básicas necessárias para definição de um local como subcentro, através do mapeamento das atividades comerciais, dos serviços oferecidos e também da análise do uso e ocupação do solo na região.

2.1 O Espaço Urbano e a Centralidade

A chegada do capitalismo trouxe a multiplicação do número de cidades, levando-as a ser o local de acúmulo de riqueza, investimento e inovação, sendo o reflexo da sociedade. É na cidade que podemos enxergar os conflitos que afligem a população, que está em constante transformação. Analisando a cidade capitalista, se compreende que esta é o agrupamento dos diferentes tipos de uso da terra, que definem a função de cada uma, como o centro da cidade, áreas industriais, de lazer, residências e que podem ser usadas futuramente em um plano de expansão.

A forma como se organiza a cidade pode ser definida como espaço urbano, onde sua análise é feita a partir de diferentes ideias do pensamento geográfico, observando os processos e formas espaciais. O uso da terra define as áreas em que se dividem a cidade, estas áreas, mesmo que fragmentadas, articulam-se e influenciam umas as outras (CORRÊA, 1995). É importante entender que o espaço urbano reflete não apenas suas relações e ações atuais, mas

também é um reflexo da sociedade do passado que deixou sinais em suas relações. No espaço urbano é onde se enxerga a distinção social ocasionada pelo poder financeiro, o que conseqüentemente influencia na ordem socioespacial, sendo claro que bens e serviços se concentram em determinada área e a escassez dos mesmos em periferias e bairros distantes. O espaço urbano inserido no capitalismo é marcado pela imensa desigualdade, onde áreas periféricas e suburbanas, marcadas pelo esquecimento do Estado, são também deixadas de lado pelo mercado. Moradores destes locais, diante da necessidade, passam a criar estratégias de sobrevivência, criando suas próprias marcas no espaço urbano.

As cidades capitalistas são caracterizadas pelo contraste de condições de vida, entre o centro e as áreas periféricas, sendo os espaços periféricos distantes do centro e ocupados por uma população de renda inferior. Campina Grande exemplifica esta situação, onde a população mais pobre foi direcionada a bairros periféricos, deixando o centro disponível para as atividades de comércios e serviços, demonstrando um claro processo de segregação. Para alguns pesquisadores, a carência de políticas públicas em áreas periféricas é uma característica decorrente dos movimentos de organização do sistema econômico.

Mesmo sendo dividido, o espaço urbano está simultaneamente conectado dentro de suas áreas através de suas relações. A vida cotidiana das pessoas representa esta conexão, através das mais simples ações, como ir para casa de um amigo ou parente, visitas a pontos turísticos, igrejas ou a praças. O centro das relações espaciais é a própria sociedade, através de suas classes e processos, relacionando-se entre si e ligando as diferentes partes da cidade. Segundo Côrrea (1995), o espaço urbano se fragmenta e se articula ao mesmo tempo, já que:

“cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade muito variável. Essas relações manifestam-se empiricamente através de fluxos de veículos e de pessoas associadas a operações de carga e descarga de mercadorias, aos deslocamentos quotidianos entre as áreas residenciais e os diversos locais de trabalho, aos deslocamentos menos frequentes para compras no centro da cidade ou nas lojas de bairro, às visitas aos parentes e amigos.” (p. 7)

O espaço urbano está sempre em constante movimento de transformação em decorrência do comportamento da sociedade capitalista em que está inserido, sendo ele a origem e também a consequência das ações e reações tomadas. Essas ações são criadas por agentes sociais que consomem e produzem o espaço conforme as suas necessidades, percebendo-se neles hábitos que influenciam na organização e reorganização do espaço, e conseqüentemente o surgimento de novas áreas, com funções definidas de acordo com seus interesses.

Quem são estes agentes sociais que tem o poder de organizar e reorganizar a cidade? Segundo Côrrea (2011), são:

“...[Os] proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, os Estado e os grupos sociais excluídos. A partir de sua ação o espaço é produzido, impregnado de materialidades como campos cultivados, estradas, represas e centros urbanos como ruas, bairros, áreas comerciais e fabris, mas também pleno de significados diversos, como aqueles associados à estética, status, etnicidade e sacralidade.” (p. 44)

A produção do espaço urbano tem características históricas que refletem as práticas e interesses dos agentes sociais, como também suas contradições e seus conflitos. O espaço é dinâmico, está em constante transformação pelos seus agentes e, como Santos (2007, p.141) apresenta, "é o maior conjunto de objetos existente. Se ele associa o que, pela origem, tem idades diversas, tais coisas a cada momento, movidas e vivificadas por uma lei única, a lei de hoje, a que se submetem todas as relações sociais".

Analisando os agentes sociais que fazem e refazem a cidade, apontados por Côrrea (1995), é interessante mencionar que os três primeiros agentes, mesmo havendo divergências entre si, tem em comum a apropriação de uma *renda da terra*, criando relações entre si. Esta relação é necessária na sociedade capitalista para gerar as relações de produção, e consequentemente a possibilidade de diminuir os conflitos de classe, sendo a manutenção destas relações papel do Estado. Para isto, o espaço urbano, através da posse e do controle da terra, possibilita a realização destas relações. Os conflitos de classe podem ou não existir de acordo com o tempo e o espaço, variando conforme causas e condições tanto externas como internas dos agentes, sendo específico ao capital de cada um.

É necessário ressaltar o papel fundamental do Estado na organização espacial da cidade, já que este tem diversos papéis como agente social da cidade, atuando na área industrial, proprietário fundiário e promotor imobiliário, e simultaneamente é o agente de regulação do uso do solo. A segregação espacial também está presente nas ações do Estado, já que este cria condições que discriminam e consequentemente atingem o preço da terra e dos imóveis, chegando até na diferenciação do preço de produtos de consumo coletivo. As diferentes classes sociais que se percebe na sociedade são refletidas no acesso aos bens e serviços, sendo seletivo para uma grande parte da população que não tem acesso a condições básicas como a moradia. O Bairro da Malvinas demonstra a desigualdade e segregação, que se enxerga em Campina Grande, onde sua fundação é marcada pela ocupação irregular da classe baixa, que não possuía condições de adquirir seu próprio imóvel. Segundo Corrêa (1995), um determinado percentual da população não possui renda suficiente para pagar o aluguel ou comprar um imóvel, sendo este um reflexo da exclusão social, que vem acompanhada de outros fatores como doenças, analfabetismo ou baixo nível de escolaridade, desemprego e subnutrição.

Diante deste processo de constante organização e reorganização que passa a cidade capitalista, se percebe, na estrutura espacial urbana, que a acumulação de capital e a reprodução social tem papel fundamental na estrutura da cidade. Através desse pensamento, Villaça (2001) conceitua a estrutura urbana social nas seguintes partes: a área central da cidade (onde concentra-se o maior número de empregos ou de comércio e serviços); os subcentros de comércio e serviços (aglomerações diversificadas de comércios e serviços, réplicas menores do centro principal), os bairros residenciais e as áreas industriais.

Das pequenas cidades indo até as grandes metrópoles, percebe-se uma área que se destaca pela concentração das principais atividades, serviços, fluxo de pessoas e veículos. A área central é a principal área de uma cidade, sendo um lugar privilegiado dentro a estrutura espacial urbana.

O centro surge então a partir da necessidade de afastamentos indesejados mas obrigatórios. Ele, como todas as localizações da aglomeração, surge em função de uma disputa: a disputa pelo controle (não necessariamente minimização) do tempo e energia gastos com os deslocamentos humanos (VILLAÇA, 2001, p.239).

Em consequência da dinâmica imposta à cidade pelo capitalismo industrial, a chegada da área central está ligada ao processo de centralização da cidade. Ao analisar a história, nota-se a partir de meados do século XIX, devido o papel dos terminais ferroviários e marítimos, a concentração de atividades ao redor dos terminais para facilitar a logística e minimizar as despesas com transporte (CORRÊA, 2011). Após a Revolução Industrial, a cidade passou a fortalecer suas relações com o mundo exterior, sendo favorecida no investimento em ampliação de ferrovias. Cidades como Londres, Paris, Chicago, São Paulo, Belo Horizonte e até mesmo Campina Grande foram favorecidas pela presença de linhas ferroviárias.

A área central é marcada por diversas características que fortaleceram sua estrutura, como a localização das atividades de comércio, escritórios e indústrias, que buscavam a proximidade dos terminais de transporte pela diminuição de custos. Dantas (1981) define essas características locais, que buscam a proximidade dos bens e serviços, como um marco na acessibilidade na cidade. Villaça (2001) reforça esta tese ao apontar que, ao oferecer uma infraestrutura acessível nestes locais, potencializa-se o deslocamento que caracteriza a área central.

Segundo Lefebvre (1999), o centro é formado por lugares que reúnem valores e significados dentro da cidade, sendo marcado pela sua dinâmica de comércio e trabalho mais relevante. Diante das desvantagens que a área central oferece, está o valor da terra e o preço dos imóveis, que é bem mais elevado. Por isso, as atividades oferecidas nos locais são seletas, direcionadas ao grande mercado, alcançando toda a cidade. Pois, outras atividades que não

possuem condições suficientes de estar na área central não conseguem se manter diante da competição capitalista, como aponta Corrêa (1995).

O processo de centralização indica o núcleo central, que pode ser analisado como Central Business District (CBD, sendo definido da seguinte forma:

[...] é o local onde se reúnem as atividades que dirigem e que relacionam, tal como das que visam dar à população a possibilidade de satisfazer as suas mais elevadas exigências. Objeto de intensa concorrência, o solo atinge, aí, os mais elevados preços que repelem a função residencial e só podem ser suportados por atividades muito lucrativas, com necessidade de localização particularmente acessível e de grande procura (BEAUJEU-GARNIER, 1997, p. 392).

É preciso também entender o conceito de centralidade, levando em conta que este é um processo que se reproduz no espaço intraurbano através de outros processos. A cidade em si já é considerada uma centralidade, já que esta desempenha um papel atrativo para os produtos do campo, onde as trocas acontecem. Como aponta Lefebvre (1999), a cidade não cria nada, ela centraliza as criações.

Esse espaço urbano é contradição concreta. O estudo de sua lógica e de suas propriedades formais conduz à análise dialética de suas contradições. O centro urbano é preenchido até a saturação; ele apodrece ou explode. Às vezes, invertendo seu sentido, ele organiza em torno de si o vazio, a raridade. Com mais frequência, ele supõe e propõe a concentração de tudo o que existe no mundo, na natureza, no cosmos: frutos da terra, produtos da indústria, obras humanas, objetos e instrumentos, atos e situações, signos e símbolos. Em que ponto? Qualquer ponto pode tornar-se o foco, a convergência, o lugar privilegiado. De sorte que todo o espaço urbano carrega em si esse possível-impossível, sua própria negação. De sorte, que todo o espaço urbano foi, é, e será, concentrado e poli(multi)cêntrico. A forma do espaço urbano evoca e provoca essa concentração e dispersão. (LEFEBVRE, 1999, p. 46, grifos do autor).

A partir disso, entende-se que a centralidade não se resume ao local fixo da cidade, mas sim podendo surgir em qualquer local, desde que se tenham condições favoráveis para isto. Como já relatado, o espaço urbano é dinâmico e está em constante organização e reorganização. É importante entender que a centralidade muda ao longo dos anos. Sendo assim, nas grandes metrópoles e em cidades médias, não existem mais apenas um centro, um único foco de atividades de comércio e serviço. O crescimento das cidades e a expansão da população fazem com que surjam novas centralidades no espaço urbano, não se limitando mais ao centro tradicional.

Diante disto, é possível perceber na Região das Malvinas e bairros vizinhos transformações espaciais que favoreceram a formação de uma nova centralidade para cidade de Campina Grande. Por suas ruas e avenidas, claramente observa-se estabelecimentos que oferecem produtos e serviços de diferentes tipos de consumo, de acordo com a necessidade da população, que são atrativos ao seu funcionamento. Diante disto, surgem questões que se

remetem ao estudo de novas centralidades: afinal, como se caracteriza esta nova centralidade para cidade de Campina Grande? Qual o papel desta centralidade para a população da região?

2.2 Novas Centralidades

Segundo Sposito (1991), até a metade da década de 1970, a maioria das cidades brasileiras possuíam apenas uma área central, que controlava as atividades do setor terciário, para onde muitas atividades encaminhavam-se e de onde partiam as interações com outras localidades. A partir das transformações que surgiram no espaço urbano, envolvendo o capital e o consumo tecnológico, iniciou-se o aparecimento de novas estruturas comerciais além da área central.

O acúmulo de atividades na área central se torna tão intenso que suas atividades começam a se espalhar por novos locais da cidade. Se comparado as grandes metrópoles, o processo de descentralização de atividades terciárias é mais lento em cidades médias, devido a necessidade de transporte e sistema viário. A venda de casas e prédios residenciais é frequente, onde estes são substituídos por edifícios comerciais, o que faz com que a população seja dispersa no espaço urbano. Consequentemente, a dispersão da população em busca de novos locais de moradia provoca a expansão da área urbana, levando ao surgimento de novos bairros. A necessidade de acesso a atividades terciárias pode promover o surgimento de novos centros, fazendo com que não haja mais exclusividade das atividades comerciais e de serviços no centro tradicional. Em Campina Grande, identifica-se este processo através da descentralização de serviços públicos e do crescimento de diversas atividades comerciais pelos bairros distantes do Centro, como os bairros Malvinas, Liberdade e Catolé.

A área central passou por diversas transformações, levando a um acúmulo de atividades do mesmo segmento, submetendo determinados estabelecimentos a se mudarem para outros locais da cidade, como relata Souza (2009). Outro motivo que leva empresas a se situarem em outras localidades, é o frequente aumento do preço do aluguel junto com os impostos, tornando inviável para determinadas empresas manter-se na área central. Não apenas isto, mas o transporte, devido a acessibilidade, é um fator relevante no surgimento de novas centralidades, como diz Souza (2009):

Nesse sentido, a escala do pedestre é substituída pela escala do automóvel na cidade, tornando as distâncias maiores. Desta maneira, a população necessita de infraestrutura comercial que atenda suas necessidades e desejos de consumo, fazendo com que haja uma concentração destas atividades fora das áreas centrais, levando à dispersão da centralidade pelo espaço urbano. (p. 62)

Segundo Sposito (1998), devido as mudanças econômicas e da necessidade de novos locais de moradia, o tecido urbano passa por um processo de reestruturação. Para a autora, este processo desencadeia situações específicas, como: surgimento de novos loteamentos; conjuntos habitacionais são construídos; criam-se pequenos comércios que atendam às necessidades básicas de consumo; surgimento de grandes pontos de comércio e serviço, como hipermercados e *shopping centers*. O Bairro das Malvinas é um claro exemplo disto, já que é marcado pelas situações apontadas pela autora, da sua fundação até os dias de hoje.

Para Corrêa (1995), a competição diante do mercado consumidor, de acordo com o crescimento da população e do espaço da cidade, leva a implantação de filiais em bairros das grandes firmas comerciais. O baixo preço da terra e do imposto faz dessas áreas um ponto atrativo para o empresário, além da facilidade do transporte que, diferente da área central, não sofre tão intensamente com congestionamentos.

A acessibilidade é um fator importante na criação e formação de uma nova área central. Com a entrada do automóvel no espaço urbano, a população obteve a oportunidade de se locomover para novas áreas, facilitando a descentralização de atividades que antes estavam fixadas apenas na área central. Lefebvre (1999) nos diz que a centralidade pode se apresentar em qualquer local da cidade, já que a centralidade não está presa a um local específico. O que faz de um local uma centralidade é a acessibilidade da população a uma determinada zona de agrupamento de atividades terciárias. Ou seja, o automóvel favorece o surgimento de novas centralidades em outros pontos da cidade, já que o consumidor pode se locomover para o local que ofereça maior facilidade. A disponibilidade do transporte público é um dos fatores que identificam uma nova centralidade, já que a acessibilidade de pessoas que não possuem automóvel é necessária para seu consumo. No Bairro das Malvinas, o número de linhas existentes facilita a locomoção dos habitantes para outros bairros da cidade, como também o Terminal de Integração implantado no Bairro em 2014, que busca integrar o local com todas as rotas disponíveis.

Grandes firmas comerciais podem permanecer na área central, com a sede social permanecendo no local, enquanto filiais são implementadas em bairros, que ofereçam infraestrutura adequada e transporte acessível. O que deixa claro que a área central não perde seu valor, pois ela continua sendo favorável para determinados setores de atividades. Ao mesmo tempo que bairros de população de renda alta, devido ao nível consumo, são o primeiro foco de implantação de filiais em um número bem maior que bairros populares (CORRÊA, 1995).

Com o desenvolvimento de novas centralidades, o empresário vê a oportunidade de preservar a taxa de lucratividade que, de acordo com a cidade, apenas a área central não

disponibiliza mais. A localização de um comércio ou serviço na área central não é mais a única opção, já que, através dos meios de comunicação, há comodidade de exercer as mesmas atividades da área central em novos locais. A administração e negócios também permanecem ali, deixando para os bairros atividades específicas para aquela classe que habita ali. Não sendo as novas centralidades uma reprodução fiel do que é disponibilizado na área central, mas também uma nova forma de centralidade. Entre as novas centralidades encontradas no espaço urbano estão os subcentros, que oferecem um agrupamento de diversos tipos de lojas e serviços, sendo destas um grande número de filiais.

Segundo Villaça (2001), o primeiro subcentro a surgir no Brasil foi o Brás, em São Paulo, na década de 1920. A partir das décadas seguintes, outros subcentros começaram a surgir, como o subcentro da Tijuca e Copacabana, que antes era um bairro exclusivamente residencial.

O Brás podia ser considerado um subcentro já na década de 1920. Nos anos 40, as lojas, cinemas e restaurantes desse bairro se incluíam dentre os maiores da cidade. Nos anos 50, as lojas dos Brás abriram filiais no centro de São Paulo. Principal bairro de italianos que surgiu em São Paulo no final do século XIX, formou-se no Brás um grupo estrangeiro que, inicialmente, viveu bastante isolado, segregado do restante da cidade. Sua população não tinha acesso econômico e social ao centro, e essas condições contribuíram para que o Brás - e os demais bairros populares que em torno dele se formaram, como a Moóca, o Belenzinho e outros - desenvolvesse intensa vida própria. (VILLAÇA, 2001, p. 297)

Como percebe-se, a segregação foi um fator determinante no desenvolvimento do comércio do Bairro do Brás. Com as dificuldades geradas pelo isolamento do resto da cidade, os serviços e comércios da área central da cidade estava impossibilitado para os habitantes do bairro, que conseqüentemente gerava uma alta necessidade de comércios e serviços no próprio local. Até a década de 1940, o comércio no centro do Brás já influenciava no consumo de toda Zona Leste. É uma clara demonstração de um local, inicialmente isolado, que ampliou a dinâmica comercial e de serviços a partir de sua necessidade, ou seja, se beneficiando dela.

Como já foi apontado, diante da expansão da população da zona urbana, novos habitantes passam a ocupar locais antes isolados, fazendo com que essas novas áreas ampliem o tecido urbano. Como nas grandes metrópoles, as cidades médias também passaram a vivenciar movimentos de reestruturação da rede urbana, onde pequenos agrupamentos de lojas, como padarias, açougues, quitandas, farmácias, buscavam atender as demandas frequentes da população que residia nos quarteirões próximos ao agrupamento (CORRÊA, 1995). Assim os subcentros surgem em bairros de alta densidade populacional, a partir da necessidade de atividades de consumo e serviço, já que a área central não é mais capaz de atender

exclusivamente a toda cidade. Aliado com um sistema de transporte favorável para os habitantes não só do bairro, mas também de bairros vizinhos, nessas áreas passam a surgir os subcentros.

Ao observarmos o Bairro das Malvinas, enxergamos como a necessidade de consumo influenciou na reprodução do comércio, diante da sua crescente expansão populacional e da distância do Centro. Os próprios moradores foram os primeiros comerciantes no local, buscando suprir a necessidade inicialmente diária dos habitantes. Atualmente, sendo o maior bairro da cidade, o Bairro das Malvinas é favorecida pelo transporte público que percorre suas principais vias e fortalece a acessibilidade para o local, que não se limita mais ao comércio de necessidades diárias, como açougues, mercearias e padarias.

Além destes fatores, é necessário para a formação de um subcentro que a população residente ali possua uma renda positiva para o consumo que será oferecido. Pois, não adianta um local oferecer acessibilidade oportuna, se a população não possui condições financeiras para consumir. Inicialmente os comerciantes que investem na área são moradores do bairro, conhecidos pelos seus fregueses, mas havendo fatores atrativos para as grandes firmas comerciais, como localização, acessibilidade e mercado, essa área passa a se destacar no recebimento de filiais e novas lojas.

Nas cidades médias, o subcentro surge com o papel de suprir as necessidades da população de bairros e regiões vizinhas, porém, as novas centralidades podem receber lojas e pontos de entretenimento que não são encontrados em outras locais, como é o caso dos *shoppings centers*. Em Campina Grande, o Bairro do Catolé é fortalecido por esse tipo de centralidade, através da presença de *Shopping Center* e Hipermercados, que atendem principalmente os moradores dos residenciais fechados, condomínios e bairros próximos. Nessa situação, esta centralidade exerce um papel de valorização na cidade média e nos municípios que são influenciados por ela. Segundo Grzegorzcyk (2000):

Os Subcentros não atendem apenas a população local, por muitas vezes, consumidores de bairros vizinhos ou de outras partes da cidade podem para lá dirigir-se para fazer suas compras. Os Subcentros caracterizam-se por essa menor intensidade de fluxos em relação ao centro tradicional. (GRZEGORCZYK, 2000 p. 171)

Souza (2009) aponta que as novas centralidades, como os subcentros, confirmam que a ligação do comércio com a cidade leva ao surgimento de novos espaços para o desenvolvimento e multiplicação do capital, junto com a sociedade. É perceptível que, como nas metrópoles, as cidades médias também passam pelo processo de descentralização principalmente pela função que assumiram diante das redes urbanas.

A Região das Malvinas e bairros vizinhos apresenta estrutura socioespacial favorável para a consolidação o comércio e serviços, sendo perceptível no local características que indicam uma nova centralidade, possivelmente um subcentro. Suas principais ruas e avenidas colaboraram no deslocamento de atividades centrais para a Região, como a avenidas Francisco Lopes de Almeida, podendo ser caracterizada como um eixo comercial. Para Duarte (1974, p. 86), eixos comerciais podem ser definidos como:

[...] ruas ou avenidas que, por constituírem importantes vias de acesso aos principais bairros, a circulação nelas concentrada provoca intenso movimento diário de pessoas que se desloca de um ponto a outro da cidade, atraindo para si lojas comerciais importantes.

Para Ribeiro (2006), os eixos comerciais podem ser considerados como áreas de expansão territorial da área central, dando continuidade as atividades desempenhadas por este. Dentre as novas centralidades, no contexto da Geografia Urbana, os eixos comerciais são a categoria que possui menos estudos sobre seu processo e características, sabendo-se que seu surgimento se deu a partir da década de 1970 nas grandes metrópoles e nas cidades médias a partir da década de 1980, como aponta Souza (2009).

Dentre as novas centralidades, a Região das Malvinas e bairros vizinhos se apresenta como um provável subcentro para a cidade de Campina Grande. Mas somente a diversidade de estabelecimentos comerciais e de serviço encontrados no local é suficiente para defini-la como um subcentro?

Para isso, é necessário entender quais as características que definem um local como subcentro, considerando as individualidades, que revelam a identificação deste. Desta forma, é fundamental levar em conta critérios básicos estabelecidos para então analisar e classificar a Região das Malvinas e dos bairros vizinhos como um provável, ou não, subcentro.

2.3 Critérios para definição de um subcentro

Para a classificação de uma nova centralidade como subcentro, é necessário buscar fundamentos que o identifiquem a partir das pesquisas desenvolvidas na Geografia. Sendo assim, é importante analisar as transformações espaciais ocorridas, categorizar os tipos de atividades oferecidas e compreender o papel desta nova centralidade para o espaço intraurbano, neste caso das cidades médias, como Campina Grande. A metodologia do presente trabalho utiliza como referência a pesquisa desenvolvido por Souza (2009) sobre as novas centralidades no âmbito das cidades médias, a partir do estudo de caso da cidade de Uberlândia (MG).

Portanto, também utilizou-se a metodologia apresentada por Duarte (1974) e utilizada também por Souza (2009), que aponta características básicas para a consideração de um local como subcentro. Duarte (1974) aponta que os subcentros são caracterizados pela multiplicidade e especialização de atividades comerciais, onde os tipos de produtos vendidos estão relacionados a frequência do consumo, da seguinte forma:

- 1) - comércio de consumo cotidiano, ou seja, lojas de venda de produtos de primeira necessidade: açougues, armazéns, peixarias etc;
- 2) - comércio de consumo frequente: tecidos, roupas, calçados, drogarias e perfumarias etc, representado por lojas que podem ou não ser especializadas, de luxo ou populares, cujo padrão vai estar na dependência do poder aquisitivo da população da área do mercado;
- 3) - comércio de consumo pouco frequente: eletrodomésticos, óticas, relojoarias, joalherias, móveis e decorações etc.;
- 4) - comércio de consumo raro: material de precisão, material cirúrgico, máquinas especializadas para agricultura, indústria e comércio, instrumentos musicais etc (DUARTE, 1974).

Segundo a autora, mesmo com o grande número de estabelecimentos comerciais, o mais importante a se estudar é o tipo de atividade comercial oferecida no local. O comércio de consumo cotidiano pode ser caracterizado também como comércio de bairro, já que são produtos de necessidade diária. Enquanto o comércio de consumo raro pode ser encontrado principalmente na área central, sendo necessário deslocamento para local, visto que não é sempre e nem todos que consomem estes produtos. O comércio de consumo frequente e consumo pouco frequente também podem ser encontrados na área central, mas são tipos de comércio que definem os subcentros, já que oferecem poder atrativo diante dos consumidores.

Sendo assim, segundo Duarte (1974), os subcentros variam de acordo com a sua importância, mas a sua definição é feita diante da coexistência das seguintes funções:

- 1.0) atividade comercial que se caracteriza por sua multiplicidade e especialização. A qualidade dos produtos é relativa, uma vez que está intimamente relacionada com o padrão socioeconômico da população. Nem todos os gêneros varejistas são característicos de subcentros. Estes caracterizam-se pelo predomínio do comércio de consumo freqüente e pouco freqüente;
2. 0) serviço financeiro, onde a presença de bancos garante seu poder econômico. A presença de agências de financiamento e investimentos é outro elemento importante;
- 3.0) serviços profissionais superiores caracterizados pela existência de consultórios médicos, laboratórios de análises clínicas, escritórios de advocacia, contabilidade e outros;
- 4.0) serviço cultural e recreativo, que confere ao centro forte poder de atração;
- 5.0) transporte e comunicação, pois sendo a área bem servida de meios de transporte e possuindo facilidade de acesso, garante para si importante área de mercado.

A partir disso, a metodologia deste trabalho se divide na aplicação dos procedimentos metodológicos diferentes: o indireto, que é fundamentado no mapeamento das atividades de

comércio e serviço, e o direto, através de informações quantificadas adquiridas através de estudos passados e questionário com a população do local.

Para o mapeamento, é necessário compreender as atividades que caracterizam o local como subcentro, baseado em Duarte (1974), que enumera algumas atividades necessária em um local para que possa ser classificado como subcentro. Para esta etapa, se fez necessário o trabalho de campo, para uma delimitação das atividades comerciais e de serviço encontradas. Diante disto, as atividades terciárias são classificadas de acordo com as funções enumeradas acima e a frequência do consumo.

Além da delimitação das atividades encontradas para classificação da nova centralidade, é importante também o conhecimento da própria população do local, que conseqüentemente procura estas atividades para suprir suas necessidades. Também é necessário analisar a população, sendo suas características socioeconômicas, um importante fator nas possibilidades de consumo. Por isso, foi pensado a utilização de um questionário com os habitantes da Região da Malvinas e dos bairros vizinhos para o conhecimento de dados socioeconômicos e de consumo no local. Diante da pandemia de COVID-19, respeitando as medidas de prevenção e segurança, optou-se por utilizar questionários on-line com os moradores da região.

Villaça (2001), aponta o conceito de subcentro como sendo algo empírico, sendo essa definição importante no estudo dos subcentros em cidade médias, como Campina Grande. Os trabalhos na Geografia Urbana brasileira sobre este tema em cidades médias, estão sendo ampliados ao longo dos últimos anos, por isso este trabalho busca classificar esta nova centralidade considerando os critérios estabelecidos anteriormente por Duarte (1974), mas também verificando as características próprias, semelhanças e diferenças do local diante dos estudos já feitos.

Tendo como referência Souza (2009), os métodos utilizados neste trabalho podem ser observados em estudos já feitos em cidades médias brasileiras, como: Londrina (PR), São José do Rio Preto (SP), Marília (SP), Itajaí (SC), Uberlândia (MG), Passo Fundo (RS), Anápolis (GO) e Presidente Prudente (SP). A partir do processo de surgimento de novas centralidades, é possível compreender as transformações espaciais que alteram a dinâmica das cidades médias.

Por fim, as informações coletadas em campo para o mapeamento e o questionário realizado com moradores locais, subsidiam a produção de texto com as análises sobre o processo de formação de novas centralidades na Região das Malvinas e bairros vizinhos, a partir do estudo das novas centralidades.

3 DA OCUPAÇÃO A CENTRALIDADE: AS TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS DA REGIÃO DAS MALVINAS

As transformações vivenciadas pelo espaço são resultado dos interesses dos agentes sociais, que consomem o espaço deixando suas marcas neste. O Bairro das Malvinas surgiu diante da ocupação de seus moradores ao Conjunto Álvaro Gaudêncio, que ainda não estava concluído e não oferecia condições básicas para habitação.

A partir das necessidades iniciais encontradas, os moradores organizaram-se entre si no planejamento de estratégias que facilitassem a sua permanência no local, mesmo com a oposição inicial do Estado. A partir disto, o local presenciou diversas transformações organizacionais em sua estrutura, que levou ao surgimento e crescimento do comércio, iniciado pelos próprios moradores, mas que ao decorrer dos anos se fortaleceu, relativizando a distância do Bairro com o resto da cidade.

Diante da expansão do Bairro das Malvinas, o tipo de comércio e atividades encontradas também cresceu e se diversificou, sendo favorecido também pela chegada de grandes estabelecimentos de serviços públicos, que estimularam o fluxo em suas principais vias. A influência do Bairro das Malvinas alcançou também seus bairros vizinhos, impactando na formação e nas diversas transformações vivenciadas por estes bairros, que se conectam através de eixos, que influenciam também a estrutura intraurbana da cidade de Campina Grande.

3.1 Do Conjunto Álvaro Gaudêncio ao Bairro das Malvinas

A partir da segunda metade do século XX, Campina Grande vivencia uma expansão da malha urbana e ampliação de diversidade de serviços, que expressam transformações nos tipos de uso e ocupação do solo. O Estado implementou políticas de investimento de setores da indústria e da construção civil, que incentivaram a expansão urbana de Campina Grande, como aponta Lima (2010).

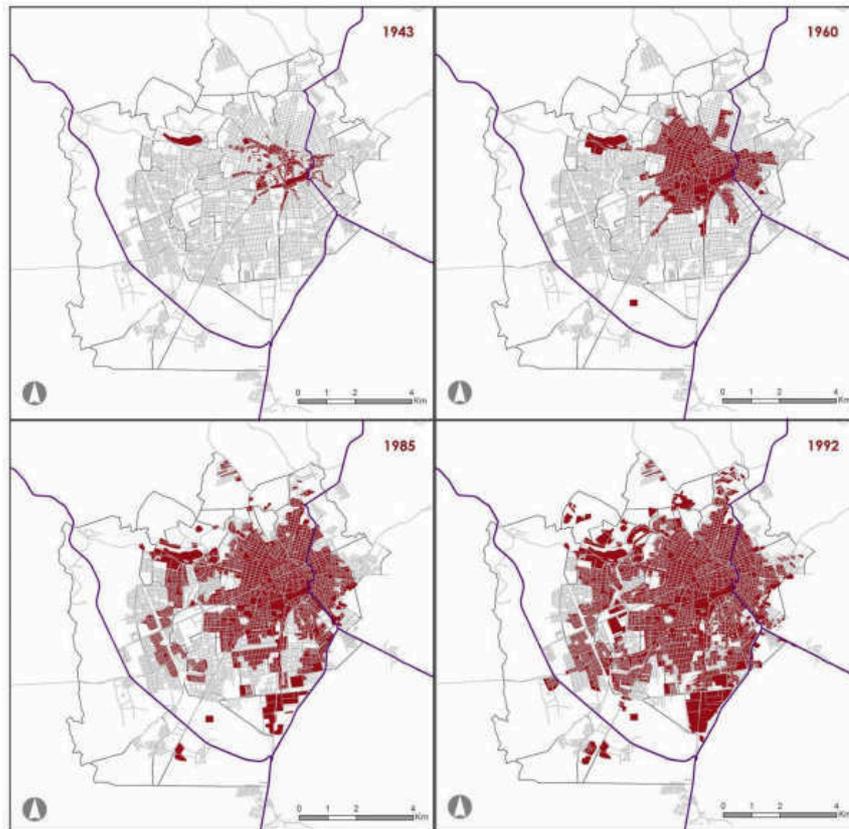
Tabela 1 - População do Município de Campina Grande 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.

	1970	1980	1991	2000	2010
Urbana	167.335	228.182	307.468	337.484	367.209
Rural	27.968	19.645	18.839	17.847	18.004
Total	195.303	247.827	326.307	355.331	385.213

Fonte: Censos IBGE 1970, 1980, 1991, 2000, 2010.

Percebe-se na Tabela 1 um grande crescimento da população urbana, ao mesmo tempo que a população rural diminuiu, entre 1970 a 2010. Não é possível assegurar o destino da população que partiu da área rural, mas durante este período o número de habitantes da cidade cresceu e, conseqüentemente, a produção de habitações também. Junto ao surgimento do parque industrial e do crescimento populacional, vemos na figura 1 como a mancha urbana se transformou em pouco mais de 40 anos.

Figura 1: Expansão urbana de Campina Grande 1943-1992.



Elaboração: Albino (2016).

O Estado foi um dos agentes responsáveis por esta expansão, já que esteve presente na produção de moradias, principalmente populares nos conjuntos habitacionais e loteamentos das áreas periféricas de Campina, que foram ocupadas por moradores de ruas, pessoas de outras cidades e do campo. Diante disso, Maia (2014) nos diz que:

Quando se analisa o processo de urbanização de Campina Grande, percebe-se que é de fato a partir dos anos 1960 que ele se instala com maior intensidade, quando ocorre a expansão urbana promovida pela intervenção do Estado brasileiro (governo militar), com a produção de habitações por meio da construção massiva de conjuntos habitacionais. Essas novas áreas residenciais não foram edificadas contíguas à malha urbana, produzindo, assim, grandes vazios urbanos, ou seja, as cidades espalhadas, traduzidas por Milton Santos (1993), ou a descontinuidade territorial, expressa por Sposito (2007).

Pode-se mencionar também a antiga escola Politécnica, que levou a criação do Campus II da Universidade Federal da Paraíba (UFPB) em 1973, próximo ao bairro Bodocongó, que também influenciou na expansão urbana da cidade, atraindo a comunidade acadêmica e os estudantes de outras cidades da Paraíba e estados vizinhos, levando ao surgimento de novos bairros, como o Conjunto dos Professores. Com o crescimento da população urbana, também cresce o número de favelas na cidade, passando de apenas 3 para 17 (LIMA, 2010), e também na produção de conjuntos habitacionais, como o Conjunto Álvaro Gaudêncio, que viria a ser o futuro Bairro das Malvinas.

O Conjunto Álvaro Gaudêncio foi construído pela CEHAP (Companhia Estadual de Habitação Popular) financiado pelo BNH (Banco Nacional de Habitação), através da Companhia Estadual de Habitação Popular da Paraíba, a partir de 1980, com as casas sendo destinadas aos servidores estaduais. As habitações foram terminadas em 1983, mas ainda sem condições básicas para moradia, como água, energia, rede de esgoto e ruas sem pavimentação. As casas nunca foram entregues aos servidores, pois diante da falta de providências dos órgãos competentes na finalização da obra, em 23 de março do mesmo ano, o conjunto habitacional foi ocupado (SANTOS; COSTA, 2009). Uma reportagem de um jornal da época relata que:

As casas não tem qualquer infraestrutura, pois ainda faltam as instalações de água e energia elétrica, além de redes de esgotos. Mesmo assim, os invasores, que na maioria é isenta para receber residência naquele núcleo habitacional, garantiram que em hipótese alguma deixarão as casas [...] Todas as 3mil casas, algumas com rachaduras pelas paredes, foram ocupadas pelas famílias que estão inscritas ou não na Cehap. (Jornal Gazeta do Sertão, 27 de março de 1983, p.8)

O conjunto possuía 3.300 casas e sua ocupação se deu no momento que a população de outros bairros soube do término da construção das habitações, ela foi realizada por famílias que afirmavam não ter onde morar. O Conjunto Álvaro Gaudêncio exemplifica o processo de segregação espacial já exposto neste trabalho, já que as habitações foram construídas em lugares distantes do Centro, que não eram urbanizadas e isolavam a população da malha urbana. Segundo Oliveira (2017), os ocupantes elaboraram estratégias que possibilitassem a permanência no local, até que a infraestrutura básica fosse fornecida, já que não existia sistema de transporte para o Centro e nem fornecimento de água e energia. No momento da ocupação, os membros das famílias se dividiram para ocuparem o maior número de casas possíveis.

As baixas condições estruturais e a ausência de estabelecimentos comerciais e de serviços básicos dificultavam a organização da vida cotidiana no Conjunto e, devido aos precários modos de acesso e locomoção na cidade, os moradores ocupantes do Conjunto traçaram estratégias de organização dentro do espaço ocupado. Por esse motivo, começaram a surgir os primeiros estabelecimentos comerciais, localizados

nas próprias residências, que seria o que Berry (1963) chama de conformação do Centro de Bairro, um processo que funda-se por iniciativas locais, sendo os estabelecimentos localizados nas próprias residências ou no lugar delas (OLIVEIRA, 2017).

Diante da escassez de comércios e serviços básicos, como relatado acima, os moradores uniram-se na busca de melhorias da convivência no local, principalmente diante da falta de transporte para o Centro. Conseqüentemente, o comércio se direcionou ao consumo diário, que busca atender necessidades básicas, onde os primeiros estabelecimentos comerciais surgiram em casas pelo Conjunto. Através da iniciativa dos próprios moradores, o local passou a se organizar na solução de suas necessidades, ocasionando transformações em seu espaço, que passou a obter a infraestrutura básica para habitação.

O Estado só veio conceder o direito das casas para famílias ocupantes após meses de embate, sendo comprovado que a maioria dos ocupantes eram pessoas sem renda e, por isso, não possuíam condições de pagar pelas habitações. O Conjunto se tornou Bairro em 1987, após a sanção pelo prefeito da Lei Municipal número 1.542, passando a ser chamado por Bairro das Malvinas. O nome é uma alusão a Guerra das Malvinas que ocorreu em 1982, nas Ilhas Falklands, popularmente conhecidas como Ilhas Malvinas.

Fotografia 1: Conjunto Álvaro Gaudêncio em 1985



Fonte: Blog Retalhos Históricos de Campina Grande (<http://cgretalhos.blogspot.com/2011/03/top-10-algumas-imagens-de-1985.html> Acesso em: 05 de outubro de 2020)

Segundo Certeau (1996), o bairro é um lugar de manifestação de relações sociais, através do vínculo gerado pela convivência entre vizinhos e companheiros que estão conectados pela proximidade local. Por isso, o bairro é o local de encontro de histórias e costumes que se tornam um hábito cultural, caracterizados por reconhecer um lugar.

Diante da necessidade de consumo básico pelos habitantes do Bairro das Malvinas e da precária acessibilidade a outros bairros, principalmente o Centro, pela falta de transporte público, surgiu o comércio de consumo cotidiano, também chamado de comércio de bairro. Esse tipo de comércio, como já citado anteriormente, busca suprir as necessidades diárias da população, como as mercearias que, no Bairro das Malvinas, surgiram primeiro nas casas dos habitantes.

O Bairro das Malvinas gradualmente foi conquistando infraestrutura básica, diante da mobilização de seus moradores, o que aos poucos foi diminuindo a distância do local com o resto da cidade. Os habitantes passaram a ter pelo Bairro um sentimento de pertencimento e pouco a pouco foi gerada uma identidade para com o espaço. A ampliação de importantes avenidas da cidade, como a Avenida Floriano Peixoto em direção a Malvinas, e a criação de vias no local ajudaram no processo de acessibilidade e expansão do bairro. Junto com a reprodução das residências, ocorreu o aumento dos estabelecimentos comerciais por todo o bairro, tornando-se marcado pelo forte comércio em suas principais vias. O Bairro das Malvinas vem passando por diversas transformações em seu espaço, influenciado na dinâmica intraurbana da cidade de Campina Grande.

3.2 As Transformações do Bairro das Malvinas

A partir da diversificação do comércio de bairro, o Bairro das Malvinas atingiu um caráter comercial que marca o local. Mesmo com a forte existência de comércios de consumo diário até hoje, o deslocamento da população até o Centro foi diminuindo. Diante da disponibilidade do local, a construção de residências é acentuada pela chegada de grandes infraestruturas, fazendo do bairro atualmente o de maior população da cidade, contando com 38.713 habitantes, segundo o censo do IBGE (2010), o que corresponde a 10,5% da população da cidade, como destaca Oliveira (2017):

A estruturação do bairro vem se concretizando a partir do aumento do número das unidades residenciais; da transformação de usos do solo urbano com o aumento e concentração de estabelecimentos comerciais; e da descentralização dos importantes serviços públicos de demanda regional, como o Hospital de Emergência e Trauma e o DETRAN.

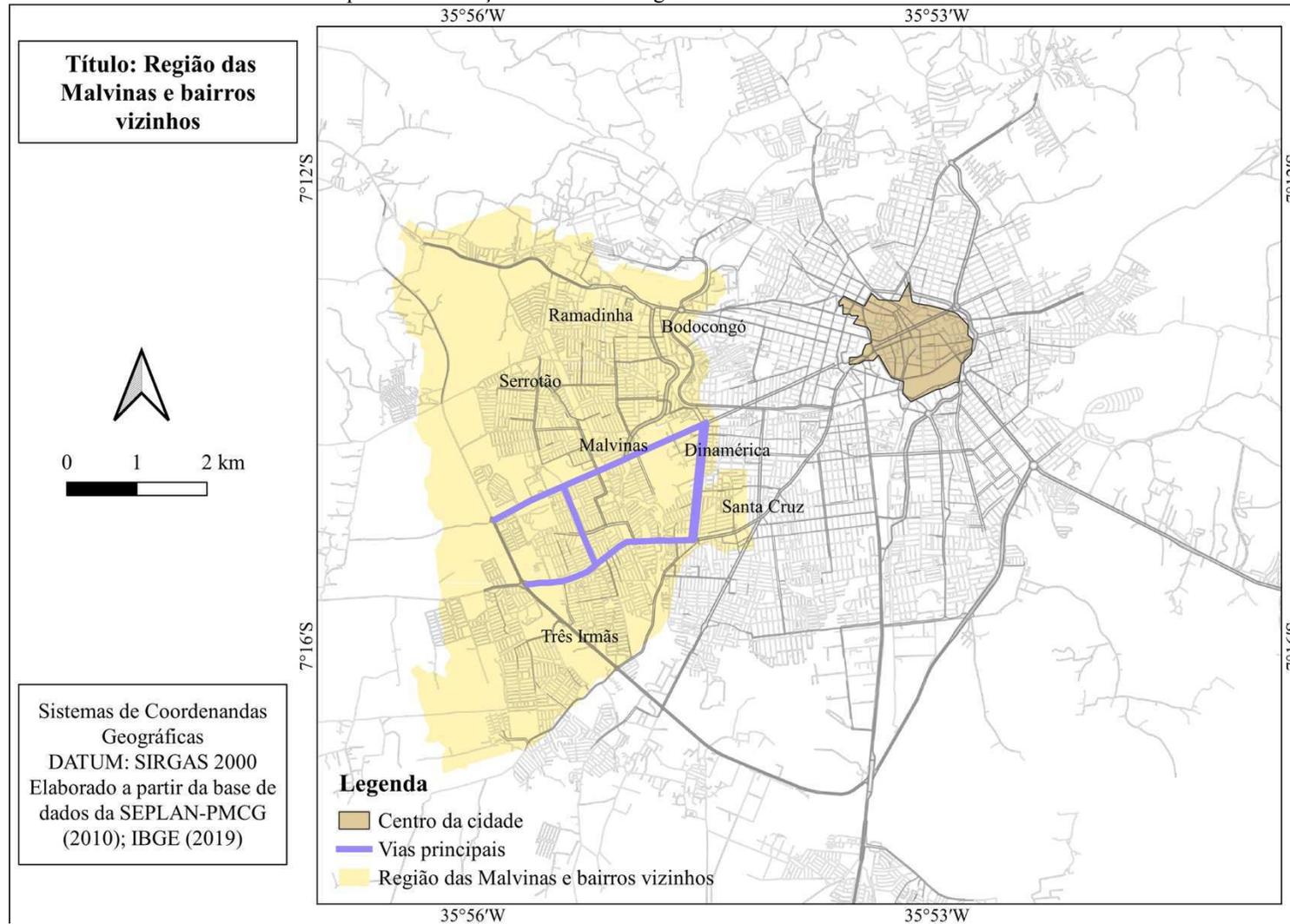
Com o crescimento de estabelecimentos comerciais pelas principais vias do Bairro, importantes serviços públicos foram implantados no local, uma medida de descentralização dos serviços, como o Hospital de Emergência e Trauma e o Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN). A chegada destes serviços ao Bairro aconteceu diante da vasta disponibilidade de

terreno e pela sua proximidade com a BR 230/Alça Sudoeste, que liga o Sertão à Campina Grande e a João Pessoa.

O Hospital de Emergência e Trauma e o Departamento Estadual de Trânsito são serviços públicos estaduais que exercem centralidade em nível regional. O Hospital é referência em atendimentos de urgência e o DETRAN constitui-se como o principal órgão de trânsito do interior do estado da Paraíba. O processo de estruturação teve início a partir do ano de 2010 quando os referidos equipamentos de serviço público foram instalados e a ocupação urbana começou a se efetivar nessa área da cidade (OLIVEIRA, 2017).

Estes serviços públicos favoreceram ainda mais o fluxo de pessoas, que conseqüentemente beneficiou o surgimento de outros tipos de comércio de consumo nas vias do Bairro, proporcionando uma maior ocupação nos terrenos disponíveis, que antes eram matagais e áreas rurais. Como se observa no mapa abaixo, a transformação no uso do solo levou a uma reestruturação da malha urbana, chegando a espaços que antes eram rurais.

Mapa 1: Estruturação da cidade - Região das Malvinas e bairros vizinhos



Organização: SILVA, Emerson Lira da. Elaboração: SOUZA, Yuri Gomes de. Fonte dos Dados: IBGE

A área ao redor do Bairro das Malvinas era apontada como inabitável, pela distância e falta de transporte para o local, até as transformações no espaço, como a implantação de vias de acesso para a área, que ofereceram ao local um novo papel na dinâmica da cidade. Como observa Diniz (2011), em Campina Grande, o comércio passa a influenciar na produção do espaço urbano, quando se percebe na cidade um processo de descentralização espacial de diversas atividades, principalmente comerciais em vários pontos da cidade, nos bairros, em torno de importantes vias de acesso, como acontece no Bairro das Malvinas.

A presença de significativos agrupamentos de comércios de diversos tipos, como: os supermercados, bodegas, quitandas, drogarias, panificadoras, lojas diversas, locadoras, redes de farmácias etc., pertencentes a diferentes temporalidades do processo de produção do espaço urbano e de dimensões distintas, localizados em esquinas e ao longo de importantes vias públicas de alguns bairros da cidade (sobretudo, nos bairros populares) formam variados subcentros comerciais populares, os quais, por sua vez, começam a se destacar na economia urbana da cidade (DINIZ, 2011).

No Bairro das Malvinas, ruas como a Rua das Umburanas, Rua Jamila Abraão Jorge, Rua das Juremas e a Avenida Francisco Lopes de Almeida passaram a se destacar pela forte presença de estabelecimentos comerciais, que conseqüentemente influenciou no fluxo de pessoas pelo Bairro. Mesmo que ainda se tenha residências por estas vias, seu número de estabelecimentos comerciais e de serviço passou a sobressair-se diante da quantidade e diversificação dos segmentos oferecidos, como: farmácias, frigoríficos, laboratórios, óticas, perfumarias, autoescola, banco, vestuários, etc (FOTOGRAFIA 2).

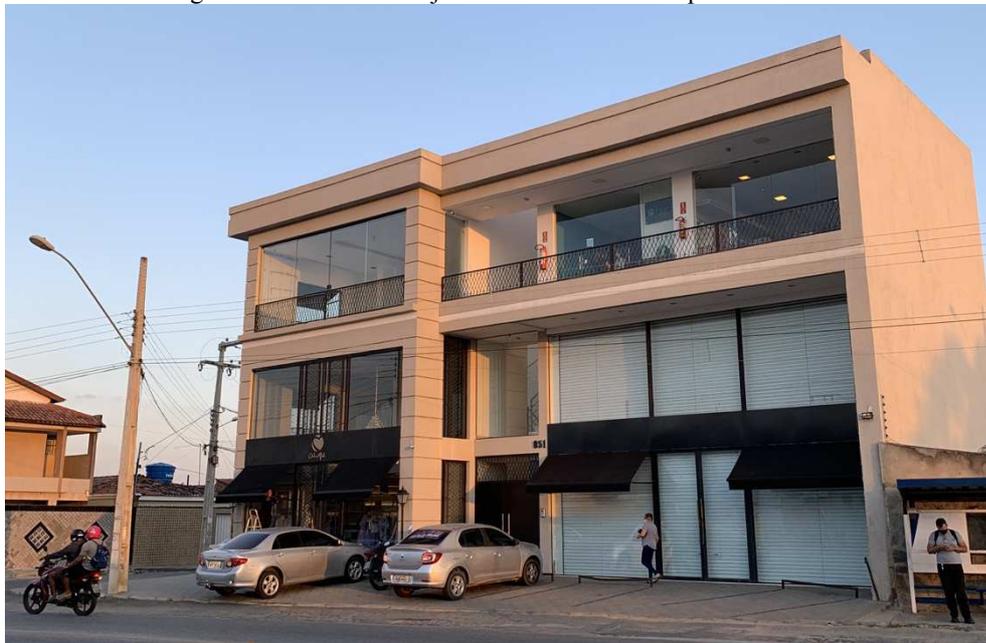
Fotografia 2: Redepharma na Av. Francisco Lopes de Almeida



Fonte: Compilação do autor, 2020.

Diferente dos primeiros estabelecimentos, que surgiram buscando suprir necessidades básicas diárias dos moradores, os estabelecimentos que se instalaram recentemente nas principais vias do Bairro foram atraídos pela sua localização, demandas de consumo, contingente populacional, o que gera uma reprodução organizacional dos estabelecimentos do Centro nos Bairro das Malvinas (OLIVEIRA, 2017). A recente chegada de galerias de lojas reflete esse fator atrativo nas principais vias, onde antes eram terrenos à venda, em pouco tempo se tornou um aglomerado de estabelecimentos comerciais, como vemos na Fotografia 3.

Fotografia 3: Galeria de lojas na Av. Francisco Lopes de Almeida



Fonte: Compilação do autor, 2020.

Mesmo com a chegada de novos tipos de estabelecimentos comerciais, os mais antigos estão presentes ao longo das principais vias do Bairro. São comércios de consumo de necessidades básicas, frutarias, cabeleireiros, posto de combustível, oficinas mecânicas, móveis usados, materiais para construção, dentre outros. Esta diversidade de tipos de comércio refletem os diferentes modelos organizacionais que se pode encontrar por todo o local, o que confere um processo dinâmico durante as transformações que passa o espaço.

O Bairro das Malvinas teve seu Mercado inaugurado em fevereiro de 2000, o Mercado Público Artur Freire, sendo uma das formas de concentração de comércio que caracterizam o Bairro. O Mercado teve seu papel ressignificado pelos seus moradores, não se limitando apenas a um local de comércio de mercadorias, mas também a um espaço de expressão cultural, palestras e serviços sociais públicos, o que faz dele um espaço multifuncional (SANTOS E

COSTA, 2009). Ele está localizada as margens da Av. Floriano Peixoto, avenida utilizada pelo Estado no direcionamento da expansão no sentido oeste, segundo Sales (2014, p.178).

A Rua das Umburanas também se destaca diante do seu papel comercial para o Bairro das Malvinas, ligando as avenidas Francisco Lopes de Almeida e Floriano Peixoto. A presença de residências é forte por todo seu trecho, mas também se destaca o número de estabelecimentos comerciais e de serviços, como: lanchonetes, óticas, mercadinhos, açougues, informática, padarias, etc.

A Av. Francisco Lopes de Almeida, onde está localizado o DETRAN, é o principal corredor de entrada e saída para os bairros Rocha Cavalcante, Cinza, Três Irmãs e o recente Portal Sudoeste. Inclusive, por onde circula o transporte coletivo que faz a ligação destes bairros com o centro da cidade. Ela é acompanhada pela Rua das Juremas, que também tem um importante papel no comércio do bairro.

Através das principais vias que ligam o Bairro das Malvinas aos bairros vizinhos, percebe-se a influência da expansão das atividades terciárias deste Bairro nas transformações que chegaram também a seus bairros vizinhos.

3.3 Malvinas e Bairros vizinhos

Sendo construído distante do centro e também da área efetivamente urbanizada da cidade, o Bairro das Malvinas influenciou nas construções ao seu redor, como aponta Maia (2014, p.100):

O Conjunto Malvinas foi o primeiro grande empreendimento habitacional popular construído pelo estado em Campina Grande. Atualmente, corresponde a um bairro da cidade e é composto por habitações que foram sendo construídas no seu entorno, constituindo subdivisões: Dinamérica, Novo Cruzeiro, Conjunto Habitacional Mariz, Conjunto Habitacional Humberto Lucena, Cinza, Conjunto Habitacional Rocha Cavalcanti, Conjunto Habitacional Ana Amélia, Conjunto Habitacional Raimundo Asfora, Conjunto Habitacional Bárbara, Conjunto Habitacional Grande Campina e Conjunto Habitacional Alto das Malvinas, abrigando cerca de 80.000 habitantes. (MAIA, 2014, p.100).

Dos bairros que fazem limite com as Malvinas, apenas o Bairro de Bodocongó existia antes, tendo um processo de crescimento lento, até o início da década de 1980, quando ganha um maior destaque como bairro residencial (ALMEIDA, 2016). É possível perceber a partir disto que o Bairro das Malvinas, diante do seu crescimento populacional em ritmo acelerado, foi além de seus limites e favoreceu o surgimento de outros bairros importantes ao seu redor.

A Construtora Rocha Cavalcante e Ltda, ao perceber a potencial expansão urbana de Campina Grande, passou a adquirir diversos terrenos pela cidade, criando loteamentos de acordo com seu interesse, se beneficiando do crescimento imobiliário. O Conjunto Rocha

Cavalcante, que leva o nome da construtora, foi projetado diante percepção de crescimento que o Bairro das Malvinas passou a oferecer para os proprietários fundiários na região, sendo o Rocha Cavalcante construído ao lado das Malvinas. A Av. Francisco Lopes de Almeida é que separa o Bairro das Malvinas dos conjuntos Rocha Cavalcante e Cinza, que foram construídos pensando na população que antes não tinha acesso à casa própria, mas, diante das políticas habitacionais implementadas pelo Estado, passaram a ter possibilidades de adquirir sua moradia.

Os Bairros Dinamérica e Santa Cruz estão a margem de outra via importante para a região, a Av. Dinamérica, que conecta o final da Av. Almirante Barroso, o início da Av. Francisco Lopes de Almeida com a Av. Floriano Peixoto, onde está localizado o Hospital de Trauma. A concentração de estabelecimentos diversificados também é significativa por toda Av. Dinamérica, sendo encontrado estabelecimentos como: padarias, salões de beleza, autopeças, oficinas mecânicas, e estabelecimentos de serviços públicos, como o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) e recentemente a Unidade de Pronto Atendimento (UPA) Adhemar Dantas.

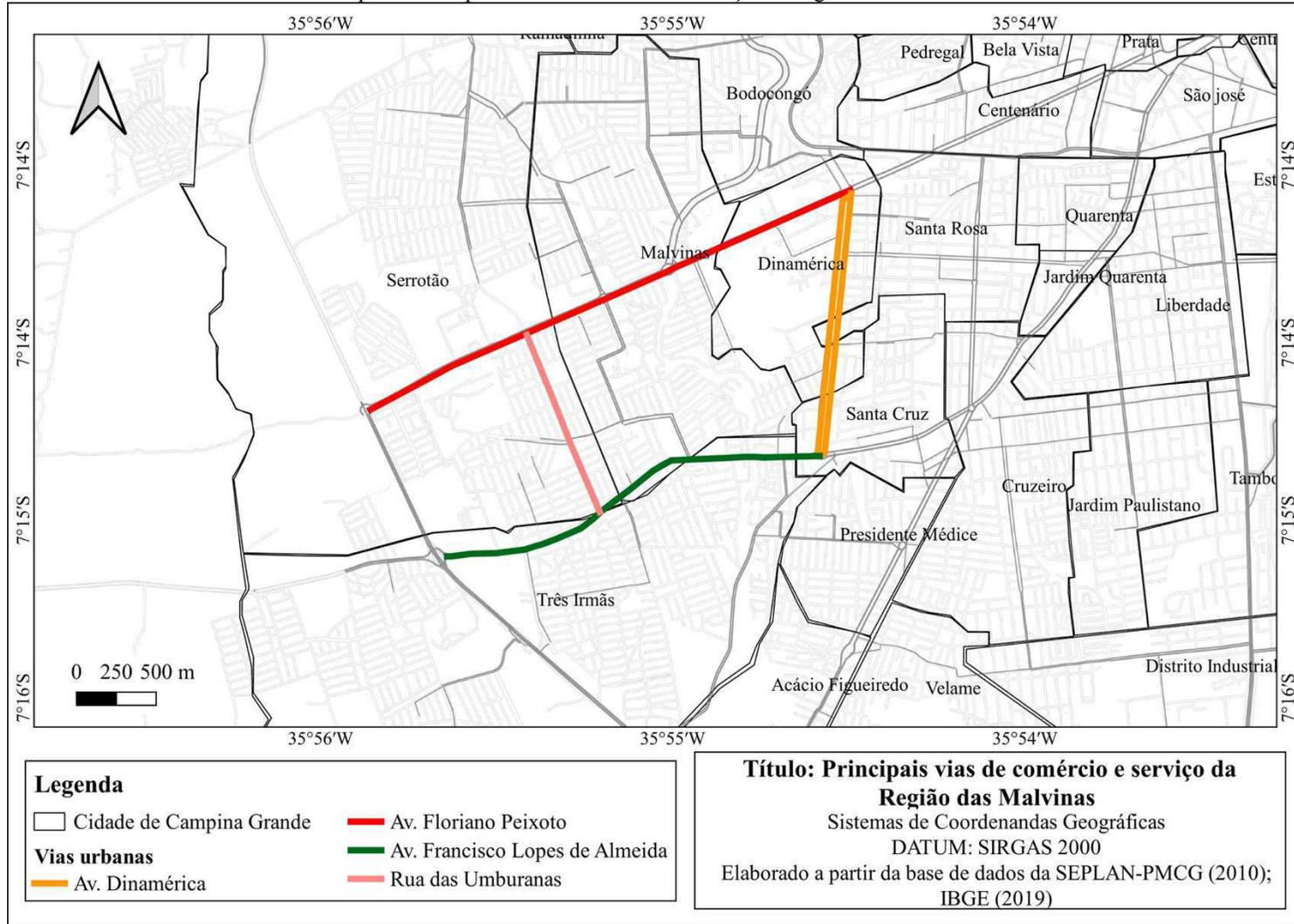
O INSS e a UPA são estabelecimentos de serviço público, característicos da área central e de utilização pouco frequente, que agregam valor atrativo a região além de sua vizinhança imediata, oferecendo aos moradores do local e outros bairros o atendimento próximo, não havendo mais necessidade de deslocamento até o centro ou outra área da cidade. A presença destes evidencia sua relevância perante o espaço urbano, mostrando que esta área tem um fluxo importante, o que a torna interessante para a instalação de unidades já estabelecidas em outros locais da cidade, como na área central.

A maior concentração de estabelecimentos comerciais na Av. Francisco Lopes de Almeida e na Rua das Umburanas é motivada pela sua localização e pelo fluxo de pessoas. Elas estão ligadas a outro importante via da cidade, a Av. Almirante Barroso, que também é notável por seu caráter comercial para a cidade diante do número de estabelecimentos e o fluxo diário.

Lima (2010) destaca que ao longo das margens de avenidas, como Francisco Lopes de Almeida e Almirante Barroso, foram sendo estabelecidas mais residências e serviços diversificados diante do surgimento e ampliação de outros setores econômicos na cidade, passando por um processo de reestruturação urbana promovido pelo Estado. Juntas, estas avenidas ligam importantes bairros, como: Jardim Quarenta, Liberdade, Presidente Médici, Santa Cruz, Rocha Cavalcante, Dinamérica, Cinza e Malvinas. Além de conectar estes bairros, a avenida também é via de acesso para a cidade, ligando-se também rodovias como a BR-104 e PB-138.

A Av. Floriano Peixoto apresenta uma concentração de atividades comerciais e de serviço durante todo seu percurso, se destacando pela sua conexão com o Centro e continuando sua função comercial por todos os bairros que fazem parte do seu trajeto. Essa via é uma das principais formas de deslocamento da população para outros bairros e para área central da cidade, beneficiando a acessibilidade para a Região das Malvinas. Como a Av. Francisco Lopes de Almeida, a Av. Floriano Peixoto também é uma via de importante acesso à Campina Grande, pois está ligada a BR 230/alça sudoeste, que liga a cidade ao sertão. O Hospital Regional de Emergência e Trauma está localizado as margens dela, o que favoreceu a Região das Malvinas por seu importante papel como um estabelecimento de serviço público. A FIP - Faculdades Integradas de Patos, uma instituição de ensino superior, também está presente nesta via, em frente ao Maxxi Atacado, um atacadista e varejista grupo Walmart que atende moradores e comerciantes da região e de outros locais. Durante o trecho localizado nas Malvinas, são encontrados diversos tipos de estabelecimentos, como: hotel, atacadista, faculdade, restaurantes, vestuários, móveis, postos de combustíveis, floricultura, etc.

Mapa 2: Principais vias de comércio e serviço da Região das Malvinas



Organização: SILVA, Emerson Lira da. Elaboração: SOUZA, Yuri Gomes de. Fonte dos Dados: IBGE

A conexão destas quatro importantes vias (Av. Francisco Lopes de Almeida, Av. Dinamérica, Av. Floriano Peixoto e Rua das Umburanas) é a expressão mais forte das atividades de comércio e serviço na Região das Malvinas e Bairros Vizinhos. Existem estabelecimentos de destaque em outras ruas da região, mas a acessibilidade e concentração de comércio e serviços, favorecem o fluxo de pessoas, enquanto a disponibilidade de solo em alguns trechos faz o local atrativo para investimentos.

Deste modo percebe-se que, ao longo destas transformações que se sucedeu no âmbito do seu espaço comercial, a cidade de Campina Grande vê, ao mesmo tempo, a reprodução da lógica comercial capitalista global, com a fixação, no espaço, de grandes e modernos objetos do comércio varejista e a permanência das antigas formas comerciais, típicas desde sua origem, como as tradicionais atividades das feiras livres regionais, a intensa mobilidade do comércio ambulante, as velhas e novas bodegas localizadas nos bairros populares entre outras formas do seu antigo comércio na atualidade cujos agentes se reproduzem e lutam pelo direito à cidade. (DINIZ, 2011).

A reprodução de supermercados e outros tipos de comércio varejista por bairros de Campina Grande aponta a presença de uma população com um maior poder aquisitivo, além dos bairros nobres, já que a coexistência de diferentes tipos de comércio está relacionada ao consumo de determinada população. Este tipo de comércio tem chegado a Região das Malvinas, revelando a permanência de formas de comércio antigo, mas também a chegada de novos estabelecimentos.

As transformações espaciais vividas na Região das Malvinas e bairros vizinhos são perceptíveis por todos que moram ou transitam pelo local, dando-a um novo papel diante do espaço intraurbano da cidade. Suas principais vias se destacam por seu caráter comercial para seus habitantes e, também, de outros bairros. O número de residências ainda é significativo ao longo do trecho, mas nos últimos anos notou-se uma frequente diminuição no número de casas junto ao surgimento de diversos estabelecimentos. Alguns dos primeiros estabelecimentos comerciais continuam presentes e fazem parte do sentimento de pertencimento dos habitantes com o local, por seu apego histórico, mas progressivamente os novos empreendimentos vão surgindo e reorganizando o espaço.

Uma nova centralidade é identificada na Região e para a classificação desta, se fez necessário uma análise nos tipos de estabelecimentos e funções oferecidas no local, principalmente nas vias que se concentram o maior número de estabelecimentos de comércio e serviços. Para isso, foi realizado o estudo de campo nestas vias e um questionário realizado com os moradores da Região, que serão apresentados no próximo capítulo.

4 CARACTERIZAÇÃO DA REGIÃO DAS MALVINAS

A análise dos estabelecimentos de comércio e serviço da Região das Malvinas se deu a partir do estudo de campo nas vias de maior concentração de atividades de comércio e serviço, visando classificação dos tipos de estabelecimentos encontrados, a frequência do consumo dos comércios e as funções dos serviços oferecidos. Ao percorrer estas vias, pode-se analisar os tipos de atividades que mais se destacam, demonstrando as particularidades e o papel que esta centralidade tem adquirido no espaço urbano. É importante destacar que o mapeamento foi realizado ao longo destas quatro vias que se destacam por sua conexão e o número de estabelecimentos oferecidos, mas a centralidade encontrada a Região não se limita a estas vias, ocorrendo além destas também.

Além disso, foi realizado um questionário com moradores dos bairros que fazem parte da Região das Malvinas para entender a percepção destes diante das transformações espaciais que o local vem vivenciando. Com as informações obtidas, foi possível analisar as relações de consumo estabelecidas e utilização das atividades oferecidas pelos estabelecimentos de comércio e serviço no local, como também a coexistência de todas as funções que são necessárias para caracterização do local como um subcentro (comercial, de serviços financeiros, de serviços profissionais, de transportes, cultural e recreativa).

Por fim, é importante apontar a expansão urbana da cidade de Campina Grande para porção sudoeste, onde está localizada a Região das Malvinas. Diante da disponibilidade do solo e dos aspectos atrativos que a Região oferece, é importante discutir as prováveis transformações vivenciadas a partir deste novo papel desempenhado pelo local, de uma centralidade para os bairros desta área, não apenas os vizinhos. É necessário observar o papel do Estado, como agente social, que é responsável pela implantação de políticas de investimento e expansão em direção a esta porção da cidade.

4.1 Estabelecimentos de comércio e serviços na Região das Malvinas

Após a contextualização da Região das Malvinas, apontando algumas de suas particularidades e situando o espaço na estrutura intraurbana da cidade, é possível analisar e delimitar esta nova centralidade. Conforme a metodologia utilizada, é necessário a classificação dos estabelecimentos de comércio, de acordo com a frequência de consumo, como também das múltiplas funções de serviços oferecidos no local.

Os estabelecimentos estão fortemente concentrados nas vias de entrada e saída da Região, inclusive por onde circula o transporte coletivo que faz a ligação destes bairros com o

centro da cidade, que são: Av. Francisco Lopes de Almeida, Av. Dinamérica, Av. Floriano Peixoto e Rua das Umburanas. Diante disso, o trabalho de campo se dedicou a classificar os tipos de consumo nestas quatro vias de destaque, que são reconhecidas pelo seu caráter comercial para a Região e também pelo sua conexão entre si. Como a Av. Floriano Peixoto passa por diversos bairros desde a área central, optou-se por limitar a classificação dos estabelecimentos presentes na faixa que percorre apenas a Região das Malvinas.

A classificação se deu considerando a presença de estabelecimentos de comércio de consumo: cotidiano, frequente, pouco frequente e raro. Sendo importante lembrar que, segundo Duarte (1974), o comércio de consumo frequente e pouco frequente são as categorias que caracterizam um subcentro, já que o comércio de consumo cotidiano é característico do comércio de bairro e o comércio de consumo raro localiza-se principalmente na área central. Na Tabela 2 estão os números de cada categoria dos estabelecimentos de comércio de consumo e a porcentagem que representam ao longo das quatro vias analisadas.

Tabela 2 – Número de estabelecimentos comerciais nas principais vias da Região das Malvinas

Frequência	Nº	%
Cotidiano	92	32
Frequente	128	45
Pouco Frequente	56	20
Raro	8	3
Total	284	100

Fonte: Pesquisa de Campo, 2020.

Se percebe nas vias de destaque da Região uma forte presença de estabelecimentos de consumo frequente, seguido de estabelecimentos de consumo cotidiano, pouco frequente e raro. As categorias de consumo frequente e pouco frequente, juntas, representam 65% dos estabelecimentos encontrados nos eixos, o que demonstra a sua função comercial, o que caracteriza um subcentro, segundo Duarte (1974).

Dos 128 estabelecimentos de consumo frequente, 29 (22,66%) são de roupas, calçados e confecções, um tipo de estabelecimento que, segundo Souza (2009), é uma atividade central. Este tipo de loja foi encontrado em todos os eixos, mas foi na Av. Francisco Lopes de Almeida que se concentrou o maior número, sendo encontrado por quase todo o seu percurso, com 16 estabelecimentos. Foram encontrados também um alto número de lanchonetes e conveniências

pelas vias, 20 e 16 respectivamente, que representam 28,13% dos estabelecimentos de consumo frequente, também se concentrando principalmente na Av. Francisco Lopes de Almeida.

Na categoria de consumo pouco frequente, destacam-se as óticas, com 08 (14,29%) estabelecimentos, e serralherias, com 10 (17,86). É interessante apontar a concentração de óticas no início da Rua das Umburanas, um tipo de estabelecimento que Souza (2009) também classifica como uma atividade central, mas não foram encontradas óticas na Av. Floriano Peixoto e na Av. Dinamérica. Já as Serralherias se concentram na Av. Francisco Lopes de Almeida, sendo encontrado nesta avenida 06 dos 10 estabelecimentos de serralheria, mas não foram encontradas serralherias na Rua das Umburanas.

Dos estabelecimentos de consumo cotidiano, chamado também de comércio de bairro, os principais encontrados foram: mini-box (14), frutarias (12), mercadinhos (11), e bares (11), que juntos representam 52,17% desta categoria. Dos quatro tipos de estabelecimentos, três foram encontradas em todas as quatro vias, apenas as frutarias não foram encontradas na Av. Dinamérica. A maior concentração de mini-box e mercadinhos foram na Av. Francisco Lopes de Almeida e na Rua das Umburanas, que juntas apresentam 19 (9 e 10, respectivamente) dos 26 estabelecimentos. Já a concentração de frutarias foi principalmente na Av. Francisco Lopes de Almeida, com 07 dos estabelecimentos deste tipo. Os bares foram encontrados em todos os eixos, sendo localizados 04 na Av. Francisco Lopes de Almeida, 03 no trecho da Av. Floriano Peixoto, 02 na Av. Dinamérica e 02 na Rua das Umburanas.

Da categoria de consumo raro, foram encontrados apenas 08 estabelecimentos, sendo a maioria 01 de cada tipo, que são: aço, antenas, concessionária, funerária, mármore (02) e produtos militares. Como apontado por Duarte (1974), estas atividades podem ser encontradas em outros locais, mas são características da área central.

A Av. Francisco Lopes de Almeida se destaca, entre as quatro vias, pelo número de estabelecimentos comerciais que possui, pois dos 284 estabelecimentos encontrados, 146 (51,41%) estão nesta avenida. As lojas de roupas, sapatos e confecções (16 estabelecimentos) se destacam em todo seu trecho, principalmente com a chegada de lojas de luxo, nos recém construídos, prédios empresariais (FIGURA 4). Foram localizados 03 prédios empresariais em diferentes pontos da avenida, construídos ao longo dos últimos cinco anos e outros 02 que ainda estão em construção, o que revela algumas das transformações vivenciadas neste espaço, com a diminuição de residências e o crescente número de estabelecimentos comerciais. Além das lojas de roupas, estes prédios concentram outros estabelecimentos comerciais de diversos ramos e também de serviços.

O Centro Comercial Odíla Rocha, localizado as margens do cruzamento das avenidas Francisco Lopes de Almeida com a Dinamérica, antes era apenas um estabelecimento de material para construção, de grande renome na região, o JC Rocha. Após uma recente reconstrução, se tornou um centro comercial, possuindo diversos estabelecimentos, como: lanchonetes, pizzaria, farmácia, pilates, roupas, artigos para festas e material de construção.

Fotografia 4: Centro Comercial Odíla Rocha



Fonte: Compilação do autor, 2020.

Após a classificação dos estabelecimentos de comércio e a frequência de seu consumo, iniciou a análise dos estabelecimentos de serviço nas quatro vias analisadas. Para isto, a metodologia escolhida determina que, para um local ser definido como subcentro, é necessário a coexistência das seguintes funções: atividade comercial (já apresentada), serviço financeiro, serviços profissionais superiores, serviço cultural e recreativo e transporte e comunicação. Na Tabela 4 estão os números de cada uma das categorias de serviço e de outras que foram encontradas em campo.

Tabela 3 – Categorias de serviços nos eixos da Região

Serviços	Nº	%
Serviço Financeiro	5	3
Serviço Profissionais Superiores	22	15
Serviço Cultural e Recreativo	4	3
Transporte e Comunicação	7	5
Serviços de Concerto	38	25
Serviços de Saúde	7	5
Serviços de Estética	28	19
Serviços públicos	2	1
Cursos Especializados	3	2
Instituições de Ensino	10	7
Outros	24	16
Total	150	100

Fonte: Pesquisa de Campo, 2020.

Como ocorreu com os estabelecimentos de comércio, a maior concentração de estabelecimentos de serviço se deu na Av. Francisco Lopes de Almeida, com 77 (51,3%) dos 150 estabelecimentos encontrados. Em seguida vieram a Av. Floriano Peixoto com 31 (20,6%), a Rua das Umburanas com 22 (14,6%) e a Av. Dinamérica com 20 (13,3%) estabelecimentos.

Os serviços financeiros encontrados envolvem uma casa lotérica, loterias, financeiras e uma agência do Banco Bradesco, dos 05 estabelecimentos encontrados 04 foram na Av. Francisco Lopes de Almeida. A chegada do Banco Bradesco na avenida é uma clara expansão dos serviços de atendimento financeiro para a região, que antes eram predominantemente destinados a área central, facilitando a acessibilidade dos moradores e trabalhadores locais, sendo este um claro tipo de serviço central.

É interessante apontar a presença de serviços profissionais superiores, como os escritórios de advocacia que se concentram ao redor do INSS, um estabelecimento de serviço público, na Av. Dinamérica. O INSS é atrativo para os advogados diante do fluxo de pessoas que buscam atendimento no local para resolução de processos de aposentadoria, licença ou auxílio. Da mesma forma, o DETRAN, que também é um estabelecimento de serviço público, é atrativo para os despachantes que se instalam próximos ao local, sendo a opção mais perto para o público que é atendido e precisa deste tipo de serviço. Outros estabelecimentos de serviços profissionais superiores encontrados nas quatro vias foram: fisioterapia, assessoria

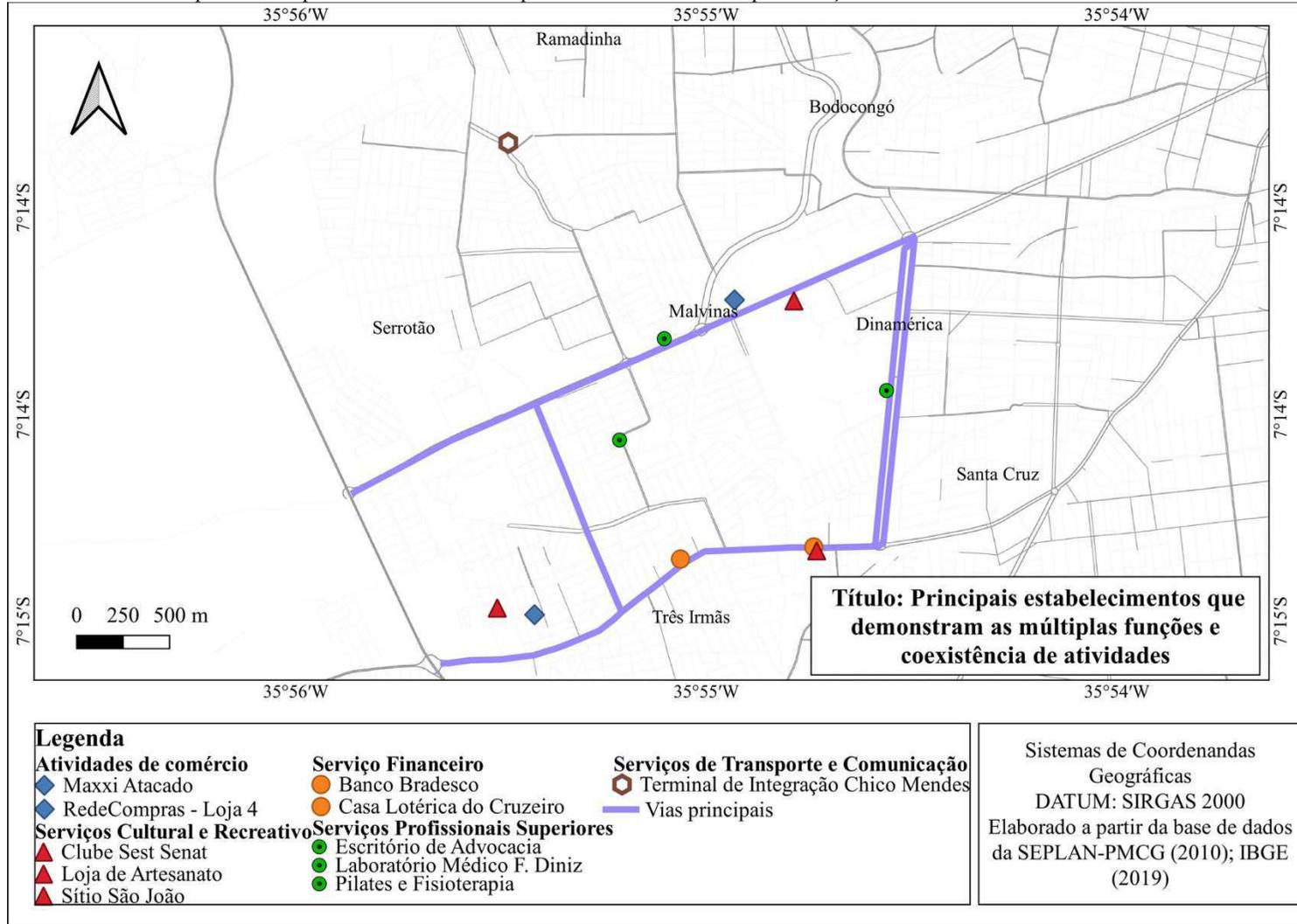
contábil, laboratório de análises clínicas, consultórios médicos, consultório veterinários e dentistas.

Os estabelecimentos de serviço cultural e recreativo, que envolvem atividades de lazer, são poucos, sendo relevante apontar o papel do Sest Senat para a região. O Serviço Social do Transporte (SEST) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT) está localizado na Av. Francisco Lopes de Almeida, estrategicamente ao lado do DETRAN, e oferece serviços como cursos de saúde, práticas de esporte e lazer. O estabelecimento atende principalmente os motoristas e trabalhadores do setor de transporte, como também suas famílias. Aos finais de semana, as piscinas, quadras e áreas de lazer estão disponíveis para os associados e também para visitantes, que pagam uma taxa para acessar o local. Outros estabelecimentos desta categoria de serviço encontrados nas vias foram: uma loja de artesanato, o Sítio São João e ginásios de esporte.

Na categoria de serviços de transporte e comunicação, foram encontrados pontos de ônibus em todos os trechos das quatro vias analisadas durante o estudo de campo, conectando os bairros ao redor com o Centro e outros bairros. Algumas das principais linhas de ônibus que percorrem os eixos são: 245, 066, 077, 022, 220, 092, 902 e 922. Além disso, na Região das Malvinas também foi implantado o Terminal de Integração Chico Mendes, que será abordado adiante.

Como observa-se no Mapa 3, a Região das Malvinas oferece as múltiplas funções apontadas por Duarte (1974) como necessárias para a definição de um local como um subcentro. Os estabelecimentos encontrados para cada uma destas categorias foram vários, mas para uma melhor observação foi preferível apresentar as principais de cada função no mapa. Estes estabelecimentos se concentram principalmente ao redor e ao longo das avenidas Floriano Peixoto e Francisco Lopes de Almeida, como o Hospital de Trauma, Maxxi Atacado e Banco Bradesco.

Mapa 3: Principais Estabelecimentos que demonstram as Múltiplas Funções e Coexistência de Atividades



Organização: SILVA, Emerson Lira da. Elaboração: SOUZA, Yuri Gomes de. Fonte dos Dados: IBGE

Além das categorias de serviço que precisam coexistir, segundo a metodologia escolhida para a definição de um subcentro, foram encontrados outros tipos de serviço, como: conserto, saúde, estética, públicos, cursos especializados e intuições de ensino. Destes, os que mais se destacaram foram os serviços de conserto e estética com 38 e 28 estabelecimentos, respectivamente. Os estabelecimentos de conserto envolvem geladeiras, celulares, computadores, bicicletas, carros, motos, portões, móveis, entre outros. Este tipo de serviço foi encontrado em todas as quatro vias, mas se concentram principalmente nas avenidas Floriano Peixoto e Francisco Lopes de Almeida. Já os serviços de estética envolvem salões de beleza, barbearias, depilação, sobrancelha, estúdios de maquiagem, manicures, entre outros. Sua concentração se dá principalmente na Av. Francisco Lopes de Almeida, com 17 (60,71%) dos 28 estabelecimentos encontrados.

Os estabelecimentos que foram classificados na categoria “Outros” envolvem os mais diversos tipos de serviço, como: hotel, pousada, entrega de encomendas, topografia, locação de veículos, entre outros. Estes estabelecimentos se concentram principalmente também nas avenidas Floriano Peixoto e Francisco Lopes de Almeida. Mais uma vez, é interessante apontar como um determinado estabelecimento atrai outros, como é o caso do hotel e pousada encontrados, que se localizam em frente ao Hospital de Trauma, tendo como principal público os familiares e acompanhantes de pessoas que estão internadas no hospital e não residem na cidade.

Além dos estabelecimentos de comércio e serviço, foram encontrados outros expostos na Tabela 5, que traz o número de todos os estabelecimentos encontrados durante o trabalho de campo. Observa-se que, após os estabelecimentos de comércio e serviço, o maior número encontrado é de estabelecimentos fechados, se concentrando principalmente nas avenidas Floriano Peixoto e Francisco Lopes de Almeida. Estes estabelecimentos se dividem em lojas que já funcionaram, mas encerraram suas atividades, e outras, que foram construídas recentemente e estão disponíveis para aluguel, como algumas das lojas dos prédios comerciais.

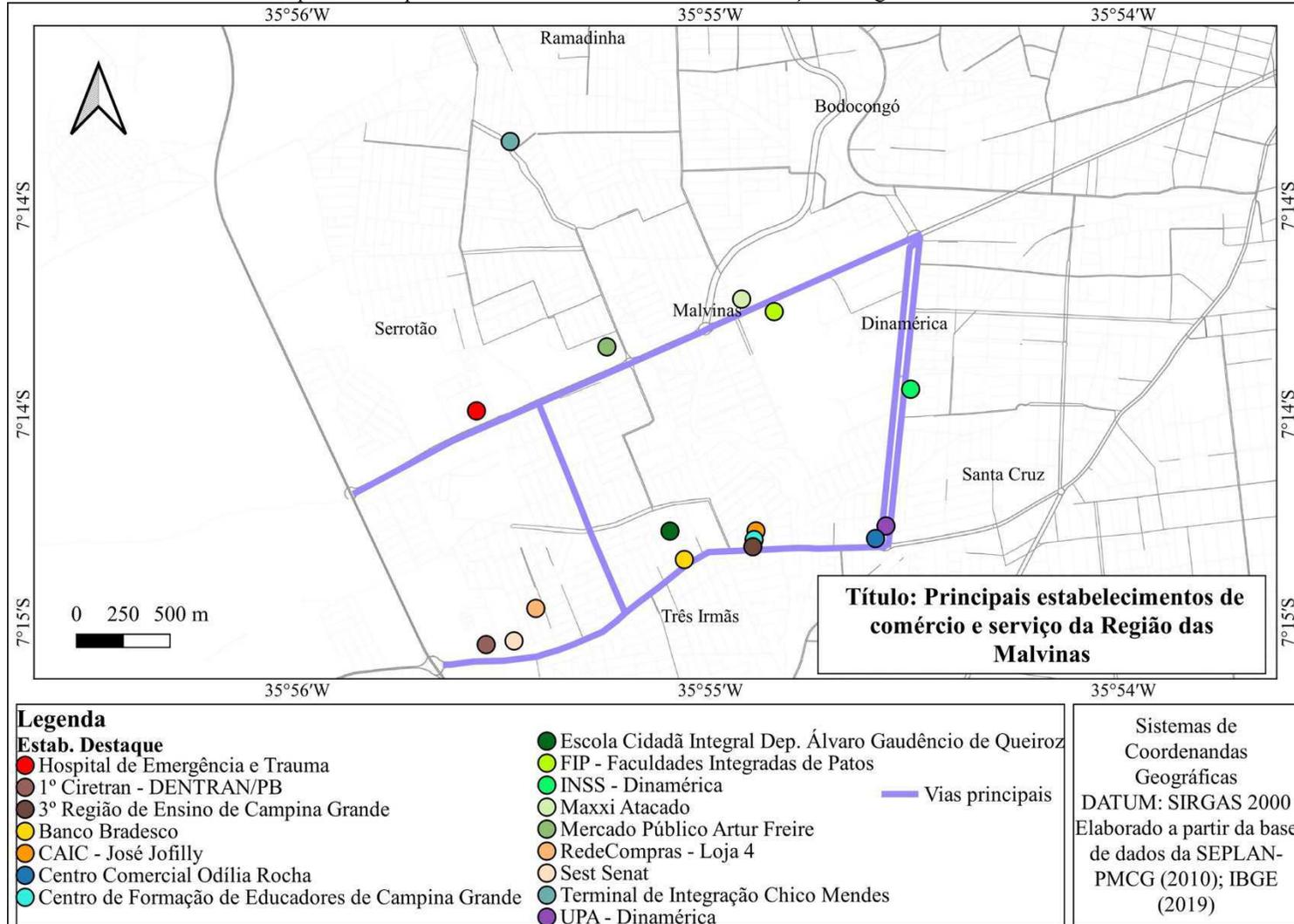
Tabela 4 – Número total de estabelecimentos encontrados

Estabelecimentos	Nº	%
Atividade Comercial	286	54,2
Serviços	150	28,3
Estabelecimentos Fechados	76	14,3
Igrejas	14	2,6
Prédios empresariais	3	0,56
Total	529	100

Fonte: Pesquisa de Campo, 2020.

Todos os estabelecimentos encontrados em campo estão situados ao longo das quatro vias que conectam os bairros que fazem parte da Região das Malvinas e, também, dão acesso a Campina Grande para quem vem de outras cidades, através da BR 230/alça sudoeste. Estas vias são onde se concentram o maior número de estabelecimentos de comércio e serviço, onde se tem o maior fluxo de pessoas na Região, mas os estabelecimentos de destaque não se limitam apenas a estas vias, sendo encontrados também em outros trechos, como se observa no Mapa 4, que apresenta os principais estabelecimentos de toda Região.

Mapa 4: Principais estabelecimentos de comércio e serviço da Região das Malvinas



Organização: SILVA, Emerson Lira da. Elaboração: SOUZA, Yuri Gomes de. Fonte dos Dados: IBGE

É importante destacar o papel dos outros estabelecimentos localizados em trechos de menor fluxo, além das quatro principais, mas que exercem uma certa influência na dinâmica do local. Um deles é o Terminal de Integração Chico Mendes, que foi implantado na Região, mais especificamente no Bairro das Malvinas, em 2014. Sendo terminal de apoio à integração temporal, o projeto foi desenvolvido com a intenção de facilitar o tráfego na região, auxiliando no deslocamento a outros pontos, como Hospital de Trauma e o DETRAN. Após as mudanças de funcionamento do Terminal de Integração de Campina Grande em 2019, os terminais da cidade passaram a funcionar como qualquer outro ponto de ônibus, tendo os usuários o tempo de apenas uma hora para utilizar outro ônibus e não ser necessário pagar mais uma passagem.

A Rua Jamila Abraão Jorge também vem vivenciando um crescente surgimento de novos estabelecimentos ao logo de seu trecho, demonstrando uma determinada variação dos tipos de atividades oferecidas por seus estabelecimentos. Ela está conectada com a Rua das Umburanas, via que também se destaca pelo número de estabelecimentos em expansão atualmente.

A Escola Cidadã Integral Deputado Álvaro Gaudêncio de Queiroz possui mais de 30 anos, e está localizada na Rua dos Jucáis, no Bairro das Malvinas. A Escola recentemente passou por grandes mudanças, onde seu antigo prédio foi demolido para construção de um novo, tendo a reforma o valor de aproximadamente R\$ 6,8 milhões, oferecendo uma melhor infraestrutura aos estudantes da escola, que se destaca para Região. Durante o período que esteve em reforma, a escola passou a funcionar no CAIC José Jofilly, outra importante instituição de ensino para Região, mas que atualmente possui uma infraestrutura deteriorada, necessitando de uma urgente reforma. As duas escolas, ECI Dep. Álvaro Gaudêncio de Queiroz e o CAIC José Jofilly, oferecem turmas a partir do Ensino Fundamental 2 até o Ensino Médio, sendo as principais instituições de ensino público do Bairro e exercendo um papel de destaque para Região, recebendo alunos de outras áreas. Estas quatro instituições de serviço de educação demonstram a influência deste setor na Região, tendo um grande fluxo de pessoas ao atender estudantes, capacitar profissionais da educação e oferecer vagas de emprego aos trabalhadores de até mesmo outras regiões da cidade.

Outro elemento importante para a definição dos subcentros são as lojas pertencentes a redes de filiais. A presença destes estabelecimentos nos subcentros evidencia sua relevância perante o espaço urbano, mostrando que esta área tem um fluxo comercial importante, o que a torna interessante para a instalação de filiais de lojas já estabelecidas em outros locais da cidade, principalmente, na Área Central. (SOUZA, 2009)

Como apontado por Souza (2009), as lojas pertencentes as redes de filiais demonstram a influência de determinada área e são um importante fator na definição de um subcentro. Na Região das Malvinas, pode-se apontar o RedeCompras como um dos exemplos deste tipo na Região, mas que não está fixado nos eixos comerciais. O RedeCompras é uma importante rede de supermercados da cidade, que antes possuía filiais apenas na área central, mas recentemente adquiriu o estabelecimento do antigo supermercado Rede Bairro e implantou sua filial de número quatro na rua Olindina Pereira dos Santos, no Bairro das Malvinas. Este estabelecimento oferece aos moradores a possibilidade de realizar suas compras em locais mais próximos, diante da vasta variedade de produtos, que é relativamente incerto se encontrar nos bairros. Os consumidores, que antes precisavam se locomover até o Centro ou outros bairros, agora dispõem de uma filial próxima, sendo atrativo para moradores da Região e outras áreas.

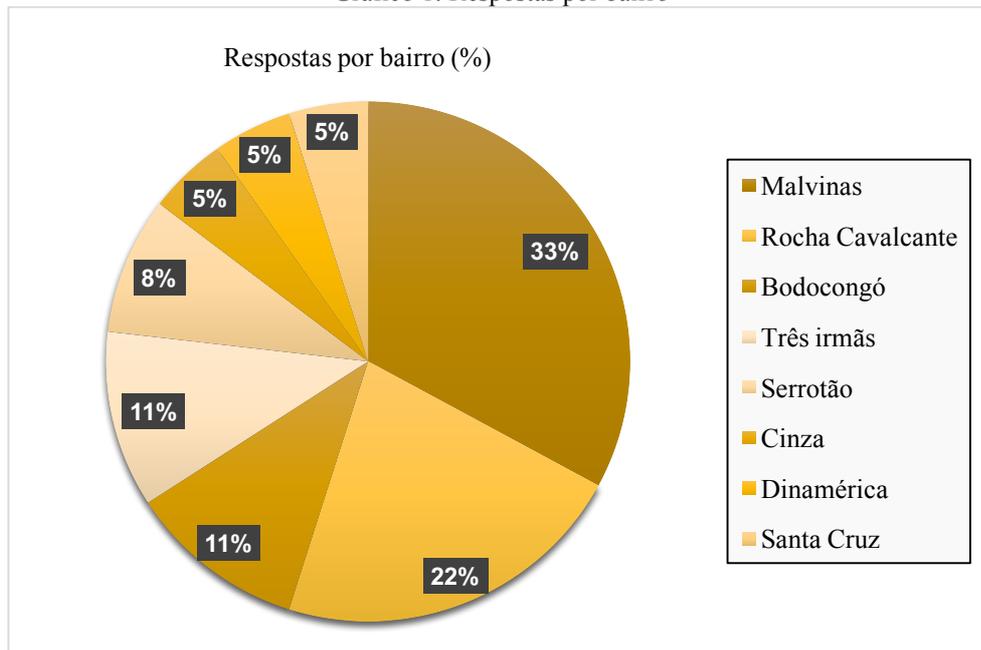
Através do mapeamento das principais vias da Região das Malvinas, onde se concentra o maior número de estabelecimentos, foi possível perceber as múltiplas funções e coexistências das atividades, como comércio múltiplo e especializado, serviços financeiros, profissionais liberais, lazer, transporte, comunicação, saúde e educação, entre outros. Além disso, é importante também conhecer os moradores da Região, que são os consumidores e usuários das atividades oferecidas por todo local, analisando suas percepções diante das transformações vivenciadas no espaço, que será abordado a seguir.

4.2 A Nova Centralidade para os moradores da Região

Os moradores da Região das Malvinas são os principais consumidores dos estabelecimentos de comércio e serviço oferecidos no local. Por isso, é necessário analisar a relação dos moradores com esta nova centralidade, percebendo dinâmica do consumo do local e a satisfação diante do que é oferecido. Seguindo a metodologia utilizada, diante da impossibilidade de entrevistas presenciais devido a pandemia de COVID-19, optou-se então por utilizar um formulário on-line, que foi compartilhado com moradores de todos os bairros que fazem parte da Região.

O questionário foi produzido buscando analisar o consumo dos moradores diante dos principais tipos de comércio e serviço, levando em consideração a preferência destes por estabelecimentos locais ou de outros bairros, como o Centro. Além disto, também foi analisada a percepção dos moradores diante das transformações da Região e no surgimento desta nova centralidade. As perguntas foram desenvolvidas baseadas nos tipos de atividades terciárias centrais que Souza (2009) utiliza na classificação dos estabelecimentos de um subcentro.

Gráfico 1: Respostas por bairro



Elaboração: SILVA, Everton Lira da. Fonte: Formulário on-line, 2020.

O questionário recebeu 82 respostas ao longo dos 15 dias em que esteve disponível para os moradores. Como pode-se observar no Gráfico 01, ele recebeu respostas de quase todos os bairros da Região, menos do Bairro da Ramadinha. Como já esperado, o maior número de respostas ao questionário veio do Bairro das Malvinas, respondido por 27 moradores deste. Em seguida, vieram os bairros: Rocha Cavalcante (18), Bodocongó (09), Três irmãs (09), Serrotão (07), Cinza (04), Dinamérica (04) e Santa Cruz (04).

Também buscou-se analisar a média do tempo em que os moradores de cada bairro habitam no local, tendo o Bairro das Malvinas a maior média de anos, com 19,7. Em seguida vieram: Cinza (17,7), Rocha Cavalcante (15,8), Bodocongó (14,9), Dinamérica (8), Santa Cruz (7), Três irmãs (5,3) e Serrotão (4). É interessante apontar o caso do Bairro Três Irmãs, que existe há um tempo relativamente longo, mas apresenta uma das médias mais baixas apresentadas. Os Bairros do Cinza e Rocha Cavalcante, apresentam as maiores médias após o Bairro das Malvinas, mas se tornaram bairros apenas na última década, sendo antes conjuntos habitacionais pertencentes ao Bairro Três Irmãs. Isto revela que a maioria dos antigos moradores do Bairro Três Irmãs, com a mudança de conjuntos para bairros do Cinza e Rocha Cavalcante, hoje pertencem a estes bairros, enquanto os moradores recentes são em sua maioria dos novos conjuntos habitacionais, como Portal Sudoeste. Por serem vizinhos do Bairro das Malvinas, o Cinza e o Rocha Cavalcante foram alvos das construtoras diante da disponibilidade

do solo, recebendo um grande número de moradores, favorecidos pelo crescimento do Bairro das Malvinas.

A primeira parte do questionário foi direcionada ao consumo dos moradores diante dos principais tipos de comércio e serviço. A partir disto, foi questionado onde eles realizam as compras de alimentos para sua casa, considerando que elas podem ser realizadas no local, no centro ou em outros bairros. Enquanto 39% dos moradores realizam as compras de alimentos na Região das Malvinas (32% em supermercados e 7% em mercadinhos, mercearias ou quitandas), 48% preferem realizar as comprar maiores em outros bairros e apenas, se faltar algo, realizar compras de alimentos na Região. É interessante apontar que apenas 6% dos moradores especificaram que realizam todas as compras de alimentos no Centro da cidade, o que pode indicar a influência da distância no deslocamento dos moradores para realizar este tipo de compra no Centro, além da dificuldade de transportar as compras em transporte público. A grande porcentagem de moradores que realizam suas compras na Região das Malvinas mostra que os estabelecimentos do local conseguem oferecer este tipo de comércio, mesmo que cotidiano, de forma satisfatória, sendo escolhido por uma boa parcela dos moradores para suas compras de alimentos.

Tabela 5 – Frequência de consumo em restaurantes e lanchonetes da Região das Malvinas e Centro

Frequência	Região as Malvinas	Centro
Nunca	9%	12%
Raramente	23%	27%
Às vezes	43%	44%
Frequentemente	16%	17%
Sempre	10%	0%

Fonte: Formulário on-line, 2020.

Em seguida, foi questionado aos moradores com que frequência eles costumam realizar refeições em lanchonetes da Região das Malvinas e também do Centro da cidade. Como se vê na Tabela 6, a porcentagem de realização de refeições nos dois locais é próxima na maioria das categorias, com o Centro tendo sempre números pouco maiores, mas o diferencial vem nos moradores que sempre realizam refeições nestes locais. Enquanto 10% sempre realiza refeições na Região das Malvinas, nenhum dos moradores sempre realiza refeições no Centro da cidade. Os que sempre realizam refeições na Região são motivados pela proximidade e diversidade dos restaurantes e lanchonetes, já que aos fins de semana o fluxo de pessoas é maior no local,

funcionando até pela madrugada. Em contrapartida, os restaurantes e lanchonetes do Centro podem não ser atrativos para os moradores da Região principalmente por conta da distância para o deslocamento, tendo em locais mais próximos estabelecimentos parecidos.

Ao necessitar de Serviços da Saúde de Urgência, como: Hospitais, Clínicas Médicas e UPAs, 50% dos moradores que responderam ao questionário procuram estabelecimentos da Região das Malvinas. Isso é motivado pela chegada de estabelecimentos de serviço de saúde pública, como Hospital de Trauma e a UPA Dinâmica, que facilitam o deslocamento de quem antes precisava ir até outros bairros e zonas da cidade. Enquanto isso, 17% dos moradores procuram este tipo de serviço no Centro, mas é interessante apontar que 30% dos moradores procuram atendimento em outros bairros, além da Região das Malvinas e do Centro. Mas, em contrapartida, ao necessitar de Serviços e Profissionais de Saúde, como: dentistas, fisioterapeutas e laboratórios, 50% dos moradores procuram atendimento no Centro, enquanto 27% procuram estabelecimentos na Região das Malvinas e 22% em outros bairros. É importante considerar que o Bairro da Prata, próximo a Região das Malvinas, exerce um importante papel na área da saúde da cidade pela concentração de estabelecimentos particulares, como hospital e consultórios médicos.

Tabela 6 – Diversos tipos de estabelecimentos

Tipo de Estabelecimento	Um estabelecimento na Região que moro	Um estabelecimento no Centro da cidade	Um estabelecimento em outros Bairros	Outros
Profissionais Liberais	4%	43%	24%	29%
Cursos	29%	52%	10%	9%
Correios	15%	73%	7%	5%
Estética	66%	23%	9%	2%
Vestuários	30%	4%	54%	11%
Móveis e Eletrodomésticos	1%	88%	6%	5%

Fonte: Formulário On-line, 2020.

Na Tabela 7, se observa a procura de diferentes tipos de estabelecimentos por moradores da Região das Malvinas, sendo interessante destacar os comércios de estética,

vestuários e cursos. Estes estabelecimentos demonstram uma porcentagem positiva diante dos estabelecidos na Região, se destacando as farmácias em rede, perfumarias, salões de beleza, lojas de roupas e cursos profissionalizantes. Os estabelecimentos destes tipos de serviço encontrados na Região são diversificados, alguns sendo filiais de estabelecimentos do Centro, como a Redepharma e O Boticário. Estes estabelecimentos facilitam a acessibilidade dos moradores aos produtos e serviços oferecidos, o que leva a não necessidade de deslocamento até o Centro. Outro ponto que se destaca é a procura de estabelecimentos vestuários pelos moradores no Centro, sendo de apenas 4%, o que pode ser motivado pela concentração dos *Shoppings Centers* no Bairro do Catolé, com diversas lojas deste tipo de serviço e até mesmo algumas que antes se localizavam apenas no Centro, como a C&A.

Os tipos de estabelecimentos que menos são procurados na Região pelos moradores são os escritórios de profissionais liberais (advogados e contadores, entre outros) e lojas de móveis e eletrodomésticos, como se vê na Tabela 7. Estas duas categorias são procuradas principalmente no Centro, motivada pela diversidade de estabelecimentos encontradas e ainda escassez na Região das Malvinas.

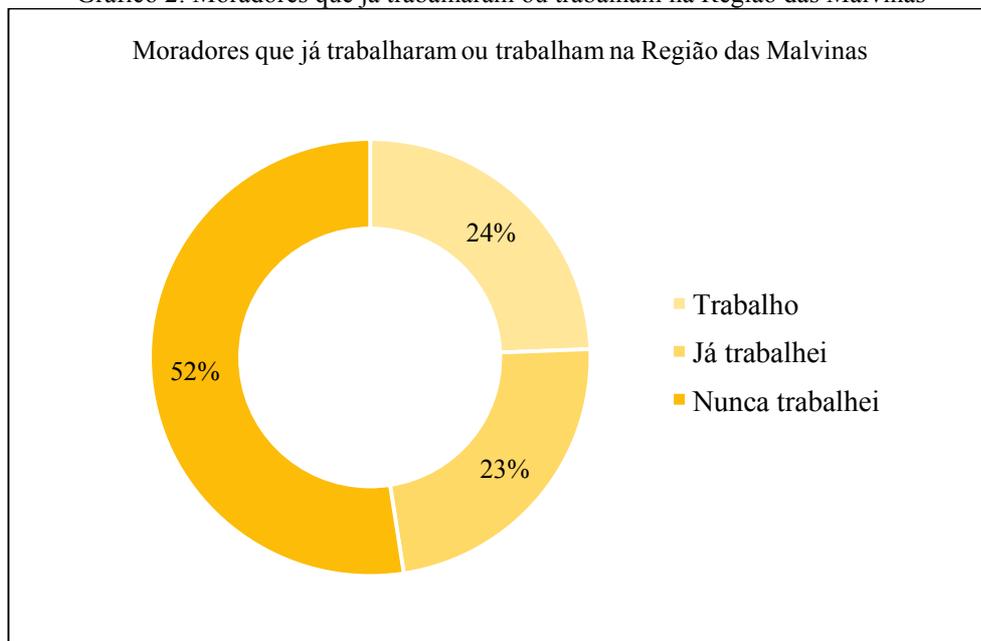
Os serviços financeiros são procurados na Região por 57% dos moradores que responderam ao questionário, envolvendo estabelecimentos como: bancos, financeiras e casas lotéricas. Esta alta porcentagem se deve ao número de estabelecimentos para pagamentos de contas, como PagFácil, Caixa Aqui e Casa Lotérica, e também a agência do Banco Bradesco e aos Bancos 24horas localizados nos Supermercados da Região. Enquanto isso, 35% dos moradores ainda procuram estabelecimentos do Centro para atendimento deste tipo de serviço, o que demonstra a necessidade de agências de outros Bancos na Região. Os serviços do Correio são procurados por apenas 15% dos moradores na Região, enquanto 73% vão até o Centro da cidade e 7% procuram estabelecimentos em outros bairros, sendo um dos serviços com maior porcentagem de procura no Centro.

A segunda parte do questionário foi direcionada a opinião dos moradores diante das funções da Região das Malvinas e suas transformações. Nesta etapa, foi considerado a eficiência das atividades e também as funções que a centralidade tem desenvolvido diante dos mesmos. Para isso, as questões foram pensadas de maneira que fosse possível analisar a visão dos moradores diante do espaço ao qual estão inseridos, levando em conta também seu sentimento para com o local.

Foi questionado aos moradores quantos destes trabalham ou já trabalharam na Região das Malvinas, como vemos no Gráfico 02. As respostas foram que 24% dos moradores trabalham e 23% já trabalharam, enquanto 52% nunca trabalhou na Região. A Região das

Malvinas e bairros vizinhos possui uma grande população, contando com 88.685 habitantes, segundo o censo do IBGE (2010), o que corresponde a 23% da população da cidade de Campina Grande. A partir destas respostas, pode-se entender que o número de ofertas de emprego no local é positivo, tendo um percentual de quase metade dos moradores tendo sido empregados pelos estabelecimentos no local. É importante destacar que a Região das Malvinas oferece emprego também para moradores de outras regiões, próximas e até mesmo distantes, o que demonstra seu papel como uma nova centralidade neste aspecto.

Gráfico 2: Moradores que já trabalharam ou trabalham na Região das Malvinas

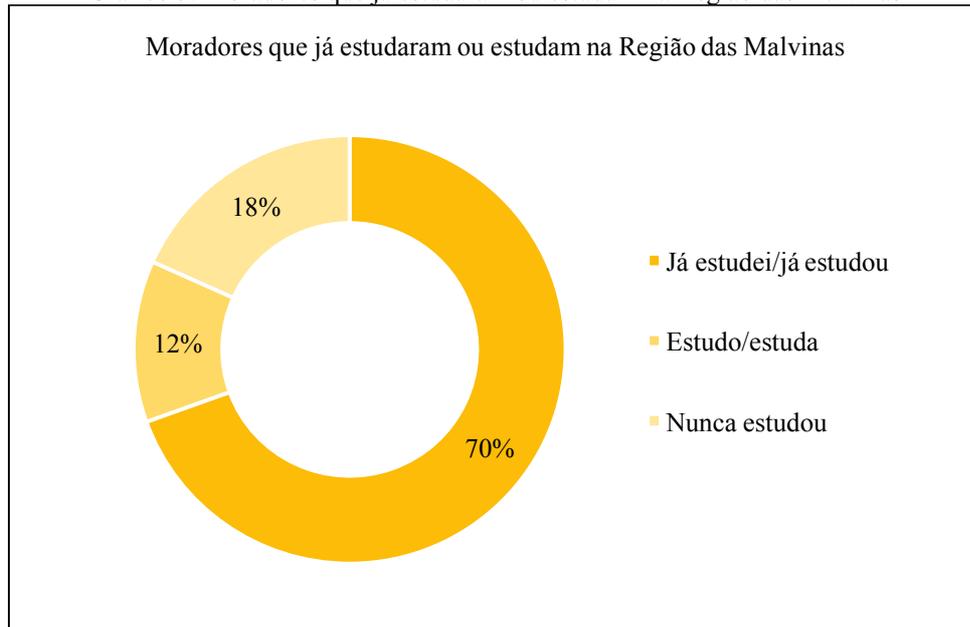


Esta nova centralidade não se limita apenas ao consumo do que é oferecido em comércios ou serviços, mas também pela crescente oferta de emprego que os novos estabelecimentos, que surgem no local, tendem a oferecer aos moradores da Região e da cidade. Os atacadistas, supermercados, hospital, centros comerciais, escolas, entre outros, oferecem aos habitantes oportunidades de emprego, próximo ou não, mas que, através do transporte público que liga a Região a outros bairros, se torna possível. Os empreendedores percebem na Região um grande potencial no setor de atividades terciárias, conseqüentemente o investimento gera emprego e renda no local e para cidade, o que beneficia a Região e seus moradores. A chegada de filiais de grandes empreendimentos, como RedeCompras, Redepharma e O Boticário, tem gerado ainda mais empregos para Região.

As instituições de ensino também têm um grande valor para os moradores do local, como podemos observar no gráfico 03. Dos 82 moradores que responderam ao questionário, 67

já estudaram ou ainda estudam nas diversas escolas, cursos profissionalizantes e até mesmo faculdade encontradas ao longo da Região. As escolas públicas e privadas têm um papel fundamental para as crianças, jovens e adultos que frequentam estas instituições, desde o Ensino Infantil até o Ensino Superior, sendo relevante destacar as escolas de Ensino Fundamental 2 e Ensino Médio, que atendem a maior parte dos estudantes da Região.

Gráfico 3: Moradores que já estudaram ou estudam na Região das Malvinas



Elaboração: SILVA, Everton Lira da. Fonte: Formulário on-line, 2020.

As grandes escolas privadas se concentram ainda no Centro da cidade, mas escolas como o Colégio Santo Onofre e Colégio Walfredo Siqueira Luna vivenciaram ao longo da última década um crescimento na procura por matrículas, deixando de oferecer apenas até o Ensino Fundamental 2 e passando a ter o Ensino Médio também, sendo visíveis as transformações em suas infraestruturas. O mesmo acontece em escolas públicas, como a ECI Álvaro Gaudêncio de Queiroz, que oferece uma infraestrutura de destaque diante das escolas públicas da cidade.

O transporte público também foi avaliado pelos moradores, já que este tem um importante papel no deslocamento dos moradores entre os bairros da Região e para outros bairros da cidade. A pergunta foi se o transporte público na Região é capaz de transportar os moradores de forma satisfatória entre os bairros de Campina, sendo sim para 46% dos moradores, não para 17% deles e 37% respondendo que varia de acordo com o destino. É necessário levar em conta que os moradores avaliam não apenas o deslocamento, mas as

condições físicas dos ônibus que, em determinadas linhas da cidade, oferecem condições precárias e também a insegurança diante dos constantes casos de roubo.

Em seguida, os moradores foram questionados sobre a utilização dos estabelecimentos em geral de comércio na Região, com 51% afirmando que utiliza o comércio local, 10% respondendo que não utilizam nenhum estabelecimento de comércio e 39% respondendo que varia de acordo com o tipo de estabelecimento. Já para utilização de estabelecimentos de serviços, 37% responderam que utilizam os estabelecimentos encontrados na Região, enquanto 13% responderam que não utilizam nenhum estabelecimento de serviços e 50% responderam que varia de acordo com o serviço oferecido. Ao serem questionados se o comércio nas principais vias atende a população de forma satisfatório, os moradores responderam 76% que sim e 24% que não. Já sobre a diversificação dos estabelecimentos comerciais nas principais vias, 80% responderam que são diversificados, enquanto 20% responderam que não, como observa-se na tabela 8.

Tabela 7 – Respostas por bairros sobre o comércio diversificado nas principais vias da Região

Bairros	Sim	Não
Malvinas	25	2
Bodocongó	7	2
Cinza	2	2
Dinamérica	3	1
Rocha Cavalcante	14	4
Santa Cruz	2	2
Serrotão	4	3
Três Irmãs	9	0
Total	66	16
Porcentagem	80%	20%

Fonte: Formulário On-line, 2020.

Percebe-se que a maioria dos moradores de todos os bairros acreditam que as principais vias de comércio oferecem uma diversidade de estabelecimentos, apenas os moradores do Cinza ficaram empatados entre sim ou não. Para todos os 09 moradores do Bairro Três Irmãs, as vias proporcionam um comércio múltiplo, o que é característico de um subcentro, segundo Duarte (1974). Para os moradores do Bairro das Malvinas, bairro onde estas quatro vias se conectam, o comércio tem alcançado essa característica, sendo estes moradores os principais consumidores desta atividade na Região

As atividades de comércio e serviços fazem parte dos principais aspectos para definição de uma nova centralidade, tendo estas atividades uma alta porcentagem de utilização pelos moradores que participaram do questionário. Para os moradores, a falta ou escassez de determinados tipos de comércio e serviços ainda fazem necessário o deslocamento até outros locais para serem atendidos, mas, com a chegada crescente de novos estabelecimentos, esta necessidade vem diminuindo cada vez mais na Região.

Ao serem questionados sobre a Região das Malvinas como uma nova centralidade, 77% dos moradores responderam que acreditam que a Região passou a desempenhar este papel, enquanto 23% acredita que ainda não. Para maioria dos moradores, é clara a visão da Região como um novo centro para cidade, pois o número de estabelecimentos e a diversidade é crescente, satisfazendo a maioria das necessidades dos moradores. A falta de determinados estabelecimentos, sendo necessário o deslocamento para o Centro ou outra área da cidade, ainda pode ser um fator relevante na satisfação de alguns moradores, mas o alto percentual positivo demonstra que a maioria acredita e consome esta nova centralidade, participando das transformações na Região.

Ao fim, foi questionado aos moradores sobre a vontade de morar em outro bairro além da Região das Malvinas, o que é relevante já que moradores insatisfeitos tendem a se interessar por outros locais, com maior facilidade em consumo de comércio e atendimento de serviços. Na tabela 09, observamos que entre moradores que participaram do questionário, 79% responderam que não sentem o desejo de morar em outros bairros da cidade, enquanto 21% responderam que sim.

Tabela 8 – Respostas por bairros sobre o desejo de morar em outro bairro

Bairros	Sim	Não
Malvinas	4	23
Bodocongó	3	6
Cinza	2	2
Dinamérica	1	3
Rocha Cavalcante	2	16
Santa Cruz	2	2
Serrotão	0	7
Três Irmãs	3	6
Total	17	65
Porcentagem	21%	79%

Fonte: Formulário On-line, 2020.

Nenhum dos moradores do Bairro Serrotão respondeu que deseja se mudar para outro bairro, enquanto os moradores dos Bairros Santa Cruz e Cinza se dividiram, dando empate entre sim e não. Apenas 4 dos 27 moradores do Bairro das Malvinas responderam que desejam morar em outro bairro, demonstrando que a grande maioria gosta do bairro que mora e está satisfeito com o que encontra nele, a mesma situação ocorre com os moradores do Rocha Cavalcante, com um número alto de moradores satisfeitos com seu bairro atual.

Os bairros mais desejados para mudança foram o Centro, Catolé e Liberdade. Estes bairros são reconhecidos por sua forte atividade de comércio e serviços, sendo o Catolé a localização do *shopping center* da cidade e a Liberdade possuindo uma grande concentração de estabelecimentos na Rua Odon Bezerra e na Av. Assis Chateaubriand. Além disto, o Catolé e a Liberdade estão localizados próximo a área central, tendo um maior número de vias asfaltadas e estabelecimentos de serviço, como agências bancárias, e estabelecimentos de comércio, como atacado e varejo.

Através das respostas obtidas na execução do questionário com os moradores, foi possível enxergar a percepção dos moradores diante da Região em que estão inseridos, levando em conta que estes são agentes fundamentais nas transformações que ocorrem no local. Também é importante perceber as necessidades que ainda existem e precisam ser solucionadas, sendo importante no avanço desta nova centralidade.

Por fim, nota-se que esta centralidade é clara principalmente para os moradores, que apontam a expansão da cidade para porção sudoeste. No próximo item será discutido o papel da Região na ampliação do espaço urbano de Campina Grande nesta direção e as transformações que indicam isto.

4.3 A Malvinas e a expansão de Campina Grande para o sudoeste

A Região das Malvinas e bairros vizinhos tem exercido um papel de influência na expansão de Campina Grande em direção a porção sudoeste, atuando nas transformações que reorganizam a malha urbana da cidade. A disponibilidade do solo inicialmente foi o fator determinante nesta expansão, mas, diante do crescente fortalecimento das atividades terciárias no local, surgiram outros interesses para os agentes sociais, responsáveis pela organização e reorganização do espaço.

A expansão para porção sudoeste altera a dinâmica de uso e ocupação do solo de Campina, buscando atender necessidades imobiliárias específicas, o que faz necessário um planejamento estratégico do uso do solo no local. O setor da construção civil vem se fortalecendo nesta direção, sendo responsável por mudanças paisagísticas que se percebe na

Região, como o surgimento de novas moradias, como os condomínios fechados. Além disso, a concentração e especialização de serviços em determinadas vias influencia na dinâmica de uso e ocupação do solo pelo local, aumentando os fenômenos de especulação.

Os moradores do Bairro das Malvinas desempenharam um papel fundamental no seu crescimento. Como já abordado, eles desenvolveram estratégias que possibilitaram a sobrevivência no local, mesmo diante da falta de acessibilidade e infraestrutura básica, sendo eles os primeiros comerciantes da Região, alguns permanecendo até hoje. Mas, com o passar dos anos, o Estado também passou a ter um grande papel nas transformações que refletiram no surgimento desta nova centralidade.

É através de implantação de serviços públicos, como: calçamento, esgoto, iluminação, entre outros, que o Estado atua de modo corrente e esperado, favorecendo tanto as empresas como a população em geral (CORRÊA, 1995). Após o estabelecimento da infraestrutura básica no local, o Estado continuou investindo em obras que favoreceram o crescimento da Malvinas, como também no surgimento e fortalecimento da maioria dos bairros vizinhos. Através do investimento do Estado, foram abertas vias que permitiram a acessibilidade de outros bairros para o local, como a Av. Floriano Peixoto, e rodovias que facilitam a mobilidade nesta área da cidade, como a BR 230/alça sudoeste.

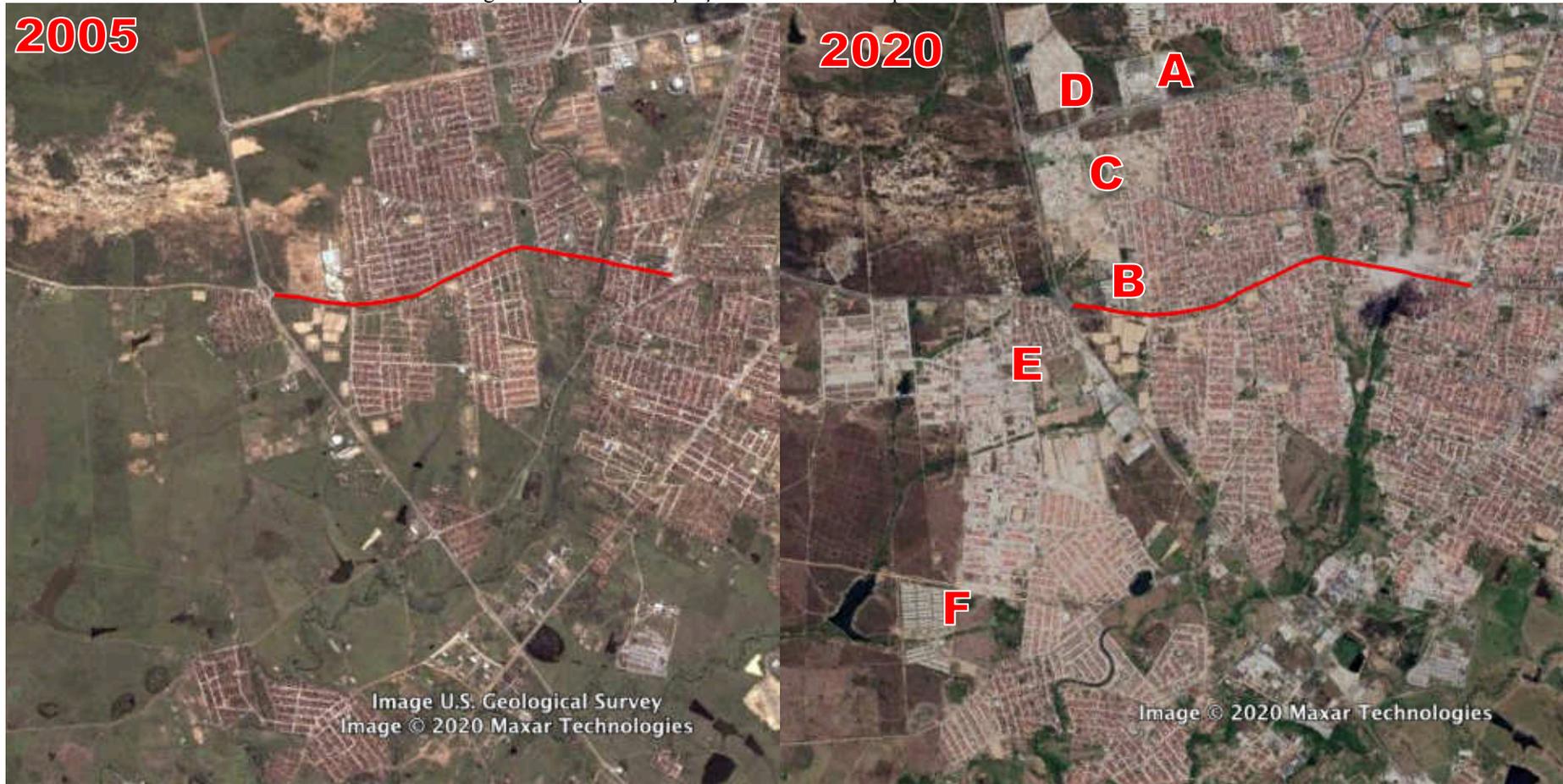
Fotografia 5: Hospital de Trauma



Fonte: Compilação do autor, 2020.

O Hospital de Trauma e o DETRAN, como já indicado, foram estabelecimentos que ofereceram a Região das Malvinas uma atratividade ainda maior diante da sua função no atendimento de toda cidade e também das cidades vizinhas. Estes estabelecimentos foram planejados pelo Estado, objetivando a expansão de Campina nesta direção, sendo um grande investimento público na produção do espaço, que conseqüentemente valorizou a Região e seus bairros, como percebe-se na Figura 2.

Figura 2: Expansão da porção sudoeste de Campina Grande 2005-2020



Fonte: Google Earth, 2020.

Na Figura 2, fica claro a expansão da cidade nesta direção, destacando-se toda a Região das Malvinas que vivenciou estas transformações em seu espaço. Em 2005, o Hospital de Trauma (ponto A) e o DETRAN (ponto B) ainda não faziam parte da Região, estes estabelecimentos foram implantados a partir do ano de 2010, quando esta porção passa a vivenciar um rápido crescimento. O número de residências em bairros como Três Irmãs cresceram drasticamente ao longo dos anos com a chegada de condomínios como Residencial Serraville Privê (ponto C), ParkVille Residence Privê (ponto D) e Condominio Major Veneziano III (ponto F).

Fotografia 6: DETRAN



Fonte: Compilação do autor, 2020.

Através dos investimentos públicos, os promotores imobiliários, no papel das grandes construtoras, passaram a enxergar nos bairros da Região das Malvinas uma perspectiva positiva para o futuro, surgindo então novos loteamentos e conjuntos habitacionais, que são favorecidos pela acessibilidade oferecida pelo Estado através das vias que ligam esta porção da cidade a outras áreas, como a Av. Francisco Lopes de Almeida, destacada em vermelho na Figura 2. O Conjunto Portal Sudoeste (ponto E) está localizado no Bairro Três irmãs, este conjunto é uma grande aposta do ramo imobiliário da cidade, que recebeu do Estado toda infraestrutura básica, como: saneamento básico, drenagem de águas pluviais, ruas pavimentadas em paralelepípedos, energia elétrica, área verde, coleta pública de resíduos, e transporte coletivo.

É interessante destacar especificamente o papel da Av. Francisco Lopes de Almeida para Região das Malvinas, sendo a principal forma de conexão da maioria dos bairros da Região entre si e também com outros bairros. Além disso, é interessante destacar o número de

estabelecimentos encontrados ao longo de sua via, cerca de 260 estabelecimentos de comércio, serviço e outros. Diniz (2011) aponta esta via como uma área comercial, que imprime e perfaz uma nova face da dinâmica socioespacial do comércio da cidade, já considerando a via como um subcentro comercial. Na Tabela 9, pode-se observar o número de estabelecimentos de comércio e serviço nesta via, que demonstram o caráter comercial do local.

Tabela 9 – Estabelecimentos de comércio e serviço na Av. Francisco Lopes de Almeida

Serviços		Comércio	
Conserto	15	Cotidiano	43
Cursos Especializados	3	Frequente	72
Instituições de Ensino	5	Pouco Frequente	28
Outros	11	Raro	4
Profissionais Superiores	10		
Saúde	2		
Serviço de Estética	17		
Serviços de Divulgação e Cultura	4		
Serviços Financeiros	4		
Serviços Públicos	1		
Transporte	5		
Total	77	Total	147

Fonte: Pesquisa de Campo, 2020.

Como se percebe ao analisar a Tabela 9, o principal tipo de serviço encontrado na avenida é o de estética, que envolve cabeleireiros, barbearias e depilação. Já o tipo de comércio que predomina na avenida é o de consumo frequente, que envolve lojas de roupas, calçados e confecções, como também conveniências e papelarias. Estes tipos de estabelecimentos são característicos de uma centralidade por não pertencerem aos de comércio de bairro, como aponta Duarte (1974) nas categorias de frequência de consumo. Estes estabelecimentos podem ser de luxo ou populares, cujo padrão vai estar na dependência do poder aquisitivo da população da área.

Dentre as novas centralidades, os eixos comerciais são formas presentes nas metrópoles e, também, nas cidades médias. Duarte (1974) indica que eixos comerciais são importantes vias que fornecem acesso aos principais bairros de determinada cidade, onde se

encontra fluxo diário de pessoas de forma atrativa para os estabelecimentos comerciais presentes. A Av. Francisco Lopes de Almeida tem desempenhado o papel de eixo comercial para Região das Malvinas e além dela também, já que está conectada com a BR 230/alça sudoeste e uma das principais formas de acesso a cidade para quem vem de outras municípios do interior do estado. Já os dados obtidos em estudo de campo, demonstram a forte concentração e diversidade de estabelecimentos ao longo de seu trecho, como até mesmo os prédios comerciais, e também as diferentes funções de serviços oferecidas. A avenida influencia na infraestrutura dos bairros que percorre na Região das Malvinas e também na cidade de Campina Grande, sendo ela o principal indicador da expansão da cidade para a porção sudoeste.

As outras vias analisadas e mapeadas em campo também desempenham um importante papel na Região e influenciam nas transformações recentes vivenciadas no local, principalmente a Av. Floriano Peixoto. Determinados tipos de serviço e comércio destacam as individualidades de cada uma que, juntas, demonstram uma diversidade de atividades expressivas.

O transporte público na Região das Malvinas, antes da integração temporal, já era favorecido pela linha 245. Através desta linha, os moradores locais têm a possibilidade de se deslocar a bairros distantes, como Liberdade e Catolé, sem a necessidade de trocar de ônibus e, antes da integração temporal, não precisavam ir até o terminal de integração, no Centro da cidade. O ônibus facilita o trajeto dos moradores que trabalham nos *shoppings centers* da cidade ou outros grandes estabelecimentos comerciais, como a Carajás e o Assaí Atacadista, já que une alguns dos principais trechos da Região das Malvinas, como a Av. Francisco Lopes de Almeida e a Rua das Umburanas, a algumas das principais vias da Zona Sul.

A disponibilidade de solo nos bairros e ao redor da Região das Malvinas, unido a nova centralidade que se fortalece no local e considerando os investimentos que o Estado vem aplicando, apontam uma perspectiva de maiores transformações na estrutura intraurbana da cidade, guiadas por esta Região e suas atividades que se ampliam no local e geram a expectativa de um futuro promissor.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Analisar o processo de surgimento e as transformações vivenciadas por uma nova centralidade é uma tarefa desafiadora, pois envolve a compreensão dos processos de descentralização vividos nas cidades, principalmente observando as individualidades de cidades médias, como Campina Grande. Para compreender esta nova centralidade e suas funções, é necessário investigar o processo de ocupação, as estratégias de sobrevivência dos moradores e as transformações no local, que conseqüentemente envolvem os agentes sociais atuantes na estruturação e reestruturação do espaço urbano.

Campina Grande por um aumento contínuo de sua população e, conseqüentemente, expansão do espaço utilizado. Este processo impacta diretamente na descentralização de atividades antes concentradas na área central, como também no investimento em transporte público, que facilita a acessibilidade, e na infraestrutura de bairros além desta área. Diante da dificuldade do deslocamento dos moradores de determinados bairros ao Centro da cidade, passam a surgir as novas centralidades, como se observa nos bairros que fazem parte da Região das Malvinas.

O Centro de Campina Grande continua sendo o principal local de concentração dos diversos tipos de comércio e serviços, como também de fluxos, mas cada vez mais estes estabelecimentos se reproduzem por outras áreas, se destacando em determinadas ruas, bairros e regiões. É certo que a Região das Malvinas foi beneficiada com a chegada de importantes estabelecimentos de serviço público, como o DETRAN e o Hospital de Trauma, mas o local tem se consolidado através de seus diversos estabelecimentos, adquirindo e desempenhando múltiplas funções.

As avenidas Francisco Lopes de Almeida, Floriano Peixoto, Dinamérica e a Rua das Umburanas se conectam de maneira estratégica, disponibilizando aos moradores cada vez mais serviços que antes só estavam presentes na área central, mesmo que ainda exista um déficit em determinados tipos de atividades, como serviços financeiros e culturais, mas as recentes implantações da agência do Banco Bradesco e o Sítio São João, apontam uma perspectiva promissora para esta deficiência. Além de conectarem os bairros da Região, estas vias foram implantadas com a intenção de ligar esta porção da cidade com o resto dos bairros, possibilitando o surgimento de novos bairros, conjuntos e loteamentos na porção sudoeste.

A presença de lotes vagos e um relativo número de estabelecimentos fechados, possibilita a chegada de novas atividades no local, favorecendo a diversidade de atividades e sua área de influência. Grandes estabelecimentos, como redes de filiais e instituições de

serviços públicos, tem a possibilidade de encontrarem no local a disponibilidade de solo necessária, como também um número positivo de consumidores para tal atividade, o que é atrativo para Região.

A Av. Francisco Lopes de Almeida sozinha já desempenha o papel de um eixo comercial para a cidade de Campina Grande, conectando importantes áreas da cidade e até mesmo para quem vem do interior do estado, através da sua conexão com a BR 230/alça sudoeste. Além disso, esta é a via de maior destaque da Região das Malvinas, onde se concentram o maior número de estabelecimentos de atividades terciárias e, principalmente, a diversidade de tipos encontrados. A chegada de prédios comerciais também demonstra o poder atrativo desta via, sendo a única da Região em que se encontram prédios deste tipo já em funcionamento e outros em processo de construção. Este eixo comercial é um forte fator de influência no estabelecimento da Região das Malvinas como uma nova centralidade, já que dá suporte as vias que se conectam, podendo vir a se tornarem também eixos comerciais diante do crescimento das atividades.

A partir dos trabalhos desenvolvidos por Duarte (1974) e Souza (2009), que indicam as funções necessárias para a definição de uma nova centralidade como subcentro, verifica-se que a Região das Malvinas e bairros vizinhos desempenha o papel de um subcentro em potencial para a cidade de Campina Grande. A Região oferece um grande número estabelecimentos de comércio e serviços, como também uma variedade de tipos, marcas e preços de produtos. A chegada de filiais de grandes redes demonstra a crescente semelhança da Região com a área central, mas em menor escala, sendo favorecido pelas diversas linhas de ônibus, que possibilitam uma relativa facilidade no acesso ao local.

Diversas transformações serão observadas na Região das Malvinas, já que o processo de estabelecimento da Região como um subcentro ainda não está terminado. Novos trechos podem vir a se destacar também pela concentração de estabelecimentos, como a Rua Jamila Abraão Jorge, que já oferece alguns estabelecimentos. Projetos de *shoppings centers* já foram criados para Região, mesmo que no momento tenham sido deixados de lado, mas uma futura concretização é possível diante da expansão da cidade nesta direção.

Além disto, o Estado continua a implementar medidas para o fortalecimento dos bairros das Região, favorecendo a atratividade da área e o surgimento de novos estabelecimentos. Nas principais vias, o número de residências vem gradativamente diminuindo, enquanto o número de estabelecimentos segue aumentando claramente, transformações que evidenciam a consolidação das atividades terciárias nestas vias e na Região das Malvinas. A recente construção de conjuntos habitacionais na porção sudoeste de Campina

Grande, demonstra que a atratividade da Região não se limita apenas a estabelecimentos, mas também para moradia, mesmo que em áreas que antes eram consideradas inabitáveis, mas atualmente são beneficiadas pelo oferecimento das diversas funções desempenhadas.

Por fim, este trabalho proporciona novas discussões sobre a descentralização e o surgimento de novas centralidades em cidades médias, como Campina Grande. Outros questionamentos que este estudo não respondeu se revelam, como: quais as transformações vivenciadas por outros subcentros ou eixos comerciais de Campina Grande? Quais as especializações destes outros subcentros? As respostas para estes questionamentos poderão ser encontradas em futuros estudos, já que as transformações no espaço urbano de Campina Grande, como o processo de descentralização, não estão finalizadas.

REFERÊNCIAS

- ALBINO, Bianca Cristina Alves. **Atemuros**: análise de processos de expansão urbana fragmentada em Campina Grande-PB. Trabalho de Conclusão de Curso – Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal de Campina Grande (UFCG), Campina Grande, 2016.
- ALMEIDA, Wellington Venicio de. **Dinâmica socioespacial da feira do Conjunto Severino Cabral no Bairro Bodocongó - Campina Grande - PB**. Monografia (Graduação em Geografia) – Universidade Estadual da Paraíba, Campina Grande, 2016.
- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia urbana**. Tradução de Raquel Soeiro de Brito. 2ª ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1997. 525 p. Tradução de: Geographie Urbaine.
- CARDOSO, Maria Francisca Thereza C. Campina Grande e sua função como capital regional. In: **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, n. 4, ano xxv, p.03-09, out./dez., 1963.
- CERTEAU, Michel de. **A invenção do Cotidiano 2**: morar, cozinhar. Petrópolis, RJ: Vozes, 1996.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1995.
- _____. **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.
- DANTAS, J. R. (1981) **A nucleação central e a centralidade como estruturas de relações na organização do espaço intra-urbano**. São Paulo, FAU USP.
- DINIZ, Lincoln da Silva. Campina Grande: comércio, cidade e região. In: **Paraíba: Pluralidade e representações geográficas**. SILVA, Anieres Barbosa; GUTIERRES, Henrique Elias Pessoa; GALVÃO, Josias de Castro (org.). EDUFCG, Campina Grande-PB: 2015.
- _____. **As bodegas da cidade de Campina Grande**: dinâmicas socioespaciais do pequeno comércio. 2. ed. Campina Grande: EDUFCG, 2011. 120p.
- DUARTE, Haidine da Silva Barros. A cidade do Rio de Janeiro: descentralização das atividades terciárias. Os centros funcionais. In: **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, 36 (1), p.53-98, jan./mar, 1974.
- GRZEGORCZYK, V. **Novo Centro de Maringá**: Estratégias e Conflitos na Produção do Espaço Urbano. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2000.
- LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999. 178p. Tradução de: La revolución urbaine.
- LIMA, Yure Silva. **A Política Habitacional em Campina Grande – PB (1988-2009)**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2010.

MAIA, Doralice Satyro. CARDOSO, C.A.A; ALONSO, S.F; BEZERRA, R.S. Campina Grande: Dinâmica econômica e reestruturação urbana. Permanências e transformações. In: ELIAS, D; SPOSITO, M.E.B; SOARES, B.R (Orgs.). **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional**: Campina Grande e Londrina. São Paulo: Outras Expressões, 2013, p. 29-187.

MAIA, Doralice Satiro. **Habitação popular e o processo de periferização e de fragmentação urbana**: uma análise sobre as cidades de João Pessoa-PB e Campina Grande-PB Geosul, Florianópolis, v. 29, n. 58, p 89-113, jul./dez. 2014.

OLIVEIRA, Taynan Araújo De. **Centralidades e novas áreas centrais em Campina Grande-Pb**: o centro do bairro das Malvinas. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2017.

RIBEIRO, William da Silva. **Para além das cidades**. Centralidade e estruturação urbana: Londrina e Maringá. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2006.

SALES, Andrea Leandra Porto. Et.al. **Pesquisa em Geografia Urbana**: desafios e possibilidades de análise espacial com o uso do cadastro nacional para fins estatísticos (CNEFE). Caderno Prudentino de Geografia, Presidente Prudente, n.36, v.2, p.81-103, ago./dez. 2014.

SANTOS, M. **O espaço do cidadão**. São Paulo, Studio Nobel, 2007.

_____. **A Urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, D. G.; COSTA, E. M. B. **Apropriação e ressignificação dos espaços nas Malvinas**: Reflexões sobre a experiência do lazer. In: Lemos, M. B. C, Elaine; Dantas, R., Eduardo; Chao, Nery Chao. (Org.). De portas abertas para o lazer: a cultura lúdica nas comunidades de bairro. Campina Grande: EDUEPB, 2009, v. p. 67-96.

SOUZA, Marcus Vinicius Mariano de. **Cidades médias e novas centralidades**: análise dos subcentros e eixos comerciais em Uberlândia (MG). Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2009.

SPOSITO, M.E.B. (Org.). O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Revista de Geografia**, São Paulo, v. 10, p.1-18. 1991.

_____. Novas Formas de Produção do Espaço Urbano no Estado de São Paulo. In: REIS, Nestor Goulart (Org.). **Brasil: Estudos sobre dispersão urbana**. São Paulo: FAU – USP, 2007.

_____. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano III, n.4, p. 26-37. 1998.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001. 373p.